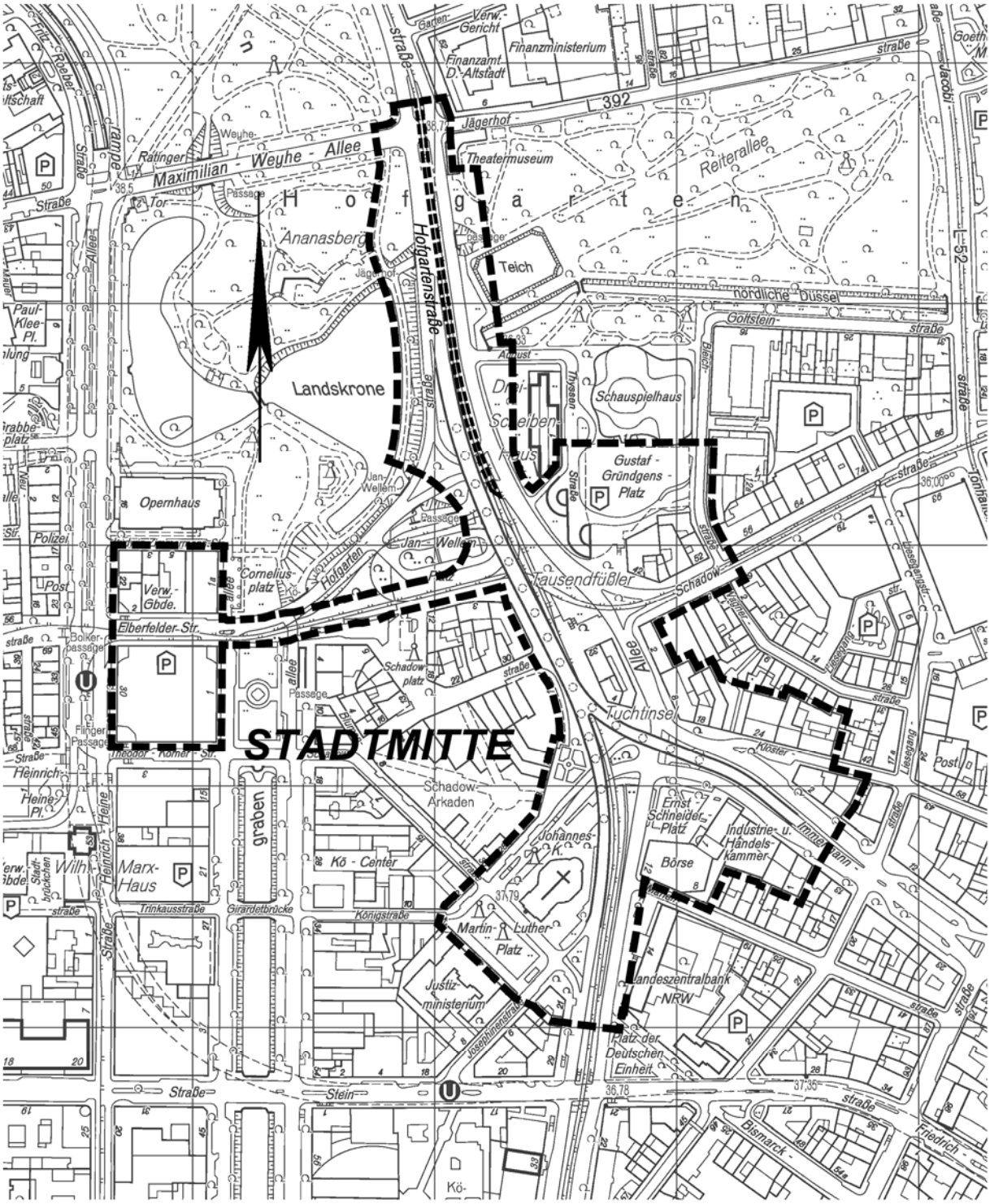
Sitzung des Rates am 15.12.2011 | Vorlage Nr. 61/94/2011

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125
- Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter)

Stellungnahmen
Änderungen in roter Farbe
Satzung



Vorlage Nr. 61/94/2011

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter)

- Stellungnahmen
- Änderungen in roter Farbe
- Satzung

Beschlussentwurf:

❑ **BV** Die Bezirksvertretung 01 wird hiermit gem. § 3 Abs. 10 Nr. 3 der Bezirkssatzung zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter) angehört und empfiehlt dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

❑ **APS** Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung empfiehlt dem Rat der Stadt im Rahmen seiner Vorberatung gem. § 2 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

❑ **HFA** Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt im Rahmen seiner Vorberatung gem. § 5 Abs. 3 der Zuständigkeitsordnung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

❑ **Rat** I. Der Rat der Stadt stimmt der Behandlung der Einwendungen nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behandlung der Stellungnahmen nach § 4 BauGB gemäß Vorlage Nr. 61/39/2011 zu (zustimmender Beschluss des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung sowie Beschlussempfehlung an den Rat vom 11.05.2011, Anlage 1 zur vorliegenden Vorlage).

II. Der Rat der Stadt nimmt Kenntnis von den zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter) während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Stellungnahmen und entscheidet hierüber gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), geändert durch das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) entsprechend Anlage 2 - Stellungnahmen der Öffentlichkeit - und Anlage 3 - Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange - zur vorliegenden Vorlage.

III. Der Rat der Stadt beschließt die Änderung des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter) in roter Farbe.

Es handelt sich insbesondere um:

- Verzicht auf die nachrichtliche Darstellung eines Weges in den zeichnerischen Festsetzungen (Blätter 1 und 2)
- Aktualisierung der textlichen Festsetzungen hinsichtlich der Zitierweise des BauGB (Blatt 4)

IV. Der Rat der Stadt beschließt

den für ein Gebiet Gebiet etwa zwischen der Heinrich-Heine-Allee, der Ludwig-Zimmermann-Straße, dem Corneliusplatz, der Hofgartenstraße, der Maximilian-Weyhe-Allee, der Kaiserstraße, der Jägerhofstraße, der Hofgartenstraße, dem Drei-Scheiben-Haus, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Bleichstraße, der Schadowstraße, den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Berliner Allee Nr. 2 und 8 und Klosterstraße 18-34, der Immermannstraße, der Marienstraße, der Berliner Allee, dem Martin-Luther-Platz, der Königstraße, der Blumenstraße, der Schadowstraße, der Berliner

Allee, dem Schadowplatz, der Königsallee und der Theodor-Körner-Straße

- maßgebend ist die Festsetzung des räumlichen Geltungsbereiches gemäß § 9 Abs. 7 BauGB im Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter)

am 03.03.2010 aufgestellten, am 11.05.2011 geänderten und heute erneut geänderten Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter) gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), geändert durch das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) als Satzung mit der Begründung vom 27.10.2011 einschließlich der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB.

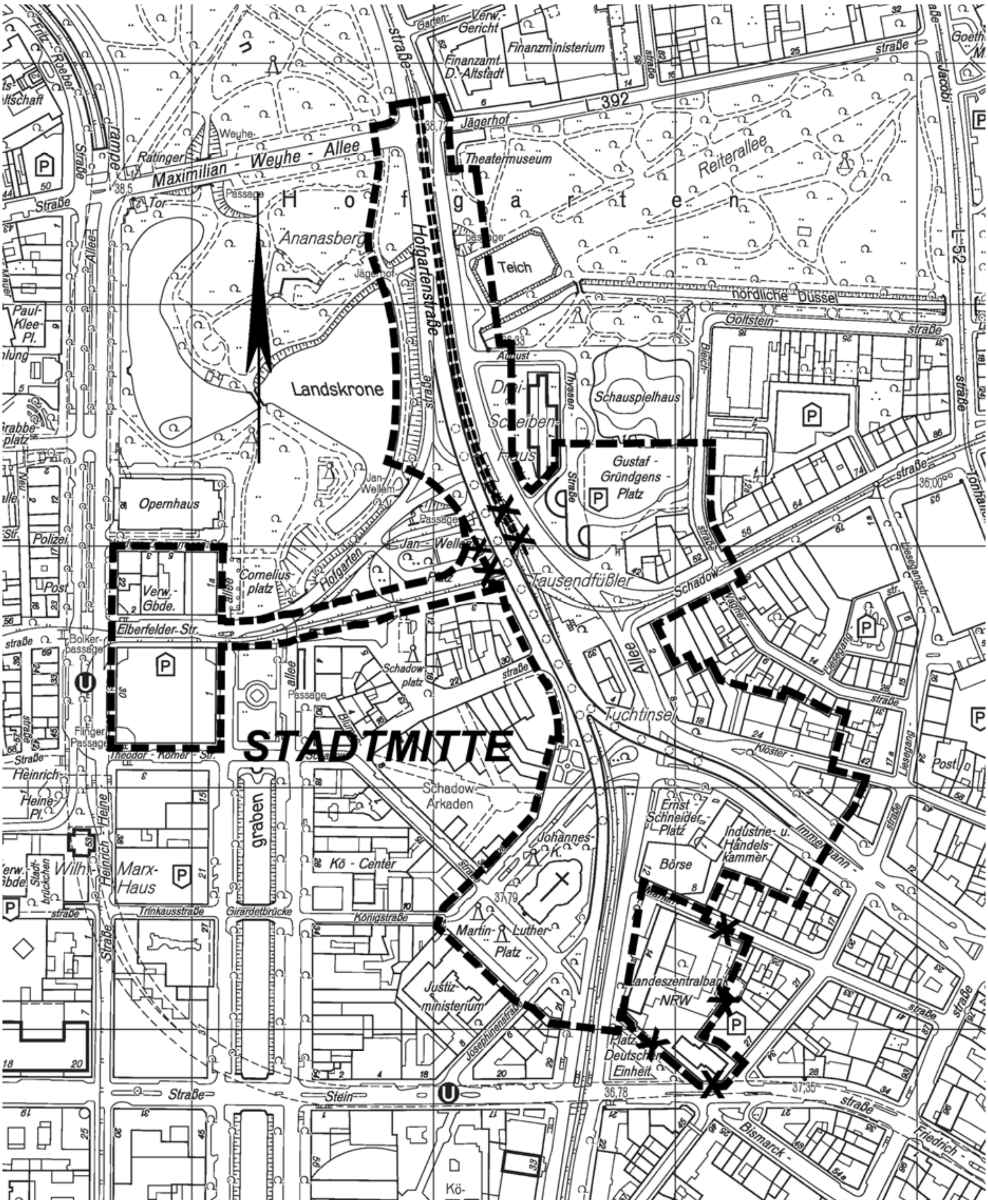
Anlage 1 zur Vorlage Nr. 61/94/2011

Sitzung des APS am 11.05.2011

Vorlage Nr. 61/39/2011

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125
- Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter)

Änderung des Aufstellungs-
beschlusses
Öffentlichkeitsbeteiligung
Behördenbeteiligung
Öffentliche Auslegung



Vorlage Nr. 61/39/2011

Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter)

- Änderung des Aufstellungsbeschlusses
- Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung
- öffentliche Auslegung

Beschlussentwurf:

❑ **BV** Die Bezirksvertretung 01 wird hiermit gem. § 3 Abs. 10 Nr. 3 der Bezirkssatzung zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter) angehört und empfiehlt dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

❑ **OVA** Der Ordnungs- und Verkehrsausschuss stimmt dem Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter) im Rahmen seiner Mitwirkung gem. § 12 Abs. 2 der Zuständigkeitsordnung zu und empfiehlt dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

Hinweis: Aussagen zu den verkehrsplanerischen Belangen sind in der Begründung zum vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf in Teil A 1 - Städtebauliche Aspekte, Nr. 3 Gesamtverkehrskonzept, Nr. 5.4 und Nr. 6.3 Verkehr sowie in Teil A 2 - Planfeststellungsersetzender Teil enthalten.

❑ **AUS** Der Ausschuss für Umweltschutz stimmt dem Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter) im Rahmen seiner Mitwirkung gem. § 18 Abs. 4 der Zuständigkeitsordnung zu und empfiehlt dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

Hinweis: Aussagen zu den umweltrelevanten Belangen sind in der Begründung zum vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf im Teil B - Umweltbericht gem. § 2 a BauGB enthalten.

❑ **APS** I. Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung beschließt, seinen am 03.03.2010 gefassten Beschluss über die Aufstellung eines Bebauungsplanes

für ein Gebiet etwa zwischen der Hofgartenstraße, der Maximilian-Weyhe-Allee, der August-Thyssen-Straße, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Bleichstraße, der Schadowstraße, der Berliner Allee, der Klosterstraße, der Kreuzstraße, der Steinstraße, dem Martin-Luther-Platz, der Berliner Allee und dem Jan-Wellem-Platz

so zu ändern, dass das Plangebiet nunmehr wie folgt begrenzt wird:

Gebiet etwa zwischen der Heinrich-Heine-Allee, der Ludwig-Zimmermann-Straße, dem Corneliusplatz, der Hofgartenstraße, der Maximilian-Weyhe-Allee, der Kaiserstraße, der Jägerhofstraße, der Hofgartenstraße, dem Drei-Scheiben-Haus, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Bleichstraße, der Schadowstraße, den rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Berliner Allee Nr. 2 und 8 und Klosterstraße 18-34, der Immermannstraße, der Marienstraße, der Berliner Allee, dem Martin-Luther-Platz, der Königstraße, der Blumenstraße, der Schadowstraße, der Berliner Allee, dem Schadowplatz, der Königsallee und der Theodor-Körner-Straße.

II. Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung stimmt der Behandlung der Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgrund § 3 Abs. 1 BauGB gemäß Anlage 1 zur vorliegenden Vorlage zu und empfiehlt dem Rat der Stadt im Rahmen seiner Vorberatung gem. § 2 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

III. Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung stimmt der Behandlung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung aufgrund § 4 BauGB gemäß Anlage 2 zur vorliegenden Vorlage zu und empfiehlt dem Rat der Stadt im Rahmen seiner Vorberatung gem. § 2 Abs. 1 der Zuständigkeitsordnung eine vorlagegemäße Beschlussfassung.

IV. Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung stimmt dem Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter) und seiner Begründung für die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zu. Sofern keine Stellungnahmen abgegeben werden, empfiehlt der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung dem Rat der Stadt, den vorliegenden Entwurf als Satzung zu beschließen.

Begründung zur Änderung des Aufstellungsbeschlusses:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplan-Vorentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wird im laufenden Verfahren angepasst:

Das Grundstück der Deutschen Bundesbank wird aus dem Geltungsbereich herausgenommen, da der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 5476/104 für den Bereich zwischen Marienstraße, Kreuzstraße, Steinstraße und Berliner Allee und insbesondere für das Gebäude der Bundesbank bereits umfassende und ausreichende Festsetzungen trifft.

Im Westen - im Bereich zwischen Schadowplatz, Königsallee, Theodor-Körner-Straße, Heinrich-Heine-Allee, Ludwig-Zimmermann-Straße, Corneliusplatz und Hofgartenstraße sowie in einem kleinen Bereich zwischen Jan-Wellem-Platz und Gustaf-Gründgens-Platz - wird der Geltungsbereich des Bebauungsplan-Vorentwurfs erweitert und überlagert damit in Teilen den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA.
Dem Vorhaben Kö-Bogen liegt ein Gesamt-Verkehrskonzept zugrunde. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - schafft mit der Festsetzung des ersten Bauabschnitts der Straßentunnel-Planung erste Voraussetzungen zur Umsetzung des Konzeptes. Der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - schafft darauf aufbauend die vollständige planungsrechtliche Sicherung des Gesamt-Vorhabens mit erstem und zweitem Bauabschnitt.
Die oberirdischen Festsetzungen des Bebauungsplanes Kö-Bogen 1. BA behalten im Bereich des Jan-Wellem-Platzes („Libeskind-Gebäude“) ihre Gültigkeit.

Anlage 1 zur Vorlage Nr. 61/39/2011

Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125

- Kö-Bogen 2. BA -

Ort: Aula der St. Benedikt-Schule,
Charlottenstr. 110

Zeit: 10.03.2010, 17.30 Uhr bis 19.45 Uhr

Anwesend: Frau Bezirksvorsteherin Sabine Schmidt

ca. 180 Bürgerinnen und Bürger

5 Mitarbeiter der Verwaltung (Herr Erben, Herr Schwarz, Herr Baackmann, Frau Steffens, Frau Schiller)

2 Vertreter des Wettbewerbsgewinners/der Entwurfsverfasser (Herr Fenner, Herr Prof. Molestina)

2 Vertreter des planenden Büros (Herr Dr. Pflüger, Frau Hörmann)

Die Bezirksvorsteherin Frau Schmidt begrüßt um 17.30 Uhr die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und eröffnet die Veranstaltung. Sie stellt die Vertreter der Stadtverwaltung vor, gibt bekannt, dass die Veranstaltung protokolliert wird und weist auf die Möglichkeit hin, sich noch innerhalb von zwei Wochen schriftlich äußern zu können.

Herr Erben begrüßt von Seiten der Verwaltung die Anwesenden und erläutert den formalen Ablauf des Bebauungsplanverfahrens und weist nochmals auf die Formalien zum Beteiligungsprozess hin. Alle gemachten Äußerungen fließen in einen Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung ein, der der Bezirksvertretung (BV 1) und dem Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung (APS) vorgelegt werden. Es gibt daher auf in dieser Phase gemachte Anregungen und Fragen keine unmittelbaren, schriftlichen Antworten. Es wird auf die zweite Beteiligungsstufe hingewiesen, diese Einwendungen werden dann schriftlich beantwortet.

Im Anschluss stellt Herr Erben das Planungsgebiet Kö-Bogen vor. Er erläutert die Rahmenbedingungen und Planungsziele für diesen wichtigen, innerstädtischen Bereich. Mit der Umsetzung des Gesamt-Verkehrskonzeptes und dem damit verbundenen Wegfall der Hochstraße Tausendfüßler, entstünden hier neue Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zwischen Königsallee, Hofgarten, Schauspielhaus und Schadowstrasse und Johanniskirche.

Mit dem europaweit ausgelobten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb, der 2008/2009 durchgeführt wurde, sollte deshalb ein städtebaulich-freiraumplanerisch qualitätsvoller, urbaner Lösungsansatz gefunden werden, der diesem sensiblen, zentralen Bereich gerecht wird.

Als Sieger ging das Büro Molestina Architekten mit FSWLA Landschaftsarchitektur hervor. Der Entwurf setzt alle an ihn gestellten Anforderungen hervorragend um. Der Hofgarten nimmt sichtbar und erlebbar Kontakt mit der „Stadt“ rund um die neuen Gebäude und gut herausgearbeiteten Stadträume auf. Die Nord-Süd-Achse weist hohe Aufenthaltsqualitäten in unterschiedlichen Facetten nach und bietet zudem mit den gewählten Baumpflanzungen einen starken Rahmen.

Herr Fenner, Büro FSWLA Landschaftsarchitektur, stellt im Anschluss das überarbeitete Wettbewerbsergebnis – das städtebauliche Konzept- im Einzelnen vor:

Die Planungen für den Hofgarten basieren auf einer Rückbesinnung auf die historischen Planungen. Die Landskrone und die Verlängerung des Düsselgrabens reichen zukünftig bis an den Schalenbrunnen an der Kö. Ein oberer und ein unterer Uferweg werden angelegt.

Die Jägerhofachse im Hofgarten wird verlängert und ein freier Blick auf die goldene Brücke wird ermöglicht. Am Dreischeibenhaus gibt es eine weitere Wegeverbindung analog zum Hofgarten. So eine vernetzte Wegestruktur.

Die neue Nord-Süd-Freiraumachse wird durch eine Platanenallee geprägt, die als End-/Anfangspunkt einen Pavillon bekommt, für den eine gastronomische Nutzung angedacht ist. Der durch die Neubebauung des Libeskind-Gebäudes nach Norden abgeschlossene Schadowplatz wird erneuert. In dessen Verlängerung befindet sich ein neues „Fußgängerwegekreuz“, das wichtige Wegebeziehungen in Nord-Süd- sowie in West-Ost-Richtung verbindet. Durch den Abriss des Tausendfüßlers, der eine Reminiszenz der autogerechten Stadt darstellt, soll die Entwicklung hin zu einer bürger- und fußgängerfreundlicheren Stadt gehen.

Der Gustaf-Gründgens-Platz vor dem Schauspielhaus soll eine neue Oberflächengestaltung bekommen, aber eine urbane, steinerne Fläche bleiben. Dies wird im weiteren Planungsprozess der Freiraumplanung konkretisiert. Südlich wird der Platz durch neu geordnete Baufelder begrenzt. Die Querung der Schadowstraße an dieser fußgängerreichsten Stelle Düsseldorfs wird durch die Neuplanung erleichtert. Der Beginn der Schadowstraße wird durch eine Baumreihe begrünt. Die vier vorgeschlagenen Gebäudekörper passen sich dem städtischen Maßstab an und sind durch Wege und Aufweiterungen gegliedert.

An der „Tuchtinsel“ soll die vorhandene Bebauung in ihren Ausdehnungen gesichert werden. An diese schließt sich südlich ein höherer Baukörper an.

Ein neuer Baukörper vor der IHK stellt eine verlorengegangene Raumkante wieder her und korrigiert östlich davon den Maßstab des Platzes. Südlich der Kirche wird der vorhandene Gebäudeblock erweitert bzw. ergänzt, um eine Platzkante zum Martin-Luther-Platz zu schaffen. Für die Verkehrsanbindung des Parkhauses Schadow-Arkaden aus südlicher Richtung von der Berliner Allee werden derzeit zwei Varianten diskutiert. Die Verkehrsführung incl. der Anbindung des Parkhauses zur Berliner Allee soll im weiteren Verfahren geklärt werden. Es sollen insgesamt 10 Baufelder entstehen. Durch die Dimensionierung der Baufelder ergibt sich eine gute Mischung von Gebäuden, Wegen und öffentlichen Räumen. In den Baufeldern 1 bis 4 sollen die Erdgeschosse überwiegend mit Einzelhandel und Gewerbenutzungen belegt werden, in den Obergeschossen ist Wohnen vorgesehen.

Die Höhen der Baukörper variieren in den Baufeldern am Gustaf-Gründgens-Platz zwischen 1 x 19 m und 3 x 22 m, jeweils mit einer zweigeschossigen Überbauung der Innenbereiche. Bei den Baufeldern an der Tuchtinsel sind bei Neubau 25 m bzw. 49 m möglich.

Frau Schmidt bedankt sich bei Herrn Erben und Herrn Fenner für die Vorträge und eröffnet die Diskussion.

Es werden folgende Fragen und Anregungen vorgebracht:

1. *Ein Bürger zeigt sich beeindruckt von der geleisteten Arbeit und stellt fest, dass der Tausendfüßler nicht abgerissen werden dürfe, da er denkmalgeschützt sei. Er habe eine große Qualität als Verkehrsbauwerk. Er fragt, warum der Tausendfüßler abgerissen werden solle und was der Abriss sowie der Bau der Tunnel kosten werde.*

Antwort der Verwaltung

Die Verwaltung hat den Denkmalwert des Tausendfüßlers anerkannt. Es wird auf den sehr differenzierten Abwägungsprozess hingewiesen, der der Ratsentscheidung zur neuen Verkehrsführung vom 13.12.2007 vorangegangen sei. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt sei das Ziel der Planungen und eine gut funktionierende Einkaufsstadt brauche angenehm gestaltete öffentliche Räume. Mit der Hochstraße sei die gewünschte Erlebnisqualität nicht erreichbar.

Zum Zeitpunkt des Ratsbeschlusses (Dez. 2007) betrug die Kostenschätzung für den Abriss, den Ersatz der Straßen in Tieflage sowie die Gestaltung der Oberflächen für den 2. Bauabschnitt der Tunnelplanung 78 Millionen EUR.

2. *Ein Bürger sieht in der Hochstraße eine „Verletzung der Innenstadt“. Um Urbanität und städtische Dichte wieder zu gewinnen, müsse diese abgebrochen werden. Er habe die Frage, wieso die Einfahrtsrampe von Süden, östlich der Tuchtinsel, erst unmittelbar an der Schadowstraße ende und ob diese zur Erhöhung der Qualitäten im Straßenraum nicht noch verlegt werden könne?*

Antwort der Verwaltung

Es wird im weiteren Verfahren geprüft, ob die Rampe etwas abgerückt werden kann, um so eine höhere Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Neue Antwort der Verwaltung:

Zwischenzeitlich konnte eine Verschiebung um 10 m Richtung Süden berücksichtigt werden.

3. *Eine Bürgerin fragt nach, wie es – trotz Denkmalschutz – möglich sei, den Tausendfüßler abzureißen?*

Antwort der Verwaltung

Der Abriss eines Baudenkmals ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Das Gesetz stellt allerdings hohe Anforderungen an eine solche Entscheidung und die Abwägung muss vollständig und sachgerecht erfolgen.

Neue Antwort der Verwaltung:

Die notwendige Abwägung aller Belange ist mittlerweile erfolgt und dabei ist ein überwiegendes öffentliches Interesse, den „Tausendfüßler“ abzureißen, festgestellt worden. Diesbezüglich wird parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Antrag zur denkmalrechtlichen Zustimmung zum Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ gestellt.

4. *Ein Bürger fragt, warum in der gesamten Planung der Tausendfüßler zur Disposition gestanden habe? Er bezweifelt, dass man sich in der Nähe der Rampen wohlfühlen könne.*

Antwort der Verwaltung

Die Vorgaben für den ausgelobten internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb wurden sehr sorgfältig abgewogen.

Im Wettbewerb haben sich die Teilnehmer mit der Frage auseinander gesetzt, den Tausendfüßler zu erhalten oder abzureißen. Bis auf ein teilnehmendes Büro haben alle Verfasser einen Abriss vorgesehen. Eine Hochstraße ist kein adäquates Gestaltungsmittel im 21. Jahrhundert und ein Tunnel stellt demgegenüber eine zeitgemäße Lösung der aktuellen Verkehrsproblematik dar.

Es wird in diesem Zusammenhang an den Rheinufertunnel und die damit verbundenen Diskussionen erinnert und darauf hingewiesen, welche ganzjährig hohen Aufenthaltsqualitäten durch die Stadtentwicklungsmaßnahmen an dieser Stelle geschaffen wurden.

5.1 Ein Bürger befürchtet, dass mit der Maßnahme vor allem mehr Potentiale für den Immobilienstandort geschaffen würden?

Antwort der Verwaltung

Bei der Auslobung des Wettbewerbes stand nie der Erhalt von zusätzlichen Immobilienflächen im Mittelpunkt der Planung, sondern die Schaffung von hohen Aufenthaltsqualitäten und neu gefassten Platzräumen in zentraler Innenstadtlage. Die Baufelder haben vor allem dienende Qualität zur Bildung qualitätvoller Stadträume. Einige der Baufelder ersetzen heute bereits bebaute Flächen.

5.2 Des Weiteren regt der Bürger an, die Rampen an der Kaiserstraße in nördlicher Richtung zu verschieben.

Antwort der Verwaltung

Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen wurden intensiv geprüft.

Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen insbesondere die Querachse Jägerhofstraße/Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens leider nicht realisierbar.

5.3 Er fragt weiter, ob es Lärmmessungen an der Johanneskirche geben wird, da der Tunnelmund sehr nahe am Sakralraum läge.

Antwort der Verwaltung

Im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt werden. Dabei werden die schalltechnischen Auswirkungen der Planung umfassend untersucht. Bezogen auf die heutige Situation, bei der die Verkehrsemissionen durch die Hochlage der Straße das Umfeld großräumig beschallen, wird sich durch die Tieferlegung des Verkehrs die örtliche Situation an der Kirche grundsätzlich verbessern.

Neue Antwort der Verwaltung:

Die mittlerweile vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen zeigen, dass sich die Lärmsituation am Kirchengebäude in einigen Fassadenabschnitten verbessert, in anderen Bereichen sind aber auch leichte Erhöhungen der Schallimissionen zu erwarten.. An Teilen der Fassade, die zur Tunnelausfahrt orientiert ist, wurden gutachterlich Überschreitung der zulässigen Orientierungswerte ermittelt. Die daraus resultierenden erhöhten Anforderungen an den baulichen Schallschutz werden im Rahmen der Bebauungsplanung berücksichtigt.

5.4 Derselbe Bürger möchte abschließend wissen, ob die im Wettbewerbsentwurf gezeigten zahlreichen Bäume im Bereich der Landskrone nicht mehr geplant seien?

Antwort der Verwaltung

Die dichte Baumreihe entlang der Landskrone des Wettbewerbsbeitrages wurde im Rahmen des Überarbeitungsprozesses diskutiert. Mit der nach dem Wettbewerb erfolgten Konkretisierung der Fassade des Libeskind-Gebäudes können nun konkretere Überlegungen angestellt werden. Wichtig ist hierbei der Umgang mit dem Fassadenthema ‚Dialog Haus und Umgebung'. Bei einer dichten Baumreihe, wie im Wettbewerbsergebnis vorgesehen, ist dies nicht möglich. Die Baumpflanzungen werden im weiteren Planungsprozess zur Freiraumplanung überprüft und konkretisiert. Dies ist jedoch nicht Bestandteil dieser Bauleitplanung.

6. Eine Bürgerin fragt, ob es im Sinne einer fehlerfreien Abwägung eine Alternative zur derzeitigen Planung gebe?

Antwort der Verwaltung

Für die Wettbewerbsaufgabe war auf Basis des Ratsbeschlusses von 13.12.2007 die Verkehrslösung vorgegeben. Ein Wettbewerbsbeitrag hat einen Vorschlag gemacht. Dabei wurde kein überzeugender Nachweis geliefert, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die Aufwertung des Gebietes geleistet werden kann.

7.1 Eine Bürgerin fragt, wie viele Wohneinheiten im Zuge der Planung entstehen würden?

Antwort der Verwaltung

Die Hochbauplanungen sind noch nicht so detailliert, dass Grundrisse und damit Angaben zur möglichen Anzahl der Wohneinheiten möglich sind. Es seien unterschiedliche Wohnformen/-Konzepte und Wohnungsgrößen vorgesehen.

7.2 Sie möchte weiter wissen, welche Freiraumnutzungen, neben Shopping und Gastronomie, vorgesehen seien und fragt, ob geplant sei, Jugendliche und andere Anwohner in die Planungen einzubeziehen.

Antwort der Verwaltung

Die Angebote zur Nutzung des öffentlichen Raums werden im Verlauf der Planung konkretisiert. Es soll ähnliche Angebote wie bisher und darüber hinaus weitere geben, die den öffentlichen Raum beleben. Beispielhaft sind eine Boulebahn, Spielgeräte, sonstige Aktionspunkte, ein „Büdchen“ etc. denkbar. Bei den weiteren Planungen werden Ideen der Bürgerschaft zur Ausstattung gerne aufgenommen und auf ihre Machbarkeit überprüft.

8.1 Ein Bürger merkt an, dass die Lage des Tunnels im Bereich der Kirche unglücklich sei und die Gestaltung des Martin-Luther-Platzes attraktiver sein könne.

Antwort der Verwaltung

Die Lage der Tunnelrampe im Bereich der Kirche ist aus verkehrlicher Sicht zwingend erforderlich, da die Blumenstraße und deren Anbindung an die Berliner Allee sichergestellt sein muss. Eine Verschiebung der Rampe nach südlich der Blumenstraße ist nicht möglich, da im Straßenraum nur eine begrenzte Breite zur Verfügung steht und das U-Bahnbauwerk zusätzliche Einschränkungen bedingt. Um trotz der vorhandenen Rahmenbedingungen eine möglichst städtebaulich attraktives Umfeld rund um die Johanneskirche zu erreichen, wurde die Rampe 10 m nach Süden verlegt.

Im weiteren Verfahren wird die Gestaltung der Tunnelportale weiter betrachtet. Bisherige Studien haben gezeigt, dass eine Einhausung der Tunnelrampe beispielsweise mit Glas in Konkurrenz zur Kirche stände. Sie würde als eigenständiges Bauwerk die architektonische Wirkung der Kirche beeinträchtigt. Deshalb sollte darauf verzichtet werden. Mit der Umsetzung der Planung wird sich insgesamt die Gestalt und Aufenthaltsqualität des Martin-Luther-Platzes deutlich verbessern.

8.2 Derselbe Bürger fragt darüber hinaus, ob es Ideen zur Freistellung der Kirche und zur Anbindung der Innenstadt an das Bahnhofsviertel gebe?

Antwort der Verwaltung

Das gesamte Umfeld der Kirche wird im Rahmen der Planung zu einem neuen, hochwertigen Freiraum mit Aufenthaltsqualitäten umgestaltet. Die fußläufige Anbindung der Innenstadt über den Martin-Luther-Platz in Richtung Bahnhofsviertel wird insbesondere durch die neuen Wegebeziehungen nördlich der Kirche wesentlich verbessert.

9. *Eine Bürgerin weist darauf hin, dass bestehende Bäume in die Planung eingebunden werden sollten. Sie fragt nach, in welcher Größe die neuen Platanen gepflanzt würden? Diese sollten in einer bestimmten Höhe gepflanzt werden, damit sie nicht nur einen gestalterischen, sondern auch einen gesundheitlichen Wert hätten.*

Antwort der Verwaltung

Der gestalterische und ökologische Wert der bestehenden Bäume wird in der Planung umfassend berücksichtigt. Das notwendige Fällen eines jeden Baumes wird jeweils sorgfältig abgewogen. Es sind bisher 24 Bäume gefällt worden, insgesamt werden nach derzeitigem Planungsstand ca. 160 neue Bäume gesetzt. Es besteht die Absicht, möglichst ausgewachsene Bäume neu zu pflanzen.

10. *Ein Bürger regt an, die Bedeutung des Martin-Luther-Platzes für die fuß- und fahrradläufigen Beziehungen zu stärken und den Platz als einen Ort des Verweilens und des Aufenthalts zu gestalten.*

Antwort der Verwaltung

Die Planungen zum Umfeld der Johanneskirche sehen vor, den Bereich als Abschluss des Baumboulevards vollständig neu zu gestalten. Dabei werden die fuß- und fahrradläufigen Beziehungen berücksichtigt und vielfältige Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

11.1 Ein Bürger fragt, ob die Planungen bis an die Königsallee heranreichen und der Anschluss über eine Baumreihe an die Landskrone geplant sei?

Antwort der Verwaltung

Die Freiraumplanung umfasst den gesamten Stadtbereich im nördlichen Bereich der Kö. Dabei ist sowohl die Anbindung der Königsallee als auch der Landskrone von besonderer Bedeutung. Die Planungen hierzu werden im weiteren Planungsprozess zu den Freiräumen untersucht und konkretisiert. Dies ist aber nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

11.2 Des Weiteren wird gefragt, ob durch die ebenerdig geführte Straßenbahntrasse nicht Sicherheitsprobleme bestehen würden?

Antwort der Verwaltung

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und ebenerdige Überwege vor.

11.3 Der Bürger fragt darüber hinaus, ob die Anbindung des Parkhauses Schadow-Arkaden aus Richtung Immermannstraße sichergestellt sei?

Antwort der Verwaltung

Das Parkhaus ist aus der Immermannstraße zurzeit nicht auf direktem Weg erreichbar und wird zukünftig von der Berliner Allee aus erreichbar bleiben.

12.1 Ein Bürger äußert die Sorge, dass Leerstände in bestehenden Immobilien entstünden, wenn die zehn neuen Gebäude vermietet würden.

Antwort der Verwaltung

Das Mehr an Fläche ist im Vergleich zu anderen innerstädtischen Projekten gering. Die Baufelder sind zum Teil bewusst klein gehalten, so dass sie den Stadtgrundriss sinnvoll ergänzen; bei einigen Gebäuden handelt es sich um Ersatzbauten für abgängige Bausubstanz. Durch die Attraktivierung dieses Innenstadtbereiches und eine zu erwartende bessere Mischung des Angebotes ist davon auszugehen, dass die Vermietbarkeit im Umfeld gesteigert wird.

12.2 Darüber hinaus wird angefragt, ob Zufahrtsmöglichkeiten in ausreichendem Maße vorhanden und die Verkehrssicherheit im Tunnel sichergestellt sei. Der Fragesteller findet den Vergleich mit dem Projekt Rheinufertunnel nicht passend, da es dort um eine bessere Verkehrsanbindung gegangen sei und nicht um die Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Antwort der Verwaltung

Die Erreichbarkeit des gesamten Bereiches ist für den motorisierten Individualverkehr vollständig vorhanden. Parkmöglichkeiten und Parkhausanbindungen sind gegeben. Die Verkehrssicherheit wird durch die Einhaltung einschlägiger Sicherheitsrichtlinien im Rahmen der Planungen der Tunnelbauwerke umfänglich sicher gestellt.

Auch beim Rheinufertunnel war die Motivation nicht die Beschleunigung des Autoverkehrs, sondern der Wunsch nach attraktiven öffentlichen Räumen und der Öffnung der Stadt zum Wasser, so dass der Vergleich mit dem vorliegenden Projekt „Kö-Bogen 2. BA“ zutreffend ist. Durch die Verlagerung von Verkehr in die Tieflage, werden auch an dieser Stelle neue und hoch attraktive öffentliche Räume geschaffen.

Die geplanten Verkehrsbeziehungen und Anbindungen der Parkhäuser sind in den Planungen berücksichtigt worden. Die verkehrlichen Erreichbarkeiten und Anbindungen bleiben in ihrer Funktionalität erhalten. Er sind darüber hinaus ca. 60 neue Signalanlagen vorgesehen.

13.1 Ein Bürger regt an, dass die Schilder in den Tunneln groß genug sein sollen.

Antwort der Verwaltung

Eine ausreichende und gut lesbare Beschilderung im Tunnelbereich wird im Zuge der Planungen der Tunnelbauwerke entsprechend berücksichtigt.

13.2 Der Bürger fragt darüber hinaus an, ob die Blumenstraße durch die Tunnel entlastet würde?

Antwort der Verwaltung

Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung der Blumenstraße zukünftig im Wesentlichen gleich bleibt.

Neue Antwort der Verwaltung:

Aus der zwischenzeitlich im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass sich die Verkehrszahlen im westlichen Teil der Blumenstraße verringern, während sie sich im östlichen Teil erhöhen (von 5.500 auf 6.800 Kfz/16h.

14. Ein Bürger begrüßt den Abriss des Tausendfüßlers und die Zusammenlegung der beiden Seiten des Hofgartens. Er fragt, warum nicht auch die Straßenbahn in einen Tunnel verlegt würde und eine direkte Anbindung von Straßenbahn und U-Bahn geschaffen würde?

Antwort der Verwaltung

Die Tieferlegung der in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung verlaufenden Straßenbahntrasse wurde eingehend geprüft. Einer Tunnellösung stehen die notwendige Unterquerung der Düssel und die Rampenlängen bei Straßenbahnen entgegen, die deutlich größer sind als beim motorisierten Individualverkehr. Da ein „Auftauchen“ der Rampe vor der Kreuzung Kaiserstraße/Jägerhofstraße auch für die Straßenbahn aus verkehrlichen Gründen notwendig ist, wurde diese Alternative verworfen.

15.1 Ein Bürger bedauert den Wegfall der Jägerhofpassage und betont deren hohe Frequentierung. Er stellt in Frage, dass die Kö an den Hofgarten angebunden werden müsse. Eine beliebte Fußwegebeziehung von Pempelfort/Derendorf an den Rhein fiele dadurch weg.

Antwort der Verwaltung

Die vorhandene Unterführung Jägerhofpassage ist zwar eine schnelle Verbindung, sie erscheint allerdings aufgrund der mangelnden sozialen Kontrolle nicht attraktiv. Die als Ersatz neu geplante Wegebeziehung nimmt die historische Achse auf und wird im Bereich der Weiterführung der Düssel mit zwei weiteren Wegebeziehungen ergänzt, so dass sich der Fußgängerverkehr verteilt und sich die Verbindung der beiden Hofgartenseiten zukünftig deutlich verbessern wird.

15.2 Derselbe Bürger erkundigt sich weiter, wie genau die Überquerung der Straßenbahntrasse geplant sei, da zwischen beiden Seiten eine Höhendifferenz vorhanden sei?

Antwort der Verwaltung

Die Höhenlage im Bereich der Straßenbahnquerungen wird im weiteren Verfahren der Freiraumplanung geprüft. Dabei wird auch der Qualität und Sicherheit der neuen Querungen besondere Beachtung geschenkt.

Neue Antwort der Verwaltung:

Zwischenzeitlich wurde die Freiraumplanung konkretisiert. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit behindertengerechten Rampen ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist.

16.1 Ein Bürger äußert die Meinung, dass der Süd-Nord-Tunnel sinnvoll sei, der Nord-Süd-Tunnel aber keine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen bringe und daher dieser nicht gebaut werden solle. Auch wenn der Nord-Süd-Tunnel komme, solle der Tausendfüßler erhalten werden.

Antwort der Verwaltung

Der Nord-Süd-Tunnel ist Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes und für die Umsetzung der städtebaulichen und verkehrlichen Ziele notwendig. Ein Erhalt des Tausendfüßlers bei gleichzeitigem Bau des Nord-Süd-Tunnels ist aus baukonstruktiven und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich.

16.2 Er regt eine großzügige Passage im Bereich der Düssel an und eine offene Führung des Flusses/Baches bis zur Landskrone.

Antwort der Verwaltung

Die Freiraumplanung sieht eine Fortführung der Düssel vor. Die Freiraumqualitäten werden im weiteren Verfahren der Freiraumplanung entsprechend ausgearbeitet und konkretisiert.

16.3 Der neue Baublock am Dreischeibenhaus verhindere das Erleben des Hochhauses und den Blick auf das Schauspielhaus.

Antwort der Verwaltung

Eine Bebauung am Gustaf-Gründgens-Platz ist aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, um den Platz räumlich zu fassen und ihn durch zusätzliche Nutzungen zu beleben. Eine der Leitideen des vorliegenden städtebaulichen Entwurfes ist es, durch die Lage und Dimension der Baublöcke und unter Berücksichtigung des Dreischeibenhauses vielfältige Blickbeziehungen zum Schauspielhaus zu gewährleisten.

Hierbei war es maßgebend, des Gustaf-Gründgens-Platz zu fassen, eine optische Beeinträchtigung des Dreischeibenhauses zu vermeiden und das Schauspielhaus entsprechend seiner Bedeutung innerhalb der Stadtstruktur zur Geltung kommen zu lassen.

17. *Ein Bürger fragt, ob nicht eine Verlegung der Straßenbahnlinie 701 nach Westen sinnvoll sei und die Planung nicht zu sehr die Interessen des Pkw-Verkehrs zu Lasten des ÖPNV berücksichtige?*

Antwort der Verwaltung

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept berücksichtigt gleichermaßen alle Verkehrsteilnehmer. Eine Verlagerung der Straßenbahntrasse an die Ränder der Innenstadt hätte zur Folge, dass sich die ÖPNV-Anbindung in dicht besiedelten Innenstadtbereichen deutlich verschlechtern würde. Diesbezüglich muss die Linienführung beibehalten werden.

18. *Eine Bürgerin fragt, ob die Rampe näher an der Kirche läge, als derzeit die Hochstraße?*

Antwort der Verwaltung

Die Rampe liegt nicht näher an dem Kirchengebäude als die Hochstraße.

19.1 *Ein Bürgerin äußert sich kritisch zur Bebauung am Kö-Bogen 1. BA. Die Baukörper seien nicht aufgegliedert, die Fassaden seien sehr geschlossen und würden bedrückend auf die Innenstadt und den Hofgarten wirken. Zu der Bebauung südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes und an der Tuchtinsel wird angemerkt, dass die schmalen Straßen, zwischen den 50 bzw. 25 m hohen Gebäuden, wie Schluchten wirken.*

Antwort der Verwaltung

Die Anregungen werden aufgenommen.

19.2 Sie befürchtet, dass der Tunnel den Hofgarten „zerreiße“.

Antwort der Verwaltung

Durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Tieferlegung der Straßenverbindungen wird der Hofgarten eine deutliche Aufwertung erfahren und als zusammenhängender Freiraum erlebbar werden. Die Zäsur durch die heute oberirdisch geführten Straßen wird weitestgehend aufgehoben.

20.1 Ein Bürger äußert Zweifel, ob durch das Planungskonzept eine Stadtverschönerung gelingen könne.

Antwort der Verwaltung

Durch die Planungen werden in vielfältiger Weise neue städtebauliche Situationen und attraktive Platzräume geschaffen, die zu einer deutlichen Aufwertung dieses Bereiches führen werden. Insbesondere werden qualitätsvolle innerstädtische öffentliche Räume und großzügige Freiraumstrukturen geschaffen.

Das neue Verkehrssystem ermöglicht es, bisher auf dem Schienen- und Automobilverkehr vorbehaltenen Flächen hochwertige öffentliche Räume und einen zusammenhängenden Stadtraum zu schaffen. Bisher monostrukturierte innerstädtische Flächen werden zu vielfältig nutzbaren Orten in zentraler Lage umgenutzt und mit vorhandenen Frei- und Grünflächen vernetzt.

20.2 Derselbe Bürger hat Sorge, dass die sieben Tunnelrampen unschöne Löcher darstellten, die die Innenstadt zerstörten.

Antwort der Verwaltung

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedene Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die nach Abwägung aller Belange beste Lösung dar.

20.3 Er fragt nach der Höhe der Gesamtkosten für den 2. Bauabschnitt.

Antwort der Verwaltung

Zum Zeitpunkt des Ratsbeschlusses (Dez. 2007) betrug die Kostenschätzung für den Abriss, den Ersatz der Straßen in Tieflage sowie die Gestaltung der Oberflächen für den 2. Bauabschnitt 78 Millionen EUR. Darin nicht beinhaltet sind allerdings Kosten im Zusammenhang mit der Wehrhahn-Linie, Bauzwischenzustände und Provisorien.

21. Ein Bürger bezeichnet, angesichts der vielen attraktiven Plätze im Konzept, die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes als wenig gelungen („Aschenputtel“). Er gibt die Anregung, den Gustaf-Gründgens Platz dem Hofgarten zuzuordnen und als Rasenfläche zu gestalten.

Antwort der Verwaltung

Die Neubebauung am Rand des Gustaf-Gründgens-Platzes macht aus dem Platz eine „Bühne“ für das Schauspielhaus, zu der auch der Eingang des Dreischeibenhauses orientiert ist. So entsteht bewusst ein steinerner, urbaner Platz mit zwei Baudenkmalen (Schauspielhaus und Dreischeibenhaus), der im spannungsvollen Kontrast zum Grünbereich des Hofgartens steht.

22. Eine Bürgerin fragt, ob der Nord-Süd-Tunnel die Wehrhahnlinie über- oder unterquert?

Antwort der Verwaltung

Der Nord-Süd-Tunnel verläuft oberhalb der Wehrhahnlinie.

23.1 Ein Bürger fragt, ob es bereits Informationen über die Veränderung der Lärmsituation im Planbereich gäbe?

Antwort der Verwaltung

Diese Frage wird im Rahmen des weiteren Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes gutachterlich geprüft.

Neue Antwort der Verwaltung:

In der Zwischenzeit wurden schalltechnische Untersuchungen für das Plangebiet erarbeitet. Auf Grundlage dieser gutachterlichen Aussagen werden die notwendigen Festsetzungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan getroffen.

23.2 Der Bürger fragt weiter, wie die Planung den Windaustausch beeinflusse, da der Bereich einerseits durch Zugluft belastet sei, andererseits aber auch eine Frischluftschneise darstelle?

Antwort der Verwaltung

Diese Frage wird im Rahmen des weiteren Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes gutachterlich geprüft.

Neue Antwort der Verwaltung:

Mit der Planung erfährt das Plangebiet eine deutliche stadtklimatische Verbesserung.

Dazu trägt insbesondere die Verlegung des gesamten Autoverkehrs unter die Erde und die auf diese Weise entstehenden oberirdischen, teilweise begrünten, Kfz-verkehrsarmen Schneisen und Fußgängerbereiche bei. Mit der Zusammenführung des Hofgartens und der von Bebauung freigehaltenen und teilweise begrünten Nord-Süd-Achse wird die vorhandene Frischluftschneise gestärkt.

Zum Windkomfort im Plangebiet liegt mittlerweile eine Untersuchung vor, die aufzeigt, dass die bislang schwierigen Windverhältnisse auf dem Gustaf-Gründgens-Platz im östlichen Bereich durch die Planung verbessert werden. Im westlichen Bereich um das Dreischeibenhochhaus gibt es keine wesentliche Veränderung der Windsituation.

23.3 Darüber hinaus möchte der Bürger wissen, wie der Verkehr auf der Königsallee geführt würde?

Antwort der Verwaltung

Die Königsallee wird an ihrem nördlichen Ende nicht an die neuen Tunnel angebunden. Der Verkehr wird weiterhin über die östlich und westlich angrenzenden Straßen angebunden.

Frau Schmidt dankt allen Anwesenden für das Interesse und für die vorgebrachten Anregungen. Sie lädt alle Anwesenden noch einmal ein, sich aktiv zu beteiligen und von der Möglichkeit des Vorbringens schriftlicher Anregungen Gebrauch zu machen.

Die Veranstaltung endet um 19.45 Uhr.

Im Anschluss an die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gingen folgende Fragen, Anmerkungen und Anregungen im Stadtplanungsamt ein. Sie werden im Folgenden auf Grundlage des Planungsstandes vom 15.02.2011 thematisch sortiert beantwortet:

1. Tausendfüßler

1.1 Gegen den Abriss und für eine Umnutzung des Bauwerkes

Zahlreiche Bürger wenden sich gegen den Abriss des Tausendfüßlers und bemerken, alternative Nutzungen seien nicht geprüft worden. Sie regen an, ihn als Landschaftsbrücke für Fußgänger und Radfahrer zu erhalten, die Straßenbahnen über den Tausendfüßler zu führen, ihn zu begrünen und zum parkähnlichen Flanierweg umzufunktionieren, darunter Geschäfte und Gastronomie anzusiedeln und die Bahn weiterhin daneben verlaufen zu lassen oder auch die Hochstraße zu renovieren, bewachsen zu lassen und so Stadtbesuchern Gelegenheit zu geben, die Stadt von oben zu sehen. Nach Instandsetzung der Hochstraße sei eine Aufwertung des Tausendfüßlers oder Teilen davon (z. B. durch eine Lichtinstallation) möglich.

Antwort der Verwaltung:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die Beschleunigung und unproblematischere Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich.

Eine Nutzung des Tausendfüßlers als Landschaftsbrücke ist nicht möglich. Das Verkehrsbauwerk ist im derzeitigen Ausbaustandard nicht für Fußgänger und Radfahrer zugelassen. Die Umnutzung würde erhebliche bauliche, konstruktive und gestalterische Veränderungen erfordern. Solche Eingriffe wären im Übrigen nicht mit den Zielsetzungen der Unterschutzstellung des Verkehrsbauwerks als Denkmal vereinbar.

Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.

Aufgrund der vorgenannten Gründe kann die Hochstraße nicht in das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept integriert werden und muss zur Umsetzung der Zielsetzungen als Ganzes einschließlich der Stützen entfernt werden.

Eine Umnutzung der Hochstraße als Trasse der Straßenbahn würde erhebliche Investitionskosten nach sich ziehen und den Komfort für die Fahrgäste insbesondere für die Umsteigebeziehung U-Bahn - Straßenbahn durch den zusätzlichen Höhenunterschied deutlich verschlechtern. Unterhalb des Tausendfüßlers befinden sich zurzeit die Gleise der Rheinbahn. Diese zu verlegen und an dieser Stelle Geschäfte und Gastronomie anzusiedeln ist städtebaulich und verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Die Umnutzung als begehbare und begrünte Brücke würde ebenfalls nur mit erheblichem Aufwand zu bewerkstelligen sein. Die Brücke ist nicht für Fußgänger und Radfahrer zugelassen und der notwendige Umbau würde ein erheblicher Eingriff in die Baustruktur bedeuten. Die Baumaßnahmen würden das Bauwerk dergestalt verändern, dass der Denkmalwert verloren gehen würde.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

1.2 Gegen den Abriss des Tausendfüßlers aufgrund der baulichen Qualität
Ein Bürger betont die außergewöhnliche gestalterische Qualität des Tausendfüßlers und hebt die Wichtigkeit des Bauwerks für die Unverwechselbarkeit dieses zentralen Stadtbereichs hervor.

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung erkennt den Denkmalwert und die Bedeutung des Baudenkmals Tausendfüßler an. Städtebauliche Gründe (siehe Antwort zu 1.1) und das öffentliche Interesse daran, das Projekt umzusetzen, müssen aber gegen die Belange des Denkmalschutzes abgewogen werden. Im Einzelnen sind folgende Gründe zu nennen:

Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.

Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.

Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.

Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.

Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.

Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.

Eine Umnutzung des Bauwerkes wurde im Rahmen des internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes untersucht. Eine mit den Zielen des Bebauungsplanes zu vereinbarende Lösung wurde nicht vorgeschlagen, da bei Erhalt die trennende Wirkung nicht aufzuheben ist.

Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.

Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.

Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.

1.3 Gegen den Abriss des Tausendfüßlers aufgrund der Kosten

Mehrere Bürger merken an, der Tausendfüßler solle weiter genutzt werden, da die Kosten für den Tunnelbau sowie Be- und Entlüftung, Beleuchtung und Instandhaltung enorm seien und fragen nach der Höhe dieser Kosten. Sie regen eine anderweitige Verwendung der eingesparten Mittel an. Der Abriss der Hochstraße und der Bau der Tunnel würden den städtischen Haushalt erheblich belasten und seien nicht mit einer wirtschaftlichen Haushaltsführung und einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Der Aufwand für den Abriss des Denkmals und Neubau eines Tunnels in gleicher Lage würde bei Erhalt des Tausendfüßlers erheblich gemindert, selbst bei Gegenrechnung der Renovierung und auch bei sorgfältiger Neugestaltung von Funktionen, Grünplanung, Bodenbelägen, Farben und Licht.

Antwort der Verwaltung:

Zum Zeitpunkt des Ratsbeschlusses (Dez. 2007) betrug die Kostenschätzung für den Abriss, den Ersatz der Straßen in Tieflage sowie die Gestaltung der Oberflächen für den 1. und 2. Bauabschnitt insgesamt 221 Millionen EUR.

Darin nicht beinhaltet waren allerdings Kosten im Zusammenhang mit der Wehrhahn-Linie, Bauzwischenzustände und Provisorien, Rückbau und Neubau eines Rückkühlwerkes beim Abriss der Tiefgaragen-Spindel Dreischeibenhaus, Kosten aus Belangen der Bodendenkmalpflege und Umweltmaßnahmen (Altlasten und Immissionsschutz), Kosten für Entschädigungen sowie Kosten für Projektsteuerung.

Die Höhe der Betriebskosten kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden.

Die Finanzierung der Baumaßnahmen wird im städtischen Haushalt verteilt über die nächsten Jahre sichergestellt.

1.4 Gegen den Abriss aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes

Zahlreiche Bürger betonen, der unter Denkmalschutz stehende Tausendfüßler repräsentiere eine wichtige Phase der Stadtplanung und sei einzigartig. Ein Abriss bedürfe gewichtiger öffentlicher Belange, die nicht gegeben seien. Die Hochstraße müsse erhalten bleiben, eine alternative Planung sei darzustellen, Kosten seien zu ermitteln und gegenüberzustellen. Die Bürger sehen die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege nicht gewürdigt. Das Denkmal stehe einer Neuplanung in keiner Weise im Wege und ließe nach Restaurierung interessante Nutzungen unter seinem Dach zu.

Antwort der Verwaltung:

Der vorliegende Entwurf wurde im Rahmen eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs erarbeitet und von einer hochrangigen Jury als Träger des 1. Preises prämiert. Der Abriss des Tausendfüßlers und die Anlage einer begrünten Nord-Süd-Achse an dessen Stelle sind dabei zentrale Gestaltungselemente. Auch unter Würdigung des Tausendfüßlers als bedeutsames Verkehrsbauwerk der 60er Jahre und baukonstruktiv gelungenes Beispiel für den Typus der Hochstraße, besteht nach Abwägung aller Belange ein überwiegendes öffentliches Interesse, den Tausendfüßler rückzubauen. Zu den Gründen für den Abriss siehe Antwort 1.1 und 1.2.

Die Hochstraße Tausendfüßler steht der Umsetzung des Bebauungsplans entgegen und kann im Zuge der umfangreichen Baumaßnahmen für die Tunnel nicht mit vertretbarem Aufwand erhalten werden.

1.5 Gegen den Abriss des Tausendfüßlers aufgrund des Ensembleschutzes

Mehrere Bürger erheben Einwände gegen die Zerstörung des Tausendfüßlers, da dieser in herausragender Weise ein Baudenkmal sei und zusammen mit Schauspielhaus und Dreischeibenhaus ein Gesamtensemble bilde, das die Interpretation der klassischen Moderne im Bauen (Charta von Athen) darstelle und mit diesen wesentlicher Zeitzeuge der 60er Jahre sei. Der Ensembleschutz werde ignoriert. Der Tausendfüßler gehöre unverzichtbar zum Dreiklang mit Drei-Scheiben-Hochhaus und Schauspielhaus.

Antwort der Verwaltung:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als reines Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung nach der Errichtung der Berliner Allee und dem Jan-Wellem-Platz gerecht zu werden. Es können keine bauhistorischen und inhaltlichen Zusammenhänge erkannt werden, noch wird eine übergeordnete Idee gesehen, die die genannten Bauten verbindet.

1.6 Für Abriss und Tunnelbau, Anregungen für andere Nutzungen

Mehrere Zuschriften äußern Zustimmung zum Abriss des Tausendfüßlers sowie zu den geplanten Neubaumaßnahmen und der Baumallee. Der Kfz-Verkehr solle unterirdisch geführt werden, damit oberirdisch mehr Platz für Fußgänger und Grünverbindungen geschaffen werden könne. Ein Bürger macht darüber hinaus Anregungen zur Begrünung der Schadowstraße.

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung nimmt die Anregungen zur Kenntnis. Die vorliegende Planung verfolgt diese Zielsetzungen.

2. Tuchtinsel

2.1 Anmerkungen zum Hochhaus auf BF 6 (Anmerk.: ehemals MK 6 südlich der Tuchtinsel, heute entfallen), Baufeldzuschnitt, Maß der Nutzung und Art der Nutzung

Mehrere Bürger äußern die Meinung, das geplante hohe Gebäude direkt neben der Tuchtinsel schade der Insel. Es wird angeregt, die Inselbebauung der Tuchtinsel an die vorhandene Bebauung auf der Ostseite direkt anzuschließen. Andere Bürger plädieren für eine Zusammenlegung der im B-Plan ausgewiesenen Baufelder BF 5 und BF 6, die Ausweisung von Verkaufsflächen im 1. UG, im EG und im 1. OG auf der gesamten Baufeldbreite zur Schadowstraße sowie die Festlegung von maximal 13 Vollgeschossen auf beiden Baufeldern. Einzelne meinen, die Bebauung der Tuchtinsel sei zu hoch und solle möglichst komplett entfallen, stattdessen sei sie als „grüne Insel“ mit Pflanzen zu versehen.

Antwort der Verwaltung:

Die Anregung zum Entfall des Hochhauses an dieser Stelle wurde zwischenzeitlich geprüft. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass das ehemals vorgesehene Baufeld aufgrund der geringen Größe der Grundfläche keine städtebauliche und wirtschaftliche Nutzung an dieser Stelle ermöglicht. Deshalb wird statt der geplanten Bebauung nunmehr eine Freiraumgestaltung an dieser städtebaulich wichtigen Stelle geplant. Die vorhandene Nutzung und Bebauung der Tuchtinsel werden planungsrechtlich in ihrem Bestand gesichert.

2.2 Bestandsschutz, Abstand, Belichtung

Mit Bezug auf das Gebäude der Börse/IHK und die Johanneskirche wird angeregt, das geplante Hochhaus auf der Tuchtinsel nochmals zu überdenken. Der 49 m hohe Baukörper (ehem. BF 6) würde sich auf die städtebauliche Qualität der Tuchtinsel und der benachbarten Bebauung negativ auswirken. Der Gesamteindruck der Tuchtinsel werde durch das hohe Gebäude stark verändert. Die vorgesehene Wohn- und gewerbliche Nutzung widerspreche der bisherigen Prägung der Tuchtinsel durch Einzelhandel in den Erdgeschossen, Büros in den Obergeschossen und die Beschränkung auf maximal sechs Vollgeschosse. Das Gebot der Rücksichtnahme auf Nachbargrundstücke (Belichtung, Besonnung, Belüftung und Abstandflächen) sei in der Planung nicht beachtet worden. Ergänzend wird festgestellt, die Johanneskirche dürfe nicht zugebaut werden und der angrenzende Pavillon solle ganz entfallen, da es schon ein Café in der Kirche gäbe.

Antwort der Verwaltung:

Die vorgebrachten Argumente wurden aus städtebaulicher Sicht eingehend geprüft und die Belange der Nachbarbebauung (Belichtung, Besonnung, Belüftung und Abstandflächen) zwischenzeitlich gutachterlich untersucht.

Im Zuge dieser Abwägung wurde entschieden, auf eine Neubebauung mit einem Hochpunkt südlich der Tuchtinsel zu verzichten (s. auch Antwort 2.1).

Der Pavillon nördlich der Johanneskirche ist ein wichtiges Element des Neugestaltungskonzeptes. Die Stellung und Kubatur des Gebäudes wurden so gewählt, dass eine Beeinträchtigung der Johanneskirche nicht vorliegt. Eine Konkurrenz zu vorhandenen Angeboten in der Kirche durch die geplante Nutzung im Pavillon wird nicht gesehen.

3. Planung im Bereich der Schadowstraße

3.1 Lage Tunnelmund

Von mehreren Bürgern wird die geplante Tunneleinfahrt am Übergang Schadowstraße/Berliner Allee kritisiert, da sie die Aufenthaltsqualität reduziere und zu nah an dem Fußgängerbereich liege. Von einigen Bürgern wird eine Verschiebung nach Süden bis vor die Börse vorgeschlagen.

Antwort der Verwaltung:

Die Anregung wurde teilweise positiv geprüft. Eine Verschiebung der Rampe nach Süden ergibt ein Zugewinn für die städtebauliche Situation und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Die Planung wurde entsprechend angepasst. Das überarbeitete Verkehrskonzept sieht nun eine um 10 m weiter nach Süden verschobene Tunnelöffnung und damit, wegen der Beibehaltung der Längsneigung, einen um 10 m nach Süden verschobenen Beginn der Tunnelrampe vor. Eine weitere Verschiebung in südliche Richtung ist aufgrund notwendiger oberirdischer Verkehrsbeziehungen und der Anbindung der Immermannstraße an den Tunnel nicht möglich,

3.2 Fußgängerzone

Mehrere Bürger regen die Umwandlung der Schadowstraße (z. T. bis zum Karstadt-Kaufhaus) in eine durchgängige Fußgängerzone an. Einzelne regen an, dort außerdem eine Fahrradroute auszuweisen. Andere Bürger warnen demgegenüber davor, die Schadowstraße als reine Fußgängerzone auszubilden, da diese dafür zu breit sei.

Antwort der Verwaltung:

Die Schadowstraße wird zukünftig von der Blumenstraße bis zur Kreuzung mit der Berliner Allee Fußgängerzone sein. Inwieweit weitere Bereiche der östlichen Schadowstraße zur Fußgängerzone umgestaltet werden können, wird nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens geklärt.

Die darüber hinausreichenden Anmerkungen, die thematisch ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes sind, werden von der Verwaltung zur Kenntnis genommen und im Rahmen der entsprechenden Verfahren geprüft.

4. Straßenbahnplanung

4.1 Anmerkungen zur Sicherheit

Zahlreiche Bürger befürchten durch die Führung der Straßenbahn in der öffentlichen Parkanlage Hofgarten ein erhöhtes Unfallrisiko für Passanten. Es wird gefragt, wie Unfälle mit der Straßenbahn verhindert werden sollten, da die Trasse ohne besondere Absicherung durch die Wiesenflächen des Hofgartens führe. Die Straßenbahn dürfe an dieser Stelle nicht „rasen" und müsse zwingend verkehrssicher geführt werden. Es sollten in diesem Bereich keinerlei Veranstaltungen mit Publikumsansammlungen mehr genehmigt werden. Ein Bürger schlägt vor, dass die Fußgänger beim Anfahren einer Bahn durch einen Lichtwechsel/Blinken gewarnt werden könnten. Andere regen an, die Straßenbahn in die Autotunnel bzw. eine Unterführung zu verlegen, um dadurch die Sicherheit der Fußgänger im Hofgarten und im Bereich Dreischeibenhaus und Schadowstraße zu verbessern.

Antwort der Verwaltung:

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und ebenerdige Überwege vor. Die Überwege könnten zum Bespiel durch Umlaufgitter gesichert werden. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder ein niedriger Zaun können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Genehmigungen für publikumsintensive Versammlungen werden unter Würdigung der vorliegenden räumlichen Situationen ordnungsrechtlich geregelt.

Die Tieferlegung der in Nord-Süd-Richtung bzw. Süd-Nord-Richtung verlaufenden Straßenbahntrasse wurde eingehend geprüft. Einer Tunnellösung stehen die notwendige Unterquerung der Düssel und die Rampenlängen bei Straßenbahnen, die deutlich größer als beim motorisierten Individualverkehr sind, entgegen. Da ein „Auftauchen“ der Rampe vor der Kreuzung Kaiserstraße/Jägerhofstraße auch für die Straßenbahn aus verkehrlichen Gründen notwendig ist, wurde diese Alternative verworfen. Wie oben dargestellt, kann die Sicherheit auch bei einer oberirdischen Führung der Straßenbahnen gewährleistet werden.

4.2 Anmerkungen zu Sichtbeziehungen zum Baudenkmal Hofgärtnerhaus
Ein Bürger kritisiert die den Hofgarten schneidende Straßenbahnlinie, da sie den Blick auf das denkmalgeschützte Baudenkmal Hofgärtnerhaus verstelle.

Antwort der Verwaltung:

Es besteht auch bisher von jenseits der Straßenbahn-Trasse keine Blickbeziehung zum Hofgärtnerhaus.

4.3 Verkehrsführung am Martin-Luther-Platz
Einige Bürger halten die ebenerdige Führung der Straßenbahn und Lage der Johanneskirche auf einer „Verkehrsinsel“ für einen Fehler.

Antwort der Verwaltung:

Eine weiterhin ebenerdige Führung der Straßenbahn im Bereich der Kirche ist verkehrlich zwingend erforderlich. Gleichwohl wird mit der Realisierung der Planung die Johanneskirche und ihr Umfeld aus ihrer heutigen Insellage befreit und Teil der neu entstehenden Aufenthaltsflächen werden. Die entsprechenden Qualitäten werden im Rahmen der parallel zum Bebauungsplan laufenden Freianlagenplanung gesichert.

4.4 Sonstige Anmerkung zur Straßenbahn

Ein Bürger regt an, die Straßenbahnschienen vorab zu verziehen, damit noch vor Fertigstellung der U-Bahn mit der gesamten Baumaßnahme angefangen werden könne.

Antwort der Verwaltung:

Da die neuen Baufelder 2 und 4 teilweise auf dem Süd-Nord-Straßentunnel liegen, können sie frühestens nach Beendigung der Tunnelbaumaßnahme errichtet werden. Ein Verziehen der Straßenbahnschienen würde aus diesem Grund keinen früheren Baubeginn ermöglichen.

5. Tunnelplanungen

5.1 Lage der Tunnel und Tunnelmünder

Einige Bürger regen den kompletten Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel an. Einige vermissen planerische Alternativen zur Straßenbahntrasse und zur Gestaltung der Tunnel.

Viele Stellungnahmen befassen sich mit der Lage der Tunnel und der Tunnelmünder. Zu den nördlichen Tunnelmündern werden folgende Stellungnahmen vorgebracht: Eine Verlängerung der Tunnel nach Norden und die Verlegung der Aus-/ Einfahrten in den Bereich nördlich der Maximilian-Weyhe-Allee bzw. die unterirdische Führung bis zum weiter nördlich verlaufenden U-Bahn-Tunnel wird zur Prüfung vorgeschlagen. Als Gründe werden die Vermeidung von Konflikten zwischen Straßenbahn und Fußgängern, der Erhalt vorhandener Fuß- und Radverbindungen, bessere Erreichbarkeit des Dreischeibenhauses, Möglichkeit der besseren Gestaltung des Hofgartenbereichs, der mögliche Erhalt der Jägerhofpassage, geringere Kosten, kürzere Bauzeiten sowie Schallemissions- und optische Gründe genannt. Ein Bürger stellt fest, der geplante Nord-Süd-Tunnel für den Kfz-Verkehr solle unter der Bahntrasse der Linie 701 verlaufen. Zum Süd-Nord-Tunnel (Kö-Bogen 1. BA) wird angeregt, ihn aus dem Hofgartenbereich zurückzunehmen und dadurch die Zufahrt zum Dreischeibenhaus und Schauspielhaus frei zu halten.

Der Bürger plädiert weiter dafür, eine andere Variante bei der Verkehrsführung mit einem deutlich kürzeren Süd-Nord-Tunnel und dem Erhalt des Tausendfüßlers für den Nord-Süd-Verkehr, zu realisieren. Von einem Bürger wird eine Verlegung des südlichen Tunnelmundes (Einfahrt Berliner Allee) in die Berliner Allee angeregt. Es wird von mehreren Bürgern die seitlich der Johanneskirche geplante Rampe abgelehnt. Darüber hinaus wird eine Verlängerung des Tunnels nach Süden bis zur Steinstraße angeregt, um die Aufenthaltsqualität rund um die Kirche zu verbessern. Von einigen Bürgern wird eine Verschiebung nach Süden bis vor die Börse vorgeschlagen (vgl. 3.1.). Für die Immermannstraße ergäbe sich eine Verbindung zur inneren City, wenn die hier vorgesehene Rampe entfalle.

Antwort der Verwaltung:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die nach Abwägung aller Belange beste Lösung dar.

Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen wurden intensiv geprüft. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße/Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens nicht realisierbar. Die notwendige oberirdische Verflechtung im Bereich dieser Querachse schließt daher auch eine unterirdische Weiterführung Richtung U-Bahntunnel aus.

Der Süd-Nord-Tunnel ist Bestandteil des der Planung zugrunde liegenden Gesamt-Verkehrskonzeptes. Die Zufahrt zum Dreischeibenhaus und zum Schauspielhaus wird auch bei Tieferlegung der Straßenverbindung sichergestellt sein.

Die Anregung zur Verschiebung des südlichen Tunnelmundes (an der Schadowstraße) wurde positiv geprüft, da dies auch ein Zugewinn für die städtebauliche Situation ist. Das Portal wurde inzwischen um 10 m weiter nach Süden verschoben. Unter Beibehaltung der Längsneigung verschiebt sich die Rampe ebenfalls um 10 m nach Süden. Eine weitere Verschiebung Richtung Börse ist nicht möglich (vgl. Antwort 3.1).

Bei Verzicht auf die Rampe Immermannstraße wäre die Nord-Süd-Verkehrsbeziehung Immermannstraße (in Richtung Hauptbahnhof) nicht sichergestellt. Der Verkehr müsste dann weiterhin oberirdisch geführt werden, was nicht dem Planungsziel, durch die Verlegung in Tunnel die oberirdischen Bereiche von Verkehr freizuhalten, entspricht.

Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde ebenfalls geprüft. Aus verkehrlichen Gründen kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße ist außerdem zu kurz für die Tunnelrampe. Auch aus diesen Gründen ist eine Verschiebung weiter in Richtung Steinstraße nicht möglich.

Zur städtebaulichen Argumentation und zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße siehe auch Antworten unter „*1. Tausendfüßler*“.

5.2 Tunnelführung südlich der Tuchtinsel

Ein Bürger schlägt eine geänderte Verkehrsführung im Bereich der Tuchtinsel vor. Der Abzweig der Nord-Süd-Tunnelröhre zur Immermannstraße solle nach Süden verschoben werden, um unter der Tuchtinsel eine Tiefgarage realisieren zu können, die als unabdingbar für eine neue bauliche Entwicklung der Tuchtinsel betrachtet wird.

Antwort der Verwaltung:

Vor dem Hintergrund der veränderten städtebaulichen Situation durch den Entfall des Hochhauses (vgl. Antworten unter 2.) wurde der Tunnelverlauf des Nord-Süd-Tunnels zwischen Berliner Allee und Immermannstraße angepasst. Da nunmehr keine statischen Vorgaben durch eine Überbauung der Tunnelröhre zu berücksichtigen sind, konnte der Verlauf des Nord-Süd-Tunnels im Bereich der Tuchtinsel nach Süden verschoben werden, um ausreichend Platz für die Führung unterirdischer Infrastrukturleitungen zu schaffen.

Auf Ebene des vorliegenden Bebauungsplanes wird allerdings keine Tiefgarage unter der Tuchtinsel planungsrechtlich gesichert.

5.3 Sonstige Anmerkungen und Anregungen zur Tunnelplanung

Mehrere Bürger bezeichnen das Baukostenrisiko sowie die Unterhaltungskosten der Tunnelbauwerke als nicht transparent bzw. nicht überschaubar. Tunnel seien gefährlich und die Wartung sei zu teuer. Eine Bürgerin regt an, die Tunneldecke teilweise zu verglasen. Ein Weiterer hält die Tieferlegung der Straße für falsch und regt an, die Fußgängerzone tiefer zu legen.

Die geplanten Tunnelbauwerke bedeuteten einen gravierenden, sehr störenden Eingriff in die bestehende Stadtstruktur. Ihre Anzahl solle, soweit vertretbar, reduziert werden.

Es wird zu bedenken gegeben, ob dem Leitbild der "autogerechten Stadt" aus den Zeiten von Friedrich Tamms mit den je drei Autospuren wirklich entgegengewirkt werden könne, es stehe zu befürchten, dass der sehr störende Verkehr zwischen Berliner Allee und Kaiserstraße noch weiter zunehmen werde. Anstelle der geplanten Vergrößerung der Verkehrstrassen sollten Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrsaufkommens im Zentrum der Stadt überlegt und öffentlich diskutiert werden. Dazu sei ein großräumiges Verkehrskonzept zu entwickeln.

Antwort der Verwaltung:

Zum derzeitigen Zeitpunkt liegt, dem Planungsstand entsprechend, eine Kostenschätzung aus dem Dezember 2007 vor. Die Realisierung der Tunnelbauwerke wird verkehrssicher ausgeführt werden. Auf eine effiziente Wartung der Bauwerke wird im Rahmen der weiteren Planungen geachtet.

Einer Verglasung der Tunneldecken steht, neben technischen und wirtschaftlichen Gründen, die geplante hochwertige oberirdische Freiraumplanung entgegen. Vorgesehen ist eine vollständig als Fußgängerzone begehbare und begrünte Oberflächengestaltung.

Eine Tieferlegung der Fußgängerzone ist nicht im Sinne einer fußgängerfreundlichen Stadt. Sie würde neue Angsträume schaffen und für mobilitätseingeschränkte Besucher der Stadt zusätzliche Barrieren schaffen. Darüber hinaus ist ein solcher Vorschlag auch nicht im Sinne der Einzelhandelsentwicklung.

Ziel des Verkehrskonzepts im Projekt Kö-Bogen ist es, die Verkehre zu bündeln und emissionsarm – weil unterirdisch – zu führen. Die Tunnel sind bedarfs- und leistungsgerecht ausgelegt. Die Anzahl der Tunnelbauwerke ergibt sich aus dem Gesamtverkehrskonzept.

Düsseldorf als Wirtschaftzentrum und wachsende Stadt ist an Verkehrsverdrängung nicht interessiert. Die Umfahrungsachsen um die Innenstadt (Rheinufertunnel und Lastring) sind ausgelastet und können nicht mehr Verkehr aufnehmen. Die Planung ist mit der großräumigen Verkehrsentwicklung abgestimmt.

6. Hofgarten/Landskrone

6.1 Anmerkungen zur Planung für den Hofgarten allgemein

Viele Bürger stimmen der Umgestaltung des Hofgartens nicht zu. Das Baudenkmal Hofgärtnerhaus werde durch den Betonrahmen des Tunnelmundes zum Teil verdeckt und in seiner optischen Wirkung empfindlich beeinträchtigt. Es wird die Hofgartenzusammenführung vermisst, die Verbindung der beiden Hofgartenseiten bliebe durch den Straßendamm und die Straßenbahn unvollkommen. Die Anbindung der Königsallee fände nur bedingt statt; die einmalige Chance, die Königsallee durch eine gärtnerische Gestaltung mit dem Hofgarten zu verbinden, würde durch die neuen Baumassen vertan. Es wird bezweifelt, dass die neue Grünachse die Barrieren durch die Tunnelmünder ausgleichen können. Andere Bürger kritisieren die Planung für den Hofgarten am Weiher Landskrone mit den begleitenden Wegen. Der Gartendenkmalschutz werde in der vorliegenden Entwurfsplanung nicht berücksichtigt.

Antwort der Verwaltung:

Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes auf das Hofgärtnerhaus sind nicht zu erwarten.

Bei der Gestaltung der Tunnelportale im Rahmen der parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Freiraumplanung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Eine Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens ist leider nicht realisierbar, alle Möglichkeiten zur Verschiebung wurden intensiv geprüft (vgl. auch die Antworten unter 5.1).

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im siegreichen Entwurf des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des motorisierten Individualverkehrs erreicht. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Mit der vorliegenden Planung wird analog zu der historischen Situation, die im Bereich der heutigen Hofgartenstraße eine großzügige Wegeverbindung hatte, der Hofgarten als Ganzes wieder erlebbar. Denn durch die Schaffung großzügiger öffentlicher Räume, die Umgestaltung und den teilweisen Rückbau der Verkehrsanlagen besteht die Chance, beide Seiten über die Hofgartenstraße hinweg zu verknüpfen, die Königsallee ebenerdig anzubinden sowie den Hofgarten mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Schadowstraße zu verbinden.

Des Weiteren werden die Planungen zu den Freiräumen – unter Berücksichtigung der Gartendenkmalpflege – parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes konkretisiert. Die vorgebrachten Anregungen werden dabei aufgenommen und geprüft.

6.2 Bodendenkmalschutz Hofgarten

Durch die Planung sieht ein Bürger das Gartendenkmal Hofgarten entwertet und wünscht die denkmalgerechte Wiederherstellung der Hofgartenstraße mit Böschungen und oberhalb verlaufenden Wegen und adäquater Bepflanzung.

Antwort der Verwaltung:

Die Gestaltung des Hofgartens und der Hofgartenstraße sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Dazu wird parallel zu diesem planungsrechtlichen Verfahren eine entsprechende Freiraumplanung erarbeitet.

6.3 *Wegfall Jägerhofpassage, Sicherheit und Bequemlichkeit Fußgänger, Barrierefreiheit des Überganges*

Mehrere Anregungen nehmen kritisch Stellung zur Wegeführung im Hofgarten. Die Jägerhofpassage dürfe nicht wegfallen, der neue Weg solle, entlang der offen geführten Düssel, unter der Straßenbahn verlaufen. Es wird die Frage gestellt, ob für Behinderte geeignete Übergänge zwischen den beiden Hofgarten-Ebenen vorgesehen seien. Der Hofgartenbereich solle ebenerdig gestaltet werden. Die Bürger regen den Bau einer neuen Passage zur Landskrone auf Düssel-Niveau an.

Antwort der Verwaltung:

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr unterirdisch miteinander verbunden hat, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke von Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Tunnel. Dafür werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten vier barrierefreie und behindertengerechte Wegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen. Auch die Landskrone wird über behindertengerechte Wege angebunden, so dass auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen vollständig verzichtet werden kann.

Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

6.4 Vorschläge zur Landskrone etc.

Zahlreiche Bürger machen weitergehende Vorschläge zur Freiraumplanung (Uferbepflanzung an Landskrone vor den neuen Libeskind-Bauten, Wiederherstellung der Hofgartenstraße als Fußgängerweg, Baumreihen und Promenade auf der Böschung oberhalb des Grabens, Baumpflanzung entlang der Verbindung von Kö-Graben und Landskrone, Lichtleiste mit weißem Dauerlicht entlang der Bahntrasse), die Bereiche außerhalb des Geltungsbereichs betreffen.

Antwort der Verwaltung:

Die genannten Vorschläge für Pflanz-, Bau-, Beleuchtungs- und Sicherheitsmaßnahmen sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet. Die Anregungen werden für die Ausführungsplanung verwaltungsintern weiter gegeben.

7. Planung Martin-Luther-Platz

7.1 Verkehrsplanung

Mehrere Bürger schlagen vor, die Blumenstraße über eine Kreuzung an die Berliner Allee anzubinden, um eine vollwertige Anbindung der Tiefgarage und der Anlieferung der Schadow-Arkaden zu ermöglichen. Die Fläche zwischen Pressehaus und Johanneskirche könne als Mischverkehrsfläche ausgewiesen werden. Andere Bürger schlagen eine Vergrößerung des Martin-Luther-Platzes durch Wegfall der Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee sowie diverse andere Verkehrslenkungsmaßnahmen vor, die in der Summe eine Verschiebung der Tunnelrampe an der Berliner Allee nach Süden ermöglichen würden. Es wird an der Johanneskirche die Realisierung des Linksabbiegens präferiert, da so ein größerer verkehrsfreier Bereich entstehe. Bei Ableitung des Verkehrs aus der Blumenstraße durch die Josephinenstraße könne der Tunnelmund deutlich weiter südlich liegen. Weiterhin wird gefordert, es dürfe keinen Zufahrts-/Ausfahrtsverkehr zwischen Kirche und Pavillon geben. Ein Bürger hat Bedenken, dass beim Parkhaus Schadow-Arkaden Probleme bei der Entleerung entstehen könnten.

Antwort der Verwaltung:

Zur Sicherstellung der Erschließung des Umfeldes des Martin-Luther-Platzes werden die Blumenstraße sowie die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Straßenabschnitte der Josephinen- und der Königsstraße als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Blumenstraße ist mit der Möglichkeit des Links- und Rechtsabbiegens an die Berliner Allee angebunden. Die Zufahrt zur Blumenstraße von Norden erfolgt zukünftig über den verkehrsberuhigt gestalteten Martin-Luther-Platz.

Die erfolgte Umdrehung der Einbahnrichtung in der Königstraße in Richtung Königsallee stellt auch den – für den innerstädtischen Bereich wichtigen – leistungsstarken Abfluss des Verkehrs aus dem Parkhaus Schadow-Arkaden sicher.

Die heutige Straßenverkehrsfläche zwischen Johanneskirche und der westlich an den Martin-Luther-Platz angrenzenden Bebauung wird, wie angeregt, als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Der Bereich um die Kirche wird, als Fußgängerbereich festgesetzt. Zwischen dem Kirchengebäude und dem geplanten Pavillon wird kein motorisierter Verkehr fließen. Eine mögliche Verschiebung der Tunnelrampe wurde umfänglich geprüft und ist aufgrund verkehrstechnischer Gründe nicht möglich (vgl. dazu Antwort 5.1 bis 5.2).

Ein möglicher Verzicht auf die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee wurde eingehend geprüft. Aufgrund der Kfz-Frequenz aus dem angrenzenden Stadtquartier kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Aus diesem Grund bleibt die Blumenstraße als öffentliche Verkehrsfläche erhalten. Mit der gewählten Verkehrslösung kann die Erschließung des Parkhauses Schadow-Arkaden voll umfänglich sichergestellt werden.

7.2 Schutz der Kirche (Denkmal, Schallschutz), Aufwertung des Kirchenumfeldes, Lage Tunnelmund

Einige Bürger äußern gravierende Bedenken gegen die Planungen im Bereich der Johanneskirche. Eine Aufwertung der Kirchenumgebung fände nicht statt. Der Tunnelmund neben der Kirche sei keine Option, sondern gehöre in den Straßenverlauf weiter südlich. Orientierungspunkt sei die alte Platzrahmung vor der Nachkriegsstraßenführung, wenn der Verkehr tatsächlich unter die Straße zu verlegen sei. Der Martin-Luther-Platz an der Kirche müsse – als Stadtmittelpunkt – wieder die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Viertel zwischen Kirche und Bahnhof schaffen. Die vom Denkmalschutz vorgegebenen Abstandsvorschriften müssten genau betrachtet werden. Der Tunnelmund müsse durch Schallschutzwände abgeschirmt werden und die Kirche mit aktiven Schallschutzmaßnahmen versehen werden.

Die Fläche zwischen Kirchenostseite und Tunnelmund solle besonders gestaltet werden. Der Gehsteig vor dem Hauptportal solle verbreitert werden.

Antwort der Verwaltung:

Das Umfeld der Johanneskirche war Bestandteil des Wettbewerbsverfahrens und wird, parallel zur Bebauungsplanung, in der Freianlagenplanung detailliert geplant. Der öffentliche Raum des Planungsgebietes wird entsprechend seiner hohen Bedeutung gestaltet werden. Die Umsetzung der Planungen wird zu einer Aufwertung des Umfeldes der Johanneskirche im Kontext der großräumigen Neustrukturierung dieses Innenstadtbereiches führen. Das städtebauliche Konzept berücksichtigt ausdrücklich die Johanneskirche in ihrer prägnanten Lage und Stellung im Stadtraum.

Alle Möglichkeiten einer Verschiebung des Tunnelmundes in Richtung Süden wurden eingehend geprüft, sind aber nicht möglich (vgl. dazu Antworten 5.1 bis 5.2). Die Belange des Denkmalschutzes werden berücksichtigt. Die heute an gleicher Stelle liegende Abfahrtsrampe der Hochstraße beeinträchtigt das filigrane historische Gebäude Johanneskirche durch die in direkter Nähe ansteigende, wuchtige Brückenkonstruktion und hat eine erdrückende Wirkung auf das Kirchengebäude. Die Brücke greift trennend in die städtebauliche Struktur ein und stört damit die Umgebung des Baudenkmals erheblich. Diese Störung entfällt mit dem Abriss der Hochstraße. Dadurch gewinnt die Kirche trotz der Ausfahrtsrampe Berliner Allee ein attraktives Umfeld und erhält optisch den Raum, der ihr vor dem zweiten Weltkrieg zugeordnet war.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden schalltechnische Untersuchungen für den gesamten Bereich erarbeitet. Die dabei gutachterlich ermittelten notwendigen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Schallschutzwände sind aus schalltechnischer Sicht nicht notwendig und aus städtebaulichen Gründen durch ihre trennende Wirkung auch nicht vorstellbar.

Eine Verbreiterung des Gehsteigs vor dem Kirchenportal ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich. Die Blumenstraße muss aufgrund der zu bewältigenden Verkehrsmengen und der notwendigen Linksabbiegerspur zur Berliner Allee, dreispurig ausgeführt werden, so dass nur ein begrenztes Raumangebot zur Verfügung steht.

7.3 Anregungen zur städtebaulichen Lösung

Ein Bürger macht verschiedene Vorschläge zur Umgestaltung des Martin-Luther-Platzes und erhofft sich durch den Abriss des Tausendfüßlers eine Arrondierung und Wiederherstellung des historischen Stadtraumes. Die städtebauliche Chance werde durch den Bebauungsplan-Entwurf nicht genutzt. Er schlägt, statt der Baufelder 6 (Anmerk.: ehemals BF 6 südlich der Tuchtinsel, heute entfallen), 7 und 8, nördlich der Johanneskirche einen neuen Baukörper an der historischen Kante des Martin-Luther-Platzes vor. Es wird angemerkt, im Süden an der Johanneskirche entstehe eine neue Barriere. Der hohe Aufwand stehe in keinem Verhältnis zur geplanten Aufenthaltsqualität.

Antwort der Verwaltung:

Die Planung ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, in dem eine hochrangig besetzte Jury den vorliegenden Entwurf als überzeugendste Lösung ausgewählt hat. Die historische Kante entspricht diesem Konzept nicht und soll daher nicht aufgenommen werden. In der vorliegenden Überarbeitung wird auf eine Bebauung des ehemaligen Baufeldes 6 südlich der Tuchtinsel mit einem Hochhaus verzichtet. Durch die geplante Gesamtmaßnahme werden sich die Aufenthaltsqualitäten auch an der Johanneskirche deutlich verbessern und das Kirchengebäude wird besser in den städtebaulichen Kontext integriert.

8. Anregungen zu den neuen Baufeldern

8.1 Baufelder 1 bis 3

Mehrere Bürger lehnen die geplanten Baufelder und deren Verteilung im Stadtraum ab. Die Einzelbaukörper der Baufelder 1 – 3 am Gustaf-Gründgens-Platz würden nicht zur typischen Blockbebauung des Stadtbereiches passen. Eine Wohnnutzung sei aufgrund der hohen Dichte nur bedingt realisierbar. Eine Zusammenfassung der Baufelder wird angeregt. Die Lage oberhalb der Tiefgarage wird bautechnisch und -rechtlich als fragwürdig bezeichnet. Es wird für den Bereich südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes ein städtebaulicher Wettbewerb gefordert.

Einzelne Einwender befürchten durch die Neuplanung Einschränkungen der Bebauungsmöglichkeiten ihres Grundstücks und sehen kollidierende Nutzungsinteressen mit den Planungen für die Baufelder 1 – 3. Die Sechsgeschossigkeit und die Beschränkung der Höhe auf 22 bzw. 19 m werden als nicht nachvollziehbar und städtebaulich unbegründet abgelehnt, es seien mindestens 25 m erforderlich. Eine Festlegung auf Wohnnutzungen ab dem 2. OG halten sie für nicht akzeptabel, es müssten im 2. OG auch Verkaufsflächen und darüber Personalräume, Büros, Praxen und Hotels zulässig sein. Andere Bürger lehnen die Aufteilung des Bereiches in drei Baufelder ab, halten diese für zu klein und befürchten mangelnde Attraktivität der verbleibenden Gassen. Ein Shoppingcenter könne auch durch planungsrechtliche Festlegungen verhindert werden. Des Weiteren wird angemerkt, der vorgestellte Entwurf weiche in unzulässiger Weise vom 1. Entwurf ab. Die Umwandlung des Grundstückes Schadowstr. 44 in Straßenraum wird abgelehnt. Befürchtet wird durch die vorgeschlagene Bebauung eine Verwahrlosungs- und Unsicherheitssituation. Die Sichtachse zwischen den Baufeldern führe zu einer schlechten Verwertbarkeit für Investoren des Ensembles der drei Baufelder (BF 1-3).

Einige Bürger vergleichen die Planung mit der Situation an der Ecke Königsallee/Blumenstraße, was als schlechtes Beispiel eines zu kleinen Parzellenzuschnitts bezeichnet wird. Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes solle nicht zwingend in einem neuen Bebauungsplan in allen Details übernommen werden.

Antwort der Verwaltung:

Die als Ergebnis des Wettbewerbes geplante kleinteilige Bebauung ist eine qualitätsvolle städtebauliche Lösung, die, angelehnt an die historische Stadtstruktur, einen lebendigen Stadtbereich ausbildet. Die durch die Bebauung gebildeten öffentlichen Räume orientieren sich am menschlichen Maßstab. Es wird damit im Umfeld des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses bewusst ein Kontrapunkt zu den räumlich offenen Leitbildern der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg gesetzt.

Das vorgesehene Maß der baulichen Nutzung orientiert sich an der städtebaulichen Einordnung in das Umfeld und an der Ausbildung wohlproportionierter Stadträume im Bereich der Neubebauung und gegenüber dem denkmalgeschützten Schauspielhaus. Eine über die Sechsgeschossigkeit hinausgehende Bebauung ist an dieser Stelle nicht begründbar.

Die Zulässigkeit von Wohnen wird unter Beachtung der Wahrung gesunder Wohnverhältnisse festgesetzt. Entsprechende gutachterliche Untersuchungen zur Besonnung, Verschattung, Lufthygiene, zum Windkomfort und zur Lärmsituation liegen vor.

Der Anregung zur Ausdehnung der Zulässigkeit von Verkaufsflächen auf das 2.OG wird im Bereich der Schadowstraße (Baufelder 1 und 3) gefolgt. Durch das Angebot, bis in die 2. Obergeschosse hinein Einzelhandelsnutzungen zu ermöglichen, kann diese Geschäftslage Anschluss an die vorhandene Fußgängerzone Schadowstraße finden und eine sinnvolle Überleitung in die östliche Schadowstraße darstellen.

Die bautechnischen und -rechtlichen Fragen durch die bestehende Tiefgarage sollen im Weiteren geklärt werden. Die Landeshauptstadt Düsseldorf als Plangeberin ist sich der Bedeutung dieses Eingriffs bewusst und ist bemüht, eine Einigung bereits im Vorfeld mit den betroffenen Eigentümern und Pächtern herbei zu führen. Die neuen Gestaltungs- und Erweiterungsmöglichkeiten in einer so hervorragenden Lage ziehen voraussichtlich eine deutliche Wertsteigerung der Immobilien nach sich, die einen Interessenausgleich über ein Umlegungsverfahren mit den Betroffenen möglich erscheinen lässt.

Ein weiteres städtebauliches Wettbewerbsverfahren zum Bereich südlich des Gustaf-Gründgens-Platz ist nicht notwendig, da mit dem Wettbewerbsbeitrag eine hochwertige städtebauliche Lösung durch die Wettbewerbsjury gefunden wurde.

Das vorliegende städtebauliche Konzept mit den konzeptionellen Überlegungen zu einer hochbaulichen Umsetzung zeigt, dass die Größe der Baufelder grundsätzlich für eine innerstädtische Bebauung als Kerngebiet gut geeignet ist und die Gassen zwischen den Baufeldern attraktive öffentliche Räume bilden. Der Ausschluss der Zulässigkeit von Shoppingcentern ist planungsrechtlich nicht möglich. Ziel der Planung ist die Schaffung einer überzeugenden städtebaulichen Lösung.

Bei den Anregungen wird sich teilweise offenbar auf den Entwurf, den die Arbeitsgemeinschaft der Büros Molestina und FSWLA zur ersten Phase des Wettbewerbs eingereicht hat, bezogen. Dieser wurde in der zweiten Phase weiterentwickelt und von der Wettbewerbsjury mit dem 1. Preis bedacht. Das Ergebnis aus der zweiten Phase ist somit Grundlage der städtebaulichen Planung.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes mit einer kleinteiligen innerstädtischen Bebauung ist eine Umwidmung privater Flächen zu öffentlichen Verkehrsflächen notwendig. Damit stellen die mit der Umsetzung des Bebauungsplanes verbundenen Maßnahmen einen Eingriff in Eigentumsrechte Dritter dar. Die Landeshauptstadt Düsseldorf als Plangeberin ist sich dessen bewusst und ist bemüht, eine Einigung mit den betroffenen Eigentümern und Pächtern herbei zu führen. Diesbezüglich werden mit dem betroffenen Grundstückseigentümern und Mietern bzw. Pächtern parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Gespräche geführt. Die Umsetzung der Neuordnung des Bereiches zwischen Berliner Allee, Schadowstraße, Bleichstraße und Schauspielhaus, kann auch im Rahmen eines Umlegungsverfahrens erfolgen.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut. Mit der Neubebauung dieses innerstädtischen Bereiches und der Ansiedlung publikumsintensiver Nutzungen, kombiniert mit innerstädtischem Wohnen, werden die hochwertig gestalteten öffentlichen Räume eine soziale Kontrolle erfahren, die der Verwahrlosung oder der Wahrnehmung als Angstraum vorbeugen. Das städtebauliche Konzept sieht, in Ergänzung zu der umgebenden Stadtstruktur mit zum Teil großen zusammenhängenden Einkaufsbereichen, bewusst eine kleinteilige Struktur vor. Die Verwertung ist dadurch nicht verschlechtert, sondern bietet vielfältige Möglichkeiten für eine getrennte Vermarktung der einzelnen Baufelder.

Die Regelungen im Bebauungsplan bilden den rechtlichen Rahmen für die künftige Bebauung. Die konkrete Nutzung und architektonische Gestaltung werden dadurch nicht bestimmt.

8.2 Anmerkungen zu Sichtbeziehungen, Blick auf Dreischeibenhaus und Schauspielhaus

Zahlreiche Bürger äußern Kritik an den neuen Baufeldern aufgrund eingeschränkter Blickbeziehungen auf Dreischeibenhaus und Schauspielhaus. Die Baublöcke seien diesen beiden Baudenkmälern unbedingt unterzuordnen und Blickbeziehungen seien freizuhalten. Der Besonderheit der Lage solle in Höhenentwicklung und Bauform (Solitäre und Hochhäuser) Rechnung getragen werden und es müsse ein gebührender Abstand gehalten werden. Es wird vorgeschlagen, die Höhen der Gebäude am Gustaf-Gründgens-Platz zu reduzieren. Die Verbindung von Jan-Wellem- und Gustaf-Gründgens-Platz würde unterbrochen. Von der Schadowstraße und dem neuen Platz sollten Sichtachsen auf die „Ikonen" geschaffen werden, damit sie nicht versteckt, sondern weiterhin mitten im Stadtbild präsent seien. Insbesondere der Baublock südlich des Dreischeibenhauses (BF 4) wird kritisiert.

Antwort der Verwaltung:

Bei der Planung der Lage, Dimension und Höhe der Baublöcke wurden die städtebauliche Situation und die wichtigen Blickbeziehungen auf die beiden genannten denkmalgeschützten Gebäude berücksichtigt. Das Dreischeibenhaus bleibt bewusst als städtebauliche Dominante hervorgehoben und die angrenzende Bebauung auf maximal sechs Geschosse begrenzt. Die Wahrnehmung des Gebäudes bleibt unbenommen sichergestellt. Die kleinteilige Baustruktur mit Gassen zwischen den Baufelder 1 bis 4 schaffen interessante Durchblicke, insbesondere von dem neu zu schaffenden Platz im Kreuzungsbereich Schadowstraße/Berliner Allee zum Schauspielhaus. Durch die Neubebauung, die zu einer Belebung des Bereiches führen wird, soll die funktionale Verbindung zum Schauspielhaus gestärkt werden.

Die Planung ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, in dem eine hochrangig besetzte Jury den vorliegenden Entwurf als Besten ausgewählt hat. Die Belange des Denkmalschutzes werden im Bauleitplanverfahren gewürdigt und im Abwägungsprozess entsprechend berücksichtigt.

Die Einhaltung der notwendigen Abstandflächen wird im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung berücksichtigt und in den nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren anhand der konkreten Hochbauplanung geprüft.

8.3 Allgemeine Anmerkungen zu den Baufelder 4 und 5

Mehrere Bürger merken an, Baufeld 4 und 5 seien kritisch zu prüfen. Der zu schaffende Platz solle eine Dreiecksform haben, damit sich die Schadowstraße auch zum Kö-Bogen öffne und diesen mit in die Hauptlaufstraßen einbinde.

Antwort der Verwaltung:

Der neu zu schaffende Platz bildet das Gelenk, das die Verbindung zwischen Schadowstraße und Kö-Bogen schafft. Er wird im Süden begrenzt durch die Bestandsbebauung der Tuchtinsel (Baufeld 5). Das Baufeld 4 schließt diesen Platz nach Norden hin ab. Eine dreieckige Form des Platzes ist für die Verbindung der unterschiedlichen Lauflagen nicht notwendig.

8.4 Baufeld 8

Ein Bürger bezeichnet Baufeld 8 am Baudenkmal Johanneskirche als inakzeptabel. Ein anderer bemerkt, die Johanneskirche dürfe nicht zugebaut werden und der angrenzende Pavillon solle ganz entfallen, da es schon ein Café in der Kirche gäbe.

Antwort der Verwaltung:

Baufeldaufteilung und Kubatur sind wichtige Elemente des siegreichen Wettbewerbsentwurfes, die den städtebaulichen Rahmen für die Neugestaltung dieses wichtigen Innenstadtbereichs schaffen. Das Baufeld 8 nimmt räumlich Bezug zur Kirche und ordnet sich mit seiner maximalen Höhe von 8 m der Kirche unter. Mit seiner Nutzung trägt der geplante Pavillon zur Belebung und Aufwertung des öffentlichen Raums bei.

9. Freiflächen- und Grünraumplanung

9.1 Baumallee

Zahlreiche Bürger äußern sich kritisch zur Freiraum- und Grünflächenplanung. Die geplante sogenannte „Rambla“ sei nicht mit der in Barcelona vergleichbar. Die neue Allee stehe in Konkurrenz zu den vorhandenen Grün- und Freiräumen. Es wird in Frage gestellt, dass diese Allee benutzt würde, selbst wenn dort Verkaufspavillons aufgestellt würden.

Antwort der Verwaltung:

Der neue Boulevard ist zentraler Bestandteil des Freiraumkonzeptes für das Kö-Bogen-Projekt. Die lineare, städtebaulich-freiraumplanerische Achse, die sich von Nord nach Süd durch die Innenstadt spannt, verbindet die Stadträume des Hofgartens, der Schadowstraße, der Immermannstraße und der Berliner Allee miteinander. Die Achse ergänzt die vorhandenen Grün- und Freiräume der Innenstadt und steht nicht in Konkurrenz mit ihnen. Mit der Ausdehnung der Fußgängerbereiche zwischen Kö, Gustaf-Gründgens-Platz und Schadowstraße werden neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen, die in dieser innerstädtischen Lage von Bewohnern und Besuchern der Innenstadt nachgefragt werden.

9.2 Gustaf-Gründgens-Platz

Bürger sprechen sich gegen die Bebauung in der Umgebung des Schauspielhauses aus, da dadurch der letzte größere Platz für Veranstaltungen wegfalle.

Für die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platz solle ein konstruktiver Neuansatz durch die Auslobung eines Realisierungswettbewerbes gesucht werden. Dabei wird Offenheit für die Frage gewünscht, ob weiterhin ein steinerner Platz mit der Beeinträchtigung durch Fallwinde am Hochhaus geplant wird oder ob eine "Grüngestaltung" zur Einbettung für die dortigen Solitäre Dreischeibenhaus und Schauspielhaus sinnvoll wäre.

Es wird auf die am Gustaf-Gründgens-Platz befindliche Skate- und BMX-Anlage hingewiesen, die es zu erhalten gelte und die im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sei.

Der Verein sei an Informationsaustausch interessiert und biete sich für die Zukunft als Vermittler zu spezialisierten Landschaftsplanern und Firmen an. Es wird die Beachtung der Platzsituation und -form vor dem Schauspielhaus angeregt.

Antwort der Verwaltung:

Die Bebauung südlich des Gustaf-Gründgens-Platz wird den Platzraum räumlich fassen und in seiner Aufenthaltsqualität steigern, in dem eine belebte Raumkante errichtet wird. Der verbleibende Platz bietet ausreichend Raum, um größere Veranstaltungen stattfinden zu lassen.

Die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes wird von vielen Faktoren beeinflusst, von den Fallwinden des Dreischeibenhauses, aber auch konstruktiv von der darunter liegenden Tiefgarage. Die grundsätzliche Gestaltung des Platzes ist mit dem Wettbewerbsergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert. Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung weiter bearbeitet und qualifiziert.

Eine Verlagerung der sich derzeit auf dem Gustaf-Gründgens-Platz befindliche Skate- und BMX-Anlage soll mit den Betroffenen abgestimmt werden.

9.3 Kunstwerk Tita Giese

Es wird angemerkt, das Pflanzenkunstwerk der Künstlerin Tita Giese habe hohen kulturellen, ökologischen und gestalterischen Wert, der gegen das neu Geplante nicht abgewogen worden wäre. Die Installation sei zu erhalten.

Antwort der Verwaltung:

Inwieweit das Kunstwerk erhalten werden kann, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

9.4 Hofgarten

Bürger regen an, den Platz im Hofgarten hinter dem „Jröne Jong“ als Kontrast zum Grün des Parks nicht zu begrünen und mit Treppen zur Landskrone anzubinden.

Antwort der Verwaltung:

Die Planung ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, bei dem der vorliegende Entwurf als der Beste ausgewählt wurde. Eine Treppenanlage im Hofgarten zwischen „Jröne Jong“ und Landskrone, wie angeregt, ist nicht mit dem Konzept vereinbar.

9.*5 Fassadenbegrünung*

Es wird angeregt, die neuen Gebäude stark zu begrünen.

Antwort der Verwaltung:

Es ist vorgesehen, Festsetzungen zur Begrünung der Dachflächen in den Bebauungsplan aufzunehmen.

10. Sonstige Anregungen

10.1 Diverses

Eine Bürgerin stellt Ideen aus ihrer Diplomarbeit als Betriebswirtin vor und schlägt u.a. vor, viel Gastronomie anzusiedeln, mehr Bewegungsmöglichkeiten für Taxen zu schaffen, den Tunnel zu verglasen, den Tausendfüßler nur teilweise abzureißen und den Rest zu begrünen sowie die Schadowstraße als Fußgängerzone auszubilden.

Antwort der Verwaltung:

Die Ansiedlung von Gastronomie im Planungsbereich ist vorgesehen. Die Ausweisung von Taxiständen ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Zu den übrigen Anregungen, siehe Antworten 1.1, 3.2 bzw. 5.3.

10.2 Radstation

In einer Stellungnahme wird angeregt, im neuen Parkhaus könne eine zweite kleine Radstation entstehen.

Antwort der Verwaltung:

Es besteht prinzipiell die Möglichkeit, in einem Parkhaus eine Radstation anzusiedeln. Dies ist im Rahmen der Projektrealisierung mit den jeweiligen Parkhausbetreibern zu vereinbaren. Eine planungsrechtliche Festsetzung im Bebauungsplan ist dazu nicht notwendig.

11. Allgemeine Anmerkungen (Belange alter Menschen, Barrierefreiheit, Ökologischer Schaden, Behinderung durch Baustelle, Projektablauf, /-organisation)

Mehrere Bürger befürchten während des Abrisses des Tausendfüßlers Verkehrsbehinderungen. Es wird die Planung kritisiert und festgestellt, dass sich alte Menschen in der Stadt nicht mehr zurechtfänden. Der ökologische Schaden und die erheblichen Behinderungen durch die Baumaßnahmen seien nicht verantwortbar.

Antwort der Verwaltung:

Im Zuge der umfassenden Neuordnung dieses innerstädtischen Bereiches sind Behinderungen und Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden. Während der Abriss- und Bauarbeiten werden geeignete Verkehrsregelungen getroffen, die den Verkehrsfluss ermöglichen. Des Weiteren werden ökologische Eingriffe durch Baustelleneinrichtungen und durch die Baumaßnahmen selbst auf ein Minimum begrenzt werden. Entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden bei der Ausführung der Bauarbeiten Berücksichtigung finden.

Für alte Menschen können die Veränderungen zu Orientierungsschwierigkeiten bei gewohnten Wegen oder Orten führen. So weit wie möglich, wird mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Antwort zu 15.) und mit geeigneten Kennzeichnungen und Beschilderungen für eine gute Orientierung während der verschiedenen Phasen der Bauarbeiten gesorgt werden.

12. *Umlegung der Parzellen, Entschädigung für Grundstückseigner, Maß/Einschränkung der Nutzung, Erweiterung des Geltungsbereichs*
Eine Stellungnahme richtet sich gegen die Planungen im Bereich Immermannstraße/Marienstraße. Wegen des Durchführungsplans und der Umlegung in den 1950/60er Jahren seien wirtschaftliche Vorteile zugunsten einzelner Umlegungsparzellen unter allen Beteiligten aufzuteilen. Die Gebäudehöhen der genannten Immobilien seien in Anlehnung an den Komplex IHK/Börse aufzustocken. Die Planung für den Bereich müsse überarbeitet werden. Die Bürger fordern Bestandsschutz für Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage, den Erhalt der Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen sowie technisch optimalen Schallschutz an der Rampe. Es wird auf notwendigen Schutz des Bestandes vor Gebäude- und Grundstücksschäden hingewiesen sowie auf Vorkehrungen zum Schutz der Arbeitsplätze in den Gebäuden während der Bauarbeiten. Es wird angeregt, das Grundstück Marienstraße 10 in das B-Plan-Gebiet einzubeziehen, da es mit der Liegenschaft Immermannstraße 3-5 durch eine Tiefgarage verbunden ist.

Antwort der Verwaltung:

Das angesprochene Umlegungsverfahren ist abgeschlossen. Aus dem abgeschlossenen Verfahren können keine Rechte mehr abgeleitet werden.

Festsetzungen zum Maß der Nutzung erfolgen nur für Flächen, die zur Neubebauung festgesetzt werden. Für die Teilbereiche des Plangebietes, deren bauliche Struktur nicht verändert wird, wird lediglich die Art der baulichen Nutzung geregelt, da das Maß der baulichen Nutzung hinreichend über die Blockstruktur der bestehenden Bebauung definiert ist.

Die Zulässigkeit der angesprochenen Tiefgarage wird durch die Festsetzungen in dem Bebauungsplan-Vorentwurf nicht verändert. Ihre Erreichbarkeit und Erschließung bleibt auch bei einer aus der Tunnelplanung resultierenden veränderten Verkehrsführung gesichert.

An der neu zu errichtenden Tunnelrampe Immermannstraße wird der aktive Schallschutz durch die hoch lärmabsorbierende Ausführung der Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels sichergestellt.

Die Überwachung der ordnungsgemäßen Bauabläufe und Einhaltung der einschlägigen Sicherheits- und Schutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Baumaßnahmen werden in der Durchführung entsprechend überwacht und kontrolliert.

Eine Ausdehnung des Geltungsbereiches ist planungsrechtlich nicht notwendig.

13. Mangelnde Abwägung

Nach Aussage zahlreicher Stellungnahmen läge durch die Zugrundelegung nur eines Wettbewerbsentwurfes – ohne Alternativplanung – eine Verletzung des Abwägungsvorganges vor. Die Verkehrsplanung sei alternativlos auf die Untertunnelung ausgerichtet, eine öffentliche Diskussion von Varianten fehle. Mit Verweis auf ein Urteil zum Eon-Kraftwerk in Datteln zu den Auswirkungen einer solchen Verletzung von Abwägungsvorgängen wird appelliert, die genannten Mängel zu heilen und eine ergebnisoffene Diskussion in der Öffentlichkeit zu führen. Die Bürger sehen das Gebot der Konfliktbewältigung und das Abwägungsgebot vernachlässigt. Es würde in der Planung nur ein „isolierter Wirklichkeitsausschnitt“ geregelt und dadurch Konflikte mit der Nachbarbebauung hervorgerufen. Ein Bürger stellt fest, dass das Stadtplanungsamt den 1. Entwurf des Wettbewerbes als perfekte Lösung ansähe und keine Änderungen daran vornehmen wolle. Für eine gerechte Abwägung sei eine alternative Planung in den Grundzügen darzustellen und die jeweiligen Kosten seien gegenüberzustellen. Eine vergleichbare Aufwertung der Innenstadt mit geringeren Eingriffen in Natur und Baumschutz, mit weniger Strapazen für die Menschen und mit einem Bruchteil der finanziellen Mittel und des klimarelevanten Ressourcenverbrauchs sei nicht ernstlich gegen die vorgelegte Planung abgewogen worden. Des Weiteren gehöre zur Planung eines Denkmalabrisses eine umfassende Abwägung, diese Auseinandersetzung fehle bisher.

Antwort der Verwaltung:

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft, öffentlich zur Diskussion gestellt und politisch beraten. Die verkehrlich und städtebaulich optimale Lösung sieht vor, neben der U-Bahn auch große Teile des MIV zukünftig unterirdisch zu führen. Die Planung der unterirdischen Verkehrsführung wurde auf eine gute Verkehrsqualität für die abzuwickelnden Verkehrsströme innerhalb der Tunnelbauwerke und für die anzubindenden oberirdischen Verkehrsknotenpunkte ausgelegt.

Im Rahmen des durchgeführten Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“ (städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb, 2008/2009) wurde eine Vielzahl möglicher Lösungen erarbeitet und diskutiert.

Der von einer hochrangig besetzten Jury ausgewählte Entwurf des 1. Preisträgers des städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes Kö-Bogen 2. BA zeigt überzeugende neue Qualitäten für den Planungsbereich auf. Er liefert ein stabiles Grundkonzept, das nunmehr umgesetzt werden soll. Seit der Wettbewerbsentscheidung wurde die Planung von den Entwurfsverfassern mehrfach überarbeitet und geänderten Anforderungen angepasst. Im Vorlauf der Planung wurden vielfältige Überlegungen zur Aufwertung dieses Innenstadtbereiches angestellt. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens und des Abrissantrages für das Denkmal Tausendfüßler werden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.

14. Anregungen zu Bereichen außerhalb des Plangebietes bzw. zu Aspekten die nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind

Es wird angemerkt, die Tunneleinfahrt müsse bereits an der Inselstraße beginnen, der Bau der Interimsstraße sei nicht angekündigt worden, die Gestaltung an der Landskrone sei ungenügend, der historische Baumbestand müsse wiederhergestellt werden, der Bau der Entlastungsstraße sei ein Eingriff, der möglicherweise im Bebauungsplanverfahren der Abwägung unterliege,

die Öffentlichkeit sei davon nicht rechtzeitig informiert worden. Es wird eine Baumpflanzung an der Promenade vor den „Libeskind-Bauten“ angeregt und als Kompromiss eine nur einreihige Pflanzung vorgeschlagen. Die Tiefgarage Parkhotel müsse den Hofgarten und den Kö-Graben unangetastet lassen, es dürfe keine sichtbare Kante entstehen. Die Theodor-Körner-Straße solle als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Es werden die Pläne für die Bushaltestelle Opernhaus/Ratinger Tor abgelehnt, die dargestellte Nutzung entlang des Hofgartens sei nicht vertretbar und die Vorstellung von Alternativen wird erbeten. Es wird die Grünplanung des Kö-Bogen 1. BA kritisiert, das Finanzamt Altstadt solle man abreißen, die komplette Kreuzung mit Ampeln in den Boden legen. Dann könne vor dem Theatermuseum schon die Parkzusammenlegung beginnen und das Museum als Gastronomiefläche genutzt werden.

Antwort der Verwaltung:

Die angesprochenen Themen sind entweder nicht Gegenstand einer Bauleitplanung oder liegen nicht im Geltungsbereich des B-Planverfahrens Kö-Bogen 2. BA. Die Freiraumplanungen erfolgt parallel und wird weiter konkretisiert. Unabhängig davon, wurden die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen intensiv geprüft (vgl. Antwort zu 5.1).

15. *Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung*

Mehrere Bürger machen Vorschläge zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit oder kritisieren das bisherige Verfahren. Eine Befürworterin des Abrisses des Tausendfüßlers schlägt eine internetgestützte Meinungsabfrage zum Erhalt bzw. Abriss des Verkehrsbauwerkes vor. Des Weiteren wird angeregt, mit einer Visualisierung des Pflanzplans möglichst bald an die Öffentlichkeit zu gehen. Vertreter eines Vereins halten die Ausführungen zur Verkehrsplanung während der Öffentlichkeitsbeteiligungsveranstaltung am 10.03.2010 für nicht ausreichend und regen eine weitere Bürgerinformation zum Thema Verkehr an. Es werden mangelnde Informationen zum ÖPNV kritisiert.

Mit Bezug auf die Tiefgarage wird angemahnt, rechtzeitig in die Planungen eingebunden zu werden. Das Verkehrskonzept hätte nicht im Vorfeld der Bebauungsplanentscheidung entschieden werden dürfen, da dadurch die Mitwirkung der Bürger gem. § 3 BauGB eingeschränkt würde.

Antwort der Verwaltung:

Eine Befragung der Öffentlichkeit zum Erhalt bzw. Abriss des Tausendfüßlers ist nicht vorgesehen. Es wird darauf verwiesen, dass die Planung auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 und der vorliegenden Wettbewerbsergebnisse den Abriss des Tausendfüßlers vorsieht. Mit dem Abriss wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt und die Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume geschaffen (vgl. Antwort zu 1.1).

Die Vorstellung der Planungen in der breiten Öffentlichkeit ist im Rahmen der „frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ am 10.03.2010 geschehen.

Im weiteren Verfahren bis zum Satzungsbeschluss wird die Öffentlichkeit weiterhin intensiv beteiligt werden. So erschien im Februar 2011 eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde.

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, Anregungen zu den Planungen zu äußern.

Des Weiteren eröffnet die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den sogenannten „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.

Diesbezüglich wird auch in Zukunft weiterhin umfassend über das Projekt informiert und Gelegenheit gegeben, Anregungen zu den Planungen mitzuteilen.

Anlage 2 zur Vorlage Nr. 61/39/2011

I. Liste der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, die Stellungnahmen zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - vorgebracht haben:

1. AWISTA Gesellschaft für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung mbH, Düsseldorf
2. Bezirksregierung Düsseldorf Dez 26, Luftverkehr/ Flugbetrieb, 40474 Düsseldorf
3. Düsseldorfer Schauspielhaus, Neue Schauspiel Ges. mbH, Postfach 103962, 40211 Düsseldorf
4. Evangelischer Kirchenkreis Düsseldorf, Postfach 200368, 40101 Düsseldorf
5. Handwerkskammer Düsseldorf, Georg-Schulhoff-Platz 1, 40221 Düsseldorf
6. IHK Düsseldorf, Postfach 101017, 40001 Düsseldorf
7. LVR Amt für Bodendenkmalpflege, Endenicher Str. 133, 53115 Bonn
8. LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Postfach 2140, 50250 Pulheim
9. NABU Stadtverband Düsseldorf Anton-Betz-Str. 13, 40223 Düsseldorf
10. Rheinbahn AG, Postfach 104263, 40033 Düsseldorf
11. Stadtwerke Düsseldorf AG, Liegenschaften OE 310/2, Postfach 101136, 40002 Düsseldorf
12. Telekom Deutschland / Dt. Telekom Netzproduktion GmbH, Postfach 100709, 44782 Bochum
13. Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Rabe-Str. 46, 40470 Düsseldorf
14. Polizeipräsidium Düsseldorf, Fachgruppe Städtebauliche Kriminalprävention, 40002 Düsseldorf

II. Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA -

1. AWISTA

Es wird auf die frühere Stellungnahme vom 19.03.2010 verwiesen. Darin wird darauf hingewiesen, während der Bauphase sei die Anfahrbarkeit der vorhandenen Bebauung für eine geordnete Entsorgung sicherzustellen.

Antwort:

Während der Bauphase wird darauf geachtet, dass die Erreichbarkeit der bestehenden Gebäude auch für die Entsorgung sichergestellt ist.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2. Bezirksregierung Düsseldorf

Es wird auf die frühere Stellungnahme vom 22.04.2010 verwiesen. Darin wird geäußert, dass das Plangebiet im Bautenschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf International liege und dass die zustimmungsfreie Bauhöhe zwischen ca. 83,00 m und 90,00 m ü. NN betrage.

Antwort:

Eine entsprechende nachrichtliche Übernahme ist in die textlichen Festsetzungen aufgenommen worden. Die planungsrechtlich zulässigen Gebäudehöhen liegen allerdings unter der angegebenen zustimmungsfreien Höhe von 83,0 m ü. NN und bewegen sich mit einer Geschossigkeit von maximal sechs Vollgeschossen innerhalb der ortsüblichen Gebäudehöhen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

3. Düsseldorfer Schauspielhaus

3.1 Es wird begrüßt, dass gemäß den Planungen des Bebauungsplans die Erreichbarkeit für Besucher durch den Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werde. Auch für die Besucher mittels Motorisiertem Individualverkehr (MIV) werde die gute Erreichbarkeit erhalten bleiben und man gehe davon aus, dass die Zufahrt zum Parkhaus in allen Bauphasen gewährleistet sei.

Antwort:

Eines der wichtigsten städtebaulichen Ziele des Bebauungsplanes ist es, die verkehrliche Situation in diesem Bereich der Innenstadt neu zu ordnen und dabei die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrssysteme zu optimieren. Die Erreichbarkeit des Parkhauses wird auch während der verschiedenen Bauphasen gewährleistet.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3.2 Allerdings sei nicht ersichtlich, inwieweit der notwendige Lieferverkehr mit großen Sattelzügen und die Erreichbarkeit mit großen Reisebussen ermöglicht werden. Die bisherige Zuwegung über die August-Thyssen-Straße entfalle zukünftig. Die Goltsteinstraße sei dazu zurzeit nicht geeignet, da sie durch Parkstände auf der Fahrbahn die Voraussetzungen für den Begegnungsfall nicht erfülle.

Antwort:

Die Verwaltung sichert während und nach der Bauzeit die erforderliche Anlieferung des Schauspielhauses zu. Im weiteren Planungsprozess zur Oberflächengestaltung wird zudem, in Absprache mit dem Betreiber des Schauspielhauses, auf Basis der heute bestehenden Anforderungen ein entsprechendes Erschließungskonzept erarbeitet.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4. Evangelischer Kirchenkreis Düsseldorf

4.1 Es wird der Planung im Grundsatz zugestimmt. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Johanneskirche mit ihren Gottesdiensten und kulturellen Veranstaltungen besonderer Ruhe bedürfe. Es wird auf die verschiedenen Nutzungen im Kirchengebäude (Kirchenraum, Kirchencafé, Wohn- und Aufenthaltsräume) aufmerksam gemacht. Die Lärmwerte im Kirchenraum müssten die Lärm-Werte für ein Wohngebiet am Tage deutlich unterschreiten. Es wird betont, dass Lärmschutzmaßnahmen am Kirchengebäude denkmalgerecht ausgeführt werden müssten. Die Stadt müsse die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen vollständig übernehmen.

Antwort:

Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Dabei fand auch Berücksichtigung, dass sich in Teilen des Gebäudes Wohnnutzungen befinden.

Gutachterlich festgestellt wurde, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt.

Für einige Fassadenbereiche entsteht dennoch durch den Straßenneubau ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Eine detaillierte Überprüfung auf tatsächlich erforderliche Schallschutzmaßnahmen wird anschließend an das Bebauungsplanverfahren in einer gesonderten Untersuchung erfolgen.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen werden entsprechend der üblichen gesetzlichen Regelungen der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung bestimmt.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

4.2 Die Schallschutzmaßnahmen müssten bereits während der Bauphase erfolgen. Lärmintensive Bauarbeiten müssten gegebenenfalls zu Gottesdienst- und Veranstaltungszeiten unterbrochen werden.

Antwort:
Die Überwachung der ordnungsgemäßen Bauabläufe und Einhaltung der einschlägigen Sicherheits- und Schutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Baumaßnahmen werden in der Durchführung entsprechend überwacht und kontrolliert.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.3 Die stadträumlichen Qualitäten müssten im Umfeld der Kirche durch die Umgestaltungsmaßnahmen gesteigert werden. Notwendige Lärmschutzmaßnahmen, wie eine Lärmschutzwand, müssten gestalterisch eingefügt werden

Antwort:
Die Freiraumqualitäten werden im Rahmen der parallel zum Bebauungsplanverfahren erfolgenden Freiflächenplanung gesichert. Aktiver Schallschutz ist durch die hoch lärmabsorbierende Ausführung der Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels vorgesehen. Lärmschutzwände sollen aus städtebaulichen Gründen nicht errichtet werden, um die Blickbeziehungen zur Kirche sowie die geplante hochwertige Gestaltung der Freiräume zu gewährleisten.

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen und ihr wird teilweise nicht gefolgt.

4.4 Im Bereich zwischen Kirche und Straße (Berliner Allee) sollen die Qualitäten des Freiraumes und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan gesichert werden.

Antwort:

Die Freiraumqualitäten werden im Rahmen der Freiflächenplanung durch die entsprechenden politischen Beschlüsse gesichert. Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplanverfahren auf Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen durch Festsetzungen im Bebauungsplan rechtlich gesichert.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

4.5 Es wird ausgesagt, die Planung an der Blumenstraße ließe nur einen 3 m breiten Gehweg erkennen, was zu schmal für die Vorfläche der evangelischen Hauptkirche Düsseldorfs sei, insbesondere bei Veranstaltungen mit größeren Besuchergruppen. Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn der Blumenstraße auf zwei Spuren zu reduzieren oder die Fahrbahn zum gegenüberliegenden Justizministerium zu verschwenken, um eine größere Vorfläche zu ermöglichen.

Antwort:

Die vorgeschlagene Variante wurde geprüft. Eine Verbreiterung des Gehsteigs vor dem Kirchenportal ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich. Die Blumenstraße muss zur Sicherstellung des notwendigen Verkehrsflusses und der notwendigen Linksabbiegerspur zur Berliner Allee, dreispurig ausgeführt werden, so dass nur ein begrenztes Raumangebot zur Verfügung steht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.6 Es wird als wichtig empfunden, dass der Bereich um die Johanneskirche hochwertig und vielfältig nutzbar gestaltet werde, und dass eine Verbindung zwischen Kirchenumfeld und dem nördlich gelegenen, neu zu errichtenden Pavillonbau geschaffen werde, um dieses Gebäude und seine Nutzungen in den Stadtraum zu integrieren. Zur Belebung und Bespielung dieses Bereichs werden mögliche Beiträge aus dem Kirchenbetrieb angeboten.

Antwort:

Die in Bearbeitung befindliche Freiflächenplanung berücksichtigt die Verbindung der Kirche mit dem nördlichen Neubau durch eine einheitliche Oberflächengestaltung. Im Bebauungsplan wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich ausgewiesen. Die tatsächlichen Nutzungen in dem neuen Gebäude stehen noch nicht fest.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

5. Handwerkskammer Düsseldorf

5.1 Die Planung wird ausdrücklich begrüßt. Die verbesserte Aufenthaltsqualität und die Festsetzungen zum Nutzungsmix werden als belebende Elemente für die Innenstadt hervorgehoben. Es wird erwartet, dass alle Maßnahmen getroffen würden, um die Verkehre leistungsgerecht abzuwickeln.

Antwort:

In umfangreichen Verkehrsuntersuchungen sind die Verkehrsmengen ermittelt, die notwendige Dimensionierung der einzelnen Verkehrswege bestimmt und die Planungen danach konzipiert worden, um eine optimale Verkehrsabwicklung über die Strecken wie auch die Verknüpfungen zu gewährleisten.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

5.2 Des Weiteren wird erwartet, dass während der Baumaßnahmen die Erreichbarkeit der jeweils betroffenen Ladengeschäfte und Dienstleister für Kunden und Lieferanten jederzeit gesichert sei.

Antwort:

Die Erreichbarkeit aller Gebäude im Plangebiet wird im Zuge der Baumaßnahmen jederzeit sichergestellt. Dies ist aber nicht Bestandteil der Bebauungsplanfestsetzungen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6. IHK Düsseldorf

6.1 Die Planung wird im Grundsatz unterstützt. Allerdings werden die Baublöcke MK 1 bis MK 4 für zu klein dimensioniert gehalten und es wird deren Anordnung und die Attraktivität der Räume zwischen den Baufeldern in Frage gestellt. Es wird angeregt, man solle über größere Baufenster und eine großzügig gestaltete Begrünung zum Gustaf-Gründgens-Platz nachdenken.

Antwort:

Die Aufteilung der Baufelder und das Freiraumkonzept sind Ergebnis des durchgeführten zweistufigen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbes. Die neuen Stadtstrukturen orientieren sich am in der Wiederaufbauplanung verlorengegangenen menschlichen Maßstab. Die kleinteilige Bebauung bildet eine Reihe von Plätzen und begrünten Achsen entlang der Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus werden bei der Planung der Lage und Dimension der Baublöcke besonders berücksichtigt.

Eine weitere Begrünung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist im Freiraumkonzept nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.2 Es wird eine Neugestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes angeregt, ihn dadurch aufzuwerten und seine Aufenthaltsqualitäten zu verbessern und damit eine stärkere Belebung dieses städtischen Platzes zu bewirken. Die Erreichbarkeit des Schauspielhauses solle berücksichtigt werden.

Antwort:

Durch die Schaffung einer Platzkante mit einer Bebauung der West- und Südseite des Platzes sowie die Freihaltung von Blickachsen zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz wird dessen Erfahrbarkeit als Platz gestärkt, die Aufenthaltsqualität verbessert und durch publikumsintensive Nutzungen in den unteren Geschossen zusätzlich belebt. Im Rahmen der weiterführenden Planungen wird im Zusammenhang mit der Freiraumplanung des Gesamtbereiches Kö-Bogen ein Gestaltungskonzept erstellt. Die Belange des Schauspielhauses werden in einem solchen Verfahren besonders berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

6.3 Es wird angeregt, den Straßenraum zwischen der Einfahrtsrampe Berliner Allee an der Tuchtinsel und der Bestandsbebauung MK 6 als Fußgängerbereich zur Verknüpfung einer in der Diskussion stehenden Fußgängerzone Schadowstraße mit Fußgängerbereichen in der Klosterstraße und der Immermannstraße zu gestalten.

Antwort:

Ein Umbau der Schadowstraße zur Fußgängerzone ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Bebauungsplan geht in der zugrunde liegenden Verkehrsführung von der derzeitigen politisch beschlossenen Verkehrssituation aus.

Das Verkehrskonzept sieht eine Fahrbeziehung von der Berliner Allee zur Schadowstraße vor, die Fahrspur liegt zwischen der Einfahrtsrampe Berliner Allee und der Bestandsbebauung MK 6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.4 Des Weiteren wird angeregt, die Immermannstraße nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes mit einer Geradeausspur an den Martin-Luther-Platz anzuschließen, um den Verkehr von Osten ohne Umweg bis zum Parkhaus Schadowarkaden leiten zu können.

Antwort:

Die Schaffung einer Fahrbeziehung aus der Immermannstraße in Richtung Martin-Luther-Platz ist aus signaltechnischen Gründen nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7. LVR Amt für Bodendenkmalpflege

7.1 Es wird darauf hingewiesen, dass bereits im Bebauungsplanverfahren „Kö-Bogen 1. BA“ große Teile des ortsfesten Bodendenkmals „Altstadt und Stadtbefestigung Düsseldorf“ überplant wurden. Es wird auf Beschlüsse des APS und des Rates der Landeshauptstadt Düsseldorf und auf eine bestehende Vereinbarung aus dem Verfahren Bebauungsplan „Kö-Bogen 1. BA“ verwiesen, die zwingend auch für das hier vorliegende Verfahren Geltung erhalten müssten.

Antwort:

In den Bebauungsplan wird der Hinweis aufgenommen „Im Plangebiet befinden sich Reste des Bodendenkmals „Altstadt und Stadtbefestigung Düsseldorf“. Maßnahmen bedürfen der Erlaubnis gemäß § 9 DSchG NW“. Desweiteren gibt es eine umfassende Vereinbarung mit dem Landschaftsverband Rheinland (LVR) über die Maßnahmen zur Sicherung des Bodendenkmals im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt „Kö-Bogen“, die eine umfangreiche Unterstützung bei der wissenschaftlichen Begleitung und weitreichende Beteiligungs-, Informations- und Eingriffsrechte für den LVR sichert.

Diese Vereinbarung bezieht sich in ihrem Text und Gehalt auf das Projekt Kö-Bogen und umfasst demnach beide Bauabschnitte, die hier planungsrechtlich in zwei getrennten Verfahren behandelt werden.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

7.2 Es wird weiterhin gefordert, das ortsfeste Bodendenkmal „Altstadt und Stadtbefestigung Düsseldorf“ und die Schutz- und Dokumentationsmaßnahmen im Umfeld der Baumaßnahmen müssten in der Begründung erläutert werden und das Bodendenkmal nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden. Auf die Erlaubnispflicht gegenüber der zuständigen Behörde sei hinzuweisen.

Antwort:

Die Anregung, das ortsfeste Bodendenkmal „Altstadt und Stadtbefestigung Düsseldorf“ in der Begründung zu behandeln und nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen wird aufgenommen. Auf die Erlaubnispflicht wird hingewiesen.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

8. LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland

8.1 In der Stellungnahme werden aus denkmalfachlicher Sicht Bedenken im Hinblick auf den vorgesehenen Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ formuliert.

Antwort:

Die vorliegende Planung verfolgt eine Reihe wichtiger städtebaulicher Ziele, deren zentrales Element die Verlegung des motorisierten Individualverkehrs in eine Tunnellage ist. Dadurch werden oberirdische Flächen freigesetzt, die zur weiteren Entwicklung der Düsseldorfer Innenstadt notwendig sind.

Der Tausendfüßler stellt eine visuelle, räumliche und funktionale Barriere dar, die dieser Entwicklung dieses Innenstadtbereiches, hier die Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platzes, der Schadowstraße, der Klosterstraße und der Immermannstraße über die Berliner Allee hinaus, sowie der stärkeren Zusammenführung der beiden Teile des Hofgartens, entgegensteht. Diese Barriere lässt sich städtebaulich nicht integrieren und steht damit den zentralen Entwicklungszielen der Planung entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.2 Es werden Bedenken im Hinblick auf die vorgesehene Bebauung westlich und südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes geäußert.

Antwort:

Durch die vorliegende Planung werden hochwertige, vom Autoverkehr befreite Räume geschaffen. Diese Stadträume werden durch die geplante Bebauung gefasst und geben den bisher konturlosen Freiflächen eine ablesbare Gestalt. Die neuen Raumkanten westlich und südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes verbinden die seit Jahrzehnten getrennten Straßenräume der westlichen und östlichen Schadowstraße wieder, geben der Berliner Allee eine Orientierung und verleihen dem Kreuzungsbereich der beiden Straßen eine dem menschlichen Maßstab entsprechende Form. Die neu geplante Bebauung fasst den Gustaf-Gründgens-Platz räumlich und gibt dem Schauspielhaus ein Gegenüber, das wiederum das denkmalgeschützte Gebäude selbst betont.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.3 Es bestehen Bedenken im Hinblick auf die Schaffung einer Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Hofgartenbereichen.

Antwort:

Ein Ziel des freiraumplanerischen Konzeptes ist es, den Hofgarten wieder näher an zentrale Innenstadtbereiche, besonders auch die Königsallee, heranzuführen und für Bürger wie Besucher attraktiven Verbindungen fußläufig erreichbar und erlebbar zu machen. Durch die Entfernung der Hochstraße und der Tieferlegung größerer Strecken der Hofgartenstraße und der Berliner Allee im Bereich des Hofgartens wird es möglich, die beiden Hofgartenbereiche fußläufig sowie gestalterisch zu verbinden und damit die direkte Anbindung sichtbar und erlebbar zu machen. Dies ist nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

8.4 Es werden Bedenken gegen die Lage der geplanten Tunnelrampen geäußert.

Antwort:

Im Verlauf der Planung sind die Lage der Tunnelein- und -ausfahrten gründlich untersucht und unterschiedliche Lagen in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht, aber auch unter Umweltgesichtspunkten abgewogen worden, so dass mit den nun gefundenen Lagen der Tunnelrampen die angestrebten Ziele optimal umgesetzt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.5 Es werden eine Reihe von Aspekten und verschiedene Einzelargumente für die historische und denkmalfachliche Qualität des „Tausendfüßlers“ angeführt und der geplante Abriss als höchst bedenklich und inakzeptabel beurteilt.

Die Argumente für den Erhalt der Hochstraße seien künstlerisch, wissenschaftlich und städtebaulich begründet.

Antwort:

Das Baudenkmal Hochstraße „Tausendfüßler“ steht der Umsetzung des hier zu behandelnden Bebauungsplans entgegen. Auch unter Würdigung des „Tausendfüßlers“ als bedeutsames Verkehrsbauwerk der 1960er Jahre und baukonstruktiv gelungenes Beispiel für den Typus der Hochstraße, besteht nach Abwägung der unten dargestellten Belange ein überwiegendes öffentliches Interesse, den „Tausendfüßler“ rückzubauen. Ein Antrag zur denkmalrechtlichen Zustimmung zum Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ wird parallel zum Bebauungsplanverfahren gestellt. Nur so können die im öffentlichen Interesse liegenden Ziele einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung qualitätsvoll und zukunftsorientiert umgesetzt werden.

Im Einzelnen sind folgende Punkte zu nennen, die einen Rückbau des Baudenkmals zwingend notwendig machen:

1. Verkehrsfunktion

Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.

2. Städtebauliches Leitbild

Das Bauwerk steht im Widerspruch zum Leitbild der europäischen Stadt.

3. Innenstadtentwicklung

Für die Zukunft der Metropole Düsseldorf ist die hochwertige Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs von zentraler Bedeutung.

4. Öffentliche Räume

Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung.

5. Innenstadt als Wohnstandort

Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.

6. Städtebauliche Integration

Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.

7. Barrieren

Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.

8. Bezüge

Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.

9. Instandhaltung

Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.

10. Umweltbedingungen

Eine Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.

Die vorstehend aufgeführten Gründe für den Abriss des Tausendfüßlers sprechen sämtlich dafür, dass überwiegende sonstige öffentliche Interessen den Abriss des „Tausendfüßlers“ verlangen. Insbesondere im Zusammenhang mit den erforderlichen Instandhaltungsaufwendungen ist zu berücksichtigen, dass zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unabdingbare Veränderungen am „Tausendfüßler“ vorgenommen werden müssten, die sein derzeitiges Erscheinungsbild erheblich verändern würden, so dass damit der Denkmalwert verändert oder ganz entfallen würde.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.6 Die Situation des Gustaf-Gründgens-Platzes mit dem Schauspielhaus und dem Dreischeibenhaus müssten im städtebaulichen Zusammenhang mit der Hochstraße gesehen werden und würde durch die bauliche Verdichtung im Umfeld des Platzes aus dem für die Nachkriegszeit beispielhaften Zusammenhang genommen.

Antwort:

Die Baudenkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus, sowie der Gustaf-Gründgens-Platz stehen in keinem qualitätsvollen städtebaulichen Zusammenhang mit der Hochstraße. Die Wahrnehmbarkeit insbesondere des Schauspielhauses und des Gustaf-Gründgens-Platzes wird durch die Hochstraße stark eingeschränkt und die räumliche Verbindung wird durch die als Zäsur wirkenden Verkehrsanlagen der Berliner Allee behindert.
Es können keine bauhistorischen und inhaltlichen Zusammenhänge erkannt werden, noch wird eine übergeordnete Idee gesehen, die die genannten Bauten verbindet. Durch die geplante Neubebauung auf der westlichen und südlichen Seite des Gustaf-Gründgens-Platzes wird dieser Raum gefasst, ihm wird eine Form gegeben und dem Schauspielhaus wird ein Gegenüber gegeben, dem es sich zuwenden kann.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.7 Es werden Bedenken geäußert hinsichtlich einer nachteiligen Veränderung des Umgebungsschutzes der Baudenkmäler und man glaubt, die Planung missachte den Wert des hier vorliegenden historischen Freiraums.

Antwort:

Der Freiraum im Umfeld der Hochstraße wird von diesem Verkehrsbauwerk an vielen Stellen dominiert und eingeengt. Besonders am Martin-Luther-Platz wird die historische Johanneskirche von der massiv wirkenden Abfahrtsrampe des „Tausendfüßlers“ förmlich erdrückt.

Die städtebauliche Planung berücksichtigt in besonderer Weise Sichtbeziehungen, Wegeverbindungen und Platzsituationen. Durch die geplante städtebauliche Neuordnung wird, unter Einbeziehung des historischen Hofgartens und unter besonderer Würdigung der Baudenkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus, ein hochwertiges innerstädtisches Freiraumsystem in umfangreichem Maße neu geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.8 *Es wird auf das Parkpflegewerk für das Gartendenkmal „Hofgarten“ verwiesen und Hinweise in den Erläuterungen zum Bebauungsplan werden vermisst, dass dieses Parkpflegewerk berücksichtigt würde.*

Antwort:
Das Parkpflegewerk für das Gartendenkmal „Hofgarten“ wird im Rahmen der parallel zu dem Bebauungsplanverfahren in Bearbeitung befindliche Freiraumplanung berücksichtigt. Die Freiraumplanung und die Inhalte des Parkpflegewerkes sind nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bauleitplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

8.9 *Es wird eingewandt, dass die Vorzüge der Tunnellage, eine Verbindung zwischen den beiden Teilen des Hofgartens wieder herzustellen, durch die Hofgartenrampen der Tunnelbauwerke eingeschränkt würden. Eine Verbesserung der Lärmbelastung sei fraglich.*

Antwort:
Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen in Richtung Kaiserstraße wurden intensiv geprüft.

Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße/Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens nicht realisierbar. Trotz der gewählten Lage der Rampen südlich der Jägerhofstraße werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung große Teile des Hofgartens miteinander verbunden und im Hofgarten vier barrierefreie und behindertengerechte Wegeverbindungen neu geschaffen.
Die Lärmsituation verbessert sich durch die Tunnellage des MIV deutlich. Es ist gutachterlich nachgewiesen, dass in großen Bereichen des Hofgartens als wesentliche Schallquelle lediglich der Straßenbahnverkehr verbleibt. Lediglich im direkten Umfeld der Tunnelrampen verbleibt die Belastung durch Schallemissionen des motorisierten Individualverkehrs auf einem ähnlich hohen Niveau wie heute.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.10 *Es wird die Lage der südlichen Tunnelrampe kritisch beurteilt, da sie sich im Bereich des Chores der Johanneskirche befände. Diese Lage betreffe den Umgebungsschutz des Baudenkmals Johanneskirche und dieser sei daher zu prüfen.*

Antwort:
Eine Verlegung des Tunnelmundes aus dem Bereich der Johanneskirche in Richtung Steinstraße wurde eingehend geprüft. Auf die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee kann aus verkehrlichen Gründen nicht verzichtet werden. Aus diesem Grund ist eine Verschiebung des Tunnelmundes weiter in Richtung Süden nicht möglich. Der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße ist zu kurz für die Tunnelrampe. Auch aus diesem Grund ist eine Verschiebung weiter in Richtung Süden zur Steinstraße nicht möglich.

Die heute an gleicher Stelle liegende Abfahrtrampe der Hochstraße beeinträchtigt das filigrane historische Gebäude Johanneskirche durch die in direkter Nähe ansteigende, massive Rampenkonstruktion und hat eine erdrückende Wirkung auf das Kirchengebäude. Die Brücke greift trennend in die städtebauliche Struktur ein und stört damit die Umgebung des Baudenkmals erheblich. Diese Störung entfällt mit dem Abriss der Hochstraße. Der ersetzende Verkehrsbau, die Tunnelröhren, sind nur in geringem Maße an der Oberfläche sichtbar, so auch hier an der Johanneskirche. Dadurch gewinnt die Kirche zumindest optisch den Raum, der ihr vor dem zweiten Weltkrieg zugeordnet war.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

8.11 Es werden des Weiteren Bedenken bezüglich des Umgebungsschutzes der Johanneskirche durch die geplante Hochbebauung in ihrem Umfeld vorgebracht. Die Höhe des Gebäudes im Baufeld 6 (Anmerkung: ehemals MK 6 südlich der Tuchtinsel, heute entfallen) könne in Konkurrenz treten zum städtebaulich dominierenden Kirchturm.

Antwort:
Die Stellungnahme bezieht sich auf den Planstand der frühzeitigen Trägerbeteiligung. In der vorliegenden Überarbeitung wird auf eine Bebauung des ehemaligen Baufelds 6 südlich der Tuchtinsel mit einem Hochhaus verzichtet.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9. NABU Stadtverband Düsseldorf

9.1 Die Teile B und C aus der Aussendung zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Satz 2 BauGB seien lückenhaft und es wird gefordert, alle Fachgutachten vollständig und unaufgefordert im Rahmen des nächsten Beteiligungsschrittes zu übersenden.

Antwort:

Es sind im Rahmen des hier zu behandelnden Beteiligungsschrittes alle vorgeschriebenen Unterlagen zur Verfügung gestellt worden. Weitere Unterlagen werden im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Satz 2 BauGB zur Einsicht geeignet bereit gehalten.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.2 *Die Eingriffs-/ Ausgleichsberechnung für das Verkehrskonzept sei bisher nicht veröffentlicht worden. Wenn auf Grundlage des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags Maßnahmen notwendig werden würden, müssten diese im Bebauungsplan festgesetzt werden.*

Antwort:

Die notwendige Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Fachbeitrags erarbeitet und ist berücksichtigt worden.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.3 *Es wird angemerkt, dass die hydrologische Situation im Umweltbericht ausführlich dargestellt werde und dieser in der Umweltverträglichkeitsprüfung besondere Aufmerksamkeit gegeben werden solle.*

Antwort:

Die hydrologische Situation wird im Verfahren umfassend berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.4 Es wird angeregt, die Betrachtung des Gartendenkmals „Hofgarten“ in einem bestimmten Kapitel der Umweltverträglichkeitsprüfung zu behandeln und es werden einzelne Themen vorgeschlagen.

Antwort:

Im Bebauungsplanverfahren werden alle umweltrelevanten Belange im Rahmen der Umweltprüfung behandelt, die zugleich den Anforderungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht. Die notwendigen umweltrelevanten Gutachten und Stellungnahmen werden berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.5 Es wird auf die frühere Stellungnahme vom 01.04.2010 verwiesen und die dortigen Forderungen werden wiederholt, dass eine Artenschutzrechtliche Prüfung vor Beginn der Arbeiten erfolgen solle, dass Einträge in die Gewässer durch Bautätigkeiten zu vermeiden seien, dass regenerative Energien in Form von Solarnutzung auf Flachdächern zu fördern seien und dass die Maßnahmen aus der wasserrechtlichen Plangenehmigung festzusetzen seien.

Antwort:

Die Artenschutzrechtliche Prüfung wurde durchgeführt und wurde im Verfahren berücksichtigt. Der Schutz der Gewässer vor Einträgen durch Bautätigkeit wird im Rahmen der Planung der konkreten Bauvorhaben sichergestellt. Die Möglichkeit, Anlagen für regenerative Energien auf flachen und flachgeneigten Dächern zu errichten, wird durch Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert. Eine planungsrechtliche Sicherung von Maßnahmen, die bereits Gegenstand der wasserrechtlichen Genehmigung sind, ist nicht notwendig.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.6 Es wird bedauert, dass nur einzelne Hinweise aus der detaillierten Freiraumplanung im Bebauungsplan enthalten seien und es wird gebeten, Festsetzungen zur Bepflanzung aufzunehmen.

Antwort:

Detaillierte Festsetzungen zur Gestaltung der Freibereiche sind nicht notwendig. Die Qualität der Freianlagen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen wird durch einen umfassenden Freiraumplan gesichert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

9.7 Es wird darauf verwiesen, dass in Düsseldorf eine große Anzahl geeigneter Dachflächen für Photovoltaikanlagen existieren und es wird gefordert, deren Nutzungsmöglichkeit zu prüfen und im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festzusetzen.

Antwort:

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen wird dafür Sorge getragen, dass die Möglichkeit zur Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung auf geeigneten Dachflächen gegeben wird.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

9.8 In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass die gekennzeichneten Boden- und Gartendenkmale in den Schutzgutbetrachtungen der Begründung des Bebauungsplanes zu behandeln seien.

Antwort:

Alle gekennzeichneten Boden- und Gartendenkmale werden in den Schutzgutbetrachtungen der Begründung des Bebauungsplanes behandelt.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

10. Rheinbahn AG

10.1 Es wird eine Unvereinbarkeit des Betriebes der im Plangebiet verlaufenden Straßenbahntrasse gesehen, sofern diese in die Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ integriert sei.

Antwort:

Die Fläche der Straßenbahntrasse und der Haltestellen wird aus der Festsetzung der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ herausgenommen und verläuft innerhalb einer Verkehrsfläche ohne Zweckbestimmung.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

10.2 Es wird darauf hingewiesen, dass in den folgenden Verfahren Festlegungen im Zusammenhang mit der Straßenbahnanlage zu erarbeiten seien.

Antwort:

Die Festsetzungen im Bebauungsplan sichern hinreichend die Lage der Straßenbahntrasse.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

11. Stadtwerke Düsseldorf AG

11.1 Es wird darauf verwiesen, dass für Leitungsverlegungen eine erforderliche Mindestüberdeckung von 1,50 m bei allen öffentlichen und privaten Flächen einzuhalten sei. Dies gelte insbesondere oberhalb der geplanten Tiefgaragen im Bereich MK 1 bis MK 4 und im Bereich der Berliner Allee 1 / Ernst-Schneider-Platz.

Antwort:

Es sind oberhalb der geplanten Tiefgaragen zur Erschließung der Bebauung in den Teilgebieten MK 1 bis MK 4 Leitungsrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt, die die Mindestüberdeckung sichern. Des Weiteren stehen im Plangebiet genügend öffentliche Verkehrsflächen zur Verfügung, um die notwendigen Leitungen verlegen zu können.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

11.2 Der Wasseranschluss der Tiefgarage Schauspielhaus müsse durch die geplante Bebauung im Bereich MK 4 bzw. den geplanten Anschluss der Tiefgaragen an die Tunnel verlegt werden. Dafür seien Abstimmungen erforderlich.

Antwort:

Die Sicherstellung der Wasserversorgung wird abhängig von dem zu realisierenden Tiefgaragenkonzept in den nachfolgenden Planungen berücksichtigt werden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.3 Es wird weiterhin festgestellt, dass durch die umfangreichen Um- und Neuplanungen von Verkehrsflächen und Baukörpern verschiedentlich Leitungsverlegungen notwendig seien.

Antwort:

Im Zuge der nachfolgenden Verfahren zur Umsetzung des Bebauungsplanes werden die notwendigen Abstimmungen zu Leitungsverlegungen herbeigeführt, sofern dies nicht bereits geschehen ist.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.4 Es wird auf vorhandene Netzstationen im Plangebiet hingewiesen und gebeten, diese im Bebauungsplan auszuweisen.

Antwort:

Trafostationen liegen im Plangebiet nur innerhalb von Baufeldern. Sie werden hinweislich in den Bebauungsplan aufgenommen.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

12. Telekom Deutschland

Es sollte eine Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen werden, die Leitungsrechte für Telekommunikationsleitungen der Telekom festsetzt.

Antwort:

Es sind keine Festsetzungen im Bebauungsplan notwendig, da die Leitungen auf festgesetzten öffentlichen Flächen verlegt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13. Wehrbereichsverwaltung West

Es bestehen keine Bedenken zu der vorgelegten Planung. Es wird darauf hingewiesen, dass eine erneute Abstimmung im Einzelfall durchzuführen sein, wenn Gebäude, Gebäudeteile oder Aufbauten eine Höhe von 60 m über Grund überschreiten sollten.

Antwort:

Im Bebauungsplan ist eine Bebauung in der genannten Höhe nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

14. Polizeipräsidium Düsseldorf

14.1 Es bestehen keine Bedenken zu der vorgelegten Planung. Es werden Vorschläge zur Gestaltung und Bepflanzung öffentlicher Flächen und zur Ausleuchtung von Wegen gemacht.

Antwort:

Die Vorschläge zur Gestaltung und Bepflanzung öffentlicher Flächen und zur Ausleuchtung von Wegen sind nicht Bestandteil der Festsetzungen dieses Bebauungsplans. Sie werden gegebenenfalls in der Freiraumplanung berücksichtigt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

14.2 Zur Schaffung übersichtlicher Wegebeziehungen solle nach Möglichkeit das Baufeld 4 im südlichen Bereich gekürzt werden und das Baufeld 3 zugunsten eines Platzes entfallen.

Antwort:

Die als Ergebnis des Wettbewerbes geplante Bebauung ist eine qualitätsvolle städtebauliche Lösung, die, angelehnt an die historische Stadtstruktur, einen lebendigen Stadtbereich ausbildet. Die durch die Bebauung gebildeten Räume orientieren sich am menschlichen Maßstab und haben einen gut einsehbaren, öffentlichen Charakter. Eine Verschiebung oder gar ein Verzicht einzelner Baufelder zur Schaffung übersichtlicher Raumsituationen ist nicht notwendig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

14.3 Des Weiteren wird empfohlen, Tiefgaragen mit hellem Anstrich zu versehen und gut auszuleuchten sowie einen geeigneten Einbruchschutz an Gebäuden vorzusehen.

Antwort:
Die Anregungen werden im Rahmen der hochbaulichen Realisierung berücksichtigt. Sie sind nicht Bestandteil der Festsetzungen im Bebauungsplan.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahmen

der Öffentlichkeit

aus der öffentlichen Auslegung vom 07.06.2011 bis 11.07.2011

zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125

- Kö-Bogen 2. BA - (4 Blätter)

A. Behandlung der Stellungnahmen

A. Behandlung der Stellungnahmen zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA –

Zu 1.:

1.1 In der Ausstellung im Kö-Bogen Pavillon ab 17.05.2011 wurde von den Verfassern ein Alternativvorschlag präsentiert, bei dem der Tausendfüßler abgerissen wurde und auch die Straßenbahntrasse wegfällt. Folgendes wird dazu erläutert:

1.1.1 Es entstünde ein völlig neues Grünkonzept, das die kunsthistorisch bedeutende Gestaltung des Weyhe-Planes aufnehme und weiterführe. Voraussetzung für eine Gesamtlösung sei der Rückbau des Baudenkmals Tausendfüßler. Hochstraße und Straßenbahn seien eine planerische Einheit der 60er Jahre. Würde die Straßenbahn bleiben, müsse auch der Tausendfüßler bleiben.

Antwort:

Das von den Einwendern unter Nr. 1.1 vorgeschlagene Konzept beruht auf der Voraussetzung, dass entlang der Achse Hofgartenstraße oberirdisch keine Straßenbahn mehr fährt.

Die Beibehaltung der Straßenbahnverbindung in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung in der geplanten Lage ist für das Öffentliche Personennahverkehrsnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf unverzichtbar. Der Vorschlag lässt nur wenige Vorteile aber zahlreiche Nachteile erkennen: Alle auf der Achse Hofgartenstraße verkehrenden Straßenbahnlinien wären umzuleiten bzw. müssten von der Straßenbahn in den Bus verlegt und durch die Tunnel geführt werden.

Die Straßenbahn ist nach der Stadtbahn das leistungsfähigste ÖPNV-System in der Düsseldorfer Innenstadt. Ein Ersetzen durch Busse würde den ÖPNV in der Düsseldorfer Innenstadt schwächen, was nicht im Sinne der verkehrlichen Ziele der Stadt Düsseldorf ist.

Aufgrund der baurechtlichen Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Stadtbahn am Jan-Wellem-Platz würde das Gesamtkonzept Wehrhahnlinie zudem aufgehoben und damit erhebliche nicht absehbare baurechtliche und zuschusstechnische Folgen verursachen.

Ein Wegfall der Straßenbahntrasse entlang der Hofgartenachse sowie die Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Straßenbahn in den Bus sind diesbezüglich aus verkehrlichen Gründen abzulehnen. Aufgrund dieser Nachteile wird das vorgeschlagene Konzept nicht weiterverfolgt.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Für einen Abriss sind folgende städtebaulichen Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.

- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Aus den genannten Gründen geht die Landeshauptstadt Düsseldorf davon aus, dass eine denkmalpflegerische Zustimmung, nachdem das Einvernehmen mit dem Landschaftsverband nicht hergestellt werden konnte, durch Entscheidung der Obersten Denkmalbehörde zum Abriss der Hochstraße erteilt wird.
Wie oben ausführlich dargelegt, wurden die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Belange umfassend berücksichtigt. Eine weltweite Alleinstellung des Brückenbauwerkes liegt nicht vor (vgl. Antwort in Anlage 3 Nr. 5.2 und Nr. 5.3).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.1.2 Weyhe-Portal / Huschbergerhügel: Eine neue Allee auf der Kaiserstraße (Kaiser- Napoleon-Boulevard) würde entstehen und ein Hügel (Huschbergerhügel) über den Tunnelmund ohne Bahndammeinschnitt sei möglich.

Antwort:

Ein Verzicht auf die Straßenbahntrasse ist nicht vorgesehen. Die Möglichkeiten einer Einhausung der Rampen in der Hofgartenstraße wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan bereits geprüft. Gegen eine Einhausung sprechen neben schall- und lufthygienischen Problemen auch Gründe der Freiraumplanung und der Gartendenkmalpflege. So widerspricht die vorgeschlagene bewegte Topographie mit Hügeln und Einschnitten der Zielsetzung der Zusammenführung der beiden denkmalgeschützten Hofgartenseiten und der geplanten barrierefreien Ausgestaltung der innerstädtischen Parkfläche. Der geplante Abschluss der Tunnelrampen mit einem filigranen Geländer ermöglicht Blickbeziehungen und behält die Geländehöhen im Hofgarten bei.
Siehe auch Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.1.3 Rückbau der Landskrone, nach dem „Hofgartenvergleich“, der mit den Vereinen 2004 abgesprochen worden sei: Wiedergewinnung der alten Wasserbreite und Böschung mit obenliegender Promenade sowie eine neue Brücke auf dem Niveau der Promenade ohne Rampen.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.1.4 Neue Platanen-Allee mit Dussila: Die geplante Platanenallee um die weggefallende Bahntrasse könne verbreitert werden. Es würde eine neue Allee anstelle der ehemaligen Bahntrasse, begleitet von einem Wasserlauf „Dussila", entstehen. Der Wasserlauf könne bei Erhalt der Gleise als optische Trennung eine Sicherung zum Hofgarten ermöglichen und den Gleiseinschnitt mildern.

Antwort:

Eine Straßenbahnverlegung und diesbezüglich ein Verzicht auf die Schienenverbindung ist, wie in der Antwort Nr. 1.1.1 dargelegt, verkehrlich nicht sinnvoll. Die vorgeschlagene Allee wird durch die geplante Platanenallee realisiert. Ein dazu begleitender Wasserlauf ist in die vorliegende Freianlagenplanung nicht integrierbar. Auch fehlt bei der notwendigen Beibehaltung der Straßenbahntrasse der ausreichende Platz.

Diesbezüglich ist ein Wasserlauf parallel zu den Gleisen als optische Trennung zum Hofgarten in der vorgeschlagenen Form nicht umsetzbar. Die Freianlagenplanung berücksichtigt mit geeigneten Maßnahmen die Notwendigkeit, die Gleise gestalterisch in die umliegenden Freibereiche zu integrieren. Damit wird sichergestellt, dass für Fußgänger und Radfahrer durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen werden, die als ein zusammenhängender Stadtraum wahrzunehmen sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.1.5 Platzvergrößerung Jan-Wellem-Platz / Diorama-Halle: Die Geschichte des Tausendfüßlers und des Baus der Berliner Allee könne in einem Raum unterhalb der Tamms-Pyramide dokumentiert werden. In der Diorama-Halle unter dem Prisma des Jan-Wellem-Platzes könne die Präsentation des Stadtmodells stattfinden und in dem daneben liegenden Tetraeder, der Einbau des Marstall-Giebels und die Präsentation der Hofgartengeschichte (vgl. dazu auch Nr. 1.2.4)

Antwort:

Die vorgeschlagene „Tamms“-Pyramide auf dem neuen Platz zwischen MK 3, MK 4 und Tuchtinsel ist mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar. Die Bebauung der Teilgebiete MK 3 und MK 4 wurde im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs gefunden und weiterentwickelt. Der Vorschlag der Einwender würde die Platzproportionen dergestalt verändern, dass der angestrebte geschlossene Platzcharakter verloren geht. Die beabsichtigte städtebauliche Fassung der Räume und die gewünschten Blickbeziehungen wären nicht mehr gegeben.

Eine unterirdische Bebauung (Dioramahalle) an der vorgeschlagenen Stelle ist aus technischen Gründen nicht realisierbar. Durch die Tunnelbauwerke der Straße, den Bauten der U-Bahn Wehrhahnlinie sowie der notwendigen Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen ist eine Unterbauung des Bereichs ausgeschlossen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.1.6 Neuordnung des Martin-Luther-Platzes und Neugestaltung eines Europaplatzes an der Johanneskirche: Das Rondell diene als Verteiler des Pkw-Verkehrs und als Wendeplatz für Gästebusse. Der Platz vor der IHK sollte nicht bebaut werden.

Antwort:

Die dargestellte Gestaltung des Martin-Luther-Platzes und der vorgeschlagene Kreisverkehr „Europaplatz“ zwischen Martin-Luther-Platz und MK 7 sind mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar. Der vorgeschlagene Kreisverkehr ist städtebaulich nicht in den Stadtraum integriert. Seine Lage trennt den Martin-Luther-Platz von den nördlich angrenzenden Fußgängerbereichen ab und widerspricht damit der Zielsetzung des Bebauungsplans, gerade die Johanneskirche und ihr Umfeld stärker mit dem Bereich südlich des Hofgartens zu verbinden. Die Verteilerfunktion für den PKW-Verkehr ist an dieser Stelle nicht notwendig, da durch das geplante Verkehrssystem alle Verkehrsbeziehungen leistungsgerecht bedient werden können. Für Gästebusse stehen an anderen Stellen der Innenstadt komfortable Möglichkeiten zum Zu- und Ausstieg zur Verfügung.

Der Baukörper nördlich der Börse (Baufeld MK 7) ist städtebaulich notwendig, um im Sinne der angestrebten Stadtreparatur an dieser Stelle zur Berliner Allee und zur Immermannstraße neue Raumkanten zu schaffen, die die Straßen räumlich fassen.
Für diese Lösung wäre zudem der Wegfall der Straßenbahntrasse notwendig. Dies ist, wie unter der Antwort Nr. 1.1.1 geschildert, nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.1.7 Tunnelportale mit Bäumen: Es werden an den Tunnelportalen Baumpflanzungen vorgeschlagen.

Antwort:
Entsprechend der parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeiteten Freiraumplanung sind Begrünungen und Baumpflanzungen im Bereich der Tunnelrampen vorgesehen, soweit sie dem freiraumplanerischen Konzept entsprechen und technisch möglich sind. Diesbezüglich wird eine hochwertige Gestaltung im Kontext der städtebaulichen Umgebung sichergestellt.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

1.1.8 Gustaf-Gründgens-Platz: Durch Lichtfontänen würde der Platz eine aufregende und wartungsgünstige Gestaltung erfahren. Das Problem der mangelnden Belastbarkeit der Decke wäre gelöst.

Antwort:
Die grundsätzliche Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes ist mit dem Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert. Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung durch den Preisträger weiter bearbeitet und qualifiziert. Dabei wird auch geklärt, in welcher Form das Thema Beleuchtung in die Platzgestaltung mit aufgenommen wird. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.1.9 Louis-Kniffler-Platz: Der erste preußische Konsul von Japan habe an der Schadowstraße gewohnt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.2 Zur Tunnelplanung wird einerseits eine Erweiterung, andererseits eine Verkürzung vorgeschlagen mit zwei parallel verlaufenden Tunnelsystemen, einem Nord-Süd-Tunnel (im Plan violett dargestellt) und einem Süd-West- bzw. Süd-Nord-Tunnel (im Plan orange dargestellt). Dazu wird im Einzelnen folgendes erläutert:

1.2.1 Es wird vorgeschlagen, die Tunnelportale mit einer mittleren Baumreihe anstelle der Straßenbahn zu gestalten. Dadurch seien ausreichender Schallschutz und zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten gegeben.

Antwort:

Zu der Notwendigkeit der Beibehaltung der Straßenbahntrasse, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.2.2 Die Tunneleinfahrt an der Berliner Allee / Schadowstraße würde entfallen. Für eine bessere Oberflächengestaltung sei es sinnvoll, den Süd-West-Tunnel bis zu einem „Europa-Portal“ an der Berliner Allee zu verlängern. Der rechte Tunnelast wäre bis zum „Asien-Portal“ an der Immermannstraße fortzuführen und dadurch würde der Tunnelmund an der Ecke Schadowstraße / Berliner Allee entfallen. Die Fußgängerzone könne erweitert werden.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag, die Tunnel schon in Höhe des Dreischeibenhauses an die Oberfläche kommen zu lassen, wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24.

Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten städtebaulichen, freiraumplanerischen und technischen Gründe nicht möglich und diesbezüglich nicht vorgesehen.
Die Verlängerung des Süd-Nord-Tunnels nach Süden mit zwei Einfahrtrampen ist aus verschiedenen Gründen nicht realisierbar. Die geplante Führung der Tunnel (mit Rampen in der Immermannstraße und in der südlichen Berliner Allee) ist aufgrund der Höhenverhältnisse im Kreuzungsbereich mit dem Nord-Süd-Tunnel zur Immermannstraße unter den planerischen Rahmenbedingungen nicht realisierbar. Des Weiteren fehlt der Platz, um unterirdisch mehrere Fahrspuren verkehrssicher zusammen zu führen. Die Ausdehnung der unterirdischen Verkehrsbauwerke führt zu einer deutlichen Kostensteigerung, die in keiner angemessenen Relation zu dem zu erzielenden Nutzen steht. Dies gilt insbesondere für den oberirdischen Bereich über dem Tunnel, der weiterhin als Verkehrsfläche beibehalten werden muss (siehe dazu auch Antwort Nr. 1.1.6). Darüber hinaus ist die Anordnung von Doppelportalen (je zweispurige Ein- und Ausfahrtsrampe) in der Immermannstraße und in der Berliner Allee in der Höhe der Börse städtebaulich nur unbefriedigend in die Stadtstruktur integrierbar.
Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.2.3 Ein Busbahnhof im Tunnel wird vorgeschlagen: Durch die Verlängerung der Buslinien bis zur Venloer Straße, könnten durch diese Haltestellen im Tunnel und der dort durchführenden Straßenbahn kürzere Umstiegsmöglichkeiten zur Wehrhahn-Linie geschaffen werden. Der Weg zum Busbahnhof Opernhaus sei kürzer.

Antwort:

Ein Wegfall der Straßenbahntrasse entlang der Hofgartenachse sowie die Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Straßenbahn in den Bus, sind aus verkehrlichen Gründen nicht vorgesehen (vgl. Antwort unter Nr. 1.1.1).

Insofern ist die Errichtung eines unterirdischen Busbahnhofs im Bereich des neuen U-Bahnhofes nicht sinnvoll und mit den Planungen zur Förderung des ÖPNV nicht kompatibel.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.2.4 Es wird eine Diorama-Halle unter dem Jan-Wellem-Platz (redakt. Anmerkung: gemeint ist der neue Platz zwischen MK 3, MK 4 und Tuchtinsel) für Dokumentationen (Diorama-Prisma, Hofgarten-Tetraeder, Tamms'-Pyramide) vorgeschlagen. Die Verfasser äußern die Auffassung, eine Restfläche zwischen dem Süd-West-Tunnel und dem Nord-Süd-Tunnel der Tuchtinsel würde sich für eine große unterirdische Halle eignen. Sie sei durch den westlichen U-Bahnausgang erschlossen und so wäre ein direkter Zugang vom Berliner Platz über das Diorama-Prisma zusätzlich möglich. Im Restraum zwischen Süd-West-Tunnel und Nord-Süd-Tunnel könne das Stadtmodell ausgestellt und die Wände mit Bilder zur Stadtgeschichte von Düsseldorf ausgestattet werden.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 1.1.5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.2.5 Tunnelverlängerung im Süden / Verkürzung im Norden: Im Süden wird eine Tunnelverlängerung vorgeschlagen. Zur Finanzierung für den Ausbau der Tunnelportale, könne der nördliche Tunnel, wie ihn ursprünglich die Stadt geplant habe, zurückgestellt werden. Die Tunnelverlängerung könne in einem 3. Bauabschnitt von der nächsten Generation möglicherweise über die Jägerhofstraße hinaus (weiß gekennzeichnet) erfolgen. Bei dieser Version würde sich auch der nördliche Nord-Süd-Tunnel (violett) verkürzen, wenn der Tausendfüßler erhalten bliebe.

Antwort:

Zu der Verlängerung und Aufspreizung des Süd-Nord-Tunnels, siehe Antwort unter Nr. 1.2.2.

Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes – die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) – würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel im Norden widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Der Vorschlag des Einwenders zur Verkürzung der Tunnel sieht vor, dass zwischen dem Libeskind-Gebäude und dem Dreischeibenhaus drei Tunnelrampen errichtet werden und im weiteren Verlauf die heutigen Straßenflächen oberirdisch beibehalten werden. Diese Planungsidee steht den, dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Zielen einer Verknüpfung der beiden Hofgartenseiten, der Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums und der Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität entgegen und kann diesbezüglich nicht gefolgt werden.

Eine Tunnelverlängerung über die Jägerhofstraße hinaus, in Richtung Norden, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft. Danach ist eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus, aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar, da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen. Eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt löst die Fragestellungen ebenso nicht, zumal eine spätere Ergänzung technisch und finanziell hohe Anforderungen stellen würde. So müsste das Ingenieursbauwerk zum Beispiel im Hinblick auf Fluchtwege, Lüftung, Entrauchung in Gänze angepasst bzw. umgeplant werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.3 Als weitere Alternative - bei Erhalt der Straßenbahngleise - wird vorgeschlagen, sogenannte Düsselpassagen anzulegen. Dazu wird erläutert: Bei Erhalt der Straßenbahngleise würden sich Passagen parallel zur unter den Gleisen durchführenden Düssel für Radfahrer und Fußgänger im Zwischenraum von Gleisen und Tunneln anbieten. Der höher liegende Süd-Nord-Tunnel (orange) müsse abgesenkt werden, die Straßenbahngleise könnten leicht angehoben werden. Durch die Verschiebung der Tunneleinfahrt um fünf Meter nach Norden (in der Dimension wie an der Elberfelder Straße) ließe sich infolge der dann tieferen Tunnellage eine Verbesserung von ca. 50cm Durchgangshöhe erzielen. Durch einen Wasserfall westlich der Einmündung der Dussila würde das Düssel-Niveau sich dem Wasserspiegel der Landskrone anpassen.

Antwort:

Eine Unterquerung der Straßenbahngleise bei gleichzeitiger Unterquerung der Straßentunnel ist an dieser Stelle aufgrund der vorgegebenen Höhensituation nicht möglich. Die Höhenlage der Gleise ist durch ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren definiert und kann nicht im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans geändert werden. Eine Änderung der planfestgestellten Trasse wäre unbenommen davon, verkehrstechnisch nicht sinnvoll, da dies umfangreiche Anpassungen der Trassenführung nördlich und südlich nach sich ziehen würde. Eine Absenkung der Tunnel ist aufgrund der in der Satzungsbegründung genannten Rahmenbedingungen nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.4 Eine Einhausung Elberfelder Straße wird vorgeschlagen. Durch die Überdeckung der dortigen Tunnelausfahrt würde sich ein Schallschutz ergeben.

Antwort:

Die Errichtung einer Portaleinhausung im Bereich der engen Elberfelder Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Wie gutachterlich dargelegt, wäre die Einhausung ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochschallabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern. Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen. Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern. Des Weiteren käme es mit der dadurch verursachten Verlängerung des Tunnels zu einer Erhöhung der NO_2-Konzentration im Kreuzungsbereich Elberfelder Straße / Heinrich-Heine-Allee sowie in der Heinrich-Heine-Allee selbst.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 2.:

2.1 Die Einwenderin äußert sich als Eigentümerin der Grundstücke Immermannstraße 3-5 und Marienstraße 10. Wie schon im Schreiben vom 19.3.2010 regt die Einwenderin an, das Grundstück Marienstraße 10 in den Geltungsbereich des Plangebiets einzubeziehen, da es von den geplanten Maßnahmen unmittelbar betroffen sei. Die Betroffenheit ergebe sich zum einen daraus, dass das Grundstück mit dem Grundstück Immermannstraße 3-5 über eine Tiefgarage verbunden sei, mit gemeinsamer Ein- und Ausfahrt zur Immermannstraße hin. Diese Ein-/Ausfahrt sei baurechtlich gesichert und müsse daher Bestand haben. (Redaktionelle Anmerkung: Die Anregungen und Einwendungen des Schreibens vom 19.3.2010 werden im Einzelnen unter Nr. 2.1.1 bis 2.1.6 behandelt.)

2.1.1 Die Einwenderin regt an, das Grundstück Marienstraße 10 in das Bebauungsplan-Gebiet einzubeziehen, da es mit der Liegenschaft Immermannstraße 3-5 durch eine Tiefgarage verbunden ist.

Antwort:

Für die angestrebte städtebauliche Entwicklung und Ordnung ist es nicht erforderlich, das Grundstück der Einwenderin in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einzubeziehen. Die Belange, die durch die Tiefgarage erwachsen, werden im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplan voll umfänglich beachtet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.1.2 Wegen des Durchführungsplans und der Umlegung in den 1950/60er Jahren seien wirtschaftliche Vorteile zugunsten einzelner Umlegungsparzellen unter allen Beteiligten aufzuteilen.

Antwort:

Das Umlegungsverfahren ist abgeschlossen. Aus dem abgeschlossenen Verfahren können keine Rechte mehr abgeleitet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.1.3 Die Gebäudehöhen der genannten Immobilien seien in Anlehnung an den Komplex IHK/Börse aufzustocken.

Antwort:

Für die Bestandsbebauung setzt der Bebauungsplan die Art der Nutzung fest, das Maß der baulichen Nutzung ist weiterhin gemäß § 34 BauGB zu bestimmen. Hier besteht städtebaulich derzeit kein Regelungsbedarf. Höhere Geschossigkeiten sind in diesem Bereich in der Immermannstraße städtebaulich nicht sinnvoll und nicht gewünscht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.1.4 Die Planung für den Bereich müsse überarbeitet werden.

Antwort:

Eine weitere Überarbeitung des Bebauungsplans in dem Bereich ist nicht vorgesehen, da wie oben dargelegt die Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB nicht vorliegt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.1.5 Die Einwenderin fordert Bestandsschutz für Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage, den Erhalt der Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen sowie technisch optimalen Schallschutz an der Rampe.

Antwort:

Für die Tiefgarage besteht entsprechend der Baugenehmigung Bestandsschutz. Die Anfahrbarkeit der Stellplätze von der Immermannstraße ist gesichert, sowohl von der Berliner Allee aus, als auch aus der Immermannstraße aus Richtung Osten nach Umfahrung der Tunnelrampenabgrenzung.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Des Weiteren wird im Bereich der Rampen und im Bereich der baulich anzupassenden Immermannstraße sogenannter Flüsterasphalt bzw. lärmoptimierter Asphalt (LOA 5D) als Fahrbahndecke zur Anwendung kommen.

Eine Einhausung des Ausfahrtsportals würde unabhängig von der Ausführung (transparent oder hochabsorbierend) zu einer Erhöhung der Schallimmissionen im Umfeld der Einhausungsöffnung führen. Betroffen von diesen Erhöhungen wären Fassaden, bei denen bereits heute die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in den Nachtstunden erreicht ist.

Bei einer transparenten Ausführung der Einhausung würde diese Erhöhung der Emissionen im Bereich der Öffnung durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und durch die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und -decke (sog. „Trompeteneffekt“) deutlich erhöht ausfallen. Zusätzlich würden es bei einer solchen Lösung durch Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen in den vorbelasteten Teilbereichen MK 11 und 12 und außerhalb des Plangebietes kommen.
Aufgrund der oben dargelegten Gründe wird auf eine Portaleinhausung im Bereich des Ausfahrtsportals Immermannstraße verzichtet. Darüber hinaus ist die Errichtung einer hochabsorbierenden, d.h. nicht transparenten Portaleinhausung aus städtebaulichen Gründen aufgrund ihrer massiven baulichen Wirkung nicht gewollt. Ein solcher Baukörper, inmitten der Baumallee entlang der Immermannstraße, würde den begrünten offenen Straßenraumcharakter negativ verändern. Zudem würde durch das räumlich stark wirksame Bauwerk die mit der städtebaulichen Neuordnung gewünschte verbesserte Anbindung des Plangebietes an die Immermannstraße und damit in Richtung Hauptbahnhof verschlechtert.
Alle Möglichkeiten zur Minderung der Lärmbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

2.1.6 Sie weisen auf notwendigen Schutz des Bestandes vor Gebäude- und Grundstücksschäden hin sowie auf Vorkehrungen zum Schutz der Arbeitsplätze in den Gebäuden während der Bauarbeiten.

Antwort:
Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben. Bauschäden sind aufgrund der Maßnahmen nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

2.2 Im Rahmen der öffentlichen Auslegung führt die Einwenderin des Weiteren zur Begründung an, das Objekt Marienstraße 10 sei in vergleichbarer Weise den erhöhten Lärmimmissionen ausgesetzt, die gem. Bebauungsplanbegründung für die Börse zu befürchten seien.

Antwort:
Die Schallimmissionen sind im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen auch im direkten Umfeld untersucht und beurteilt worden.
Die Beurteilungspegel reduzieren sich von der Kreuzung Berliner Allee zur Marienstraße hin deutlich, so dass das Gebäude Marienstraße 10 keinen erhöhten Lärmimmissionen ausgesetzt ist.
Die Börse ist hinsichtlich der Lärmbelastung aufgrund ihrer Lage direkt an der heute wie zukünftig stark befahrenen Berliner Allee nicht mit dem Gebäude Marienstraße 10 zu vergleichen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2.3 Die Einwenderin geht in ihrer Stellungnahme davon aus, dass die Ein- und Ausfahrt der gemeinsamen Tiefgarage auch künftig jederzeit ordnungsgemäß verkehrlich angebunden sei und regt an, dies auch während der zu erwartenden langen Bauphase sicherzustellen.

Antwort:
Nach Umsetzung der Planung wird die Ein- und Ausfahrt der gemeinsamen Tiefgarage mit dem Gebäude Immermannstraße 3-5 verkehrlich weiterhin angebunden sein. Die Einschränkungen während der Bauphase werden so gering wie möglich gehalten.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

2.4 Die Einwenderin stellt fest, dass die Tunnelausfahrt Immermannstraße unmittelbar vor ihrem Objekt liege, was gem. Bebauungsplanbegründung in ganz erheblichem Umfang zu zusätzlichen Immissionen führe. Dies mache erhebliche bauliche Vorkehrungen für Neu-, Um- und Anbauten erforderlich, da ausreichender aktiver Lärmschutz an der Tunnelausfahrt angabegemäß nicht möglich sei. Investitionen dieser Art seien als unmittelbare Auswirkungen der Planung mit Sonderopfercharakter anzusehen und die betroffenen Grundstückeigentümer seien daher zu entschädigen.

Antwort:

Zum Thema Lärm:

Im Bereich der Immermannstraße liegen bereits heute hohe Verkehrslärmbelastungen vor. In den Schalltechnischen Untersuchungen zum Planverfahren Kö-Bogen 2. BA wurde gutachterlich aufgezeigt, dass diese Belastungen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zum Teil noch zunehmen. Auch das von der Einwenderin benannte Gebäude an der Immermannstraße ist davon betroffen. Hier liegen bereits hohe Immissionswerte an der Fassade vor, für den Planfall nach Abschluss der Baumaßnahmen wird auf der Immermannstraße ein größeres Verkehrsaufkommen prognostiziert und damit zum Teil weiter erhöhte Schallimmissionen an der Fassade. Zudem wird die Geometrie der Fahrbahnen im Straßenraum an die notwendigen Verkehrsbeziehungen angepasst, so dass die Tunnelrampe und anschließende Fahrbahn etwas näher an die Gebäudeflucht heranrückt.

Das von der Einwenderin benannte Gebäude wird sowohl von den Emissionen des aus dem Tunnelportal fließenden Verkehrs aus dem Nord-Süd-Tunnel betroffen, als auch vom Verkehr der weiterhin oberirdisch verbleibenden Fahrbeziehungen auf der Immermannstraße und der Klosterstraße.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht dahingehend Maßnahmen an der Lärmquelle vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen.

Darüber hinaus wird im Bereich der Rampen und im Bereich der baulichen Anpassungen der Fahrbahnen der Immermannstraße sogenannter Flüsterasphalt bzw. lärmoptimierter Asphalt (LOA 5D) als Fahrbahndecke eingebaut.
Hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe stehen hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden können und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.
Eine Einhausung des Ausfahrtsportals würde, wie unter Nr. 2.1.5 dargelegt, zu einer Erhöhung der Schallimmissionen im Umfeld der Einhausungsöffnung führen. Im Hinblick auf die lufthygienischen Auswirkungen käme es mit der Verlängerung des Tunnels durch die Portaleinhausung zu einer Erhöhung des Schadstoffausstoßes um ca. 2 µg/m^3, der durch die Verschiebung der Austrittsstelle an das Ende der Tunnelrampe konzentriert im engeren Bereich der Immermannstraße austreten würde. Eine solche Verlagerung und Konzentration der Schadstoffe soll vermieden werden.
Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentliche Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen an der bestehenden Bebauung vorliegen. Danach besteht für das Gebäude Immermannstraße 3-5 Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.
Mit den im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen wird den gesetzlichen Anforderungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse voll umfänglich entsprochen.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

2.5 Aufgrund der Entschädigungspflicht wird angeregt, über eine andere örtliche Anordnung der Tunnelausfahrt nachzudenken. Es biete sich an, die Tunnelausfahrt dort vorzusehen, wo betroffene Grundstückseigentümer Vermögensvorteile durch die Planung erlangten. Dies sei bei der Grundstücksgemeinschaft Börse/IHK der Fall, die auf dem Ernst-Schneider-Platz in Zukunft ein weiteres sechsgeschossiges Gebäude errichten könnten. Solche Vorteile seien bedauerlicherweise für das Grundstück der Einwenderin nicht geplant, obwohl dies mit Schreiben vom 19.3.2010 ausdrücklich angeregt worden sei.

Antwort:

Die Lage der Tunnelein- und Tunnelausfahrtsportale ist eingehend geprüft und hinsichtlich der verkehrlichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten in ihrer Lage optimiert worden. Für die Tunnelausfahrt Immermannstraße des Nord-Süd-Tunnels sind in besonderer Weise die Verflechtungen der oberirdischen Verkehre im Bereich der Berliner Allee, der Klosterstraße und der Immermannstraße zu beachten. So wurde die Rampe unter den verkehrlich und städtebaulich definierten Randbedingungen so in der Immermannstraße positioniert, dass noch eine Zufahrt aus der Klosterstraße und der Immermannstraße in den Süd-Nord-Tunnel ermöglicht wird. Eine Verschiebung dieser Tunnelausfahrt ist daher aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.6 Die Einwenderin äußert die Auffassung, dass die Immissionsbelastung ihres Grundbesitzes nicht nur nach Fertigstellung der Tunnelausfahrt zu beklagen sei, sondern schon während der gesamten Bauperiode, die mit dem Abriss des Tausendfüßlers beginne und mit Fertigstellung des Tunnelbauwerks ende. Da mit erheblichen Mietminderungen, möglicherweise sogar mit Auszug der Mieter und Unvermietbarkeit der Mietflächen gerechnet werden müsse, sei eine Entschädigungsverpflichtung die notwendige Folge.

Antwort:

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben. Die Ausführung der Maßnahmen erfolgt unter Beachtung aller einzuhaltenden gesetzlichen Regelungen zum Schutz der Nachbarschaft. Entschädigungsansprüche erwachsen daraus nicht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.7 Des Weiteren rechne die Einwenderin während der Bauphase mit erheblichen Erschütterungen und sonstigen Immissionen, aus denen direkte Bauschäden an den Häusern der Einwenderin entstehen könnten. Dies sei gleichfalls zu entschädigen. Zur Beweissicherung werde angeregt, auf Kosten der Stadt vor jeglichen Baumaßnahmen einen unabhängigen Sachverständigen zu beauftragen.

Antwort:

Bauschäden aufgrund der Baumaßnahmen sind nicht zu erwarten. Mögliche Regelungen zur Beweissicherung vor Beginn der Baumaßnahmen sowie Entschädigungen im Fall von Bauschäden werden nicht im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahren, sondern im Rahmen der Baumaßnahmen geregelt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 3.:

3.1 Die Einwenderin äußert sich als Eigentümerin des im Grundbuch Blatt 1701 eingetragenen Grundstücks Flur 6, Flurstücke 64, 66, 69, 79, 80 und stellt fest, dass sich dort ein Warenhaus und ein Parkhaus der Galeria Kaufhof GmbH sowie Flächen weiterer Mieter befänden.

Die Einwenderin zeigt sich verwundert, dass sie von Seiten der Stadt Düsseldorf nicht frühzeitig über den Bebauungsplan-Entwurf Kö-Bogen 2. BA und die damit verbundenen Fristen informiert worden sei.

Antwort:

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler‘“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt. Im Übrigen ist eine Sonderbehandlung von einzelnen Akteuren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nicht vorgesehen. Das OVG NRW führt dazu in seinem Urteil vom 07.07.2011 aus: „Die Öffentlichkeitsbeteiligung am Planaufstellungsverfahren wird durch die §§ 3 ff. BauGB verfassungskonform ausgestaltet. In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf individuelle Verfahrensbeteiligung.“ (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 76).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.2 Die Einwenderin begrüßt grundsätzlich die Baumaßnahme, die sicher das innerstädtische Leben noch attraktiver gestalten würde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3.3 Die Einwenderin befürchtet aber eine unmittelbare negative Betroffenheit ihrer Mieter durch die Umsetzung des Planverfahrens. So sei damit zu rechnen, dass durch den Kundeneingang von Galeria Kaufhof an der Elberfelder Straße schadstoffbelastete Luft in den Verkaufsraum gelangen könnte. Dies verschärfe sich insbesondere in der Herbst- und Winterzeit, wenn der Winddruck die Türen aufdrücke und die Luft ungefiltert ins Haus eindringen könne.

Antwort:

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen. An der Nordseite der Kaufhof Filiale werden gemäß des Fachgutachtens Lufthygiene zum Bebauungsplan im Prognose-Nullfall maximal Werte zwischen 36 und 38 µg/m³ erwartet. In beiden Planfällen des 2. BA (Alternative 1 und 2) können Werte bis 46 µg/m³ erreicht werden, punktuell auch geringfügig darüber.

Es stehen jedoch hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eintreten werden und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Diese Zielsetzung kann zusätzlich über verkehrslenkende Maßnamen unterstützt werden, z. B. über die Einschränkung des LKW-Verkehrs über 2,8 t in bestimmten Innenstadtbereichen.
Im Übrigen erzeugt die Lüftungsanlage einen Überdruck vom Gebäudeinnern nach draußen, so dass kaum belastete Luft in die Verkaufsräume gelangen kann. Wenn doch belastete Luft durch das Betätigen der Eingangstüren im Bereich der Elberfelder Straße in das Gebäude eintreten sollte, wird sie einem deutlichen Verdünnungseffekt unterzogen. Die Luftqualität in den Verkaufsräumen wird also maßgeblich durch weniger belastete Luft aus der Lüftungsanlage geprägt. Grenzwertüberschreitungen gemäß 39. BImSchV sind daher im Bereich der Auslage des Warensortimentes in den Verkaufsräumen nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.4 Des Weiteren sei an der aufsteigenden Strecke am Tunnelausgang mit mehr Lärm (höhere Motordrehzahlen) zu rechnen als bei KFZ-Verkehr in der Ebene.

Antwort:
Es ist zutreffend, dass auf den Rampenfahrbahnen der Tunnelausgangsportale eine erhöhte Lärmemission gegenüber einer ebenerdigen Fahrbahn zu erwarten ist. Diese Erhöhung ist durch einen Steigungszuschlag in den Schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt. Durch die Planung wird insgesamt in der Elberfelderstraße eine Reduzierung der Schallimmissionen prognostiziert. Es werden Minderungen im Erdgeschoss von bis zu 12 dB(A) tags/nachts und in den oberen Geschossen von 3 dB(A) tags/nachts von bis zu 12 dB(A) tags/nachts erwartet. In den westlichen Bereichen der Elberfelder Straße ergeben sich Minderungen in den Erdgeschossen von 3-4 dB(A) sowie in den obersten Etagen von 0,5-1 dB(A). Erhöhungen treten an der Elberfelder Straße nicht auf.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

3.5 An der Nordostecke des Hauses - in Höhe des geplanten Tunnel-Endes - befinde sich zudem die Luftansaugstelle im 3. OG für den sog. Neubau (Verkaufsflächen Galeria Kaufhof im Parkhausanbau).
Dort würde die schadstoffbelastete Luft dauerhaft regelmäßig durch Ansaugung direkt in den Verkaufsraum gelangen.

Antwort:
An der Nordostecke des Kaufhof-Gebäudes sind für beide Planfälle des 2. BA (Alternative 1 und 2) NO_2-Immissionskonzentrationen im Jahresmittel berechnet worden - in einer Höhe von 1,5 m über dem Boden. Der maßgebliche Grenzwert ist bereits deutlich eingehalten. Die Luftansaugstutzen sind im dritten Obergeschoss und somit deutlich weiter von der Emissionsquelle entfernt. Es ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Höhe in der Vertikalen die Immissionskonzentration abnimmt. Vor diesem Hintergrund ist also auszuschließen, dass die betreffenden Luftansaugstutzen tatsächlich grenzwertig belastete Luft in die Verkaufsräume transportieren werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehen, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eintreten werden und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.6 Die Einwenderin zeigt sich besorgt über die zu erwartenden Auswirkungen der Tunnelbauwerke durch Lärm- und Schadstoffbelastung auf den Geschäftsbetrieb ihrer Mieter, und stellt fest, dass dies keine Zustimmung finden könne. Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen würden in allen Planvarianten zum Teil deutlich überschritten.

Antwort:
Zum Thema Lärm:
Die Bestandsbebauung an der Elberfelder Straße, unter anderem das Gebäude der Einwenderin, ist bereits heute stark durch Verkehrslärm vorbelastet.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden teilweise um bis zu 7 dB(A) tags und über 9 dB(A) nachts überschritten. Das gilt auch für die Fassaden der hier einbezogenen Bestandsbebauung mit der Orientierung zur Heinrich-Heine-Allee und der Theodor-Körner-Straße.

Mit der Umsetzung der Planungen Kö-Bogen 1. und 2. BA wird in Teilen eine deutliche Verbesserung der schalltechnischen Situation eintreten. So profitieren die Teile der Bebauung im östlichen Abschnitt der Elberfelder Straße deutlich von der Abschirmung des Verkehrslärms durch das Tunnelportal. Das Niveau der Beurteilungspegel sinkt zum Teil um über 11 dB(A) in den Erdgeschossen im Tages- und Nachtzeitraum, so dass die Orientierungswerte für Kerngebiete tagsüber meist eingehalten werden und in der Nacht nur noch mäßig um bis zu 2 dB(A) überschritten werden.

An den Fassaden in der Elberfelder Straße näher zur Heinrich-Heine-Allee hin wirken die Lärmimmissionen durch den Verkehr stärker auf die Fassaden ein, da die Abschirmung durch die Rampenwände weniger wirksam ist. Aber auch hier profitiert die Bebauung von der Tunnellage des Verkehrs, so dass es zu Minderungen der Immissionen an den Fassaden von teilweise mehr als 2 dB(A) tags wie nachts kommt.

Für die Fassaden an der Westseite zur Heinrich-Heine-Allee und südlich zur Theodor-Körner-Straße verbleibt die Situation der Verkehrslärmimmissionen in allen Planfällen auf diesem hohen innerstädtischen Niveau, mit leichten Verschiebungen je nach Geschoss und Lage und bedingt durch leichte Veränderungen im Verkehrsfluss.

Für die bereits heute ruhigeren Fassaden am Gebäude der Einwenderin zur Königsallee, in denen die Orientierungswerte heute weitgehend eingehalten werden, sind durch die Umsetzung der Planung weitere Beruhigungen zu erwarten. Hier liegen zukünftig die Beurteilungspegel um deutlich mehr als 10 dB(A) unter den Orientierungswerten.

Für den östlichen Teil der Elberfelder Straße ist die abschirmende Wirkung der Tunnelanlage als aktive Schallschutzmaßnahme deutlich wirksam. Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden.

Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen.
Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D) vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird. (Siehe auch Antwort unter Nr. 3.7.)
Für die hier verbleibenden verkehrslärmbelasteten Bereiche sind Festsetzungen getroffen worden hinsichtlich des Schalldämmmaßes der jeweiligen Außenbauteile sowie zur Belüftung bei geschlossenen Fenstern. Für die zulässigen Nutzungen werden gesunde Arbeitsverhältnisse gesichert.
Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.
Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentliche Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Danach besteht für das Gebäude der Einwenderin Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.
Zum Thema Luftschadstoffe:
Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert.

Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen.
Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
So wurde auch eine Einhausung der Tunnelrampen und -portale gutachterlich geprüft. Durch eine Rampeneinhausung würden sich die Schadstoffimmissionen an den seitlich an der Tunnelrampe gelegenen Fassaden verringern. An der Öffnung der Einhausung würde die Konzentration der Luftschadstoffe steigen, die Immissionsbelastung würde auf den weiter vorne liegenden Bereich verlagert. Zudem würde eine Einhausung der ca. 80 m langen Tunnelrampen eine Verlängerung der Tunnel bedeuten und damit eine entsprechende Erhöhung der Schadstoffemissionen an den Tunnelenden bewirken.
Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.
Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.
Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D l 4/09.NE - juris).

„Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.
Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf fortgeschrieben.
Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Diese Zielsetzung kann zusätzlich über verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden, z. B. über die Einschränkung des LKW-Verkehrs über 2,8 t in bestimmten Innenstadtbereichen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.7 Die Einwenderin stellt fest, dass gem. ihres Informationsstandes die Stadt Düsseldorf aktive Schutzmaßnahmen gegen diese Belastungen aus städtebaulichen und aus wirtschaftlichen Gründen ablehne und passive Schutzmaßnahmen auf Seiten und auf Kosten der betroffenen Gebäudeanlieger sehe.

Antwort:

Zur Bewältigung der Verkehrslärmproblematik sind eine Reihe von Maßnahmen und Festsetzungen getroffen worden. Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Eine weitere Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D) vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Die Errichtung einer Portaleinhausung im Bereich der engen Elberfelder Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Wie gutachterlich dargelegt, wäre die Einhausung ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern. Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen. Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern. Des Weiteren käme es mit der dadurch verursachten Verlängerung des Tunnels zu einer Erhöhung der NO_2-Konzentration im Kreuzungsbereich Elberfelder Straße / Heinrich-Heine-Allee sowie in der Heinrich-Heine-Allee.

Zu den Maßnahmen zum Schutz vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen siehe Antwort zu Nr. 3.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.8 Die Einwenderin merkt an, dass im Fachgutachten König/Pöhlmann vom 3. Febr. 2011 (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) ausgeführt werde, die entstehenden Probleme durch Fassadengestaltung der betroffenen Bebauung seien mit separater Fassadenhinterlüftung oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage lösbar. Dies hätten die Gutachter aus wirtschaftlichen Gründen auch empfohlen und die Stadt habe diese Empfehlung in den Bebauungsplan und dessen Begründung übernommen. Ebenso hätten die Gutachter dargelegt, dass dies eine Vermutung sei und die Kosten auf Seiten der Immobilienbesitzer noch zu ermitteln wären. Für die Einwenderin bedeute das, dass derzeit keine belastbaren Daten vorlägen, die die Annahme der Wirtschaftlichkeit der passiven Schutzmaßnahmen für die Stadt oder gar für die Gebäudeanlieger belegen könnten. Ferner führten die Gutachter aus, dass Kombinationen der „nicht empfohlenen“ aktiven Schutzmaßnahmen möglich seien, die Ausarbeitung dieser Ansätze im Rahmen des Gutachtens jedoch unterblieben wäre, um den „Rahmen“ nicht zu sprengen. Nach Einschätzung der Einwenderin scheine die Stadt Düsseldorf die Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte einseitig in die Verantwortung des Gebäudeeigentümer bzw. -anlieger zu verlagern, ohne die Kosten dafür oder alternative Möglichkeiten geprüft zu haben. Der Schutz vor Lärm und anderen Emissionen gehöre zu den Verpflichtungen der Stadt und solle nicht auf die Anlieger bzw. Eigentümer übergewälzt werden. Die Einwenderin fordert die Stadt Düsseldorf ausdrücklich auf, durch aktive Schutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbauprojekts Kö-Bogen selbst für die Einhaltung der Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen zu sorgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren.

Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Es wird erwartet, dass nach Fertigstellung des Gesamtprojektes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt mit den Maßnahmen der Luftreinhalteplanung die Grenzwerte für Luftschadstoffe an allen Tunnelportalen eingehalten werden. (s. dazu auch Antwort zu Nr. 3.6).

Dahingehend sind keine nachträglich baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen erforderlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 4.:

4. Die Einwenderin führt aus, dass sie Erbbaurechtsberechtigte einer Teilfläche des Grundstücks Gemarkung Pempelfort, Flur 6, Flurstück 438 sei und Betreiberin der Tiefgarage "Am Schauspielhaus" auf dem vorgenannten Grundstück. Sie stellt fest, dass die seit Ende der 60er Jahre betriebene Tiefgarage eines der wirtschaftlich erfolgreichsten Häuser sei.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.1 Die Einwenderin beschreibt die Erschließung und die innere Verkehrsführung der Tiefgarage sowie die An- und Abfahrbarkeit über die August-Thyssen-Straße und die zugehörige Spindel.

Die Tiefgarage verlassend, benutze der Großteil der Kunden seit jeher die Ausfahrt August-Thyssen-Straße. Diese wesentliche Abfahrtsmöglichkeit sei seit dem 16.06.2011 durch Verengung auf Einspurigkeit stark eingeschränkt, so dass es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen beim Verlassen der Tiefgarage komme.

Antwort:

Die begonnenen Arbeiten im Rahmen des Kö-Bogen-Projektes erfolgen auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA.
Die im Zuge der Baumaßnahmen baustellenbedingten Beeinträchtigungen im Umfeld der Tiefgarage sind nicht gänzlich zu vermeiden. Gleichwohl bleibt die Erschließung der Tiefgarage der Einwenderin zu jeder Zeit erreichbar. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.2 Die sorgfältig geplante und gut funktionierende Erschließung der Tiefgarage werde durch das Planungskonzept infrage gestellt. Die seinerzeit eigens geplante und erfolgreiche innere Verkehrsführung würde bei Änderung der Ein- und Ausfahrt gänzlich „auf den Kopf gestellt".

Antwort:

Die Veränderung der Ein- und Ausfahrtssituation der vorhandenen Tiefgarage ergibt sich aus der städtebaulichen Neuordnung des Gesamtbereiches. Zur Einlösung der damit verbundenen städtebaulichen Ziele ist es konsequent, die Erschließung des ruhenden Verkehrs unterirdisch über die Tunnel zu führen. Die Anbindung erfasst dabei sowohl das Parkhaus der Einwenderin, als auch das bestehende Parkhaus des Dreischeibenhauses und eventuelle neue Stellplätze im Zuge einer Neubebauung der Baufelder MK 1 bis MK 4.

Die vorhandene Tiefgarage wird mit der Planung nicht in Frage gestellt. Vielmehr wird anstelle der heutigen Spindel zum Parkhaus unter dem Dreischeibenhaus eine leistungsfähige neue Erschließungsanlage für den gesamten unterirdischen Verkehr vorgesehen. Zur Umsetzung sind dafür Umbaumaßnahmen an der bestehenden Tiefgarage einschließlich der Veränderung der internen Verkehrsführung erforderlich. Die Umsetzbarkeit ist verkehrsplanerisch im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes umfassend untersucht und mit der Einwenderin diskutiert worden.
Diese Festsetzung zur Anbindung des ruhenden Verkehrs unterirdisch an die Tunnel ist im Hinblick der oben dargelegten städtebaulichen Ziele zur Einlösung der damit verbundenen Qualitäten aus verkehrlicher und erschließungstechnischer Sicht notwendig. Diese leistungsfähige Erschließung mit der direkten Anbindung sowohl an den Nord-Süd- wie auch an den Süd-Nordtunnel wird die Erreichbarkeit der Tiefgarage der Einwenderin sowie die Sichtbarkeit für Kunden im Vergleich zur Bestandssituation deutlich verbessern.
Im Hinblick auf den von der Einwenderin intendierten eigentumsrechtlichen Eingriff im Zuge der städtebaulichen Neuordnung wird Folgendes dargelegt:
Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und liegen, wie im Weiteren ausgeführt, im öffentlichen Interesse.
Die Veränderung der Verkehrsführung im Zuge des Projektes Kö-Bogen durch eine weitgehende unterirdische Führung der Verkehre stellt eine umfassende städtebauliche Entwicklungsaufgabe für die Landeshauptstadt Düsseldorf dar und ist Bestandteil des politisch beschlossenen Gesamt-Verkehrskonzeptes. Durch den Bau der neuen U-Bahnlinie, der „Wehrhahn-Linie“ und dem damit verbundenen Wegfall der Straßenbahngleise auf dem Jan-Wellem-Platz können der nördliche Teil der Königsallee und der gesamte Bereich im Übergang zum Hofgarten, dem Jan-Wellem-Platz, dem Schadowplatz und zum Gustaf-Gründgens-Platz neu entwickelt und gestaltet werden. Zentraler Bestandteil zur Umsetzung der geplanten umfassenden städtebaulichen Neuordnung ist die Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die vollständige unterirdische Führung der West-Ost- und Ost-West-Verkehre des ÖPNV. Damit können neue urbane Qualitäten geschaffen werden, die für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung unabdingbar sind.

Mit der Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und damit zur Schaffung gesunder Wohn und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beigetragen. Die unterirdische Führung des Individualverkehrs verringert die vom Verkehr ausgehenden Lärmbelastungen entscheidend. Dies gilt insbesondere für die Bereiche des Hofgartens und den Bereich Schadowstraße / Tuchtinsel.

Die mit der Planung verfolgten Ziele sind in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt. Zentrale städtebauliche Ziele sind die Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“ und die Schaffung von öffentlichen Freiflächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher.

Diese politisch beschlossene, umfassende Neuorientierung der Düsseldorfer Innenstadt folgt dem Modell der kompakten, dichten und urbanen Stadt im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadtstruktur ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen. Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätvollen öffentlichen Raums.

Die festgesetzte Neubebauung ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur Anbindung der Tiefgarage der Einwenderin als auch zur verkehrlichen, technischen und rechtlichen Realisierung der Erschließungsanlage geprüft.
Zu den grundsätzlichen Erschließungsvarianten, siehe Antwort zu Nr. 4.3.
Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar.
Diesbezüglich besteht in Abwägung der vorgebrachten privaten Belange der Einwenderin mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes. Ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele ist insofern notwendig und gerechtfertigt.
Zu der Berücksichtigung privater Belange, siehe auch Antwort Nr. 4.5.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.3 Mit Bezug auf die in der Bebauungsplanbegründung betrachteten zwei Alternativen (1. oberirdische Erschließung der Tiefgarage und 2. Anschluss der Tiefgarage sowie weiterer Tiefgaragen an die zu errichtenden Tunnel) wird festgestellt, dass die „umfassende gutachterliche Untersuchung“ der in der Begründung näher dargelegten Alternativen zu kurz greife.

Antwort:
Der Bebauungsplan stellt eine Angebotsplanung dar, die im Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure schrittweise umgesetzt werden wird. In dem rechtlichen Rahmen des Bebauungsplanes ist eine Realisierung grundsätzlich möglich. Sowohl für den zeitlichen Ablauf der Realisierung der Planung als auch für die konkrete architektonische Umsetzung auf Basis des geschaffenen Planungsrechts gibt es vielfältigste Möglichkeiten, die zum Zeitpunkt der Planaufstellung nicht bekannt sein können. Diesbezüglich wurden im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes unterschiedliche Varianten geprüft und die möglichen Auswirkungen der Verkehrsführung innerhalb und außerhalb des Plangebietes gutachterlich untersucht.

Die in der Satzungsbegründung dargestellten Alternativen 1 und 2 sind die im Hinblick auf mögliche architektonische Konzepte und Phasen ihrer Umsetzung die sich am wesentlichsten unterscheidenden Möglichkeiten. Damit weist ihre Untersuchung auch die verkehrliche Machbarkeit der anderen Varianten im Grundsatz nach. Diesbezüglich ist sowohl der Erfordernis zur Prüfung von Alternativen entsprochen worden als auch der Notwendigkeit, die Umsetzbarkeit der Planung umfassend zu beleuchten.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4.4 Die Einwenderin hätte eingebunden werden müssen, u.a. um deren Rechte und Interessen hinreichend zu berücksichtigen. Um zu einer sachgerechten und funktionierenden Lösung zu gelangen, sei eine Einbindung der Einwenderin auch deshalb zwingend erforderlich gewesen, weil sie, aufgrund der jahrelangen Erfahrung, die Umsetzung der Alternativen, insbesondere auch im Inneren der Tiefgarage beurteilen könne.

Antwort:

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte gemäß der in den §§ 3 und 4 BauGB gesetzlich definierten Einbindung der Öffentlichkeit und Behörden sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange. Diesbezüglich bestand bereits zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, sich im Rahmen der Planaufstellung zu äußern. Die Vorstellung der Planungen in der breiten Öffentlichkeit ist im Rahmen der „frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung“ am 10.03.2010 geschehen.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert, und sie hatte vielfältig Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern.

Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den sogenannten „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die gesamte Planung inklusive der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
Die Einwenderin war über verschiedene Gespräche und Abstimmungen in das Aufstellungsverfahren eingebunden. Im Vorfeld und parallel zum Aufstellungsverfahren wurden von Seiten der Stadtverwaltung Gespräche mit Vertretern der Einwenderin geführt, um die Rechte und Interessen entsprechend in der Abwägung berücksichtigen zu können und sie frühzeitig und möglichst umfassend einzubinden. Im Übrigen ist eine Sonderbehandlung von einzelnen Akteuren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nicht vorgesehen. Das OVG NRW führt dazu in seinem Urteil vom 07.07.2011 aus: „Die Öffentlichkeitsbeteiligung am Planaufstellungsverfahren wird durch die §§ 3 ff. BauGB verfassungskonform ausgestaltet. In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf individuelle Verfahrensbeteiligung.“ (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 76).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.5 Die Einwenderin führt weiter Folgeänderungen an: So würde die Alternative 2 dazu führen, dass die Tiefgarage der Einwenderin im Bereich der heutigen Spindel der Tiefgarage „Dreischeibenhaus“ über eine gemeinsame Erschließung mit dieser Tiefgarage (sowie weiteren noch hinzukommenden unterirdischen Stellplätzen) an den Nord-Süd- sowie an den Süd-Nord-Tunnel angebunden werden solle. Dies führe dazu, dass die Zufahrt zur Tiefgarage über ein sowohl im Eigentum eines Dritten als auch im Erbbaupachtrecht eines Dritten stehenden Grundstücks angewiesen sein würde. Entsprechende vertragliche Vereinbarungen seien notwendig und müssten mit den Betroffenen und damit mit verschiedenen Beteiligten abgestimmt werden.

Dies gelte jedenfalls dann, wenn die geplante gemeinsame Erschließung im Bereich der heutigen Spindel der Tiefgarage „Dreischeibenhaus“ nicht öffentlich gewidmet werden solle.

Antwort:

Die technischen und rechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung der angestrebten gemeinsamen Anbindung der Tiefgaragen an den Nord-Süd- sowie an den Süd-Nord-Tunnel wurden eingehend in die Abwägung des Bebauungsplanes eingestellt.
Die planerischen und technischen Voraussetzungen und Bindungen sind in der Satzungsbegründung umfänglich dargelegt. Mit den Eigentümern des Dreischeibenhauses werden bereits Gespräche zur Realisierung des neuen Zufahrtsbauwerks und den dafür notwendigen rechtlichen Vereinbarungen geführt.
Die Plangeberin ist sich bewusst, dass die dargelegte städtebauliche Neuordnung die Grundstücke mehrerer privater Eigentümer und diesbezüglich auch das Grundstück der Einwenderin in einem Maße betreffen, dass das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz berührt ist. Das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte und der Weiterführung dinglicher gesicherter Rechte wird ausdrücklich gesehen.
Parallel zur Aufstellung des vorliegenden Bauleitplanverfahrens werden Gespräche mit den betroffenen Eigentümern oder Pächtern geführt, um die städtebaulichen Ziele zu erreichen. Aus formalrechtlichen Gründen wurde im laufenden Bebauungsplanverfahren unter Bezugnahme auf § 47 Abs. 2 BauGB ein Umlegungsverfahren eingeleitet. Es wird davon ausgegangen, dass eine einvernehmliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse auf Grundlage des Bebauungsplans gefunden werden kann. Diesbezüglich werden die begonnenen Gespräche kontinuierlich weitergeführt, um konsensuell Lösungen im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Umlegungsverfahrens zu erzielen.
Sollte eine solche Einigung nicht vereinbart werden können, stellt das bereits eingeleitete Umlegungsverfahren grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit dar, den Zuschnitt der Baugrundstücke unter Berücksichtigung der Rechte der Eigentümer bzw. Erbbaurechtsberechtigten den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen. Das BVerfG - Beschluss vom 22.05.2001 - 1 BvR 1512/97 führt zu diesem Thema aus:

„Die Vorschriften über die Baulandumlegung schaffen auch einen angemessenen, die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer hinreichend berücksichtigenden Interessenausgleich. Kommt es - mangels einer einvernehmlichen Lösung (vgl. BGHZ 100, 148 <151>) - zu einer hoheitlichen Baulandumlegung, können die Eigentümer zwar ihre bisherigen Grundstücke ganz oder teilweise verlieren. Sie müssen zudem einen Flächenabzug für die zur Erschließung des Baugebiets notwendigen Anlagen hinnehmen (§ 55 Abs. 2 BauGB).

Diese mit der Baulandumlegung verbundenen Belastungen stehen aber in angemessenem Verhältnis zu den mit der Umlegung verbundenen Vorteilen.“

Weiter wird ausgeführt:

„Es entspricht im Übrigen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, dass bei allen im Umlegungsverfahren zu treffenden Ermessensentscheidungen, die auf die Belastung von Eigentümerrechten gerichtet sind oder diese im Ergebnis bewirken, die Interessen der betroffenen Eigentümer im Verhältnis untereinander und im Verhältnis zu den mit der Umlegung verfolgten öffentlichen Interessen zu einem fairen Ausgleich gebracht werden (vgl. etwa § 56 Abs. 1 Satz 2 BauGB).“

Inwieweit im Zuge der Umlegung der Umlegungsausschuss bei der Zuteilung gemäß § 59 Abs. 7 und 8 BauGB unter den Voraussetzungen des § 176 BauGB ein Baugebot anordnen sowie im Umlegungsplan die Gebäude bezeichnen kann, die der Verwirklichung der im Umlegungsplan in Aussicht genommenen Neugestaltung entgegenstehen, bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten. Allerdings besteht mit dem Instrumentarium des Baugebotes im Falle einer nicht konsensuellen Einigung die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der oben unter Antwort Nr. 4.2 dargelegten städtebaulichen Gründe den Bebauungsplan und die zugrunde liegenden planerischen Ziele umzusetzen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

4.6 Zu den Ausführungen auf Seite 20 der Begründung des die Planfeststellung ersetzenden Teils des Bebauungsplan-Entwurfs, dass die Anbindungsmöglichkeit des Süd-Nord-Tunnels an die Parkhäuser „Dreischeibenhaus“ und „Schauspielhaus“ mit einer Zufahrt von Süden und einer Ausfahrt nach Norden jeweils in der 2. Ebene geplant sei, stellt die Einwenderin fest, dass bei einer Erschließung auf der 2. Ebene (statt der üblichen obersten oder untersten Ebene) umfangreiche Fahrbewegungen im Inneren der Tiefgarage entstehen würden, weil der Parkplatzsuchverkehr nicht mehr nur in eine Richtung laufen könne. Das allein sinnvolle Konzept zur Erschließung falle weg.

Antwort:

Zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Anbindung des neuen Erschließungsbauwerks an die Tunnel sind die vorgegeben Höhenlagen der jeweiligen Tunnelabschnitte maßgeblich. Die Höhen werden dabei von nicht zu verändernden Parametern definiert. Hier sind im besonderen Maße von den unterirdischen Zwangspunkten für die Führung der Tunnelröhre zu nennen:

- die Wehrhahn-Linie, die im Bereich der Haltestelle „Schadowstraße“ überquert wird,
- die Überbaubarkeit des Tunnelbauwerkes durch bis zu sechsgeschossige Gebäude im Bereich der Baufelder MK 3 und MK 4 sowie
- die Unterquerung der Düssel
- sowie die Anschlusshöhen der Tiefgaragenein- und -ausfahrten des Libeskind-Gebäudes im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA.

Diesbezüglich sind die internen Verkehrsabläufe innerhalb der mehrgeschossigen Tiefgaragenanlagen dieser neuen Situation anzupassen. Die Umsetzung einer solchen Lösung ist in vielen Anlagen erprobt und führt nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Komforts für die Kunden der Tiefgaragen. Im Übrigen wird durch die Schaffung leistungsfähiger Zu- und Abfahrten aus den Tunneln die Aufmerksamkeit auf die Parkmöglichkeiten und die Erreichbarkeit der Stellplätze im Vergleich zu der bisherigen Zufahrtsituation über die August-Thyssen Straße und Bleichstraße deutlich verbessert.

Zu der städtebaulichen und verkehrlichen Notwendigkeit siehe Antwort Nr. 4.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.7 Die Einwenderin führt aus, dass durch die von der Verwaltung favorisierte Planung bis zu 100 Kfz-Abstellplätze dauerhaft entfielen und technische Einbauten der Tiefgarage (z.B. Kassenhaus, Sprinkleranlage, Parkabfertigung etc.) aufgrund dieses massiven Eingriffs umfassend abgeändert bzw. vollständig erneuert werden müssten.
Die mit der Planung einhergehenden Schäden und Einbußen seien zwingend zu entschädigen und es müssten einvernehmliche Lösungen gesucht werden. Dazu gehörten die abschließende Klärung der Frage von Entschädigung und Schadensersatz.

Antwort:
Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden die aus der Bestandssituation resultierenden eigentums- und vertragsrechtlichen, technischen und räumlichen Restriktionen benannt und soweit notwendig und zu diesem Planungszeitpunkt sinnvoll, mögliche Lösungen aufgezeigt. Gleichzeitig ist berücksichtigt, dass zur Umsetzung der Planung innere Umbauten und Änderungen der Organisation erforderlich sind, damit die Zu- und Ausfahrten an den vorgesehenen Stellen erfolgen können. Gesehen wurde in diesem Zusammenhang auch die Notwendigkeit, technische Einbauten zu verändern und ggf. im Zuge des Umbaus auf vorhandene Stellplätze zu verzichten. Diese Grundzüge der technischen Machbarkeit wurden dem Einwender mitgeteilt.
Soweit es sich um planbedingte Eingriffe in die Eigentumsrechte oder dinglich gesicherter Rechte Privater handelt und daraus Nachteile erwachsen, werden im Zuge der Umsetzung der Planung entsprechende Lösungen für einen Interessensausgleich gefunden (s. dazu auch Antwort Nr. 4.5).

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

4.8 Die Einwenderin stellt fest, dass bei Verwirklichung der Alternative 1 nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen für sie eintreten würden. Nach der Verlegung des Kfz-Verkehrs in Tunnellage bleibe die oberirdische Erschließung der bestehenden Tiefgaragen über das Straßennetz zwar „prinzipiell möglich“, wie es in der Begründung heiße, dies führe aber zu Veränderungen oder Nachteilen für die Einwenderin. Komme es zu der als Alternative 1 näher beschriebenen Erschließung, führe dies dazu, dass die Tiefgarage der Einwenderin von dem Hauptkundenverkehr abgeschnitten werde. Denn dieser komme von der Berliner Allee über die August-Thyssen-Straße.

Antwort:

Bei der Verwirklichung der Alternative 1 bleibt die Erschließung der bestehenden Tiefgaragen gesichert. Gleichwohl wird durch die Tieferlegung des motorisierten Verkehrs eine Anbindung über die August-Thyssen-Straße nicht mehr möglich sein. Die städtebauliche Neuordnung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans bedingt diese Veränderung der vorhandenen verkehrlichen Situation. Durch den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss zum Projekt Kö-Bogen 1. BA sowie dem Grundsatzbeschluss für die Verkehrsanlagen zum Kö-Bogen 1. + 2. BA vom 13.12.2007 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf im Sinne einer internen Willensbildung die Voraussetzungen zu diesem Umbau des Verkehrssystems geschaffen. Dieses Verkehrskonzept liegt der vorliegenden Planung zugrunde und wird planungsrechtlich gesichert.

Die damit verbundenen Veränderungen im Vergleich zur Bestandssituation sind hinzunehmen, da im hohen Maße Gründe des Allgemeinwohls für die städtebauliche Neuordnung sprechen. Dies gilt auch für die veränderten Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für das Parkhaus für den Zeitraum der bereits begonnenen Baumaßnahmen sowie für eine oberirdische Anbindung der Anlage bis zur Realisierung der unterirdischen Anbindung an die Tunnel. Bei Alternative 1 der oberirdischen Anbindung wäre allerdings, wie der Einwender richtig benennt, die direkte Erschließung von der Berliner Allee in heutiger Form nicht mehr gegeben.

Die Erschließung der Tiefgarage wird zu jedem Zeitpunkt gesichert sein, so dass die Stellplatzanlage von den Kunden erreichbar ist. Die Attraktivität der zentral gelegenen Anlage wird damit nicht geschmälert. Vielmehr wird die städtebauliche Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes der Tiefgarage positiven Einfluss auf die Frequentierung haben. Mit der baulichen Entwicklung im 1. und 2. BA und der Aufwertung und Ausweitung der Fußgängerbereiche und des Hofgartens wird sich die Lagegunst deutlich verbessern. Dies führt dazu, dass die Nachfrage steigt, die über die angebotenen Möglichkeiten zur Erschließung befriedigt werden kann.
Mit der städtebaulich angestrebten und planungsrechtlich festgesetzten unterirdischen Anbindung an die Tunnel wird die bestehende Anlage darüber hinaus im Vergleich zur heutigen Situation eine noch deutlich privilegiertere Erschließung erhalten.
Im Übrigen wird auf Antwort Nr. 4.2 verwiesen.
Dort wird die im öffentlichen Interesse liegende Notwendigkeit und Rechtfertigung der städtebaulichen Neuordnung und der Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung ausführlich dargelegt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.9 Zu Seite 49 der Begründung, auf der es heißt, dass in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4 Zu- und Abfahrten zu Tiefgaragen "ausschließlich nur in den dafür festgesetzten Bereichen zulässig" sind und die Lage der zulässigen Zu- und Abfahrten so gewählt worden sei, dass die Störung der Fußwegebeziehungen sowie die schalltechnischen Auswirkungen durch den Zu- und Abfahrtsverkehr möglichst gering gehalten werden könnten, bemerkt die Einwenderin, die Festsetzung sei allein zu ihren Lasten getroffen worden. Überdies würden ihre derzeitigen Rechte in unzumutbarer Weise beschnitten. Das gesamte Konzept der Tiefgarage einschließlich des betriebswirtschaftlichen Konzepts sei auf die bestehende Erschließungssituation ausgerichtet. Dieses Konzept werde durch den Bebauungsplan-Entwurf in seiner jetzigen Fassung zunichte gemacht.

Antwort:

Aufgrund der verschiedensten Möglichkeiten zur Erschließung der Tiefgaragen in diesem zentralen innerstädtischen Bereich und unter der Annahme, dass die Realisierung einer gemeinsamen Zu- und Abfahrt zu den Tunneln möglicherweise nicht zeitgleich mit einer abschnittsweisen Neubebauung der vier Baufelder erfolgen kann, werden verschiedene Tiefgaragenzu- und -ausfahrten für die einzelnen Baufelder zugelassen.

Damit erlauben die Festsetzungen des Bebauungsplanes unabhängig von einer vollständigen Neuordnung der Grundstücksflächen auch eine schrittweise Umsetzung der Planung. Bei der Festlegung der Lage der o. g. Zu- und Abfahrtsbereiche wurde in besonderer Weise auf die bestehenden Anlagen unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und unter dem Dreischeibenhaus geachtet. Im Baufeld MK 1 und MK 2 sind die Bereiche nach Norden orientiert und damit zu der Seite, über die auch bereits heute die Erschließung der bestehenden Tiefgaragen verläuft.

Diesbezüglich ermöglichen die Festsetzungen des Bebauungsplanes gleichrangig die Erschließung der bestehenden Tiefgaragen „Dreischeibenhaus“ und „Schauspielhaus“ und der neu zu errichtenden Anlagen abhängig von der Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes im Bereich „Kö-Bogen“ auf verschiedene Arten.

Die getroffenen Festsetzungen für Zu- und Abfahrten sind im Hinblick auf eine qualitätsvolle und verkehrlich sinnvolle Neuordnung getroffen worden. Mit den Festsetzungen werden die derzeitig bestehenden Rechte nicht in unzumutbarer Weise beschnitten. Zu den städtebaulichen Gründen und dem überwiegenden öffentlichen Interesse vgl. Antwort Nr. 4.2.

Aufgrund des oben dargelegten vorliegenden öffentlichen Interesses an der Umsetzung der Planung ist die Anpassung des Konzeptes der Tiefgarage einschließlich des betriebswirtschaftlichen Konzepts zumutbar und gerechtfertigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.10 Es wird ausgeführt, dass die bisherige Erschließung über die Berliner Allee / August-Thyssen-Straße nicht mehr möglich sei. Darüber hinaus führe die nach dem Bebauungsplan noch zulässige oberirdische Erschließung zu einer weiteren Beeinträchtigung, indem die Überfahrung der Fußgängerbereiche am Gustaf-Gründgens-Platz nur noch über "einzelne Gestattungen ermöglicht" werden solle (vgl. S. 51 der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf). Damit stelle weder die Alternative 1 noch die Alternative 2 in tatsächlicher und auch rechtlicher Hinsicht eine nur annähernd gleichwertige Erschließung zu der derzeit vorhandenen Erschließung dar.

Antwort:

Zu der Veränderung der Erschließung über die Berliner Allee / August-Thyssen-Straße siehe Antwort Nr. 4.8.

Die Erschließung der Tiefgarage der Einwenderin kann, wie in der Satzungsbegründung dargelegt, zu jedem Zeitpunkt verkehrlich sichergestellt werden.

Die Plangeberin geht davon aus, dass mit den betroffenen Eigentümern und Erbbaurechtsnehmer bis zur Umsetzung des Bebauungsplanes entsprechende Regelungen getroffen werden, damit die städtebaulich optimale Lösung einer unterirdischen Anbindung der Stellplätze realisiert werden kann. Sollte dies wider Erwarten nicht auf konsensuellem Wege möglich sein, so stehen, wie in Antwort Nr. 4.5 ausgeführt, entsprechende Möglichkeiten zur Umsetzung der Planung zur Verfügung.

Sollte die unterirdische Anbindung nicht zeitgerecht oder vollständig bis zur Realisierung des Bebauungsplanes in diesem Bereich sichergestellt sein, bestehen im Nachgang des erlassenen Planungsrechts und der straßenrechtlichen Widmung der öffentlichen Bereiche gemäß § 6 Abs. 1 StrWG NRW die Möglichkeiten, die Zu- und Abfahrtsverkehre über die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich dergestalt zu gestatten, dass die Erschließung der Tiefgarage umfassend gesichert ist.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.11 Allein das Bestehenlassen der derzeit vorhandenen eigenen Spindel nebst der unterirdischen Anbindung an den zu errichtenden Tunnel würde sich annähernd gleichwertig darstellen. Nur eine solche Lösung würde dazu führen, dass die Nachteile und Einbußen der Einwenderin infolge der Planung auf ein noch vertretbares Maß eingedämmt werden könnten.

Antwort:

Der Bebauungsplan stellt durch seine Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen, die eine unterirdische Anbindung privater Tiefgaragen an die Tunnel ermöglicht, eine im Vergleich zur heutigen Situation verbesserte Erschließung sicher. Wie oben, im Besonderen in der Antwort Nr. 4.2 dargelegt, sind allerdings die bestehenden Erschließungsspindeln der Tiefgaragenanlagen in ihrer heutigen Form nicht geeignet, in direkter Anbindung an die Tunnel die Zu- und Ausfahrt der bestehenden und geplanten Tiefgaragenanlagen zu gewährleisten. Daher scheidet eine solche Möglichkeit aus verkehrstechnischen Gründen aus. Vielmehr wurde in etwa an Stelle der heutigen Spindel zum Parkhaus unter dem Dreischeibenhaus eine leistungsfähige neue Erschließungsanlage für den gesamten unterirdischen Verkehr geprüft.
Ihre Umsetzbarkeit ist verkehrsplanerisch im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes umfassend untersucht worden. Es können somit Regelungen zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf, den betroffenen Eigentümern und Erbbaurechtsnehmern getroffen werden, damit die städtebaulich und verkehrlich optimale Lösung einer unterirdischen Anbindung der Stellplätze realisiert werden kann.
Zu den Zielen der städtebaulichen Neuordnung und den neuen Baufeldern MK 1 bis 4 siehe auch Nr. 4.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.12 Es gebe keine rechtliche Vorgabe, dass die Baufelder 1, 2 und 4 so angeordnet werden müssten, wie das der derzeitig offen gelegte Entwurf vorsehe. Diese Baufelder sollten so angeordnet werden, dass sie sich an dem Bestand orientieren.

Anderenfalls würde eine Planung aufgestellt, die die Tiefgarage der Einwenderin nicht nur auf den passiven Stand setzen würde, sondern in ihren Nachteilen weit darüber hinaus gehen würde, in dem ein teilweiser Rückbau und umfangreiche Änderungen vorgenommen werden müssten.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“,
- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),

- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,
- Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer beschleunigten und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs sowie
- Leistung eines stadtklimatischen und lärmtechnischen Beitrages zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Die mit der Umsetzung der Planung verbundene, qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.

In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis, diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere neue Baufelder festgesetzt.

Mit dieser Bebauung wird die Schadowstraße räumlich geschlossen und die zentrale Einkauflage der Schadowstraße an dieser Stelle komplettiert, des Weiteren wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität gestärkt. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der angestrebten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Wie dargelegt sind zur vollständigen Realisierung der geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung, ausgehend von der heutigen eigentumsrechtlichen und baulichen Bestandssituation im Bereich der Teilbereiche MK 1 bis MK 4, umfangreiche Veränderungen notwendig. Dabei wird das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte und der daraus resultierenden immobilienwirtschaftlichen Verhältnisse bzw. der Weiterführung dinglich gesicherter Rechte ausdrücklich gesehen, ebenso wie die Reduzierung der Eigentümerinteressen auf den passiven Bestandsschutz durch die getroffenen Festsetzungen.

Die städtebauliche Neuordnung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans bedingt, wie oben dargelegt, eine Veränderung der vorhandenen baulichen und eigentumsrechtlichen Situation. Gleichzeitigt sichert die Planung den Einwendern eine verkehrsoptimierte Anbindung der von ihr betriebenen Tiefgarage an das Hauptverkehrsnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf.

In Abwägung dieser privaten Belange mit dem oben dargelegten öffentlichen Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes ist der mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes verbundene Entzug der baulichen Nutzungsmöglichkeiten für die Grundstückseigentümer an der bestehenden Stelle hinzunehmen.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum bzw. bestehende Rechte vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur städtebaulichen Neuordnung des Bereiches und zur verkehrlichen Erschließung und einer unterirdischen Anbindung von Stellplätzen geprüft. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich ist ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele notwendig. Auch stehen zu der im öffentlichen Interesse stehenden Überplanung privater Grundstücke keine milderen Mittel zur Verfügung, die zur Zweckerreichung annähernd gleich geeignet sind, den Eigentümer aber weniger belasten.
Gemäß OVG Urteil vom 07.07.2011 (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 124 und 125) ist es „als milderes Mittel anzusehen, wenn das Planungsvorhaben (annähernd) gleich gut auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann.“ Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.
Somit ist gerechtfertigt, dass das schutzwürdige Interesse des Eigentümers an der Beibehaltung seiner bestehenden Rechte und der Weiterführung der Nutzung in der heutigen Art und Weise aus Gründen des Allgemeinwohls im Bebauungsplan keine Berücksichtigung findet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.13 Zum Themenbereich Unterbringung der notwendigen Stellplätze für neu geplante und zu errichtende Gebäude zitiert die Einwenderin S. 21 der Begründung zum planfeststellungersetzenden Teil des Bebauungsplan-Entwurfs, in dem es heiße, dass die notwendigen Stellplätze über die bestehende Tiefgarage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz angeschlossen werden könnten. Eine solche Anbindung sei ohne die Einwilligung der Einwenderin nicht möglich, ein positives Signal habe sie nicht gegeben. Folge wäre, dass neu hinzukommende, notwendige Stellplätze weiterhin oberirdisch angefahren werden müssten. Bliebe es auch bei der oberirdischen Anbindung der Tiefgarage der Einwenderin sei das Konzept des Bebauungsplans nicht realisierbar.

Es solle im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platz ein Fußgängerbereich festgesetzt werden. Würden sowohl die bestehenden Tiefgaragen als auch neu hinzukommende Tiefgaragen oberirdisch erschlossen, so stelle sich die Frage nach der Erforderlichkeit dieser Festsetzung.

Antwort:

Die Notwendigkeit, zur Realisierung der unterirdischen Anbindung der Tiefgarage der Einwenderin entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit den Betroffenen zu finden, wird bereits seit Beginn des Kö-Bogen-Projektes umfassend gesehen. Diesbezüglich wurden im Vorfeld und parallel zum Aufstellungsverfahren von Seiten der Stadtverwaltung Gespräche mit Vertretern der Einwenderin geführt, um diesbezügliche vertragliche Regelungen herbeizuführen. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses konnten solche Einigungen noch nicht erzielt werden.

Die Gespräche werden kontinuierlich fortgeführt, so dass zum jetzigen Zeitpunkt davon auszugehen ist, Regelungen für die zu lösenden Fragen zu finden. Wie in Antwort Nr. 4.5 dargelegt, hat die Landeshauptstadt Düsseldorf mit dem bereits eingeleiteten Umlegungsverfahren grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit geschaffen, den Zuschnitt der Baugrundstücke unter Berücksichtigung der Rechte der Eigentümer bzw. Erbbaurechtsberechtigte den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes erlauben unabhängig von einer vollständigen Neuordnung der Grundstücksflächen auch eine schrittweise Umsetzung der Planung. Dabei spielt in besonderer Weise die Anordnung und Erschließung neuer Tiefgaragen wie auch der bestehenden Anlagen unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und unter dem Dreischeibenhaus eine besondere Rolle. Sollte die verkehrsoptimierte unterirdische Verkehrsanbindung nicht oder nicht vollständig umgesetzt werden, besteht auch die Möglichkeit eine oberirdische Anbindung der Tiefgarage, wie unter Nr. 4.10 dargestellt, für entsprechend berechtigten Verkehr zu gestatten.

Diesbezüglich ermöglichen die Festsetzungen des Bebauungsplanes die Erschließung der bestehenden Tiefgaragen „Dreischeibenhaus“ und „Schauspielhaus“ und der neu zu errichtenden Anlagen abhängig von der Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes im Bereich „Kö-Bogen“ auf verschiedene Arten.

Die bestehenden Tiefgaragen des Dreischeibenhauses und unter dem Gustaf-Gründgens-Platz können entweder oberirdisch oder unterirdisch erschlossen werden. Auch können die Tiefgaragen der Neubebauung in Teilen oder in Gänze eine Anbindung an die Tunnel erhalten. Die Realisierbarkeit des vorliegenden Bebauungsplanes in seinem Gesamtkonzept bleibt dabei gesichert.
Eine, abhängig von der schrittweisen Umsetzung der Planung und der damit verbundenen vertraglichen Vereinbarungen, oberirdische Erschließung bestehender und neuer Tiefgaragen stellt nicht die Notwendigkeit der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich für den gesamten Gustaf-Gründgens-Platz in Frage. Denn mit der städtebaulichen Neuordnung und der Schaffung einer neuen südlichen Raumkante wird der Bereich vor dem Schauspielhaus zu einem urbanen Stadtplatz entwickelt.
Die angestrebten Raum- und Aufenthaltsqualitäten auf dem Platz sind derzeit nicht vorhanden und sind wesentliches Ziel zur Inwertsetzung dieses innerstädtischen Bereiches und zur besseren Einbindung des Schauspielhauses in das umliegende Stadtgefüge. Diesen städtebaulichen Zielen trägt die oben genannte Festsetzung Rechnung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.14 Bezugnehmend auf verschiedene Hinweise in der Bebauungsplanbegründung, dass der Geltungsbereich des in Rede stehenden Bebauungsplans den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 5477/ 123 - Kö-Bogen 1. BA sowie der weiteren Bebauungspläne Nr. 5476/55, Nr. 5476/71, Nr. 5476/93, Nr. 5476/104, Nr. 5477/97, Nr. 5477/123, Nr. 5576/78 sowie Nr. 5477/49 überlagere, wird von der Einwenderin infrage gestellt, ob hinreichend erkennbar sei, welcher Bebauungsplan für die jeweilige Teilfläche zur Anwendung zu bringen sei.

Antwort:
Mit der Rechtskraft des vorliegenden Bebauungsplanes durch Satzungsbeschluss und Bekanntmachung ersetzt der vorliegende Plan innerhalb seines Geltungsbereiches die Festsetzung der bisher geltenden Bebauungspläne vollständig.

Diesbezüglich verlieren die oben genannten bestehenden rechtskräftigen Bebauungspläne mit Rechtskraft des Vorliegenden innerhalb seines Geltungsbereiches ihre Rechtkraft und kommen nicht mehr zur Anwendung.
In der Service-Stelle des Vermessungs- und Katasteramtes können die bestehenden Bebauungspläne eingesehen oder digital bzw. analog bestellt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.15 Die Einwenderin stellt fest, dass das Gesamtverkehrskonzept, das der städtebaulichen Planung durch den in Rede stehenden Bebauungsplan sowie den Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA zugrunde liege, nicht mit offengelegt worden sei.

Unabhängig davon, ob aus rechtlichen Gründen eine Offenlage des Gesamtverkehrskonzepts erfolgen müsse, gebiete es das Informationsbedürfnis und -interesse der Bürger, dass das gesamte Verkehrskonzept offen gelegt werde. Es wird daher angeregt, das Gesamtverkehrskonzept im Rahmen einer erneuten Offenlage auszulegen.

Antwort:
Das vom Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf mit einem Grundsatzbeschluss für die Verkehrsanlagen zum 1. + 2. BA vom 13.12.2007 im Sinne einer internen Willensbildung grundlegend beschlossene und in mehreren Beschlüssen weiter bestätigte bzw. konkretisierte Gesamtverkehrskonzept ist Grundlage für die Entwicklung des nördlichen Bereiches der Königsallee, die planungsrechtlich durch die Bebauungspläne Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - sowie den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - umgesetzt wird. In der Satzungsbegründung zum vorliegenden Bebauungsplan wird die Verkehrsplanung umfassend dargestellt und abgewogen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.16 Die Einwenderin zitiert (von S. 22 der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf) diverse Argumente für den Abriss des Tausendfüßlers und das zugrunde liegende Konzept der Stadt Düsseldorf. Sie stellt fest, die Stadt Düsseldorf möge in Verfolgung ihrer Konzepte durch den denkmalgeschützten Tausendfüßler beeinträchtigt sein, es sei aber Wesen des Denkmalrechts, dass Eigentümern und sonstigen Nutzern zum Teil nicht unerhebliche Beeinträchtigungen auferlegt würden. Die denkmalrechtlichen Verpflichtungen zur Erhaltung von Denkmälern führten soweit, dass unter Umständen auch von Vorhaben / Nutzungen Abstand zu nehmen sei. Dass der geplante Abriss des Denkmals mit der „Verantwortung gegenüber künftigen Generationen" und dem „öffentlichen Interesse“ begründet werde, überzeuge nicht. Denn gerade auch die Erhaltung von Denkmälern erfolge in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen und liegt im öffentlichen Interesse. Dies sei gesetzgeberischer Wille.

Es sei auch die Frage zu stellen, wer festlege, wann eine Angelegenheit im öffentlichen Interesse liege. Jedenfalls sei das öffentliche Interesse nicht gleichzusetzen mit einem von Stadtverwaltung und Politik verfolgten Interesse.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 4.12 sowie die Antworten im Rahmen der Abwägungen der Stellungnahmen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme des LVR (siehe Anlage 3 Nr. 5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.17 Die Einwenderin führt weiter an, die Äußerung der „beachtlichen“ Verbesserung der Lärmbelastung sei missverständlich und zu kurz gegriffen. Die in einem MK-Gebiet höchst zulässigen Lärmwerte würden teilweise weit überschritten. Dem solle dadurch begegnet werden, dass passiver Lärmschutz festgesetzt werde. Es müsse infrage gestellt werden, inwieweit passiver Lärmschutz ein taugliches und hinnehmbares Mittel sei, um den Konflikt zu lösen.

Hinzu käme, dass die Festsetzung zum passiven Schallschutz dazu führe, dass die bereits vorhandenen Gebäude - soweit diese die Vorgaben zum passiven Schallschutz nicht bereits einhielten - auf den passiven Bestand gesetzt würden. Dies wird verkannt. So heiße es auf S. 35 der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf, dass die Zulässigkeit von Wohnnutzung bei den Teilbereichen MK 5, 6, 9, 11 - 16 unter besonderer Berücksichtigung der vorhandenen bauordnungsrechtlichen Genehmigungslage getroffen werde. Es heiße dann weiter, dass durch die Festsetzung vorhandene Rechte nicht beschnitten würden. Würden die Gebäude auf den passiven Bestand gesetzt, so würden jedoch bestehende Rechte beschnitten.

Antwort:

Die vorliegende Planung sieht sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen gegen verkehrsbedingte Lärmbelastungen an den Fassaden vor. Die verschiedenen Maßnahmen sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hinsichtlich ihrer Eignung, Wirkung und Effizienz umfassend untersucht und abgewogen worden.

Bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange wurde berücksichtigt, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage lärmvorbelastet ist.

Des Weiteren wurde bei der Abwägung berücksichtigt, dass in gewissen, eng begrenzten Bereichen (z.B. an den Tunnelportalen) Lärmpegelerhöhungen auftreten. Gleichzeitig kommt es durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf zu deutlichen Lärmminderungen, so dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in heute stark verlärmten Bereichen im Bestand wie Neubau vorzufinden sein werden.

Durch die vorgesehenen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wird den allgemeinen Vorgaben aus § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, ebenso positiv entsprochen, wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beachtet werden.

Die in die geplanten Tunnel verlegten Verkehrsflächen sind hinsichtlich der Lärmemissionen hochwirksam aktiv abgeschirmt und tragen zur Lärmbelastung im Inneren des Plangebietes und in der Umgebung keinen wesentlichen Anteil mehr bei.

An den Tunnelrampen werden als aktive Schallschutzmaßnahmen die hochschallabsorbierende Ausführung der Rampenwände, der Außenflächen der Tunnelportale sowie der Tunnelwände und -decken von den Tunnelportalen in den Tunnel hinein festgesetzt. Für Straßen, deren Oberflächen erneuert werden müssen, wird in der Landeshauptstadt Düsseldorf der sogenannte Flüsterasphalt bzw. lärmoptimierte Asphalt (LOA 5D) eingebaut, so auch hier im Plangebiet. Die im Plangebiet verbleibende Straßenbahntrasse wird zu großen Teilen als Rasengleis ausgeführt. Dadurch reduzieren sich die Schallemissionen gegenüber festen Fahrbahnen. Weitere Maßnahmen für aktiven Schallschutz sind eingehend geprüft worden, sie sind aber aus unterschiedlichen Gründen nicht geeignet, um hier zur Anwendung zu kommen.

Um den schutzwürdigen Interessen von Anliegern in einzelnen Bereichen angesichts des dort weiterhin hohen Verkehrslärmniveaus aufgrund der Innenstadtlage und der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme gerecht zu werden, sind über die aktiven Schallschutzmaßnahmen hinaus passive Maßnahmen festgesetzt worden, die geeignet sind, die Beeinträchtigungen zu minimieren.

Diese sehen für die betroffenen Fassaden für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben sowie Büro- und Unterrichtsräumen Mindestschalldämmmaße der Außenbauteile und Festsetzungen zur Belüftung differenziert nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen vor. Die Festsetzungen zur Zulässigkeit von Wohnungen in den Teilbereichen MK 5, 6, 9, 11 - 16 sind vor dem Hintergrund der derzeitigen planungsrechtlichen Regelungen und der bauordnungsrechtlichen Situation getroffen. Damit ist sichergestellt, dass bestehende Nutzungsrechte nicht beschnitten werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 5.:

5.1 Der Einwender äußert Bedenken hinsichtlich des Wegfalls der Jägerhofpassage. Damit werde eine langjährig bewährte Verbindung der Hofgartenteile zerstört und den Menschen in Pempelfort und Derendorf der Weg zum Rhein und zur Altstadt genommen.

Als Alternative wären in den Plänen nur Fußpfade über die Tunnel und den Bahnkörper der Straßenbahn angedeutet. Die Höhenunterschiede seien nicht zu erkennen. Der Einwender äußert Zweifel daran, dass man, bei 3 Linien in beiden Fahrtrichtungen und zehnminütigem Verkehr, über die Gleise gelangen könne und fragt sich wie es zu schaffen sei, mehrere Menschen gleichzeitig über den geplanten Übergang zu bringen. Die Jägerhofpassage sei dafür groß genug und selbst für Fahrzeuge nutzbar gewesen.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.2 Des Weiteren fragt der Einwender nach der Lage des Wegs entlang der Düssel und der Landskrone und wo dieser bzw. der Bahnkörper an dieser Stelle verlaufe.

Antwort:

Eine neue oberirdische Fußgänger- und Radfahrerverbindung der beiden Hofgartenteile und damit auch Querung der Straßenbahntrasse wird parallel zur offengelegten Düssel verlaufen. Diese wird in gerader Verlängerung der inneren Düssel in die Landskrone geführt. Der Bahnkörper der Straßenbahnverbindung wird mithilfe einer Brückenkonstruktion die Düssel überqueren. Die genaue Lage und Ausgestaltung dieses und der weiteren geplanten Wege wird im Rahmen der parallel erarbeiteten Freiraumplanung bestimmt. Dazu siehe auch Antwort zu Nr. 5.1.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5.3 Ergänzend fragt der Einwender, ob jemals Verkehrszählungen in der Passage gemacht worden seien.

Antwort:

Für die Jägerhofpassage liegt keine Füßgänger- bzw. Radfahrerzählung vor. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die ehemalige Passage durch die neuen Überwege im Bereich des Tunnelmundes bzw. nördlich und südlich der Düssel mehr als ausreichend leistungsfähig ersetzt wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.4 Der Einwender schlägt einen Modellversuch des Bahnübergangs 1:1 in der Passage vor.

Antwort:

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer. Darüber hinaus siehe auch Antwort unter Nr. 5.1

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 6.:

6.1 Der Einwender führt aus, in New York sei man in einer vergleichsweisen Situation einen anderen Weg gegangen: Da habe man nach der Stilllegung einer Hochbahn auf 2,3 Kilometern Länge die Strecke nicht abgerissen, sondern begrünt, Bänke aufgestellt und einen Park daraus gemacht. Als Anlage der Stellungnahme sind Fotos der „High Line“ in New York beigefügt, auf weitere Bilder im Internet wird verwiesen.

Antwort:

Das Beispiel in New York ist in keiner Weise mit der städtebaulichen Situation in Düsseldorf vergleichbar. Dort ging es darum, in einem dicht besiedelten Gebiet ohne Freiflächen quartiersnahe Grün- und Aufenthaltsflächen anzulegen. Die dafür genutzte ehemalige gewerbliche Bahntrasse war brachliegend. Mit der Maßnahme wurde keine Veränderung des Verkehrssystems bewirkt oder beabsichtigt.

Die Situation in Düsseldorf stellt sich anders dar: Das Plangebiet umfasst zentrale Haupteinkaufsbereiche der Stadt, wie auch den Hofgarten als großen innerstädtischen Grünbereich. Durch den Abriss des Tausendfüßlers können die großen Potentiale und Qualitäten dieses Stadtbereichs erschlossen werden.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die verbesserte Verbindung der beiden Hofgartenteile, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Im Übrigen ist der Bau des Nord-Süd-Straßentunnels, der die wichtige, bisher über die Hochstraße geführte innerstädtische Verkehrsbeziehung aufnimmt, aus technischen Gründen, d.h. wegen der „offenen“ Bauweise und der Lage der Rampen, bei Erhalt der Hochstraße nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.2 *Der Einwender fragt, weshalb es nicht möglich sei, zum Beispiel in einem Ideenwettbewerb für den Tausendfüßler etwas Vergleichbares, hier sogar Einmaliges zu schaffen. Eine kleine innerstädtische Hochstraße als Flaniermeile mit viel Grün und beleuchteten Bänken als Fortführung der innerstädtischen „grünen Oase Hofgarten", mit Coffee-Shop, Boutiquen oder was auch immer - drüber und dran gebaut vielleicht - zum Erholen in der Mittagspause für die vielen Mitarbeiter der Büros und Geschäfte der Berliner Allee, Immermannstraße, Schadowstraße usw., als Schaustück für die vielen Käufer aus dem Umland und die Touristen.*

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Des Weiteren siehe Antwort zu Nr. 6.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.3 Der Einwender appelliert an den Landesbauminister mitzuhelfen, in Düsseldorf ein in Europa einmaliges Bauwerk zu verwirklichen und die Attraktivität Nordrhein-Westfalens als einem weltoffenen Land mit Ideen zu fördern.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 7.:

7.1 Die Einwenderin fragt, ob es einen Alternativentwurf gäbe, der den Bestand des Baudenkmals „Tausendfüßler" berücksichtige. Der Denkmalschutz für die Hochstraße sei noch nicht aufgehoben und könne gegebenenfalls auch weiterhin bestehen bleiben.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler" nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland.

Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7.2 Sie fragt, wie es komme, dass die bestehende Tunnelplanung zur einen Hälfte als Ersatz der Hochstraße angesehen werde, diese Ersatzfunktion als Begründung für die Aufhebung des Denkmalschutzes hergezogen werde, das Verfahren doch aber eigentlich umgekehrt laufen müsse. Die Funktionalität der Hochstraße sei weiterhin gegeben und könne kostengünstig (im Vergleich zu einem Tunnel) weiterhin gegeben bleiben. Im Grunde werde kein Ersatz benötigt. Sie fragt weiter, ob der Bau eines Tunnels zum Ersatz eines Baudenkmals dessen Abriss begründen könne.
Sie ist der Meinung, dies widerspreche einem Denkmalschutz vom Grundsatz her und solle unbedingt seitens der Planungsbehörden überdacht werden.

Antwort:
Das Verkehrskonzept wurde aufgrund städtebaulicher Gründe politisch und planerisch vorangetrieben, die in der Satzungsbegründung aufgeführt sind. Daraus begründet sich das öffentliche Interesse am Abriss der Hochstraße. Hinzu kommt die Tatsache, dass der „Tausendfüßler“ sanierungsbedürftig ist und große Instandhaltungsaufwendungen anstehen. Wie in der Begründung und im parallel zur Aufstellung des Bebauungsplan eingereichten Antrag auf Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zum Abriss aufgezeigt, müssten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit Veränderungen am „Tausendfüßler“ vorgenommen werden, die sein derzeitiges Erscheinungsbild erheblich verändern würden, so dass durchaus auch der Denkmalwert verändert oder gar ganz wegfallen würde.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss und zum Denkmalschutz, siehe Antwort unter Nr. 7.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7.3 Für den Fall der Sperrung der Jägerhofpassage möchte die Einwenderin wissen, wie die Lenkung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs während der Bauphase aussehe und ob es einen Ampel-Überweg oder eine provisorische Brücke über die Straße und Gleise geben werde.

Antwort:

Auch während der Bauphase wird der Fußgänger- und Radfahrerverkehr sichergestellt. Die jeweils geeigneten Maßnahmen der Verkehrslenkung werden dem Baufortschritt entsprechend angepasst. Sie sind nicht Bestandteil der Festsetzungen dieses Bebauungsplans. Notwendige Einschränkungen für Fußgänger und Radfahrer werden auf ein Minimum reduziert.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.4 Der „Tausendfüßler" stelle für Fußgänger und Radfahrer keinerlei Barriere dar, ein Abriss und Ersatz durch einen Tunnel sei nicht notwendig. Vielmehr sei die zwischen den Hofgartenteilen geplante Tunnelrampe eine Barriere, die durch das Fehlen der Jägerhofpassage nicht aufgehoben werde. Die Einwenderin fragt nach dem Konzept für den Überweg für Fußgänger und Radfahrer, ob man ähnlich ungehindert zwischen den Hofgartenteilen wechseln könne oder es Sicherheitsschranken und/oder eine Ampelanlage geben werde und ob der Straßenbahnverkehr aus Sicherheitsgründen nur im Schritttempo erfolgen könne.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor.
Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Zum Thema „Verbindung der Hofgartenteile“, siehe Antwort unter Nr. 7.9.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

7.5 Die Einwenderin fragt nach einer Schnellverkehrslinie für Fahrräder als Ersatz für die Hochstraße, die ein Fortschritt in Richtung einer fahrradfreundlichen Stadt sei, die das Rad als geeignetes Verkehrsmittel und nicht nur als Freizeitgerät anerkenne. Die Einwenderin fragt, warum dies nicht Teil der Planung sei.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA zur planungsrechtlichen Umsetzung des Gesamt-Verkehrskonzeptes werden die Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, und damit auch die des Fahrradverkehrs, gleichermaßen berücksichtigt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet. Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen auch für Flächen zur Optimierung des Fahrradverkehrs frei. Die konkrete Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes erfolgt im Rahmen der Freiraumplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.6 Die Einwenderin erkundigt sich, ob es am Ufer der Landskrone entlang der Libeskind-Bauten einen ausreichend breiten und von dem Fußgängerweg sicher getrennten Radweg geben werde.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.7 Die Einwenderin befürwortet die Aufwertung des Denkmalensembles Schauspielhaus, Dreischeibenhochhaus und Tausendfüßler als Ergebnis der großräumigen Planung und sieht eine Chance darin, das im Bau befindliche Gebäude am ehemaligen Jan-Wellem-Platz in dieses Ensemble einzubeziehen.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung werden die Belange der denkmalgeschützten Gebäude Dreischeibenhaus und Schauspielhaus berücksichtigt und im Rahmen der neuen städtebaulichen Struktur in den neuen städtebaulichen Kontext eingebunden. Das derzeit im Bau befindliche Gebäude (Libeskind-Bau) ist integraler Bestandteil dieser neuen städtebaulichen Ordnung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7.8 Die Einwenderin wünscht eine Kostengegenüberstellung der Bau- bzw. Renovierungs- und Wartungskosten für die Tunnel im Gegensatz zum Tausendfüßler und fragt, wie hoch die für die hier veröffentlichten Planungen veranschlagten Kosten seien, wenn man sie auf eine Nutzung von mindestens zehn Jahre hochrechnen würde.

Antwort:

Eine dezidierte Kostengegenüberstellung aller maßgeblichen Kosten für den Bau–, Sanierungs- und Unterhaltungsaufwand der Tunnel im Vergleich zum Tausendfüßler liegt nicht vor. Ein rein kostenorientierter Vergleich wäre im Hinblick auf die mit dem Projekt verbundene umfassende städtebauliche Neuordnung nicht zielführend. Die Landeshauptstadt ist sich bewusst, dass die Errichtung der unterirdischen Verkehrsführung und der Unterhalt der Tunnelbauwerke teurer als die jetzige Situation sein werden. Vor dem Hintergrund der erheblichen Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen und der weiteren Attraktivitätssteigerung der Düsseldorfer Innenstadt bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Die folgenden Beschlüsse liegen dazu vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.
Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.
Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.
Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.
In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).
Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7.9 Die Einwenderin vertritt die Auffassung, dass die Trennung des Hofgartens durch die große Tunnelrampe am Theatermuseum eher vergrößert als verringert würde. Der Hofgarten würde auch durch die Maximilian-Weyhe-Allee getrennt. Die Einwenderin fragt, warum man sich für eine derartige, in Sinne der Park- Zusammenführung, wirkungslose Lösung entschieden hätte. Sie befürwortet die Alternative eines kurzen Tunnels für den aus dem Süden kommenden Autoverkehr, als Unterführung der Schadowstraße, mit einer Rampe am Dreischeibenhaus, die Renovierung und weitere Nutzung der Hochstraße und damit auch dem Erhalt der Jägerhofpassage. Diese wäre wesentlich kostengünstiger, ästhetisch und unter dem Aspekt des Denkmalschutzes wünschenswert.

Antwort:

Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden, da der Abstand zwischen der Ausfahrt der Tiefgaragen unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht ausreicht.

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Der Diskussionsvorschlag mit einem kurzen Tunnel und dem Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

7.10 Im Sinne des Denkmalschutzes, im Sinne einer lebens- und liebenswerten Stadt mit einem individuellen und gewachsenen Erscheinungsbild, wie auch im Sinne eines vernünftigen Umgangs mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln sieht die Einwenderin in der Planung des Kö- Bogens 2. Bauabschnitt (5477/125) erhebliche Defizite und hofft, dass der Tunnel nicht „um des Tunnels wegen" gebaut werde.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 8.:
Die Einwenderin wünscht, den Tausendfüßler unbedingt zu erhalten und mahnt, wo der Erhalt des Denkmalschutzes bliebe.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 9.:

Der Einwender äußert sich für den Erhalt des Tausendfüßlers und die Umsetzung des Diskussionsvorschlages des BDA Düsseldorf.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 10.:

10.1 Der Bebauungsplan setze voraus, dass die in dem Plangebiet befindlichen Grundstücke Schadowstraße 42, 44, 46 48, 50, 52 abgerissen werden müssten und eine Neubebauung gemäß dem Bebauungsplan verwirklicht werden müsse.

Ein derartiger Abriss sei nicht notwendig. Das planungsrechtliche Ziel, die Hochstraße zu entfernen und die Tiefgarage am Gustaf-Gründgens-Platz zu erweitern, lasse sich auch erreichen, ohne vorgenannte Grundstücke abzureißen. Die Fläche der Tiefgarage würde sich vermindern um die Grundstücksflache, die zur Zeit bebaut sei.

Diese Verminderung sei akzeptabel. Die bisherigen aufstehenden Gebäude seien im Stellplatzbedarf durch die vorhandene Tiefgarage abgedeckt. Die Mehrfläche der Gebäude Baufeld 1, 2 und 3 würde entfallen. Insofern entstünde kein Mehrbedarf. Selbst wenn Baufeld 4 errichtet würde, sei der Mehrbedarf der Stellplätze, die durch die Errichtung von Baufeld 4 entstehe, durch Erweiterung der Tiefgarage unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung möglich. Die optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr vermindere im Übrigen die Nachfrage nach Stellplätzen.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind, wie im Weiteren ausgeführt, im öffentlichen Interesse.

Zentrale städtebauliche Ziele sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs kommt es zu einer Beschleunigung und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Diese politisch beschlossene, umfassende Neuorientierung der Düsseldorfer Innenstadt folgt dem Leitbild der Europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadt ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen. Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätsvollen öffentlichen Raums.

Diesbezüglich geht es mittelbar weder um das Ziel, die Hochstraße zu entfernen noch um das Ziel, die Tiefgarage zu erweitern. Mit dem veränderten Verkehrskonzept und der baulichen Neuordnung südlich des Gustaf-Gründgens-Platz wird das planungsrechtliche Angebot geschaffen, unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und unter den Baufelder MK 1 bis MK 3 Tiefgaragen zu errichten. Die Notwendigkeit des Nachweises der gesicherten Erschließung und diesbezüglich die Festsetzung von Flächen für den ruhenden Verkehr ist planungsrechtlich geboten. Inwieweit diese planungsrechtlichen Möglichkeiten genutzt werden, bleibt den nachfolgenden Planungen und bauordnungsrechtlichen Verfahren zur Umsetzung des Bebauungsplanes überlassen.

Unbenommen der konkreten hochbaulichen Umsetzung der angebotsorientierten Festsetzungen des Bebauungsplanes wird mit der Möglichkeit der unterirdischen Anbindung der bestehenden Tiefgaragen und der Erweiterungsmöglichkeiten unter den Baufeldern MK 1 bis MK 3 eine leistungsfähige Erschließung planungsrechtlich gesichert, die wesentlich zur Attraktivitätssteigerung des Bereiches beitragen wird. Diese Festsetzung zur Anbindung des ruhenden Verkehr unterirdisch an die Tunnel ist im Hinblick der oben dargelegten städtebaulichen Ziele zur Einlösung der damit verbundenen Qualitäten konsequent und notwendig. Diesbezüglich ist an Stelle der heutigen Spindel zum Parkhaus des Dreischeibenhauses eine neue Erschließungsanlage vorgesehen.

Die festgesetzte Neubebauung und Überplanung bestehender Gebäude im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“,

- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),
- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,
- Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer beschleunigten und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs sowie
- Leistung eines stadtklimatischen und lärmtechnischen Beitrages zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Die mit der Umsetzung der Planung verbundene qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.
In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.
Dieses Erfordernis gilt in besonderer Weise für den Bereich der sich an die Bebauung Schadowstraße Nr. 46 westlich anschließt. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder MK 1 bis MK 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht.

Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Die Plangeberin ist sich bewusst, dass die dargelegte städtebauliche Neuordnung die Grundstücke mehrere privater Eigentümer und diesbezüglich auch das Grundstück des Einwenders in einem Maße betreffen, dass das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz berührt ist. Das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte und der daraus resultierenden immobilienwirtschaftlichen Verhältnisse (bzw. der Weiterführung dinglich gesicherter Rechte) wird ausdrücklich gesehen ebenso wie die Reduzierung der Eigentümerinteressen auf den passiven Bestandsschutz durch die getroffenen Festsetzungen.

Der Bereich der geplanten Baufelder MK 1 bis MK 4 und die angrenzenden festgesetzten Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Düsseldorf und verschiedener privater Grundstückseigentümer. Das Baufeld MK 1 berührt die Grundstücke dreier privater Eigentümer. Das Baufeld MK 2 umfasst städtische Grundstücksflächen sowie Flächen mehrerer weiterer Grundstückseigentümer. Darüber hinaus besteht ein Erbbaurecht für den Betrieb eines Parkhauses als Tiefgarage. Das Baufeld MK 3 befindet sich zu großen Teilen auf städtischen Grundstücksflächen. Das Baufeld MK 4 liegt auf städtischem Grundstück. Es berührt allerdings die Spindel zur Einfahrt in die Tiefgarage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und damit das oben genannte Erbbaurecht. Im nördlichen Bereich ragt das Baufeld 4 in die auf städtischem Grundstück liegende Spindel des Dreischeibenhauses. Zur Errichtung und Nutzung einer Tiefgarage ist eine Grunddienstbarkeit eingetragen.

Die städtebauliche Neuordnung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans bedingt wie oben dargelegt eine Veränderung der vorhandenen baulichen und eigentumsrechtlichen Situation. Zur vollständigen Realisierung sind in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4, ausgehend von der heutigen eigentumsrechtlichen und baulichen Bestandssituation, umfangreiche Veränderungen notwendig. So wird neben dem Abriss und der Neuordnung der Bebauung an der Schadowstraße für eine Realisierung des Teilbereiches MK 2 und MK 4 auch ein Teilabbruch und Umbau der bestehenden Tiefgaragenanlage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz erforderlich. Diesbezüglich ist es zur Umsetzung der Planung notwendig, Grundstücke neu zu ordnen, die vorhandene Bebauung zu großen Teilen durch eine Neubebauung zu ersetzen und die bestehenden dinglichen Rechte entsprechend anzupassen.

In Abwägung dieser privaten Belange mit dem oben dargelegten öffentlichen Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes ist der mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes verbundene Entzug der baulichen Nutzungsmöglichkeiten für die Grundstückseigentümer an der bestehenden Stelle hinzunehmen.
Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur städtebaulichen Neuordnung des Bereiches geprüft. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich ist ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele notwendig. Auch stehen zu der im öffentlichen Interesse stehenden Überplanung privater Grundstücke keine milderen Mittel zur Verfügung, die zur Zweckerreichung annähernd gleich geeignet ist, den Eigentümer aber weniger belastet.
Gemäß OVG Urteil vom 07.07.2011 (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 124 und 125) ist es „als milderes Mittel anzusehen, wenn das Planungsvorhaben (annähernd) gleich gut auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann.“ Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Gleichzeitig werden im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im selben Bereich in weit größerem Maße als der Bestand es vorhält Bauflächen geschaffen, die es ermöglichen, den planungsbedingten Eingriff ins Eigentumsrecht in vollstem Umfang auszugleichen.
Somit ist gerechtfertigt, dass das schutzwürdige Interesse des Eigentümers an der Beibehaltung seines bisherigen Grundstückes und der Weiterführung an derselben Stelle aus Gründen des Allgemeinwohls im Bebauungsplan keine Berücksichtigung findet.

Aus formalrechtlichen Gründen wurde im laufenden Bebauungsplanverfahren unter Bezugnahme auf § 47 Abs. 2 BauGB ein Umlegungsverfahren eingeleitet. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass eine einvernehmliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse auf Grundlage des Bebauungsplans gefunden werden kann. Diesbezüglich werden die begonnenen Gespräche kontinuierlich weitergeführt, um konsensuelle Lösungen im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Umlegungsverfahrens zu erzielen.

Sollte eine solche Einigung nicht vereinbart werden können, stellt das bereits eingeleitete Umlegungsverfahren grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit dar, den Zuschnitt der Baugrundstücke unter Berücksichtigung der Rechte der Eigentümer bzw. Erbbaurechtsberechtigten den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen. Das BVerfG - Beschluss vom 22.05.2001 - 1 BvR 1512/97 führt zu diesem Thema aus:

„Die Vorschriften über die Baulandumlegung schaffen auch einen angemessenen, die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer hinreichend berücksichtigenden Interessenausgleich. Kommt es - mangels einer einvernehmlichen Lösung (vgl. BGHZ 100, 148 <151>) - zu einer hoheitlichen Baulandumlegung, können die Eigentümer zwar ihre bisherigen Grundstücke ganz oder teilweise verlieren. Sie müssen zudem einen Flächenabzug für die zur Erschließung des Baugebiets notwendigen Anlagen hinnehmen (§ 55 Abs. 2 BauGB). Diese mit der Baulandumlegung verbundenen Belastungen stehen aber in angemessenem Verhältnis zu den mit der Umlegung verbundenen Vorteilen.“

Weiter wird ausgeführt:

„Es entspricht im Übrigen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, dass bei allen im Umlegungsverfahren zu treffenden Ermessensentscheidungen, die auf die Belastung von Eigentümerrechten gerichtet sind oder diese im Ergebnis bewirken, die Interessen der betroffenen Eigentümer im Verhältnis untereinander und im Verhältnis zu den mit der Umlegung verfolgten öffentlichen Interessen zu einem fairen Ausgleich gebracht werden (vgl. etwa § 56 Abs. 1 Satz 2 BauGB).“

Inwieweit im Zuge der Umlegung der Umlegungsausschuss bei der Zuteilung gemäß § 59 Abs. 7 und 8 BauGB unter den Voraussetzungen des § 176 BauGB ein Baugebot anordnet sowie im Umlegungsplan die Gebäude bezeichnen kann, die der Verwirklichung der im Umlegungsplan in Aussicht genommenen Neugestaltung entgegenstehen, bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten. Allerdings besteht mit dem Instrumentarium des Baugebotes im Falle einer nicht konsensuellen Einigung die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der oben dargelegten städtebaulichen Gründe den Bebauungsplan und die zugrunde liegenden planerischen Ziele umzusetzen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.2 Die bisherige vorhandene Bebauung würde in der Geschossigkeit durch die Neubauten nicht erhöht. Insofern entstehe keine Mehrfläche durch Erhöhung der Geschoßzahl.

Auch die Nachbarbebauung und der Gebietscharakter der Schadowstraße blieben unverändert. Die Bebauung entspreche der Bebauung der abzureißenden Grundstücksbebauung. Alle Gebäude seien sechsstöckig.

Durch den Abriss würde daher lediglich die Bebauung modernisiert, jedoch der Gebietscharakter der Schadowstraße durch die Beibehaltung der gegenüberliegenden Bebauung, Schadowstraße 47 bis 57 und die weiter östlich gelegene Bebauung, ab Nr. 60 und ab Nr. 65 blieben unverändert.

Antwort:

Die Neubebauung berücksichtigt bewusst die vorhandenen Gebäudehöhen in der Umgebung und nimmt Rücksicht auf die prägende denkmalgeschützte Bebauung des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses. Der städtebauliche Entwurf verfolgt konsequent die Zielsetzung einer Stadtreparatur, die sich sowohl an der historischen Struktur als auch an der bestehenden Nachkriegsstadtstruktur orientiert. Die Bebauung fügt sich in die gewachsene Stadtstruktur ein und schafft aufgrund der neuen Zuschnitte der Baufelder die Möglichkeit, zukunftsfähige architektonische Strukturen zu schaffen. Damit bestehen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für eine Neubebauung bei einer immobilienwirtschaftlich effektiven Rentabilität. Eine Verdichtung dieses sensiblen innerstädtischen Standortes am Rande des Hofgartens und in unmittelbarer Nähe zu herausragenden denkmalgeschützten Solitärgebäuden (Dreischeibenhaus und Schauspielhaus) wird bewusst in einem städtebaulich vertretbaren Maß gehalten. Die Landeshauptstadt Düsseldorf beschreitet damit bewusst eine städtebauliche Entwicklung, die nicht der maximalen Verdichtung der Innenstadt folgt, sondern der Maxime zur Entwicklung zukunftsfähiger Stadtstrukturen Rechnung trägt.

Zu den Gründen einer städtebaulichen Neuordnung und dem damit verbundenen eigentumsrechtlichen Eingriff, siehe Antwort unter Nr. 10.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.3 Der Bebauungsplanvorentwurf führe dazu, dass der Platzcharakter des Gustaf-Gründgens-Platzes wesentlich eingeschränkt werde. Die Planung sehe vor, dass lediglich Gassen zwischen den Baufeldern 4 und Baufeld 2 und 3 sowie zwischen Baufeld 2, 3 und Baufeld 4 entstehen würden.
Die gesamte Großzügigkeit des vorhandenen Platzes, die nach Entfernung der Hochbrücke und Realisierung der Untertunnelung sich wesentlich vergrößern werde, würde gestört.

Antwort:
Der Platzcharakter wird nicht eingeschränkt, sondern wie oben dargelegt qualitätsvoll weiterentwickelt. Der Platz erhält an allen vier Seiten die notwendige räumliche Fassung und wird über die neu geschaffenen Wegebeziehungen sinnvoll in den städtebaulichen Kontext eingebunden. Mit dieser städtebaulichen Neuordnung werden für den Gustaf-Gründgens-Platz durch das ausgewogenen Verhältnis von Fläche und umgebender Randbebauung für den Menschen angenehme Raumproportionen geschaffen. Dies befördert die Aneignung des Platzes zum Verweilen und Treffen und erhöht somit die Aufenthaltsqualität. Zu dieser Aufwertung dieses Stadtplatzes trägt auch bei, dass die Neubebauung den Windkomfort auf der Platzfläche verbessert.
Die besonderen Bedeutung des Schauspielhauses wird durch den neuen Zuschnitt des Platzes nicht beeinträchtigt. Vielmehr wird durch die neu geschaffene räumliche Fassung die Großzügigkeit des Gustaf-Gründgens-Platzes als Vorbereich des Schauspielhauses gestärkt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.4 Die neue Bebauung würde die Gestattung von Wohnung erheblich reduzieren. Für die Nutzung MK 1 sei Wohnen lediglich oberhalb des dritten Geschosses zulässig, für die Nutzung MK 2 und 3 Wohnen lediglich oberhalb des zweiten OG möglich, und für die Nutzung MK 4 die Nutzung als Wohnung lediglich oberhalb des ersten OG zulässig.
Bisher sei Wohnen bereits ab dem ersten Geschoss zulässig.

Die Vermietungsmöglichkeit der Vergangenheit hätte gezeigt, dass in diesem Bereich Wohnen durch die exponierte Lage innerhalb der Innenstadt sehr gefragt sei und daher ab dem 1. OG zulässig bleiben solle.
Außerdem werde das Recht der Staffelgeschossbebauung entfallen. Das Wohnungsangebot einer Staffelgeschosswohnung mit Balkonen erfreue sich hoher Nachfrage. Die Erträge seien in der Vergangenheit sehr stabil gewesen.

Antwort:

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes und der Zulässigkeit sonstigen Wohnens in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4 des Kerngebietes wird die Zulässigkeit von Wohnen in diesem innerstädtischen Bereich gesteuert. Bei der geschossweisen Festsetzung der Zulässigkeit von Wohnen sind entsprechend den gesetzlichen Anforderungen an die Aufstellung eines Bebauungsplanes die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse umfänglich gutachterlich untersucht. Dies gilt im Besonderen für die Belange der Belichtung, Verschattung, der Schallimmissionen und der lufthygienischen Situation.
Neben der Weiterentwicklung der zentralen Einzelhandelsfunktionen der Innenstadt Düsseldorf wird mit der Planung die innerstädtische Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Büro, Dienstleistung und Wohnen gefördert. Diese Zielsetzung geht mit dem im Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt definierten Ziel einher, das Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen und zu fördern.
Die Festsetzungen des Bebauungsplanes tragen damit der vom Einwender dargelegten Nachfragesituation nach Wohnungen im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten Rechnung. Unter Berücksichtigung der Anforderungen der anderen Nutzungen und der gutachterlichen Aussagen zur Lärm- und Lufthygienesituation sowie zur Besonnung und Verschattung wurden die dafür am Besten geeigneten Lagen für Wohnnutzungen bestimmt. Eine generelle Zulässigkeit von Wohnen ab dem 1. Obergeschoss würde auf Grundlage dieser Erkenntnisse den Anforderungen des § 1 Abs. 5 BauGB für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen miteinander in Einklang zu bringen hat, nicht gerecht werden.

Es ist darüber hinaus erklärtes städtebauliches Ziel, diesen innerstädtischen Bereich entsprechend seiner zentralen Funktionen als Teilbereiche eines Kerngebietes festzusetzen. Kerngebiete dienen gemäß § 7 BauNVO vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und der Kultur. Das städtebauliche Konzept sieht zwar für die Teilbereiche MK 1 bis MK 4 eine bedeutsame Rolle des Wohnens in der angestrebten Nutzungsmischung. Doch gleichzeitig sieht der Bebauungsplan vor, diese Teilbereiche entsprechend ihrer Lage innerhalb von Fußgängerzonen insbesondere auch für Einzelhandelsbetriebe vorzuhalten.
Die städtebaulich exponierte Lage der Baufelder in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem denkmalgeschützten Solitärgebäude Dreischeibenhaus und zum Schauspielhaus erfordert als Reaktion auf die herausragende Architektur eine klare Raumbildung und Formensprache der neu zu errichtenden Gebäude. Ein allseits zurückspringendes oberstes Geschoss kann dieser „nachbarschaftlichen“ Anforderung nicht gerecht werden. Die Festsetzung zum Ausschluss von Staffelgeschossen ist diesbezüglich städtebaulich gewollt, da die innerstädtisch urbane Situation eine klar ablesbare Kubatur der Gebäude erfordert, um die gewünschte Raumbildung akzentuiert auszubilden. Unbenommen können Rücksprünge, z.B. zur Errichtung von Dachterrassen vorgesehen werden, sofern der Eindruck einer durchgehenden Attika erhalten bleibt.
Mit dem Ausschluss der Zulässigkeit von Staffelgeschossen gemäß § 2 Abs. 5 BauO NRW für die Neubebauung in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4 wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung und damit die wirtschaftliche Verwertbarkeit des jeweiligen Baufeldes nicht in unzulässiger Art und Weise begrenzt. Vielmehr muss das oberste Geschoss gerade nicht, wie landesbauordnungsrechtlich notwendig, gegenüber allen Außenwänden des Gebäudes zurückspringen, sondern kann auf der Flucht der darunterliegenden Fassade errichtet werden. Somit ist die zu realisierende Grundfläche höher als bei einer Bebauung mit einem Staffelgeschoss.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.5 Die Bebauung der Baufelder 2, 3 und 4 werde dazu führen, dass das Schauspielhaus aus der Blickrichtung Schadowstraße nicht mehr uneingeschränkt und freizügig sichtbar sei. Gleiches gelte im Übrigen für das 3-Scheiben-Haus. Beide Gebäude stellten außerordentliche architektonische Bauwerke dar, die durch die geplante Bebauung erheblich beeinträchtigt seien.

Antwort:

Mit der städtebaulichen Neuordnung wie unter Antwort Nr. 10.2 beschrieben, wird bewusst eine durch die Kriegseinwirkungen und den Wiederaufbau entstandene städtebauliche Lücke geschlossen. Das führt dazu, dass heutige Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus zukünftig zum Teil nicht mehr vorhanden sind, sondern durch Neue ersetzt werden. Dies ist städtebaulich gewollt und ein wichtiges Entwurfselement. Die Inwertsetzung der Innenstadt nach den Prinzipien der kompakten europäischen Stadt schafft bewusst neue räumliche Situationen, Plätze und Wegebeziehungen. Diesbezüglich berücksichtigt die Dimensionierung und Stellung der Baukörper neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden. Das Dreischeibenhaus wird in seiner dominanten Stellung am Rande des Hofgartens durch die Bebauung der Baufelder MK 1 bis MK 4 nicht beeinträchtigt (siehe dazu auch Antwort unter Nr. 13.1).

Das städtebauliche Konzept berücksichtigt in besonderer Weise die denkmalgeschützten Solitärgebäude Schauspielhaus und Dreischeibenhaus. Bereits in der Auslobung zum internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb wurde von der Plangeberin auf die besondere Bedeutung dieser Gebäude für die Landeshauptstadt Düsseldorf hingewiesen.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Konzept hat sich in den verschiedenen Stufen der Bearbeitung gerade auch durch die räumliche und funktionale Auseinandersetzung mit den beiden Gebäuden entsprechend konkretisiert. Dabei spielte, wie oben dargestellt, die Interaktion der neuen Platzräume mit der Neubebauung und den vorhandenen Bestandsgebäuden eine städtebaulich prägende Rolle.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.6 Werbeanlagen seien in dem Bebauungsplanvorentwurf eingeschränkt gegenüber den bisherigen Werbeanlagen zulässig.Die bisherigen Werbeanlagen hätten sich eingefügt auch gegenüber den gegenüberliegenden verwendeten Werbeanlagen der Grundstücke 49 bis 57. Diese Grundstücke seien von dem Bebauungsplanvorentwurf nicht umfasst und hätten daher die Möglichkeit, anders zu werben. Dies führe zu einer Wettbewerbsverzerrung.

Antwort:

Die Festsetzungen zu den Werbeanlagen erlauben es den Gewerbetreibenden, einen für den Kunden gut erkennbaren Hinweis auf das jeweilige Angebot herzustellen. Eine stadtgestalterisch hochwertige Ausführung, die sich in ihrer Dimension der Neubebauung anpasst, trägt in besonderer Weise zu einer qualitätsvollen Standortentwicklung bei. Die besondere Lage der Baufelder MK 1 bis MK 4 mit der Nähe zu den beiden denkmalgeschützten Gebäude Dreischeibenhaus und Schauspielhaus und eingebettet in ein Umfeld, das im Zuge der städtebaulichen Neuordnung hochwertig gestaltete öffentliche Räume erhält, rechtfertigt den Regelungsbedarf. Diesbezüglich kann bei den Festsetzungen nicht von einer Wettbewerbsverzerrung gesprochen werden, sondern die Regelungen stellen sicher, dass sich der Standort an dieser herausragenden innerstädtischen Stelle als ein funktional wie gestalterisch einprägsamer Einzelhandels-, Arbeits- und Wohnstandort entwickelt. Gerade die angestrebte Nutzungsmischung verlangt ein ausgewogenes Verhältnis von Werbeanlage zu Fassade und verbietet in besonderer Weise bewegte Lichtquellen, wie zum Beispiel Blink-, Wechsel- und Lauflichtanlagen oder Projektionen mit bewegten Lichtquellen oder veränderbarer Helligkeit.

Solche Anlagen, die mit unterschiedlich bewegten Lichtquellen arbeiten, wirken zu dominierend und beeinträchtigen die geplanten hochwertig gestalteten öffentlichen Raum, die Aufenthaltsqualität im Plangebiet und die zulässige Wohnnutzung in den Obergeschossen der Gebäude. Die Festsetzungen stellen sicher, dass die notwendige Kundenbeziehung durch Werbeanlagen hergestellt werden kann, ohne dass diese eine zu große Störwirkung auf die Umgebung haben. Sie dienen insofern auch dem Ziel, das innerstädtische Wohnen an diesem Standort zu sichern und zu stärken.
Ihre Zulässigkeit wird auf das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss begrenzt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.7 Das Grundstück der Einwenderin verliere das Recht, eine eigene Tiefgarage mit Zufahrt zu errichten. Technisch sei dies mit Zufahrt von der Schadowstraße möglich. Eine Zufahrt würde die Untertunnelungspläne gemäß Bebauungsplan nicht stören. Insofern liege für die Einschränkung kein Grund vor.

Antwort:
Angesichts der oben genannten Gründe zur städtebaulichen Neuordnung steht eine Beibehaltung der besagten Bebauung den im öffentlichen Interesse liegenden städtebaulichen Zielsetzungen entgegen. Diesbezüglich wird im Bebauungsplan auf die Festsetzung einer Tiefgaragenzufahrt für die Bestandsbebauung verzichtet.
Dass im Prinzip in diesem Bereich Tiefgaragenzufahrten möglich sind, ohne die Tieferlegung der Straßen in Tunnel zu stören, trägt der Bebauungsplan durch die Festsetzung entsprechender Ein- und Ausfahrtsbereiche für die Neubebauung allerdings Rechnung. Aufgrund der verschiedensten Möglichkeiten zur Erschließung der Tiefgaragen in diesem zentralen innerstädtischen Bereich und unter der Annahme, dass die Realisierung einer gemeinsamen Zu- und Abfahrt zu den Tunneln möglicherweise nicht zeitgleich mit einer abschnittsweisen Neubebauung der vier Baufelder erfolgen kann, werden verschiedene Tiefgaragenzu- und Tiefgaragenausfahrten für die einzelnen Baufelder zugelassen.

Nach Fertigstellung einer gemeinsamen Gesamterschließung der Tiefgaragenanlagen über die Tunnelzu- und -ausfahrten in diesem Bereich sind Umbauten der oberirdischen Ein- und Ausfahrtsbereiche möglich und attraktiv, um die Erdgeschossflächen für höherwertige Nutzungen frei zu machen. Damit kann die vollständige Erschließung aller Tiefgaragenflächen in diesem Bereich über die direkte Tunnelanbindung erfolgen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

10.8 Die gesamte Ladenlokalgröße der Schadowstraße, Kreuzung Berlinerstraße bis zur Bebauung Kaufhof sei kleinflächig angelegt. Die nunmehrigen Baufelder 1 bis 4 ließen eine wesentliche Vergrößerung der einzelnen Ladenlokale vermuten. Ein Grund liege hierzu nicht vor. Die wirtschaftliche Vermietung der vorhandenen Ladenlokale sei gegeben. Aus dem Gesichtspunkt der Risikostreuung sei einer Einheit mit kleiner Größe, bis 200 qm der Vorzug zu geben.

Antwort:

Das städtebauliche Konzept trägt gerade der vorhandenen und zukünftig gewollten Kleinteiligkeit der Einzelhandelsflächen Rechnung, indem sich diese Struktur durch die Dimensionierung der Baufelder MK 1 bis MK 4 nicht für Einzelhandel im Sinne von Shopping-Malls eignet. Solche raumgreifenden Angebote sind in der Umgebung im Bestand und Neubau ausreichend vorhanden. Vielmehr ermöglicht die Planung differenzierte Einzelhandelsstrukturen in einzelnen Geschäften, wie sie in der Schadowstraße bereits ansässig sind.

Dieses neue Stück Stadt soll darüber hinaus bewusst Nutzungsthemen wie einen vielschichtigen Einzelhandel und insbesondere innerstädtisches Wohnen aufnehmen und somit das urbane Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen stärken. Die städtebaulich gewollte Kleinteiligkeit der einzelnen Baufelder unterstützt die Ansiedelung eines Einzelhandels, der die im Umfeld vorhandenen großflächigen Einzelhandelsangebote sinnvoll ergänzt und damit die Attraktivität des Einkaufsstandortes Schadowstraße deutlich erhöht.

Zur ausgewogenen Entwicklung der Innenstadt ist die Erhaltung und Neuansiedlung eines differenzierten Einzelhandelsbesatzes von Bedeutung. Dieser Tatsache trägt der Bebauungsplan mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung ausdrücklich Rechnung, indem der Flächenzuschnitt der neuen Baufelder, wie oben dargelegt, große Handelseinheiten wie z.B. Shopping-Malls nicht ermöglicht und stattdessen Angebote für den städtebaulich an dieser Stelle der Innenstadt gewollten Handel zu schaffen. Dabei ist eine Vergrößerung einzelner Ladenlokale im Vergleich zum heutigen Bestand durch den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen; eine solche Anpassung der Größe wird allerdings durch das Flächenangebot des einzelnen Baufeldes bestimmt und bewegt sich im Rahmen der Anpassung an den aktuellen und zukünftigen Marktbedürfnissen. Die Wirtschaftlichkeit der Vermietung solcher Ladenlokale in dieser innerstädtischen Lage wird insbesondere durch die tiefgreifende Aufwertung durch die städtebauliche Neuordnung werthaltig gewährleistet sein. Dies ist bei zahllosen vergleichbaren Projekten nachweisbar.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

Zu 11.:

11.1 Der Einwender begrüßt die städtebauliche Neuordnung des Innenstadtbereichs um den Jan-Wellem-Platz. Die bessere Anbindung des Hofgartens an die Kö und verbesserte Verkehrsführung für den Fußgänger im Bereich der Schadowstraße sei grundsätzlich richtig.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.2 Der Einwender ergänzt, diese Ziele und die bessere Verknüpfung der beiden Hofgartenteile könnten unter Schonung des Denkmals Tausendfüßler, Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels und weitgehenden Entfall des Nord-Süd Tunnels wesentlich kostengünstiger errichtet werden.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulichfreiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich und die Zusammenführung bis her stadträumlich getrennter Bereiche. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden u.a. im Bereich des Hofgartens, aber auch in weiten Bereichen der Berliner Allee, Flächen frei, die neu begrünt und hochwertig gestaltet werden können. Dort entstehen für Fußgänger und Radfahrer Übergänge ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, bei Erhalt des Tausendfüßlers und die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels widersprächen dieser Idee, da u.a. die den Hofgarten trennende sechsspurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Der Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel, weitgehendem Wegfall des Nord-Süd-Tunnels und Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.3 Der notwendige Abwägungsprozess gem. §1 Abs.5 BauGB einer städtebaulichen Lösung mit Erhalt des Denkmals Tausendfüßler und der vorgeschlagenen Tunnellösung ohne Erhalt des Tausendfüßler sei nicht ordnungsgemäß vorangetrieben worden. Es fehlten bis heute die notwendigen Ausarbeitungen mit profunden Kostenalternativen für Herstellungs- und Folgekosten.

Antwort:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und der vorliegenden Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs erfolgt. Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.4 Durch die breiten Rampen im Norden werde der Hofgarten zerschnitten und das Denkmal Hofgärtnerhaus unzulässig beeinträchtigt.

Antwort:
Eine Beeinträchtigung des Kulturgutes Hofgarten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erfolgen. Vielmehr wird durch die Planung eine Verbesserung der stadträumlichen Situation erreicht und durch den Rückbau raumgreifender Verkehrsinfrastrukturanlagen der Freiraum unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung umfassend neu gestaltet. Der Umbau im Bereich des Hofgartens ermöglicht die Tieferlegung der Hofgartenstraße und die Offenlegung der „Inneren Nördlichen Düssel“ mit einer oberirdischen Anbindung an die Landskrone.
Auf der Seite des Hofgärtnerhauses zur Hofgartenstraße liegen heute bereits Verkehrstrassen an gleicher Stelle vor. Die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs bleiben erhalten und auch die funktionale Situation der oberirdischen Anbindung an die Kreuzung mit der Maximilian-Weyhe-Allee und der Jägerhofstraße. Dahingehend ändert sich die Situation des Hofgärtnerhauses nicht.
Für Fußgänger werden die Blickbeziehungen zum Hofgärtnerhaus zukünftig verbessert, da nach Umsetzung der Planung auch von denjenigen Flächen aus die Sicht auf das Baudenkmal möglich ist, die bisher ausschließlich vom Autoverkehr genutzt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.5 Die stark frequentierte Jägerhofpassage werde zerstört. Der notwendige Weg über die Straßenbahngeleise sei keine brauchbare Alternative und berge Gefahrenpotential für Kinder, Behinderte, Radfahrer, etc.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.6 Die Einleitung der Düssel in die Landskrone solle mit natürlichem Gefälle, ökologisch richtig erfolgen, so dass Fische von einem Gewässer in das andere gelangen könnten.

Antwort:
Für die Öffnung der inneren Düssel ist ein eigenes Planverfahren durchgeführt worden. Die vorliegende Plangenehmigung regelt die ökologischen Belange, die Ausgestaltung des Gewässerabschnitts und die vorgesehene Fischaufstiegsanlage.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.7 Die Position der Tunnelrampe an der Tuchtinsel beeinträchtige die geplante Nutzung der Schadowstraße als Fußgängerzone sowie die Geschäftsnutzung der Neubauten der Tuchtinsel. Eine Verlagerung der Rampe in einen ungestörten Bereich sei erforderlich.

Antwort:
Die Lage des Tunnelbauwerkes wurde unter Berücksichtigung der notwendigen verkehrlichen Verknüpfungen so gewählt, dass der im Norden angrenzende Fußgängerbereich möglichst geringfügig von dem Verkehrsbauwerk beeinträchtigt wird. Diesbezüglich wurde das Tunnelportal so weit wie möglich Richtung Süden verschoben. Die Fahrbeziehungen Klosterstraße und Immermannstraße über die Berliner Allee zur östlichen Schadowstraße bleiben oberirdisch erhalten. Eine weitere Verschiebung in Richtung Süden ist aus diesen verkehrlichen Gründen nicht möglich.
Darüber hinaus liegt die Tunnelrampe innerhalb der auch heute bestehenden Straßenverkehrsflächen, so dass eine Beeinträchtigung der Geschäftsnutzung auf der Tuchtinsel nicht bewirkt wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.8 Die Position der Tunnelrampe vor dem Denkmal Johanneskirche sei nicht akzeptabel. Mit Erhalt des Tausendfüßlers wäre das Problem gelöst.

Antwort:

Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung der Tunnelrampe aus.

Im Vergleich zur heutigen Situation wird sich die stadträumliche Wirkung deutlich zum Positiven verändern, da durch den Wegfall des Tausendfüßlers und seiner, der Kirche vorgelagerten Rampe eine räumliche und visuelle Barriere entfällt. Damit wird das Sicht- und Blickfeld in der Umgebung zugunsten der denkmalgeschützten Kirche und ihrem angrenzenden öffentlichen Raum deutlich ausgeweitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.9 Die Position der Tunnelrampe in der Immermannstraße verbaue die zukünftige Entwicklung der Straße als Boulevard von der Innenstadt zum Hauptbahnhof. Mit Erhalt des Tausendfüßlers wäre das Problem gelöst.

Antwort:

Die Lage der Tunnelein- und Tunnelausfahrtsportale ist eingehend geprüft und hinsichtlich der verkehrlichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten in ihrer Lage optimiert worden. Für die Tunnelausfahrt Immermannstraße des Nord-Süd-Tunnels sind in besonderer Weise die Verflechtungen der oberirdischen Verkehre im Bereich der Berliner Allee, der Klosterstraße und der Immermannstraße zu beachten. So wurde die Rampe unter den verkehrlich und städtebaulich definierten Randbedingungen so in der Immermannstraße positioniert, dass noch eine Zufahrt aus der Klosterstraße und der Immermannstraße in den Süd-Nord-Tunnel ermöglicht wird. Eine Verschiebung dieser Tunnelausfahrt ist daher aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Im Vergleich zur heutigen Situation mit der räumlich dominanten Rampe des Tausendfüßlers in der Immermannstraße wird durch den Wegfall des Tausendfüßlers eine räumliche und visuelle Barriere beseitigt und der Straßenraum der Immermannstraße stadtgestalterisch aufgewertet und Blickbeziehungen wieder hergestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.10 Die kleinteilige Bebauung MK 1 - MK 4 erlaube keine brauchbare Wohnnutzung in den OGs und die dargestellten „Höfe“ seien viel zu klein. Ein Lichteinfall in die spitzen Innenecken und eine Querlüftung der Wohnungen seien unmöglich. Ein größerer Baublock träfe den vorhandenen städtebaulichen Maßstab und ermögliche attraktives Wohnen in der Innenstadt mit einem wirklich grünen Hof.

Antwort:

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des oben genannten Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden.

Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlichen und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.
Die Festsetzungen des Bebauungsplans bilden den Rahmen für die zukünftige Bebauung. Deren konkrete Ausgestaltung (Lage / Größe eines Innenhofes) erfolgt im Rahmen des architektonischen Entwurfs und der Abstimmung im Baugenehmigungsverfahren.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

11.11 Mit der geplanten Tunnelversion entfalle die ebenerdige Vorfahrt vor dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus. Eine problemlose Zufahrt ohne Beeinträchtigung des künftigen Gustaf-Gründgens-Platzes müsse gewährleistet sein.

Antwort:
Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen die unterirdische Anbindung der bestehenden und neu geplanten Tiefgaragen im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes an die Straßentunnel.
Der Gustaf-Gründgens-Platz ist als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung - Fußgängerbereich festgesetzt. Dies ist auf Grundlage des vorliegenden Wettbewerbsergebnisses planerisch gewollt und städtebaulich sowie verkehrlich zur räumlichen und funktionalen Stärkung des Gustaf-Gründgens-Platz geboten. Unbenommen davon ist vorstellbar, eine Zufahrt für entsprechende Verkehre zu Dreischeibenhaus und Schauspielhaus zu gestatten, da diese Verkehre dem Zwecke der Festsetzung nicht entgegen stehen.

Zur Umsetzung der Zulässigkeit kann im die gemäß § 6 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW zu erfolgende Widmung als öffentliche Verkehrsfläche mit der Funktion Fußgängerbereich entsprechend der notwendigen Erfordernisse zugunsten des berechtigten Anlieger- und Lieferverkehrs ausgestaltet werden.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

11.12 Der Einwender stellt fest, es läge kein brauchbares Lüftungskonzept für die langen Autotunnels vor und fragt, wie es aussehen solle. Der Tausendfüßler brauche keine Lüftung und kein aufwendiges Sicherheitskonzept.

Antwort:

Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. In diesem Rahmen wurde ein Lüftungsgutachten erstellt, dessen inhaltliche Vorgaben sowohl durch das Gesamt-Verkehrskonzept aufgegriffen wurden, als auch in die ingenieurstechnische Planung der Tunnelanlagen eingeflossen ist. Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können. Geplant ist eine mechanische Entlüftung in den jeweiligen Tunnelröhren (Strahlventilatoren).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

11.13 Die Düsseldorfer Architektur der 1960er Jahre stand für den Aufbruch der Moderne in Deutschland, insbesondere die unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke Tausendfüßler, Dreischeibenhaus und Schauspielhaus, die als ein einzigartiges städtebauliches Ensemble internationale Beachtung gefunden hätten. Der vorliegende Bebauungsplan schaffe die Basis für die Zerstörung dieses Zeugnisses jüngster wegweisender Architekturgeschichte.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 12.:

Die Einwenderin ist dagegen, dass der Tausendfüßler abgerissen wird. Er solle erhalten bleiben.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 13.:

13.1 Die Einwender äußern die Auffassung, der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 5477/125 stelle die Wertigkeit des Dreischeibenhauses für die Stadt Düsseldorf erheblich in Zweifel und konterkariere die städtebaulichen Ziele.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“,
- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),
- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,
- Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer beschleunigten und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs sowie
- Leistung eines stadtklimatischen und lärmtechnischen Beitrages zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Die mit der Umsetzung der Planung verbundene qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.
Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.
In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis, diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.
Diese Erfordernis gilt in besonderer Weise auch für die südlich dem Dreischeibenhaus vorgelagerte Zone. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder MK 1 bis MK 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.

Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich- landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätsvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht.

Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus genommen. Es wurde untersucht, inwieweit die Wahrnehmung des Dreischeibenhauses negativ beeinflusst werden könnte. Dabei zeigte sich, dass die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, nicht beeinträchtigt wird. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern. Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Diesbezüglich wird die Wertigkeit des Dreischeibenhauses für die Landeshauptstadt durch die Planung nicht geschmälert, sondern vielmehr erhält das imposante Gebäude ein qualitätsvoll gestaltetes Umfeld zwischen einem neu gestalteten Hofgarten und ausgedehnten hochwertigen öffentlichen Räumen für Fußgänger und Radfahrer. Das Gebäude erfährt durch das attraktiv gestaltete öffentliche Umfeld eine deutliche Aufwertung und wird im Kontext der neuen Stadtstruktur mit ihrer modernen Architektur an Bedeutung gewinnen. Diesbezüglich dient die gefundene städtebauliche Lösung gerade den städtebaulichen Zielen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.2 Die Einwender stellen fest, dass der Bebauungsplan-Entwurf der Bedeutung des Dreischeibenhauses als denkmalgeschütztem Solitär und weithin sichtbarem, sehr bekannten Wahrzeichen der Stadt nicht gerecht werde. Die Außenwirkung des Baudenkmals werde durch die Ausweisung der Teilfläche MK 4 als neues Baufeld erheblich beeinträchtigt. Die Ausweisung eines neuen Baufeldes im MK 4 widerspreche den Maßgaben des § 1 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz NRW, dessen Sinn und Zweck ausdrücklich sei, auch die „angemessene Gestaltung der Umgebung" von (Bau)Denkmälern zu sichern.

Antwort:

Wie in der Antwort Nr. 13.1 dargelegt, beeinträchtigt das Baufeld MK 4 die Außenwirkung des Dreischeibenhauses nicht negativ. Auch stehen keine denkmalfachlichen oder denkmalrechtlichen Belange einer Bebauung entgegen. Der Abstand, die Lage und das Volumen der planungsrechtlich zulässigen Bebauung berücksichtigen in ausreichendem Maße das Gebäude. In der Eintragung des Dreischeibenhauses in die Denkmalliste vom 22.03.1988 wird die städtebauliche Bedeutung in Bezug auf das Schauspielhaus hervorgehoben. Diese Beziehung bleibt von der Neubebauung unberührt. Unbenommen davon berücksichtigt das städtebauliche Konzept, durch das Freihalten und die Schaffung von entsprechenden Blickbeziehungen aus den westlich und südlich angrenzenden Bereichen, das für die Gesamtstadt bedeutsame Gebäude.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.3 Des Weiteren führen die Einwender aus, der besondere Charakter des Dreischeibenhauses ergebe sich vor allem daraus, dass es von Norden bzw. Süden betrachtet ein vollständig anderes Erscheinungsbild biete, als von Westen oder Osten gesehen. Die Visibilität, insbesondere der südlichen Ansicht, werde durch die geplante Bebauung der Teilfläche MK 4, auf der bisher keine Gebäude stünden, zerstört.

Da das MK 4 nur ca. 30 Meter von der südlichen Fassade des Dreischeibenhauses entfernt liege, werde bei Umsetzung des Bebauungsplans das Dreischeibenhaus seinen spezifischen Charakter, der durch das Spiel mit der - je nach Blickrichtung - schlanken oder massigen Form des Gebäudes geprägt werde, gerade in Richtung der Flächen verlieren, die durch den Bebauungsplan aufgewertet werden sollen. Für einen rechtmäßigen Bebauungsplan müsse das Baufeld MK 4 daher vollständig entfallen und diese Fläche als Verkehrsfläche zur Nutzung durch die Allgemeinheit in den Gustaf-Gründgens-Platz integriert werden.

Antwort:

Die besondere Bedeutung des Gebäudes und die Einzigartigkeit der sehr unterschiedlichen Wahrnehmung seiner verschiedenen Fassaden wurden im Zuge der Erarbeitung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes berücksichtigt. Es werden einzelne Blickbeziehungen, die sich heute für kurze Zeit Autofahrern in nördlicher Fahrrichtung oder Fußgängern und Radfahrern im Bereich der verkehrsreichen Berliner Allee bieten, entfallen. Doch gleichzeitig werden neue Bezüge und Blickbeziehungen hinzukommen und im gesamten Umfeld die Aufenthaltsqualität erhöhen. Mit dieser Veränderung im Umfeld wird der Charakter des denkmalgeschützten Gebäudes nicht verloren gehen. Aufgrund der in Antwort Nr. 13.1 dargelegten städtebaulichen Gründe für eine bauliche Fassung in diesem Bereich ist im Übrigen der Verzicht auf einzelne Blickbeziehungen hinnehmbar. Ein dadurch in unzulässiger Art und Weise berührter privater oder öffentlicher Belang wird nicht gesehen.

Der Forderung, das Umfeld des Dreischeibenhauses der Nutzung durch die Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, wird durch den Rückbau der oberirdischen Verkehrsinfrastruktur und der Schaffung ausgedehnter öffentlicher Flächen, die Radfahrern und Fußgängern vorbehalten sind, Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

13.4 Die Einwender stellen fest, im Bebauungsplan „Kö-Bogen 1. Bauabschnitt“ sei an der Stelle des nunmehr geplanten MK 4 keine Bebauung vorgesehen gewesen und vertreten die Auffassung, nur so könne das erklärte städtebauliche Ziel erreicht werden, die Sichtbeziehungen und die stadträumlichen Bezüge zwischen dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus auf der einen und dem „Libeskind-Gebäude“ am Jan-Wellem-Platz auf der anderen Seite zu stärken. Die geplante Bebauung auf der Teilfläche MK 4 werde diese städtebaulichen Ziele vereiteln und die Gesamtansicht der nördlichen Stadtmitte Düsseldorfs verunstalten.

Antwort:

Dem vorliegenden Bebauungsplan liegt das Ergebnis des europaweit ausgelobten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes aus dem Jahre 2008 / 2009 zugrunde. Im Rahmen dieses Wettbewerbes wurden unterschiedlichste städtebauliche Lösungen erarbeitet, die eine Bebauung im Umfeld des Dreischeibenhauses vorsahen. Der von einer hochrangigen Jury prämierte und im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes konkretisierte Entwurf sah in beiden Stufen des Wettbewerbs eine Bebauung südlich des Dreischeibenhauses vor. Zu der städtebaulichen Begründung siehe Antwort Nr. 13.1. Zu den positiven Auswirkungen auf das Gebäude des Dreischeibenhauses siehe Antwort Nr. 13.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.5 Es müsse nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen werden, dass auf die herausragende architektonische Bedeutung und den Denkmalschutz des Dreischeibenhauses Rücksicht zu nehmen sei.

Antwort:

Der Bebauungsplan berücksichtigt, wie ausführlich dargelegt, das denkmalgeschützte Dreischeibenhaus in seiner herausragenden Stellung für die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Es ist diesbezüglich unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 9 Abs. 6 BauGB planungsrechtlich ausreichend, die Würdigung, wie erfolgt, in der Begründung vorzunehmen. Eine nachrichtliche Aufnahme dieses Gebäudes in die Planzeichnung oder die textlichen Festsetzungen ist diesbezüglich entbehrlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.6 Des Weiteren führen die Einwender aus, die Festsetzungen des Bebauungsplans kollidierten in Bezug auf das Baufeld MK 4 mit der bestehenden Zufahrt zu der Tiefgarage des Dreischeibenhauses, die derzeit über die August-Thyssen-Straße 1 und die vorhandene Spindel erfolge, auf Grundlage einer von der Stadt Düsseldorf gewährten und im Grundbuch eingetragenen Dienstbarkeit zugunsten des jeweiligen Eigentümers des Dreischeibenhauses. Diese Grunddienstbarkeit gebe das Recht, im Bereich der Flurstücke 490-493 Flur 6, eine Tiefgarage zu errichten und zu betreiben. Dies schließe die oberirdische Zufahrt über die Spindel mit ein. Zwar werde in der Begründung ausgeführt, dass lt. Gutachten zu den verschiedenen Möglichkeiten des Anschlusses der Tiefgaragen an das öffentliche Verkehrsnetz eine Zuwegung sowohl ober- als auch unterirdisch erfolgen könne und sichergestellt sei, dass die Umsetzbarkelt des Bebauungsplans auch für den Fall gegeben sei, dass eine teilweise oder vollständige Anbindung der Tiefgaragen über die Tunnelbauwerke nicht realisiert werden könne. Da das Gutachten der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht worden sei, könnten die Einwender diese Aussage leider nicht nachvollziehen.

Antwort:

Die von den Einwendern zitierten Ausführungen basieren auf Untersuchungen des zuständigen Fachamtes. Aus einer großen Zahl von Möglichkeiten wurden die beiden sich am wesentlichsten unterscheidenden Alternativen zu der Erschließung der Tiefgaragen bestimmt. Bei der Variantenuntersuchung wurde auch erkennbar, dass eine unterirdische Anbindung der Tiefgaragen eine verkehrlich optimale Anbindung an das städtische Verkehrssystem im Vergleich zu einer oberirdischen Erschließung darstellt.

Die verkehrlichen Aussagen und die jeweiligen Verkehrsmengenverteilungen wurden den schalltechnischen Untersuchungen und dem Lufthygienegutachten zugrunde gelegt. Diese beiden Gutachten lagen in der Zeit vom 07.06.2011 bis 11.07.2011 entsprechend öffentlich aus. Mit der Untersuchung dieser beiden Erschließungsalternativen wurden auch alle möglichen weiteren Zwischenstände während der schrittweisen Umsetzung der einzelnen Baufelder abgedeckt. Die für die Abwägung wichtigen Aussagen wurden mit der Begründung zum Bebauungsplan ebenfalls öffentlich ausgelegt.
Der vom Einwender angesprochene Eingriff in bestehende Grunddienstbarkeiten und die damit verbundenen Konsequenzen werden, im Zuge von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verhandlungen, Berücksichtigung finden. Siehe dazu auch folgende Antwort Nr. 13.7.
Den Einwendern wurde zwischenzeitlich in direkten Gesprächen die zukünftige Erschließungssituation erläutert. Der Wegfall der oberirdischen Erschließung ist wesentlicher Bestandteil der freiraumplanerischen Zielsetzungen an dieser Stelle.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.7 Die Einwender sehen eine Kollision des Baufeldes MK 4 mit der Spindel der Tiefgarage. Die Baulinie des MK 4 reiche im Plan sowohl in den Bereich der Spindel des Dreischeibenhauses als in den Bereich der Spindel der Tiefgarage des Schauspielhauses. Daher sei Teilfläche MK 4 nur dann planmäßig bebaubar, wenn die Spindel zurückgebaut werde. Die Einwender stellen des Weiteren fest, dass eine oberirdische Zufahrt zu ihrer Tiefgarage zwingend erforderlich sei, da dies für eine qualitativ hochwertige Nutzung des Dreischeibenhauses unerlässlich sei. Sie befürchten Staus in den neu zu bauenden Tunneln und damit Beeinträchtigungen beim Betrieb der Tiefgarage des Dreischeibenhauses, die den Eigentümern nicht zuzumuten seien. Aufgrund der Kollision der Festsetzung der Baulinie des MK 4 mit der bestehenden und zu erhaltenden Spindel sei der Bebauungsplan widersprüchlich und könne bei den bestehenden Verhältnissen nicht umgesetzt werden. Die Festsetzung und Umsetzung des Bebauungsplans käme nach Meinung der Einwender einer Enteignung gleich.

Eine entsprechende Änderung bzw. Präzisierung des Entwurfs sei danach für die Festsetzung eines rechtmäßigen Bebauungsplans zwingend.

Antwort:

Die Plangeberin ist sich bewusst, dass die dargelegte städtebauliche Neuordnung die Grundstücke, auch das Grundstück der Einwender, in einem Maße betreffen, dass das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz berührt ist. Gleichzeitig ist in besonderer Weise die Überlagerung der Baufläche MK 4 mit dem derzeitigen Erschließungsbauwerk in die Abwägung eingestellt worden. Das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte und der Weiterführung dinglich gesicherter Rechte wird ausdrücklich gesehen.

Die technischen und rechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung der angestrebten gemeinsamen Anbindung der Tiefgaragen an den Nord-Süd- sowie an den Süd-Nord-Tunnel wurden anhand verschiedener Varianten untersucht. Die planerischen und technischen Voraussetzungen und Bindungen sind in der Satzungsbegründung umfänglich dargelegt. Zur Realisierung einer leistungsfähigen direkten Anbindung an die Tunnel sind der Rückbau der Spindel und die Verlagerung der damit zusammenhängenden technischen Einrichtung wie Rückkühler oder Sprinkleranlage zwingend erforderlich.

Die Veränderung der Ein- und Ausfahrtssituation der vorhandenen Tiefgarage ergibt sich aus der städtebaulichen Neuordnung des Gesamtbereiches. Zur Einlösung der damit verbundenen städtebaulichen Ziele ist es konsequent, die Erschließung des ruhenden Verkehrs unterirdisch über die Tunnel zu erschließen. Die Anbindung erfasst dabei sowohl das Parkhaus der Einwender, als auch das bestehende Parkhaus unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und eventuelle neue Stellplätze im Zuge einer Neubebauung der Baufelder MK 1 bis MK 4.

Die vorhandene Tiefgarage wird mit der Planung nicht in Frage gestellt. Vielmehr wird anstelle der heutigen Spindel zur Tiefgarage unter dem Dreischeibenhaus eine leistungsfähige neue Erschließungsanlage für den gesamten unterirdischen Verkehr vorgesehen. Ihre Umsetzbarkeit ist verkehrsplanerisch im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes umfassend in Alternativen untersucht worden.

Im Hinblick auf den von den Einwendern intendierten eigentumsrechtlichen Eingriff im Zuge der städtebaulichen Neuordnung wird Folgendes dargelegt:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind, wie im Weiteren ausgeführt, im öffentlichen Interesse.

Zentrale städtebauliche Ziele sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs kommt es zu einer Beschleunigung und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der Kö-Bogen-Planung, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Diese politisch beschlossene, umfassende Neuorientierung der Düsseldorfer Innenstadt folgt dem Leitbild der europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadt ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen. Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätsvollen öffentlichen Raumes.

Die Veränderung der Verkehrsführung im Zuge des Projektes Kö-Bogen durch eine weitgehende unterirdische Führung der Verkehre stellt eine umfassende städtebauliche Entwicklungsaufgabe für die Landeshauptstadt Düsseldorf dar und ist Bestandteil des politisch beschlossenen Gesamt-Verkehrskonzeptes.

Durch den Bau der neuen U-Bahnlinie, der „Wehrhahn-Linie“ und dem damit verbundenen Wegfall der Ost-West-Straßenbahngleise auf dem Jan-Wellem-Platz können der nördliche Teil der Königsallee und der gesamte Bereich im Übergang zum Hofgarten, dem Jan-Wellem-Platz, dem Schadowplatz und zum Gustaf-Gründgens-Platz neu entwickelt und gestaltet werden. Zentraler Bestandteil zur Umsetzung der geplanten umfassenden städtebaulichen Neuordnung ist die Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die vollständige unterirdische Führung der West-Ost- und Ost-West-Verkehre des ÖPNV. Damit können neue urbane Qualitäten geschaffen werden, die für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung unabdingbar sind.

Mit der Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und damit zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beigetragen. Die unterirdische Führung des Individualverkehrs verringert die vom Verkehr ausgehenden Lärmbelastungen entscheidend. Dies gilt insbesondere für die Bereiche des Hofgartens und den Bereich Schadowstraße / Tuchtinsel.

Im Einzelnen werden in der Satzungsbegründung ausführlich die städtebaulichen Ziele benannt, die mit der Neuordnung intendiert werden.

Die festgesetzte Neubebauung ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung.

Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum bzw. in bestehende Gestattungsverträge und privatrechtliche Regelungen vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur Anbindung der Tiefgarage der Einwender als auch zur verkehrlichen, technischen und rechtlichen Realisierung der Erschließungsanlage geprüft.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar.

Diesbezüglich besteht in Abwägung der vorgebrachten privaten Belange der Einwender mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes. Ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele ist insofern notwendig und gerechtfertigt.

Auch stehen zu der im öffentlichen Interesse stehenden Überplanung privater Grundstücke keine milderen Mittel zur Verfügung, die zur Zweckerreichung annähernd gleich geeignet sind, den Eigentümer aber weniger belasten.

Gemäß OVG Urteil vom 07.07.2011 (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 – 2 D 137/09.NE – juris, Rn. 124 und 125) ist es „als milderes Mittel anzusehen, wenn das Planungsvorhaben (annähernd) gleich gut auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann.“ Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben, da zwar alle Flächen sich im öffentlichen Eigentum befinden, allerdings mit Nutzungsrechten zugunsten Dritter belegt sind.

Somit ist gerechtfertigt, dass das schutzwürdige Interesse des Eigentümers an der vollständigen Beibehaltung seiner bisherigen Zufahrtsmöglichkeit zur Tiefgarage aus Gründen des Allgemeinwohls im Bebauungsplan keine Berücksichtigung findet.

Vor dem Hintergrund des dargelegten überwiegenden öffentlichen Interesses kann der Forderung einer oberirdischen Zufahrt zu der Tiefgarage der Einwender nur insofern entsprochen werden, dass für bevorrechtigten Anliegerverkehr, wie im Folgenden noch dargelegt (vgl. insbesondere Antwort Nr. 13.13), Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen werden können. Unbenommen davon stellt die unterirdische Anbindung einen vollwertigen Ersatz für die heutige Erschließungssituation dar, so dass eine hochwertige Nutzung des Gebäudes nicht verwehrt wird. Die Befürchtungen, die neuen Erschließungsanlagen wären nicht leistungsstark und es bestünde Staugefahr, sind unbegründet und nicht nachzuweisen. Durch die unterirdische kreuzungsfreie Führung wird im Gegenteil der Verkehrsfluss optimiert und gleichzeitig ist sowohl von Norden als auch von Süden das Bestandsparkhaus des Dreischeibenhauses direkt von der Hauptverkehrsstraße erreichbar. Damit verbessert sich die Erreichbarkeit der Tiefgarage im Vergleich zur heutigen Situation mit der Zufahrt über die August-Thyssen-Straße bzw. über den Gustaf-Gründgens-Platz.

Der angebotsorientierte Bebauungsplan berücksichtigt aber auch, dass die Realisierung einer gemeinsamen Zu- und Abfahrt zu den Tunneln möglicherweise nicht zeitgleich mit einer abschnittsweisen Neubebauung der vier Baufelder erfolgen wird. Diesbezüglich erlauben die Festsetzungen des Bebauungsplanes, unabhängig von einer vollständigen Neuordnung der Grundstücksflächen, auch eine schrittweise Umsetzung der Planung. Daher sind für die Baufelder MK 1 bis 3 Zu- und Abfahrtsbereiche festgesetzt. Im Baufeld MK 1 und MK 2 sind die Bereiche nach Norden orientiert und damit zu der Seite, über die auch bereits heute die Erschließung der bestehenden Tiefgaragen verläuft. Über diesen Bereich kann bis zur vollständigen Umsetzung des gesamten Bebauungsplans auch die Erschließung der Tiefgarage der Einwender erfolgen.

Eine vollständige Realisierung des Baufeldes 4 geht gleichwohl mit einer geringfügigen Überbauung der bestehenden Spindel der Tiefgarage des Dreischeibenhauses und der Spindel der Tiefgarage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und die Notwendigkeit der Errichtung der neuen Anbindung der Tunnel einher. Aufgrund des oben dargelegten überwiegenden Allgemeinwohlinteresses sind die Veränderungen der Erschließungssituation hinzunehmen. Dies gilt insbesondere, da sich durch die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung die Qualität des Umfeldes um das Dreischeibenhaus deutlich verbessert (vgl. dazu auch Antwort Nr. 13.12) und die verkehrliche Erschließung des Grundstückes ebenfalls optimiert wird.

Diesbezüglich liegt nicht nur die planungsrechtlich mögliche schrittweise Entwicklung im Interesse der Einwender, sondern insbesondere die optimale Variante mit einer unterirdischen Anbindung der bestehenden und neu geplanten Tiefgaragen im Umfeld des Gustaf-Gründgens-Platz besitzt weitreichende Vorzüge für das Grundstück und seine Nutzung.

Vor dem Hintergrund des bestehenden überwiegenden öffentlichen Interesses auf der einen Seite und der Vorteile einer unterirdischen Anbindung der Tiefgarage für die bestehende Nutzung auf der anderen Seite, sind die Festsetzungen zur überbaubaren Fläche städtebaulich geboten und planungsrechtlich gerechtfertigt.

Die Plangeberin ist überzeugt, dass diesbezüglich eine konsensuelle Lösung mit den Betroffenen herbeizuführen sein wird. Gespräche zur Findung eines Interessenausgleichs werden von Vertretern der Stadtverwaltung bereits parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren mit den Einwendern geführt.

Aus formalrechtlichen Gründen wurde im laufenden Bebauungsplanverfahren unter Bezugnahme auf § 47 Abs. 2 BauGB ein Umlegungsverfahren eingeleitet. Es wird allerdings wie dargelegt davon ausgegangen, dass eine einvernehmliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse auf Grundlage des Bebauungsplans gefunden werden kann. Diesbezüglich werden die begonnenen Gespräche kontinuierlich weitergeführt, um konsensuelle Lösungen im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Umlegungsverfahrens zu erzielen.

Sollte eine solche Einigung nicht vereinbart werden können, stellt das bereits eingeleitete Umlegungsverfahren grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit dar, den Zuschnitt der Baugrundstücke unter Berücksichtigung der Rechte der Eigentümer bzw. Erbbaurechtsberechtigten den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen. Das BVerfG - Beschluss vom 22.05.2001 - 1 BvR 1512/97 führt zu diesem Thema aus:

„Die Vorschriften über die Baulandumlegung schaffen auch einen angemessenen, die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer hinreichend berücksichtigenden Interessenausgleich. Kommt es - mangels einer einvernehmlichen Lösung (vgl. BGHZ 100, 148 <151>) - zu einer hoheitlichen Baulandumlegung, können die Eigentümer zwar ihre bisherigen Grundstücke ganz oder teilweise verlieren. Sie müssen zudem einen Flächenabzug für die zur Erschließung des Baugebiets notwendigen Anlagen hinnehmen (§ 55 Abs. 2 BauGB). Diese mit der Baulandumlegung verbundenen Belastungen stehen aber in angemessenem Verhältnis zu den mit der Umlegung verbundenen Vorteilen.“

Weiter wird ausgeführt:

„Es entspricht im Übrigen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, dass bei allen im Umlegungsverfahren zu treffenden Ermessensentscheidungen, die auf die Belastung von Eigentümerrechten gerichtet sind oder diese im Ergebnis bewirken, die Interessen der betroffenen Eigentümer im Verhältnis untereinander und im Verhältnis zu den mit der Umlegung verfolgten öffentlichen Interessen zu einem fairen Ausgleich gebracht werden (vgl. etwa § 56 Abs. 1 Satz 2 BauGB).“

Inwieweit im Zuge der Umlegung der Umlegungsausschuss bei der Zuteilung gemäß § 59 Abs. 7 und 8 BauGB unter den Voraussetzungen des § 176 BauGB ein Baugebot anordnet sowie im Umlegungsplan die Gebäude bezeichnen kann, die der Verwirklichung der im Umlegungsplan in Aussicht genommenen Neugestaltung entgegenstehen, bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten. Allerdings besteht mit dem Instrumentarium des Baugebotes im Falle einer nicht konsensuellen Einigung die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der oben unter Antwort Nr. 4.2 dargelegten städtebaulichen Gründe den Bebauungsplan und die zugrunde liegenden planerischen Ziele umzusetzen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.8 Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans sehen die Einwender sowohl den oberirdischen Zugang zur Tiefgarage als auch die repräsentative Vorfahrt vor dem Haupteingang des Dreischeibenhaus gefährdet. Es sei durch die Festsetzung als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich“ davon auszugehen, dass kein motorisierter Verkehr auf den Flächen rund um den Gustaf-Gründgens-Platz, die Teilflächen MK 1-4 sowie entlang des Verlaufs des Tausendfüßlers zugelassen werde.

Antwort:

Der Gustaf-Gründgens-Platz ist als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung - Fußgängerbereich festgesetzt. Dies ist auf Grundlage des vorliegenden Wettbewerbsergebnisses planerisch gewollt und städtebaulich und verkehrlich zur räumlichen und funktionalen Stärkung des Gustaf-Gründgens-Platz geboten. Unbenommen davon ist vorstellbar, eine Zufahrt für entsprechende Verkehre zum Dreischeibenhaus zu gestatten, da diese Verkehre dem Zwecke der Festsetzung nicht entgegen stehen. Zur Umsetzung der Zulässigkeit kann im Bedarfsfall in Nachgang zum Bebauungsplanverfahren die gemäß § 6 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW zu erfolgende Widmung als öffentliche Verkehrsfläche mit der Funktion Fußgängerbereich entsprechend der notwendigen Erfordernisse zugunsten des berechtigten Anlieger- und Lieferverkehrs auszugestalten sein.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

13.9 Da die ausgewiesene Fußgängerzone auch die Straßenfläche der August-Thyssen-Straße umfasse, würde der Zugang der Zufahrt zu der bestehenden Tiefgaragenspindel, die in diesem Bereich auf die August-Thyssen-Straße mündet, für den motorisierten Personennahverkehr vollständig unterbunden. Die Tiefgarage sei dann auch aus diesem Grund nicht mehr nutzbar.

Antwort:

Der Rückbau der August-Thyssen-Straße und die Festsetzung des Bereiches als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich ist die konsequente Folge des im Rahmen der Antwort Nr. 13.7 dargelegten städtebaulichen Neuordnungskonzeptes, die eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Interesse des Gemeinwohles beinhaltet. Wie oben dargelegt, bekommt die Tiefgarage eine leistungsfähige Anbindung an die Tunnel und ist diesbezüglich voll umfänglich nutzbar. Auch eine oberirdische Anbindung wurde im Rahmen des Bebauungsplanes untersucht und ist, wie unter Antwort Nr. 13.7 ausführlich dargelegt, möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.10 Durch die Fußgängerzone werde es unmöglich, die Vorfahrt zum Dreischeibenhaus mit dem Pkw zu erreichen oder dort Besucherstellplätze einzurichten. Die Vorfahrt zum Haupteingang sei nicht gesichert. Das Dreischeibenhaus sei ohne repräsentative Vorfahrt nicht denkbar, es müsse jederzeit und ohne Behinderungen von bestimmten Nutzern (Vorstände, hochrangige Geschäftspartner / Besucher) erreicht werden können und außerdem sei eine oberirdische Vorfahrt für Behinderte und für den Lieferverkehr unerlässlich. Die Tiefgarage könne die repräsentative Vorfahrt vor dem Haupteingang nicht ersetzen.

Antwort:

Siehe Antwort zu Nr. 13.8.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

13.11 Auch aus technischen Gründen und Sicherheitsaspekten sei es unzulässig, das Gebäude für den motorisierten Verkehr ausschließlich über die Tiefgarage zu erschließen; eine kontrollierte Mitarbeiter- und Besuchersteuerung könne so nicht gewährleistet werden.

Antwort:

Die oberirdische Erschließung des Gebäudes der Einwender ist über die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen, wie in der Antwort Nr. 13.8 dargelegt, zu regeln. Unbenommen davon ist die Erreichbarkeit für Rettungsdienste und Feuerwehr uneingeschränkt gegeben. Auch dahingehend ist eine ausschließliche Erschließung des Gebäudes über die Tiefgarage nicht gegeben.

Eine kontrollierte Mitarbeiter- und Besuchersteuerung kann ohne Qualitätseinbußen auch über eine Tiefgarage erfolgen. Dies ist bei vielen innerstädtischen Liegenschaften Standard. Eine Beibehaltung der heutigen Spindel mit den uneingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten über oberirdische Verkehrsflächen widerspricht, wie oben dargelegt, der im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Umsetzung der städtebaulichen Ziele.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

13.12 Die Ausgestaltung der Hofgartenstraße am Hofgarten, also nördlich der Einmündung der August-Thyssen-Straße, als öffentliche Grünfläche würde nach Auffassung der Einwender den Zugang für den motorisierten Verkehr zum Dreischeibenhaus blockieren und sei aus diesem Grund unhaltbar.

Antwort:

Die Zusammenführung der beiden, durch die breiten Richtungsfahrbahnen der Hofgartenstraße und des Brückenbauwerkes des Tausendfüßlers heute getrennten Seiten des Hofgartens ist eines der Hauptziele der städtebaulichen Neuordnung. Mit der damit verbundenen Tieferlegung des motorisierten Verkehrs wird eine Anbindung über die August-Thyssen-Straße nicht mehr möglich sein. Durch den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss zum 1. BA sowie dem Grundsatzbeschluss für die Verkehrsanlagen zum 1. + 2. BA vom 13.12.2007 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf im Sinne einer internen Willensbildung die Voraussetzungen zu diesem Umbau des Verkehrssystems geschaffen. Dieses Verkehrskonzept liegt der vorliegenden Planung zugrunde und wird planungsrechtlich gesichert. Mit Umsetzung der Planung und der Realisierung der öffentlichen Grünfläche anstelle heutiger oberirdischer Verkehrsflächen wird die Erschließung des Grundstückes der Einwender verändert, aber, wie oben dargelegt, in keinster Weise beschnitten. Die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr bleibt umfassend erhalten.

Mit der baulichen Entwicklung im 1. und 2. BA des Kö-Bogen-Projektes und der damit verbundenen Aufwertung und Ausweitung der Fußgängerbereiche und Vergrößerung der Fläche des Hofgartens wird sich die Lagegunst des Grundstückes deutlich verbessern. Es wird zukünftig städtebaulich integriert zwischen der Neubebauung des Libeskind-Gebäudes und dem Schauspielhaus mit dem aufgewerteten Gustaf-Gründgens-Platz liegen. Statt oberirdischer Verkehrsstraßen auf allen vier Seiten des Grundstückes und erheblichen Lärm- und lufthygienischen Belastungen von der Westseite, umgrenzen ausschließlich öffentliche Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Anliegerverkehr mit hohen Aufenthaltsqualitäten die Liegenschaft. Die freiraumplanerischen Qualitäten werden parallel zum Bebauungsplan auf Grundlage des Ergebnisses des internationalen städtebaulich - freiraumplanerischen Wettbewerbes weiter konkretisiert und gesichert. Mit der Ausweitung des Hofgartens in südlicher Richtung erlangt das Grundstück eine herausragende Stellung am Park, die zum Einen die Nutzungsqualität im Gebäude erhöht und zum Anderen das denkmalgeschützte Gebäude im Sinne seiner herausragenden Bedeutung für Düsseldorf an bedeutsamer Stelle zusätzlich inszeniert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

13.13 Die Planung berücksichtige die Interessen der Eigentümer des Dreischeibenhauses in keiner Weise. Der Entwurf müsse so angepasst werden, dass die zwingend erforderliche Vorfahrt vor dem Haupteingang des Dreischeibenhauses in einer der Bedeutung und der Qualität des Gebäudes angemessenen Art erhalten bleibe und der oberirdische Zugang zu der Tiefgarage für den motorisierten Verkehr gewährleistet werde.

Antwort:

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde von Seiten der Stadtverwaltung mit dem damaligen Kaufinteressenten und heutigen Eigentümer Gespräche geführt, um die Rechte und Interessen entsprechend in der Abwägung berücksichtigen zu können und sie frühzeitig und möglichst umfassend einzubinden.

Die von den Einwendern geforderte Zufahrt vor den Haupteingang kann wie oben dargelegt (siehe Antwort unter Nr. 13.8) im Nachgang zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren gesichert werden. Des Weiteren wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes eine verkehrlich optimale unterirdische Erschließung der Tiefgarage angeboten. Ebenso bestehen verkehrliche und technische Lösungen zur Erreichbarkeit der Bestandstiefgarage. Dazu können als Ersatz für die vorhandene Spindel für den bevorrechtigten Anliegerverkehr im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplanes bzw. außerhalb des Geltungsbereiches des Planes Möglichkeiten für eine oberirdische Einfahrt in die Tiefgarage angeboten werden. Dabei sind verschiedene Lösungen über eine untergeordnete einspurige Rampe oder einen Aufzug vorstellbar. Nach einer ersten städtebaulichen und verkehrlichen Grobprüfung sind insbesondere im unmittelbaren östlichen Umfeld und auf der Nordseite des denkmalgeschützten Gebäudes solche technischen Lösungen denkbar. Die notwendige Fläche ergibt sich durch die Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes mit dem dadurch geplanten Rückbau der August-Thyssen-Straße. Das entsprechende planerische Konzept ist im Einzelnen unter der Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen und denkmalrechtlichen Situation zu entwickeln und in einem bauordnungsrechtlichen Verfahren zu genehmigen. Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans besteht nicht. Ebenso sind die mit dem Eingriff in die bestehenden Grunddienstbarkeiten verbundenen Konsequenzen im Zuge von dem Bebauungsplan nachgelagerten Verhandlungen zu berücksichtigen.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

Zu 14.:

14.1 Die Einwender protestieren gegen den Abriss des Tausendfüßlers, er sei ein Wahrzeichen für Düsseldorf. Er diene zur schnellen und staulosen Fahrt vom Norden der Stadt in den Süden und Osten. Staus träten so gut wie nie auf, und Unfälle könne man an den Fingern der Hände abzählen. Im Gegensatz dazu lese man immer wieder von Unfällen in den Tunneln und es träten kilometerlange Staus in der Stadt auf.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die Tunnel werden verkehrssicher entsprechend den gültigen Richtlinien und technischen Empfehlungen errichtet, unter Mitarbeit von externen Gutachtern und unter Beachtung einer umfassenden Risikoanalyse.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

14.2 Die enormen Baukosten und der jährliche Erhaltungsaufwand dafür seien ebenfalls Argumente gegen die Tunnel, die eingesparten Millionenbeträge sollten für viele kleinere und gewinnbringende Maßnahmen verwendet werden, wobei die Stadt länger schuldenfrei bliebe.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung, die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs sowie die dauerhafte Unterhaltung benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen und den jeweiligen Kostengrößenordnungen siehe Antwort Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

14.3 Der Tausendfüßler als Denkmal habe nie Erhaltungsaufwand erhalten und sehe daher verkommen aus. Die Hochstraße könne durch Restaurierung und künstlerische Gestaltung oder Bemalung ein Anziehungspunkt der Stadt sein.

Antwort:

Der Tausendfüßler wurde laufend in seinem Erhalt gesichert. Das Bauwerk weist dennoch Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort unter Nr. 14.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

14.4 Die Tunnelausfahrten seien für Anwohner und Fußgänger eine Gefahr durch die Konzentration an Auspuffgasen, die sich bisher auf dem Tausendfüßler oben sehr schnell verteilten. Auch seien diese Ausfahrten enorme Lärmquellen und verminderten dadurch die Lebensqualität der dort wohnenden und einkaufenden Bürger.

Antwort:
Durch die geplante Untertunnelung werden große Bereiche des innerstädtischen Bereiches rund um die nördliche Königsallee, die Schadowstraße und den Hofgarten in erheblichem Maße von Verkehrslärmemissionen und Luftschadstoffen entlastet. Allerdings werden im Umfeld der Tunnelportale durch die austretenden verkehrsbedingten Erhöhungen der Lärmwerte und Schadstoffe Beeinträchtigungen der Luftqualität entstehen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind insbesondere auch die Tunnelportale und die Ein- und Ausfahrtsrampen eingehend und umfassend hinsichtlich der Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen aus dem Verkehr gutachterlich untersucht worden. Auf Grundlage dieser gutachterlichen Stellungnahmen wurden Festsetzungen bestimmt, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen.
Im Hinblick auf die Grenzwertüberschreitungen in einigen Bereichen innerhalb und außerhalb des Plangebietes wird auf die gesamtstädtische Luftreinhalteplanung und das Feinstaub- und Schadstoff-Monitoring verwiesen.

Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV auch an den Tunnelportalen eingehalten. Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können, unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation, auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung bewältigt werden. Weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind nicht notwendig.
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt und die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmsituation im Umfeld dargelegt werden.
Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen und der schallgutachterlichen Stellungnahmen wurden Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen. Dazu zählen aktive Schallschutzmaßnahmen an den Emissionsorten und passive Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden betroffener Gebäude, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 15.:

15.1 Der Einwender lehnt den Abriss des Tausendfüßlers ab, da die erwarteten extrem hohen Kosten des Tunnelbaus und seiner kontinuierlichen Instandhaltung in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzenzuwachs für die Bürger Düsseldorfs stünden.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

15.2 Zudem würde die lange Umbauphase den Verkehrsfluss und die wirtschaftliche Entwicklung in der Innenstadt massiv beeinträchtigen.

Antwort:
Die im Zuge der Realisierung der städtebaulichen Neuordnung notwendigen Umbaumaßnahmen werden so geplant und durchgeführt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt immer möglich ist. Die tief- und hochbaulichen Einzelmaßnahmen werden dergestalt koordiniert, dass die Auswirkungen auf den Verkehr, auf die Bewohner, die Kunden und die Beschäftigten so gering als möglich sein werden. Einzelne zeitlich begrenzte Einschränkungen sind allerdings nicht auszuschließen. Diese baustellenbedingte Störungen sind im Hinblick auf die dadurch realisierten langfristigen Qualitäten in der Innenstadt hinnehmbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 16.:

16.1 Die Einwenderin wünscht den Erhalt des Tausendfüßlers, da Dreischeibenhaus, Schauspielhaus und Tausendfüßler eine architektonisch prägende Einheit seien.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

16.2 Der Verkehrslärm sei gering im Vergleich zu den geplanten Tunnelausgängen.

Antwort:

Weite Teile des Plangebietes sind heute durch den oberirdischen Verkehr stark von Lärmimmissionen betroffen. Gutachterlich wurde nachgewiesen, dass es durch die Verlegung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage zu deutlichen Entlastungen kommt. Besonders die für den Aufenthalt von Fußgängern vorgesehenen Oberflächenbereiche, sowohl entlang der Berliner Allee und angrenzend, als auch in weiten Teilen des Hofgartens profitieren davon. In den Bereichen, in denen nach der Umsetzung der Planung weiterhin hohe Lärmimmissionen vorliegen, im wesentlichen in den Bereichen der Ein- und Ausfahrtsrampen der Tunnelanlagen, sind Festsetzungen getroffen worden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen.

Dazu gehören auch die Auskleidung der Tunnelwände und -decken in Bereich der Tunnelrampen mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung sowie die Ausstattung der Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

16.3 Der Tunnel widerspreche einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung, die den „Verkehr raus aus den Innenstädten" halte.

Antwort:
Das städtebauliche Konzept zielt hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte auf eine gleichwertige Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel, hier insbesondere durch die Trennung des motorisierten Verkehrs von den Radfahrern und Fußgängern. Dadurch werden hochwertige öffentliche Räume geschaffen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind und als zusammenhängender Stadtraum erleb- und nutzbar werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 17.:

17.1 Die Einwenderin ist Imkerin und bedauert das Anpflanzen der japanischen Zierkirschen, da sie weder vom Nektar- noch vom Pollenangebot noch sonst in irgendeiner Weise ökologisch wertvoll seien.

Antwort:
Der Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen zu einzelnen Bäumen. Im Zuge der parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Freiraumplanung werden die zu pflanzenden Baumarten bestimmt. Es werden je nach Standort unterschiedliche Baumarten angepflanzt, nicht nur japanische Zierkirschen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

17.2 Als Baumschützerin wünsche sie sich mehr Rücksicht auf den Klimaschutz und die Natur sowie den Erhalt wertvoller Gehölze und betont, dass sie gegen das Fällen gesunder Bäume sei.

Antwort:
Im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Kö-Bogen-Projektes 2. Bauabschnitt müssen im Geltungsbereich des Bebauungsplans ca. 60 Bäume gefällt werden und es ist die Neu- bzw. Ersatzpflanzung von ca. 274 Bäumen vorgesehen. Im Bereich des Hofgartens werden weitere Grünflächen teilweise mit neuen Gehölzen angelegt.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

17.3 Als Düsseldorferin wünsche sie sich, der Tausendfüßler könne gepflegt und beleuchtet werden. Diese Hochstraße sei ein wunderschönes Schmuckstück und es wäre eine Katastrophe, wenn sie zugunsten eines nichtssagenden Tunnels verschwinden müsse.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube.

Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

17.4 Als Steuerzahlerin verstehe sie nicht, dass so viel Geld sinnlos verschwendet werden solle. Die Tunnellösung würde viele Millionen Euro verschlingen. In anderen Städten würden Tunnel schon wieder zugeschüttet, weil erkannt werde, wie intensiv sich die Kosten im Hinblick auf Wartung, Beleuchtung und Sicherheit entwickeln. Die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer hinkten der Zeit hinterher und bauten sich so ein „Millionengrab".

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

17.5 Als Umweltschützerin könne sie das „Gebuddel" in der Stadt nicht mehr ertragen und fragt, wie lange dies noch dauern solle. Sie appelliert, sich für die umweltfreundlichsten Lösungen zu entscheiden.

Antwort:
Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz verlängern sich durch die städtebauliche Neuordnung im Umfeld aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - nicht. Die derzeit stattfindenden Baumaßnahmen am ehemaligen Jan-Wellem-Platz basieren auf dem Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und der Baugenehmigung für das Libeskind-Gebäude. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet werden.
Die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes (1. BA) der Tunnelbaumaßnahmen ist für Anfang 2013 vorgesehen, der 2. BA soll 2015 fertig gestellt sein.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 18.:

Die Einwenderin zitiert die Initiative „Lott stonn!". Lott stonn! schlägt vor:

- *Erhalt, Instandsetzung und Lichtgestaltung des Tausendfüßlers!*
- *Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, Bau eines Süd-Nord-Tunnels, der die Schadowstraße unterquert und damit kreuzungsfrei macht.*
- *Keine Eingriffe mehr in den Hofgarten, Begrünung des Ufers der Landskrone mit Baumallee!*
- *Erhalt und Gestaltung der Jägerhofpassage!*

- *Bau einer neuen Fußgängerpassage neben der offen gelegten Düssel!*
- *Keine Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch Querung der Straßenbahngleise!*

Die Einwenderin ergänzt, diese Vorschläge machten Sinn und hätten ihre volle Unterstützung.

Antwort:

Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten. Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte Flächenanteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet.

Die übrigen zitierten Vorschläge sind auch Bestandteil der Stellungnahmen Nr. 103 bzw. Nr. 24, die im Rahmen dieser Abwägung an anderer Stelle ausführlich beantwortet wurden:

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Zum Thema Umnutzung Tausendfüßler (Renovierung, Lichtinstallation), siehe Antwort zu Nr. 103.6.

Zum BDA-Vorschlag „Erhalt der Hochstraße und verkürzte Tunnel“, siehe Antwort zu Nr. 24.3.

Zum Wegfall der Jägerhofpassage, siehe Antwort zu Nr. 103.8.

Zur Fußgängerpassage an der Düssel, siehe Antwort zu Nr. 103.21.

Zu Frage der Sicherheit der Übergänge über die Straßenbahngleise, siehe Antworten zu Nr. 103.9.

Der Stellungnahme wird überwiegend nicht gefolgt.

Zu 19.:

Der Einwender fühlt sich als Anwohner bereits jetzt durch U-Bahn-Bau und Neugestaltung Jan-Wellem-Platz belästigt und ist auf Grund des Denkmalschutzes gegen den Abriss des Tausendfüßlers. Er bittet, die Entscheidung zu vertagen.

Antwort:

Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 20.:

Der Einwender ist der Auffassung, der Bebauungsplan-Entwurf entspräche nicht dem geltenden Bauplanungsrecht, da das Baudenkmal Tausendfüßler nicht als solches eingetragen sei. Über einen Bebauungsplan, der nicht dem geltenden Bauplanungsrecht entspräche, könne der Rat der Stadt Düsseldorf aus formal juristischen Gründen nicht entscheiden. Er verweist des Weiteren auf die Bedeutung des Denkmalschutzes, die Funktion einer Denkmalliste sowie die Paragraphen §172 BauGB (Ensembleschutz) sowie §1 Abs.5 Satz 1 und 2 BauGB.

Antwort:

Für das Baudenkmal „Hochstraße, Jan-Wellem-Platz o.Nr.“ (Tausendfüßler) ist die Genehmigung zum Abriss beantragt worden und es wird davon ausgegangen, dass diese erteilt wird. Da der Bebauungsplan voraussichtlich noch Geltung haben wird, wenn die Hochstraße bereits entfernt worden ist, wurde er lediglich als Bestand in die Planzeichnung eingetragen und darauf verzichtet, ihn als Denkmal zu kennzeichnen.

In den textlichen Festsetzungen ist die Hochstraße Tausendfüßler unter „II. Nachrichtliche Übernahmen Denkmäler“ aufgeführt mit dem ergänzenden Hinweis „Abriss im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans vorgesehen“. Des Weiteren wird die Denkmaleigenschaft und der geplante Abriss in der Satzungsbegründung und Abwägung zum Bebauungsplan ausführlich behandelt.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe auch Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 21.:

Die Einwenderin widerspricht den Planungen des Bebauungsplan-Entwurfes Kö-Bogen 2. BA aufgrund der entstehenden Kosten. Es würden weder mehr leer stehende Bürobauten benötigt, noch ein Tunnel oder noch mehr Autos in der Innenstadt. Es würden noch mehr Feinstaub-Belastung, noch mehr Lärm, eine Dauer-Baustelle, Zerstörung eines Bau-Denkmals, Zerstörung eines Kunstwerkes/Begrünung unterm Tausendfüßler etc. die Folge sein. Abschließend protestiert sie gegen die geplante Bebauung und legt ein Bürger-Veto ein.

Antwort:

Zu den Kosten:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurden für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zu den Bauzeiten:

Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Zu Verkehr, Luft, Lärm:

Das städtebauliche Konzept zielt hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte auf eine gleichwertige Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel, hier insbesondere durch die Trennung des motorisierten Verkehrs von den Radfahrern und Fußgängern. Dadurch werden hochwertige öffentliche Räume geschaffen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind und als zusammenhängender Stadtraum erleb- und nutzbar werden.

Bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange wurde berücksichtigt, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage lärmvorbelastet ist. Des Weiteren ist bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass in gewissen, eng begrenzten Bereichen (z.B. an den Tunnelportalen) Lärmpegelerhöhungen auftreten. Gleichzeitig kommt es aber insgesamt durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf zu derart deutlichen Lärmminderungen, dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in heute stark verlärmten Bereichen im Bestand wie Neubau vorzufinden sein werden.

Ähnliches gilt auch für die Luftschadstoffe aus dem Verkehr. Es stehen jedoch hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eintreten werden und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Zum Abriss des Tausendfüßlers:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.
Zum Kunstprojekt/Begrünung am Tausendfüßler:
Die Frage des Erhalts des künstlerischen Pflanzprojekts auf der Berliner Allee (auf Höhe der Johanneskirche) ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Gestaltung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung entsprechend den Ergebnissen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 22.:

Die Einwenderin ist der Meinung, dass die vorhandenen Häuser am Kö-Bogen 2. BA nicht abgerissen, sondern stehen gelassen werden sollten. Noch mehr Bürofläche, die unvermietet da stehe, sei nicht nötig. Die vorhandene Bebauung habe Bestandswert aufgrund der Tatsache, dass zum Teil Wohnraum enthalten sei. Außerdem würde sich die vorhandene Bebauung mit den Libeskindbauten zu einem guten Gesamtbild einfügen.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung und Überplanung bestehender Gebäude im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.

In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln. Zur Umsetzung der in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele ist die Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz städtebaulich notwendig.

Mit der Neubebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben der Weiterentwicklung der zentralen Einzelhandelsfunktionen der Innenstadt Düsseldorf wird mit der Planung die innerstädtische Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Büro, Dienstleistung und Wohnen gefördert.

Diese Zielsetzung geht mit dem im Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt definierten Ziel einher, das Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen und zu fördern. Ein Überangebot an Büroflächen wird durch diese Planung nicht entstehen, sondern die für eine lebenswerte Innenstadt wichtige Nutzungsmischung gefördert.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 23.:
entfällt

Zu 24.:

24 In einer Beilage in den Düsseldorfer Tageszeitungen am 21.06.2011 (Hrsg. Initiative „LOTT STONN!“, des Weiteren abgewogen unter Nr. 103) präsentieren die Einwender einen Plan mit kurzen textlichen Erläuterungen:

24.1 Die Einwender schlagen den Erhalt der Jägerhofpassage und die Aufwertung mit neuem Aussichtspavillon vor, von dem aus man einen Blick auf die Baumallee entlang der Landskrone hätte. Im Plan ist ein ovaler Pavillonbau, nordwestlich der Jägerhofpassage, dargestellt.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden.

Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
In dem städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurf ist die Errichtung von zwei Pavillons jeweils am Abschluss der neuen, verbindenden Baumreihe zwischen Hofgarten und Martin-Luther-Platz vorgesehen. Der nördliche Pavillon (Baufeld MK 10) liegt am Rand des denkmalgeschützten Hofgartens und verbindet diesen mit der Baumreihe und den neuen Fußgängerbereichen am Libeskind-Gebäude.
Der Errichtung eines Aussichtspavillons, wie von den Einwendern vorgeschlagen, ist nicht vorgesehen. Der vorgeschlagene Standort liegt darüber hinaus im Bereich des Gartendenkmals Hofgarten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.2 … eine breite Düsselpassage mit begleitendem Fußweg vom Grünen Jong zur Landskrone, die ein besonderes Erlebnis und gefahrlos für Spaziergänger und spielende Kinder sei; ökologisch, ohne Technik und damit gut für die Düssel. In der Planzeichnung ist eine breite Unterführung nördlich der Düssel dargestellt, die mit einer Baumreihe begrünt ist.

Antwort:

Die „Innere Nördliche Düssel“ - im Bereich nördlich der August-Thyssen-Straße - wird im Zuge der Umgestaltung offengelegt und über die Tunnelbauwerke der neuen unterirdischen Straßenführung (Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnel) hinweg geführt. Die für die Umgestaltung der genannten oberirdischen Gewässer gesonderten wasserrechtlichen Verfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) wurden parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - durchgeführt und abgeschlossen.

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr unterirdisch miteinander verbunden hat, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke von Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Tunnel. Dafür werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten mehrere neue Wegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit max. 6% Steigung weitgehend barrierefrei ausgeführt.

Die Anlage einer unterirdischen Passage parallel zur Düssel wäre bei Erhalt des Tausendfüßlers und der oberirdischen Führung der Süd-Nord-Straßenverbindung durch den Hofgarten aus mehreren Gründen konstruktiv nicht möglich. Die lichte Höhe, die zwischen der Düssel und der dann erforderlichen Brückenkonstruktion für die beiden Straßen und die Straßenbahntrasse verbleiben würde, reicht nicht aus, um einen Durchgang anzulegen.

Zudem ergibt sich die Tiefenlage des Nord-West-Tunnels aus der Höhenlage der Tiefgaragenausfahrt aus dem Libeskind-Gebäude 1. BA. Durch die geplante Offenlegung der inneren nördlichen Düssel und der damit verbunden Begradigung verschiebt sich der Anschluss an die Landskrone nach Süden.

Der Abstand zwischen der Tiefgaragenausfahrt und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel reicht unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht aus, um die Rampe vor der Inneren Nördlichen Düssel auszubilden. Vielmehr liegt die neue Innere Nördliche Düssel in der geplanten Rampensohle.
Des weiteren liegt das Widerlager der Hochstraße Tausendfüßler sowie die Rampe zur Hochstraße auf der zur Zeit verrohrten Inneren Nördlichen Düssel.
Gleichwohl wird dem Wunsch nach einer Wegeverbindung im Bereich der offengelegten Düssel durch die neue oberirdische Fußwegebeziehung Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.3 … eine Verkürzung der Tunnel, den Erhalt des Tausendfüßlers und die Verbindung der westlichen und östlichen Hofgartenbereiche in Anlehnung an die historischen Gegebenheiten. Diese Maßnahmen führten zu einer großen Kostenersparnis. In der beigefügten Planzeichnung beginnt die Abfahrtsrampe des Nord-Süd-Tunnels im Bereich der Düssel-Querung, die Tunnelrampe des Süd-Nord-Tunnels endet ebenfalls dort. Der Tausendfüßler bliebe in dem Vorschlag erhalten.

Antwort:
Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.
Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Bei einem Erhalt des Tausendfüßlers wäre die Umsetzung des im Rahmen des Wettbewerbs gefundenen Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel, in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen wird im städtischen Haushalt, eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.4 … die Wiederherstellung der Baumallee entlang der Landskrone mit großen Bäumen.

Antwort:

Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten. Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte Flächenanteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

24.5 … die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes durch klare Gebäudekanten (Arkaden), die Auslobung eines Architektenwettbewerbs zur Platzgestaltung mit Grün und Kunst und eine Vorfahrt für Schauspielhaus und Dreischeibenhaus.

Antwort:

Die Bebauung südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes wird den Platzraum räumlich fassen und in seiner Aufenthaltsqualität steigern, indem eine belebte Raumkante errichtet wird. Der verbleibende Platz bietet ausreichend Raum, um größere Veranstaltungen stattfinden zu lassen.

Die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes wird von vielen Faktoren beeinflusst, von den Fallwinden des Dreischeibenhauses sowie konstruktiv von der darunter liegenden Tiefgarage. Die grundsätzliche Gestaltung des Platzes ist mit dem Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert.

Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung durch den Preisträger weiter bearbeitet und qualifiziert. Ein weiteres qualitätssicherndes Verfahren ist diesbezüglich nicht notwendig.
Zur Erreichbarkeit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus ist festzustellen, dass die Verlegung der Straßen unter die Erde viele Vorteile für die Umwelt hat: Die oberirdischen Flächen stehen für Fußgängerverkehr und Begrünung zur Verfügung. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. Der neu gewonnene Innenstadtbereich wird vor den Verkehrslärmimmissionen, die derzeit noch von der Straße und dem Tausendfüßler ausgehen, geschützt.
Das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus sind oberirdisch weiterhin über die Bleichstraße erreichbar. Nach Realisierung der geplanten unterirdischen Anbindung können die Tiefgaragen vollständig über die Tunnel erschlossen werden. Zu den verschiedenen Möglichkeiten der Sicherstellung der Erschließung siehe Beantwortung der Anregung Nr. 13.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.6 … großzügige maßstabsgerechte Blockbebauung anstelle von schlecht nutzbaren Miniblöcken. Im Plan dargestellt ist ein großer Baublock, der das Areal der Teilgebiete MK 1-3 umfasst und nach Norden und nach Westen erweitert wurde sowie ein Baublock im MK 4 mit einer geringfügigen Erweiterung nach Süden.

Antwort:
Die als Ergebnis des Wettbewerbes geplante kleinteilige Bebauung ist eine qualitätsvolle städtebauliche Lösung, die, angelehnt an die historische Stadtstruktur, einen lebendigen Stadtbereich ausbildet. Die durch die Bebauung gebildeten öffentlichen Räume orientieren sich am menschlichen Maßstab. Es wird damit im Umfeld des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses ein Kontrapunkt zu den räumlich offenen Leitbildern der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg gesetzt.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.7 … den Entfall der Tunnelrampe an der Schadowstraße und damit eine Ausweitung der Fußgängerzone Schadowstraße rund um die Tuchtinsel und zur Immermannstraße. Im Plan dargestellt ist eine Baumreihe in der Berliner Allee anstelle der Einfahrtsrampe in den Süd-Nord-Tunnel.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Der Süd-Nord-Tunnel ist Bestandteil des der Planung zugrunde liegenden Gesamt-Verkehrskonzeptes. Es wurde im Vergleich zu den ersten Planungen eine Verschiebung des südlichen Tunnelportals (an der Schadowstraße) um 10 m weiter nach Süden beschlossen, da dies auch ein Zugewinn für die städtebauliche Situation ist. Eine weitere Verschiebung in südliche Richtung bzw. ein Wegfall der Tunnelrampe ist aufgrund notwendiger oberirdischer Verkehrsbeziehungen (vor allem aus Richtung Hauptbahnhof) und wegen der Anbindung der Immermannstraße an den Tunnel nicht möglich.

Der Verkehr müsste dann weiterhin oberirdisch geführt werden, was nicht dem Planungsziel, durch die Verlegung in Tunnel die oberirdischen Bereiche von Verkehr weitgehend freizuhalten, entspricht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.8 … eine Verlegung der Tunnelrampe vor die Börse und die Schaffung einer großen Fußgängerzone zwischen Berliner Platz, Tuchtinsel, Martin-Luther-Platz und Immermannstraße. Im Plan dargestellt ist die Einfahrtsrampe des Süd-Nord-Tunnels westlich vom Teilgebiet MK 7.

Antwort:

Die Tunnelrampe südlich der Immermannstraße hätte die Aufgabe wichtiger innerstädtischer Fahrbeziehungen zur Folge, und die Abwicklung der Verkehre im Bereich Martin-Luther-Platz wäre nicht mehr leistungsfähig möglich (vgl. auch Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9.).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.9 … am Martin-Luther-Platz eine großflächige Fußgängerzone mit Schritt-Tempo und Anliegerverkehr zum vorhandenen Parkhaus. Im Plan dargestellt ist ein begrünter Martin-Luther-Platz ohne Bebauung auf dem Teilgebiet MK 8 und ohne Anbindung an die Immermannstraße. Der Tausendfüßler bliebe in dem Vorschlag erhalten.

Antwort:

Die heutige Straßenverkehrsfläche zwischen Johanneskirche und der westlich an den Martin-Luther-Platz angrenzenden Bebauung wird, wie angeregt, als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird entsprechend straßenverkehrsrechtlich geregelt. Der Bereich um die Kirche sowie zwischen dem Kirchengebäude und dem geplanten Pavillon wird als Fußgängerbereich festgesetzt.

Die Blumenstraße muss als öffentliche Verkehrsfläche erhalten bleiben. Ein Verzicht auf die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee wurde eingehend geprüft, aufgrund der Kfz-Frequenz aus dem angrenzenden Stadtquartier kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Die Zufahrt zur Blumenstraße von Norden erfolgt zukünftig über den verkehrsberuhigt gestalteten Martin-Luther-Platz.

Die erfolgte Umdrehung der Einbahnrichtung in der Königstraße in Richtung Königsallee stellt auch den - für den innerstädtischen Bereich wichtigen - leistungsstarken Abfluss des Verkehrs aus dem Parkhaus Schadow-Arkaden sicher. Mit der gewählten Verkehrslösung kann die Erschließung des Parkhauses Schadow-Arkaden voll umfänglich sichergestellt werden.
Die dargestellte Aufwertung und Begrünung der Flächen unterhalb der Tausendfüßler-Rampe ist aufgrund der Bodenversiegelung und der Gründung des Tausendfüßlers nicht realisierbar.

Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt.

24.10 … ein Haus der Kirche, das den Martin-Luther-Platz räumlich einfasst. Im Plan ist südöstlich der Johanneskirche ein dreieckiger Baukörper dargestellt.

Antwort:
Im vorgeschlagenen Plan der Einwender wird das sogenannte „Haus der Kirche“ als Ersatz für eine Bebauung auf dem Baufeld MK 8 im Bebauungsplanentwurf vorgeschlagen. Die dargestellte Insellage zwischen der Blumenstraße, der Johanneskirche und der Abfahrt vom Tausendfüßler bzw. der Berliner Allee, ermöglicht – im Gegensatz zur Bebauung auf dem MK 8 - keine hochwertigen, publikumswirksamen Nutzungen, die den Martin-Luther-Platz bereichern. Der aus dem Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs hervorgegangene Standort des Pavillons dagegen ermöglicht die räumliche Fassung des Platzes an der Kirche sowie seine Bespielung als attraktiver Aufenthaltsbereich. Unbenommen davon berührt das neue Gebäude durch seine räumliche Nähe zur denkmalgeschützten Johanneskirche Denkmalbelange.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.11 … die Anbindung der Immermannstraße über die Fußgängerzone Tuchtinsel und Umbau zum „Grünen Boulevard“ bis hin zum Hauptbahnhof.

Antwort:

Da die Verkehrsbeziehungen aus der Immermannstraße in Richtung Norden sowie von Süden über die Berliner Allee in die Schadowstraße bestehen bleiben müssen (vgl. Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9), ist die Einrichtung einer Fußgängerzone an dieser Stelle nicht möglich. Durch den Abriss der Hochstraße und die vollständige Neugestaltung des Bereichs südlich der Tuchtinsel, werden die fußläufige Anbindung der Immermannstraße sowie die Blickbeziehungen zu Tuchtinsel, Martin-Luther-Platz und Schadowstraße im Vergleich zur heutigen Situation deutlich verbessert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.12 Die Steinstraße und die Friedrich-Ebert-Straße bilden nach Auffassung der Einwender eine gute Fahrverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt.

Antwort:

Die Fahrverbindung Friedrich-Ebert-Straße und Steinstraße vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist von der neuen Verkehrsplanung unberührt und bleibt daher in ihrer Leistungsfähigkeit bestehen.

Siehe auch die Antworten zu Nr. 24.7 bis 24.11.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

Zu 24.a.:

*24.a In der Ausstellung im Kö-Bogen Pavillon ab 17.05.2011 wurde von den Verfassern ein Plan mit einem Alternativentwurf gezeigt (Planbeschreibung siehe unter Nr. 24) mit folgender **Legende:***

24.a.1 Erhalt der beliebten Jägerhofpassage (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.1)

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.2 Breite Düsselpassage mit begleitendem Fußweg vom Gröne Jong zur Landskrone (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.2).

Antwort:

Die „Innere Nördliche Düssel“ - im Bereich nördlich der August-Thyssen-Straße - wird im Zuge der Umgestaltung offengelegt und über die Tunnelbauwerke der neuen unterirdischen Straßenführung (Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnel) hinweg geführt. Die für die Umgestaltung der genannten oberirdischen Gewässer gesonderten wasserrechtlichen Verfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) wurden parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - durchgeführt und abgeschlossen.

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr unterirdisch miteinander verbunden hat, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke von Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Tunnel. Dafür werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten mehrere neue Wegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen.

Die Anlage einer unterirdischen Passage parallel zur Düssel wäre bei Erhalt des Tausendfüßlers und der oberirdischen Führung der Süd-Nord-Straßenverbindung durch den Hofgarten aus mehreren Gründen konstruktiv nicht möglich. Die lichte Höhe, die zwischen der Düssel und der dann erforderlichen Brückenkonstruktion für die beiden Straßen und die Straßenbahntrasse verbleiben würde, reicht nicht aus, um einen Durchgang anzulegen.

Zudem ergibt sich die Tiefenlage des Nord-West-Tunnels aus der Höhenlage der Tiefgaragenausfahrt aus dem Libeskind-Gebäude 1. BA. Durch die geplante Offenlegung der inneren nördlichen Düssel und der damit verbunden Begradigung verschiebt sich der Anschluss an die Landskrone nach Süden. Der Abstand zwischen der Tiefgaragenausfahrt und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel reicht unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht aus, um die Rampe vor der Inneren Nördlichen Düssel auszubilden. Vielmehr liegt die neue Innere Nördliche Düssel in der geplanten Rampensohle. Des weiteren liegt das Widerlager der Hochstraße Tausendfüßler sowie die Rampe zur Hochstraße auf der zur Zeit verrohrten Inneren Nördlichen Düssel.

Gleichwohl wird dem Wunsch nach einer Wegeverbindung im Bereich der offengelegten Düssel durch die neue oberirdische Fußwegebeziehung Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.3 Verkürzung der Tunnel, Erhalt des Tausendfüßlers, Verbindung der westlichen und östlichen Hofgartenbereiche in Anlehnung an die historischen Gegebenheiten (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.3).

Antwort:

Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des motorisierten Individualverkehrs erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Bei einem Erhalt des Tausendfüßlers wäre die Umsetzung des im Rahmen des Wettbewerbs gefundenen Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel, in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen wird im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.4 Wiederherstellung der Baumallee entlang der Landskrone mit großen Bäumen (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.4).

Antwort:
Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten. Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte Flächenanteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert.

Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.
Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung auf Grundlage des Siegerentwurfs des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

24.a.5 Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes durch klare Gebäudekanten (Arkaden). Auslobung eines Architektenwettbewerbs zur Platzgestaltung mit Grün und Kunst. Vorfahrt für Schauspielhaus und Dreischeibenhaus (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.5).

Antwort:
Die Bebauung südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes wird den Platzraum räumlich fassen und in seiner Aufenthaltsqualität steigern, indem eine belebte Raumkante errichtet wird. Der verbleibende Platz bietet ausreichend Raum, um größere Veranstaltungen stattfinden zu lassen.
Die grundsätzliche Gestaltung des Platzes ist mit dem Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert. Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung durch den Preisträger weiter bearbeitet und qualifiziert. Ein weiteres qualitätssicherndes Verfahren ist diesbezüglich nicht notwendig.
Zur Erreichbarkeit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus ist festzustellen, dass die Verlegung der Straßen unter die Erde viele Vorteile für die Umwelt hat: Die oberirdischen Flächen stehen für Fußgängerverkehr und Begrünung zur Verfügung. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. Der neu gewonnene Innenstadtbereich wird vor den Verkehrslärmimmissionen, die derzeit noch von der Straße und dem Tausendfüßler ausgehen, geschützt.

Das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus sind oberirdisch weiterhin über die Bleichstraße erreichbar. Nach Realisierung der geplanten unterirdischen Anbindung können die Tiefgaragen vollständig über die Tunnel erschlossen werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.6 Großzügige maßstabsgerechte Blockbebauung anstelle von schlecht nutzbaren Miniblöcken (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.6).

Antwort:

Die als Ergebnis des Wettbewerbes geplante kleinteilige Bebauung ist eine qualitätsvolle städtebauliche Lösung, die, angelehnt an die historische Stadtstruktur, einen lebendigen Stadtbereich ausbildet. Die durch die Bebauung gebildeten öffentlichen Räume orientieren sich am menschlichen Maßstab. Es wird damit im Umfeld des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses ein Kontrapunkt zu den räumlich offenen Leitbildern der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg gesetzt.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt.

Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.7 Entfall der Tunnelrampe an der Schadowstraße und damit Ausweitung der Fußgängerzone Schadowstraße rund um die Tuchtinsel und zur Immermannstraße (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.7).

Antwort:
Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht.

Der Süd-Nord-Tunnel ist Bestandteil des der Planung zugrunde liegenden Gesamt-Verkehrskonzeptes. Es wurde im Vergleich zu den ersten Planungen eine Verschiebung des südlichen Tunnelportals (an der Schadowstraße) um 10 m weiter nach Süden beschlossen, da dies auch ein Zugewinn für die städtebauliche Situation ist. Eine weitere Verschiebung in südliche Richtung bzw. ein Wegfall der Tunnelrampe ist aufgrund notwendiger oberirdischer Verkehrsbeziehungen (vor allem aus Richtung Hauptbahnhof) und wegen der Anbindung der Immermannstraße an den Tunnel nicht möglich.
Der Verkehr müsste dann weiterhin oberirdisch geführt werden, was nicht dem Planungsziel, durch die Verlegung in Tunnel die oberirdischen Bereiche von Verkehr weitgehend freizuhalten, entspricht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.8 Verlegung der Tunnelrampe vor die Börse. Schaffung einer großen Fußgängerzone vom Berliner Platz, Tuchtinsel, Martin-Luther Platz, Immermannstraße (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.8).

Antwort:
Die Tunnelrampe südlich der Immermannstraße hätte die Aufgabe wichtiger innerstädtischer Fahrbeziehungen zur Folge, und die Abwicklung der Verkehre im Bereich Martin-Luther-Platz wäre nicht mehr leistungsfähig möglich. (vgl. auch Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9.).
Mit der Umsetzung der Planung werden in innerstädtischer Lage ausgedehnte neue Fußgängerbereiche entstehen, die heute getrennte Bereiche verknüpfen. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße. Durch den Abriss des Tausendfüßlers und den damit bedingten Wegfall der beiden Abfahrtsrampen wird erst möglich, die stadträumliche Qualität des Bereichs Martin-Luther-Platz – Immermannstraße herauszuarbeiten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.9 Martin-Luther-Platz als großflächige Fußgängerzone mit Schritt-Tempo Anliegerverkehr zum vorhandenen Parkhaus (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.9).

Antwort:

Die heutige Straßenverkehrsfläche zwischen Johanneskirche und der westlich an den Martin-Luther-Platz angrenzenden Bebauung wird, wie angeregt, als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Ein Befahren mit höheren Geschwindigkeiten ist demzufolge straßenverkehrsrechtlich ausgeschlossen. Der Bereich um die Kirche sowie zwischen dem Kirchengebäude und dem geplanten Pavillon wird als Fußgängerbereich festgesetzt.

Die Blumenstraße muss als öffentliche Verkehrsfläche erhalten bleiben. Ein Verzicht auf die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee wurde eingehend geprüft, aufgrund der Kfz-Frequenz aus dem angrenzenden Stadtquartier kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Die Zufahrt zur Blumenstraße von Norden erfolgt zukünftig über den verkehrsberuhigt gestalteten Martin-Luther-Platz. Die erfolgte Umdrehung der Einbahnrichtung in der Königstraße in Richtung Königsallee stellt auch den – für den innerstädtischen Bereich wichtigen - leistungsstarken Abfluss des Verkehrs aus dem Parkhaus Schadow-Arkaden sicher. Mit der gewählten Verkehrslösung kann die Erschließung des Parkhauses Schadow-Arkaden voll umfänglich sichergestellt werden.

Gemäß vorgeschlagener Planung der Einwender würde der Martin-Luther-Platz räumlich weiterhin über seine gesamte Nordostseite durch die Untersicht auf das Verkehrsbauwerk Tausendfüßler dominiert.

Die dargestellte Aufwertung und Begrünung der Flächen unterhalb der Tausendfüßler-Rampe ist aufgrund der Bodenversiegelung und der Gründung des Tausendfüßlers nicht realisierbar.

Der Stellungnahme wird in Teilen gefolgt.

24.a.10 Die Immermannstraße wird über die Fußgängerzone Tuchtinsel angebunden und zum „Grünen Boulevard“ bis hin zum Hauptbahnhof (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.11).

Antwort:

Da die Verkehrsbeziehungen aus der Immermannstraße in Richtung Norden sowie von Süden über die Berliner Allee in die Schadowstraße bestehen bleiben müssen (vgl. Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9), ist die Einrichtung einer Fußgängerzone an dieser Stelle nicht möglich. Durch den Abriss der Hochstraße und die vollständige Neugestaltung des Bereichs südlich der Tuchtinsel, werden die fußläufige Anbindung der Immermannstraße sowie die Blickbeziehungen zu Tuchtinsel, Martin-Luther-Platz und Schadowstraße im Vergleich zur heutigen Situation deutlich verbessert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.11 Die Steinstraße und die Friedrich-Ebertstraße bilden eine gute Fahrverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.12).

Antwort:

Die Fahrverbindung Friedrich-Ebert-Straße und Steinstraße vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist von der neuen Verkehrsplanung unberührt und bleibt daher in ihrer Leistungsfähigkeit bestehen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

24.a.12 Es wird angemerkt, dass für einen vorläufigen Erhalt des Tausendfüßlers folgende Argumente sprechen würden: Der erste Tunnel und der Tausendfüßler würden schon in der Phase 1 eine Innenstadt ohne störenden Durchgangsverkehr gewährleisten.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.13 Mehr als 100 Millionen Euro könnten gespart werden, man könne noch auf die Kostenentwicklung anderer städtischer Projekte(z.B. U-Bahn) reagieren.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass sonstige Maßnahmen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf (vgl. dazu OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 – 2 D 137/09.NE – juris, Rn.102).
Zum Vorschlag Erhalt des Tausendfüßlers und der mehrspurigen Straßenflächen im Hofgarten siehe Antwort Nr. 24.a.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.14 Es wird gefragt, wie viel öffentliches Geld in den Verkehr fließen solle. Solle es nicht besser für andere öffentliche Aufgaben genutzt werden.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 24.a.13.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.15 Man gewinne die Zeit, das innerstädtische Verkehrskonzept grundsätzlich zu überdenken. Die Vor- und Nachteile für die städtische Gestalt, mit oder ohne Tausendfüßler, könnten in Ruhe und Souveränität abgewogen werden.

Antwort:
Die Planung ist Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses, das unter Einbindung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Trägern entstanden ist.

Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) im Sinne einer internen Willensbildung vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich als Grundlage der weiteren Planung beschlossen.
Alle privaten oder öffentlichen Belange wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sachgerecht und in der notwendigen Sorgfalt abgewogen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.16 Es wird festgestellt, dass dringender sofortiger Veränderungsbedarf an der aktuellen Planung bestehe, unabhängig von der Tausendfüßlerfrage. Hier könne mehr städtebauliche Qualität für die Innenstadt erreicht werden und das Potential könne für weitere Planungen erhalten bleiben.

Antwort:
Die Planung ist, wie unter Antwort Nr. 24.a.15 dargestellt, Ergebnis eines umfassenden Planungsprozesses. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Planungsziele, wie sie in der Satzungsbegründung ausführlich dargelegt sind, zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö konsequent umzubauen und zu einem zukunftsfähigen Stadtbereich zu entwickeln. Ein Veränderungsbedarf an der Angebotsplanung dieses Bebauungsplanes wird nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.17 Die Rampe im Süden könne vor die Börse verlagert werden, um über die Immermannstraße, als großstädtischem Boulevard, den Bahnhof (bzw. den Konrad-Adenauer-Platz) an die Innenstadt anzubinden.

Antwort:

Die Tunnelrampe südlich der Immermannstraße hätte die Aufgabe wichtiger innerstädtischer Fahrbeziehungen zur Folge, und die Abwicklung der Verkehre im Bereich Martin-Luther-Platz wäre nicht mehr leistungsfähig möglich (vgl. auch Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9).

Da die Verkehrsbeziehungen aus der Immermannstraße in Richtung Norden sowie von Süden über die Berliner Allee in die Schadowstraße bestehen bleiben müssen (vgl. Antworten zu Nr. 24.7 und Nr. 24.9), ist die Einrichtung einer Fußgängerzone an dieser Stelle nicht möglich. Durch den Abriss der Hochstraße und die vollständige Neugestaltung des Bereichs südlich der Tuchtinsel, werden die fußläufige Anbindung der Immermannstraße sowie die Blickbeziehungen zu Tuchtinsel, Martin-Luther-Platz und Schadowstraße im Vergleich zur heutigen Situation deutlich verbessert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.18 Es wird ein freiraumplanerischer Wettbewerb für den Gustaf-Gründgens-Platz mit der Option einer Parkgestaltung vorgeschlagen.

Antwort:

Die grundsätzliche Gestaltung des Platzes ist mit dem Wettbewerbsergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert. Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung weiter bearbeitet und qualifiziert.

Ein weiteres städtebauliches Wettbewerbsverfahren ist nicht notwendig, da mit dem Wettbewerbsbeitrag eine hochwertige städtebauliche Lösung durch die Wettbewerbsjury gefunden wurde.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.19 Kleine Baublocks könnten an der Schadowstraße auf größeren städtisch angemessenen Maßstab gebracht werden.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 24.a.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

24.a.20 Es wird vorgeschlagen, den Martin-Luther-Platz als Aufenthaltsbereich zu gestalten.

Antwort:

Der Martin-Luther-Platz wird Teil des neu geschaffenen zusammenhängenden Fußgängerbereichs. Im Rahmen der parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Freianlagenplanung wird die Umgestaltung des Umfeldes der Johanneskirche zu einem Aufenthaltsbereich detailliert geplant.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

24.a.21 Es wird eine Baumreihe entlang der Landskrone vor dem Libeskindbau vorgeschlagen (siehe auch Behandlung unter Nr. 24.4).

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 24.a.4.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 25.:

entfällt

Zu 26.:

26.1 Die Einwender äußern die Auffassung, der Tunnelbau widerspräche der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung. Die zu erwartenden Investitionskosten seien gegenüber anderen Belangen der Stadt sowie gegenüber den zukünftigen Generationen nicht zu verantworten.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zu den Kosten und Finanzierung des Projektes siehe auch Antwort Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.2 Die Tieferlegung des Verkehrs sei entgegen der Darstellung im Abwägungsprozess kein Instrument nachhaltigen Städtebaus und passe eben nicht zur Idee der Europäischen Stadt.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die Zusammenführung der beiden derzeit durch Straßen getrennten Hofgartenseiten, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Die Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen. Mit der veränderten Verkehrsführung wird insbesondere die Voraussetzung dafür geschaffen, den zentralen Innenstadtbereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.

Durch die Verlegung der Straßen in Tunnellagen wird außerdem eine funktionale Verknüpfung zweier sehr wichtiger Haupteinkaufslagen der Stadt, der Königsallee und der Schadowstraße, hergestellt. Dazu wird nicht nur die Verbesserung der fußläufigen Anbindung beitragen, sondern auch die Schaffung weiterer Einzelhandelsflächen als „Gelenk" zwischen beiden Haupteinkaufsstraßen. Außerdem kann ein weiterer attraktiver Standort für vielfältige andere Nutzungen - von der Etablierung von repräsentativen Geschäftsräumen für Unternehmen bis zu attraktiven Gastronomie-Nutzungen - in direkter Nähe zum Hofgarten entstehen.

Die mit der Tieferlegung des Verkehrs verbundene Chance einer am Bestand orientierten Stadtreparatur mit der Schaffung zusammenhängender öffentlicher Räume mit Aufenthaltsqualitäten und die Stärkung und Entwicklung der innerstädtischen Nutzungsmischung ist Ausdruck des Willens, die Europäische Stadt an dieser zentralen Stelle weiter zu bauen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.3 Der Straßenverkehr werde beschleunigt, das Verkehrsaufkommen steige in den umliegenden Quartieren teilweise erheblich und mit ihm wachse die Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm.

Antwort:

Dem Projekt Kö-Bogen liegt ein Verkehrskonzept zugrunde, das mit kleinen Änderungen bzw. Anpassungen nach wie vor gültig und in Teilen auch schon umgesetzt ist sowie im Rahmen des Grundsatzbeschlusses im Dezember 2007 vom Rat mehrheitlich beschlossen wurde. Im Vorfeld dazu wurden im Januar 2007 diverse Varianten geprüft (Broschüre: Variantenprüfung Verkehr, Januar 2007).

Die dem Bebauungsplanverfahren zugrundeliegenden Verkehrsberechnungen untersuchen einen „Prognose-Nullfall“ sowie verschiedene Planfälle (1. + 2. BA Zwischen- und Endzustand). Basis der Annahmen ist der im Jahre 2006 beschlossene VEP 2020. Die Berechnungen der Planfälle wurden im Dezember 2010 mit dem Verkehrsmodell der Stadt Düsseldorf durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Toleranzbreite der Modellrechnungen sind in den umliegenden Quartieren nur einzelne relevante Belastungszunahmen zwischen Nullfall und Endzustand zu verzeichnen. Eine starke Belastungszunahme gibt es außerhalb des Bebauungsplan-Gebiets nur in der Trinkhausstraße; mäßige Belastungszunahmen wurden für Oststraße, Liesegangstraße, Steinstraße, südliche Berliner Allee, Königstraße, Königsallee und Theodor-Körner-Straße ermittelt. Diese Zunahme des Verkehrs bringt in diesen Straßen eine geringfügige Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen mit sich. Die dadurch verursachten Erhöhungen der Luftschadstoffkonzentration liegen im marginalen Bereich. Auch die Lärmerhöhungen im weiteren Umfeld sind gering und betragen unter 1 dB(A). Solche Pegelerhöhungen sind zwar messtechnisch nachweisbar, vom menschlichen Gehör können sie jedoch nicht wahrgenommen werden.

Zu den Aspekten Lärm und Lufthygiene siehe Antwort unter Nr. 26.4.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

26.4 Die zunehmende Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm sowie der zu erwartende steigende Treibhausgasausstoß widersprächen dem Luftreinhalteplan, dem Masterplan „Reduzierung des Straßenverkehrslärms“ und den Klimaschutzzielen der Stadt Düsseldorf. Im Bebauungsplan-Entwurf würden Grenzwertüberschreitungen hingenommen, indem auf undefinierte zukünftige Maßnahmen verwiesen werde.

Antwort:

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung.

Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

So wurde auch eine Einhausung der Tunnelrampen und -portale gutachterlich geprüft. Durch eine Rampeneinhausung würden sich die Schadstoffimmissionen an den seitlich an der Tunnelrampe gelegenen Fassaden verringern. An der Öffnung der Einhausung würde die Konzentration der Luftschadstoffe steigen, die Immissionsbelastung würde auf den weiter vorne liegenden Bereich verlagert. Zudem würde eine Einhausung der ca. 80 m langen Tunnelrampen eine Verlängerung der Tunnel bedeuten und damit eine entsprechende Erhöhung der Schadstoffemissionen an den Tunnelenden bewirken.

Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.

Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. BundesImmissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG.

Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D l 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ (OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.)

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen wurden die Lärmimmissionen, verursacht im Wesentlichen durch Verkehr, auf die zu errichtende und bestehende Bebauung umfassend untersucht. Die Immissionswerte liegen zum Teil deutlich oberhalb der im Beiblatt 1 der DIN 18005 genannten Orientierungswerte.
Überschreitungen dieser Orientierungswerte führen allerdings nicht zur Unzulässigkeit der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung generell.
Bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange wurde berücksichtigt, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage lärmvorbelastet ist. Des Weiteren ist bei der Abwägung zu berücksichtigen, dass in gewissen, eng begrenzten Bereichen (z.B. an den Tunnelportalen) Lärmpegelerhöhungen auftreten. Gleichzeitig kommt es aber insgesamt durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf zu derart deutlichen Lärmminderungen, dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in heute stark verlärmten Bereichen im Bestand wie Neubau vorzufinden sein werden.
Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen und der städtebaulichen Planungen die Möglichkeiten von aktiven Schallschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit des Aufwandes zum Schutzwert geprüft und entsprechend festgesetzt. In denjenigen Bereichen, in denen ein weitergeheder aktiver Schallschutz aufgrund der räumlichen Situation und der Lage der bestehenden und geplanten Bebauung zu den Emissionsquellen und aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen nicht möglich ist, werden passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt. Diese passiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) gemäß DIN 4109 stellen sicher, dass den Anforderungen nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen Rechnung zu tragen wird.

Durch die getroffenen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wird damit den allgemeinen Vorgaben aus § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, ebenso positiv entsprochen, wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beachtet werden.
Diesbezüglich werden bei den Luftschadstoffen und bei den Lärmbelastungen notwendige Festsetzungen oder Maßnahmen zur Konfliktminderung bei Grenzwertüberschreitungen ergriffen bzw. benannt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.5 Der Entwurf verbessere nicht die städtebauliche Situation an der Johanneskirche, und die immissionsschutzrechtlichen Belange würden die Sensibilität dieses Bauwerkes und seiner Nutzung nicht berücksichtigen.

Antwort:
Im Vergleich zur heutigen Situation wird sich die stadträumliche Wirkung deutlich zum Positiven verändern, da durch den Wegfall des Tausendfüßlers und seiner, der Kirche vorgelagerten Rampe eine räumliche und visuelle Barriere entfällt. Damit wird das Sicht- und Blickfeld in der Umgebung zugunsten der denkmalgeschützten Kirche und ihrem angrenzenden öffentlichen Raum deutlich ausgeweitet. Das Umfeld der Johanneskirche wird im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Gesamtbereiches umfassend erneuert und aufgewertet. Die Kirche wird fußgängerfreundlich an den zentralen Fußgängerbereich Schadowstraße angebunden. So wird sichergestellt, dass durch den Umbau dieses öffentlichen Raumes die Johanneskirche, ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt entsprechend, aus der heutigen isolierten Lage befreit und das Kirchenumfeld damit zu einem Bestandteil des ausgeweiteten Fußgängerbereiches dieses Teils der Innenstadt wird. Des Weiteren wird das Umfeld durch die Errichtung eines Pavillons im Teilgebiet MK 8 weiter attraktiviert. Die Freiraumqualitäten werden im Rahmen der Freiflächenplanung durch die entsprechenden politischen Beschlüsse gesichert.

Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplanverfahren auf Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen durch Festsetzungen im Bebauungsplan rechtlich gesichert. Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Dabei fand auch Berücksichtigung, dass sich in Teilen des Gebäudes Wohnnutzungen befinden. Gutachterlich wurde festgestellt, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten aktive Schallschutzmaßnahmen ergriffen. So werden die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Des Weiteren wird im Bereich der Rampen der sogenannte Flüsterasphalt bzw. Lärmoptimierte Asphalt (LOA 5D) eingebaut.

Aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche sind die Möglichkeiten zur Errichtung einer Tunneleinhausung stark eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung. Auch eine transparente Einhausung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken.

Darüber hinaus hätte eine transparente Portaleinhausung negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und –decke (sog. „Trompeteneffekt“). Zum Anderen würden Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee führen.

Durch die Einhausung würden zudem die Luftschadstoff-Immissionen nach Süden in Richtung MK 9 verlagert.
Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen.
Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Für die Johanneskirche wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt und im Bebauungsplan benannt. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.6 Die geplanten Tunnelrampen verschlechterten die Verbindung des Hofgartens für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aufgrund des Wegfalls der Jägerhofpassage.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens durch die Jägerhofpassage wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist allerdings bereits durch den im Bau befindlichen 1. Bauabschnitt nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird aber gleichzeitig eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt, und es fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg.

So entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird barrierefrei oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% weitgehend barrierefrei ausgeführt. Dadurch wird auch die Landskrone angebunden, so dass auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen vollständig verzichtet werden kann. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.7 Die Einwender regen eine Weiternutzung der Hochstraße an sowie eine Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels zu einer kurzen Unterfahrung der Schadowstraße.

Antwort:
Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.
Der von einer hochrangig besetzten Jury als überzeugendste Lösung ausgewählte Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbes zeigt neue Qualitäten für den Planungsbereich auf. Er liefert ein stabiles Grundkonzept, das nunmehr umgesetzt werden soll. Seit der Wettbewerbsentscheidung wurde die Planung von den Entwurfsverfassern mehrfach überarbeitet und den geänderten Anforderungen angepasst. Im Vorlauf der Planung wurden vielfältige Überlegungen zur Aufwertung dieses Innenstadtbereiches angestellt.
Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes – die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) – würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden, da der Abstand zwischen der Ausfahrt der Tiefgaragen unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und neuen Lage der inneren nördlichen Düssel unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht ausreicht.
Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.
Zu den städtebaulichen Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße wird auf die Antwort zu Nr. 1.1.1 verwiesen.
Der Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.8 Der Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ widerspräche dem Denkmalschutz. Seit 1993 stehe die Hochstraße „Tausendfüßler“ als bedeutendes architektonisches Zeugnis der Moderne und der planerischen Reaktionen auf die Motorisierung unter Denkmalschutz. Die im Bebauungsplan-Entwurf angeführten Abrissgründe seien in keiner Weise ausreichend.

Antwort:

Die Erhaltung des Tausendfüßlers würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung des vom Rat beschlossenen neuen Verkehrskonzepts unmöglich machen und einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.

Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassende Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse.

Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte. Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre - ebenfalls mittelfristig - der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.9 Das vom Rat beschlossene Verkehrskonzept habe den Denkmalschutz ignoriert und werde nun wiederum als Grund für die Aufhebung des Denkmalschutzes angeführt. Eine solche Zirkelargumentation ersetze nicht die baurechtliche Abwägung.

Antwort:
Das Verkehrskonzept wurde in der vorliegenden Form aufgrund der städtebaulichen Ziele einer Neuordnung dieses bedeutsamen Innenstadtbereiches beschlossen. Die Ziele sind ausführlich in der Satzungsbegründung dargelegt. Aufgrund dieser im öffentlichen Interesse liegenden Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.
Die Erhaltung des Tausendfüßlers würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern und damit einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.
Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.
Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassenden Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse und überwiegt das Interesse an der Beibehaltung der im Gesamtkontext der städtebaulichen Neuordnung funktionslosen und stark baulich geschädigten Verkehrsbauwerks als Denkmal bei weitem.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.10 Die Entwicklung und Aufwertung der öffentlichen Räume sei auch mit alternativen Ansätzen und unter Erhalt der Hochstraße zu erreichen, diese seien im Abwägungsprozess nicht berücksichtigt worden.

Antwort:
Die Ziele des Projektes Kö-Bogen können nur mit dem Abriss des Tausendfüßlers umgesetzt werden. Durch den Abriss des Tausendfüßlers und die Tieferlegung des Verkehrs, der bisher auf dem „Tausendfüßler“ fließt, ist die Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume möglich. Es kann eine großräumige Reduzierung der Lärmbelastung der Innenstadt erreicht werden sowie die Verbesserung der Grünbezüge zwischen Hofgarten und Innenstadt. Für bestehende Stadtbereiche sowie für die neuen Baufelder, werden durch die Tunnelanlagen und die Tieferlegung des Verkehrs gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse überhaupt erst hergestellt.

Die Errichtung der Tunnelanlagen bei gleichzeitigem Erhalt des Baudenkmals - ohne verkehrliche Funktion - ist unter städtebaulichen, verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu rechtfertigen.
Im Rahmen der Entwicklung der Planung bestand umfänglich die Möglichkeit, Anregungen zu geben. Denn seit 2004 erfolgte in formellen und informellen Beteiligungen, in Ausstellungen und Publikationen zu alternativen Verkehrsführungen und Tunnellösungen und in zahlreichen Sitzungen der zuständigen Ratsgremien eine intensive öffentliche Diskussion. Zu jedem Zeitpunkt ist dabei auch die Diskussion alternativer Lösungen unter Erhalt des Tausendfüßlers möglich gewesen. Die Landeshauptstadt hat die Alternativen des BDAs und anderen Initiativen und Vereinen jüngst auch in dem eigens für das Vorhaben errichteten Ausstellungsgebäude präsentiert und so eine umfassende öffentliche Würdigung dieser Vorschläge ermöglicht. Alle Vorschläge und Ideen wurden seit Bekanntwerden in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen.
Des Weiteren fand eine intensive Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen statt. Zu den Einzelaspekten, siehe Antworten zu den Vorschlägen der Initiative „Lott stonn!“ (unter Nr. 103) und zum Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), unter Nr. 24 dieser Abwägung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.11 Die Einwender führen aus, der Bebauungsplan-Entwurf bestreite, dass Dreischeibenhaus, Schauspielhaus und Tausendfüßler ein Ensemble bilden. Dies widerspräche sowohl aktuellen wie auch früheren Darstellungen der Stadt. So habe die Stadt Düsseldorf z. B. in einer Pressemitteilung zum Denkmalschutz für den Hofgarten und das Schauspielhaus am 26.03.1998 geschrieben: „Damit ist das gesamte Ensemble von Hofgarten, Schauspielhaus, Drei-Scheiben-Haus und Hochstraße in der Denkmalliste.“

Antwort:

Auch wenn es in früheren Veröffentlichungen der Landeshauptstadt anders formuliert war, was an dieser Stelle nicht geprüft wurde, muss festgestellt werden, dass die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble darstellen. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.12 Die Einwender sind der Auffassung, der im Entwurf und im denkmalfachlichen Gutachten durch Dr. Dahms festgestellte bauliche Zustand der Hochstraße könne nicht als Grund für den Abriss des Denkmals herangezogen werden. Städtischen Informationen über die Instandhaltungskosten sei zu entnehmen, dass die Stadt in den vergangenen zehn Jahren ihrer Erhaltungspflicht für das Denkmal nicht ausreichend nachgekommen sei. Da hier Pflichten vernachlässigt worden seien, könnten die entstandenen Schäden nicht Bestandteil des Abwägungsprozesses sein.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.13 Ein überwiegendes öffentliches Interesse am Abriss der Hochstraße ist nach Meinung der Einwender nicht nachzuvollziehen. Dies gelte insbesondere, weil weder die Grundzüge einer alternativen Planung noch die jeweiligen Kosten für die Verkehrsanlagen in der Abwägung berücksichtigt werden konnten – sie seien schlicht nicht dargestellt worden.

Antwort:

Wie oben unter der Antwort Nr. 26.10 dargelegt, wurden alternative Planungen in die Abwägung einbezogen. Zu der Notwendigkeit und der Einschränkung von Alternativenprüfungen wird des Weiteren auf die Beantwortung der Frage Nr. 139.1.8 verwiesen. Diesbezüglich ist auch eine Gegenüberstellung der jeweiligen Kosten verzichtbar. Siehe dazu weitere Ausführungen in der Beantwortung der Anregung Nr. 83.8.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Zum „überwiegend öffentlichen Interesse“, siehe Antwort zu Nr. 103.35.

Zu den Investitions- und Unterhaltskosten, siehe Antworten zu Nr. 26.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.14 Die Einwender führen aus, der Baukörper MK4 zerstöre Sichtbeziehungen, nicht der „Tausendfüßler“. Mit der Schaffung eines zusätzlichen sechsgeschossigen Baukörpers würden die heute bestehenden Sichtbeziehungen auf das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nicht mehr gegeben sein. Zudem werde der zusätzliche Bau in unmittelbarer Nähe der überdimensionierten Libeskind-Gebäude die Fernblickmöglichkeiten weiter einschränken und verbauen. Das an dieser Stelle geplante Baufeld führe die Gründe gegen die Hochstraße „Tausendfüßler“ vollends ad absurdum: im Bebauungsplan-Entwurf werde gleichzeitig ein sechsgeschossiger Baukörper neu geschaffen und argumentiert, dass die benachbarte - u.a. aufgrund ihrer filigranen Bauweise denkmalgeschützte - Hochstraße für die Sichtbeziehungen abgerissen werden müsste.

Antwort:

Das Denkmalgutachten vom Mai 2011 stellt fest, dass der „Tausendfüßler“ so platziert ist, dass er die Umgebung der Baudenkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus stört. Die Sicht auf das 94 m hohe Dreischeibenhaus wird durch die Errichtung eines maximal 21,9 m hohen, sechsgeschossigen Baukörpers auf dem MK 4 nur vom neugeschaffenen Platz an der Schadowstraße aus beeinträchtigt sein, während die Blickbeziehungen zum Schauspielhaus (durch die „Fuge“ zwischen MK 4 und MK 3/MK 2) durch den Wegfall der Hochstraße verbessert werden. Städtebaulich erfüllt das Baufeld MK 4, durch die räumliche Fassung zweier Stadtplätze, eine wichtige und unverzichtbare Funktion. Das geplante Gebäude gibt zum einen dem Gustaf-Gründgens-Platz eine westliche Raumkante und schafft gleichzeitig einen räumlichen Abschluss für den im Kreuzungsbereich Schadowstraße / Berliner Allee geplanten neuen innerstädtischen Platz.

Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus genommen. Es wurde untersucht, inwieweit die Wahrnehmung der Denkmäler negativ beeinflusst werden könnte. Dabei zeigte sich, dass die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, nicht beeinträchtigt wird. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern.

Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.
Nach Abwägung aller Belange liegt ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

26.15 *Angesichts der massiven Bedenken und der dargelegten Fehler im Abwägungsprozess, regen die Einwender an, den Planungsprozess zu unterbrechen, die vorliegenden grundsätzlichen Alternativen zu berücksichtigen und dabei auch die Investitions- und Nachfolgekosten bei der Abwägung transparent darzustellen. Sie nennen in diesem Zusammenhang nochmals den Erhalt des Tausendfüßlers, die Weiternutzung der Hochstraße für die Nord-Süd-Verbindungen, die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels zu einer kurzen Unterfahrung der Schadowstraße, die Schaffung einer durchgehend autofreien Schadowstraße, den Verzicht bzw. Reduzierung des Baufeldes MK4 und den Erhalt der Jägerhofpassage.*

Antwort:
Aufgrund der oben dargelegten Argumente und der erfolgten sachgerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange besteht kein Grund, das Planverfahren anzuhalten. Alle angesprochenen Aspekte wurden umfassend in die Abwägung eingestellt. Zu den einzelnen Ergebnissen wird auf die Beantwortung der jeweiligen Stellungnahmen verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 27.:

Die Einwenderin stellt zum Wegfall der Jägerhofpassage fest, dass Fußgänger dann, um vom westlichen in den östlichen Abschnitt des Hofgartens zu gelangen, die Straßenbahngeleise überqueren müssten. Die könne für ältere Bürgerinnen, wie für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Kinder gefährlich werden. Deshalb fordert die Einwenderin den Erhalt der Hofgartenpassage oder den Bau einer neuen.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben.

Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 28.:

28.1 Der Einwender legt Einspruch gegen den Bebauungsplan-Entwurf für den 2. Bauabschnitt ein. Er diene der Ermöglichung eines danach möglichen und offenkundig angestrebten, rechtswidrigen Projektes und sei daher insgesamt rechtswidrig. Die Beseitigung der für den Verkehr Nord-Süd erforderlichen Hochstraße im Planbereich sei angestrebt. Das ergebe sich konkret aus den Abmessungen des Bebauungsplans, insbesondere aus der Einbeziehung der Immermannstraße bis über Kreuzstraße hinaus, ohne dass es für diesen Bereich eine andere Zielsetzung gäbe, als die Beseitigung der Hochstraße.

Antwort:

Mit der Neuordnung öffentlicher Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden verschiedene städtebauliche Ziele verfolgt und konkretisiert. Dies sind für die Flächen der entfallenden Hochstraße u.a. die Schaffung hochwertig gestalteter öffentlicher Räume und Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Die Flächen werden weitgehend vom Autoverkehr befreit und als zusammenhängender Stadtraum erlebbar sein. Im Bebauungsplan sind große Teile davon als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich festgesetzt. Diese Festsetzungen in Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung nach der parallel entwickelten Freiflächenplanung sichern diesen Räumen hohe Aufenthaltsqualitäten. Des Weiteren wird im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz mit den neuen Baufeldern MK 1 bis MK 4 eine städtebauliche Neuordnung angestrebt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

28.2 *Die Hochstraße sei ein Denkmal und könne nur abgerissen werden, wenn dringende öffentliche Interessen die Beseitigung unerlässlich erscheinen ließen. Die Denkmaleigenschaft ergebe sich einerseits daraus, dass die Bauwerke Hochstraße, Dreischeibenhaus und Schauspielhaus ein eindrucksvolles Ensemble einer bedeutenden architektonischen Periode darstellten.*

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 28.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

28.3 Ferner ergebe sich der Denkmalcharakter daraus, dass die Hochstraße ein wesentliches Element der Restrukturierung der sehr weitgehend zerstörten Innenstadt, der Gesamtplanung für Schadowstraße, Immermannstraße und Berliner Allee darstelle. Die Belebung der Schadowstraße und die bebaubare Ordnung der neuen Straßen seien noch heute aus der glücklichen Nachkriegsentwicklung nicht wegdenkbar. Die Hochstraße sei noch heute Kern der Blüte der Stadt und ihrer wirtschaftlichen und optischen Entwicklung. Diese Planung mache es möglich, die Königsallee vor dem vorhersehbaren Druck des aufkommenden PKW-Verkehrs zu bewahren und sie stelle die schönste Gestaltung der Einfahrt in die Stadt von Norden her dar, die vergleichbar in keiner anderen Großstadt in Deutschland so zu finden sei. Ein solches Denkmal zu beseitigen sei, nach den Bestimmungen des Denkmalgesetzes, nur zulässig, wenn erhebliche öffentliche Interessen anders nicht befriedigt oder Probleme nicht beseitigt werden könnten. Nichts davon aber sei aus dem vorgelegten Plan, der Begründung dazu und in der bisherigen Diskussion dargelegt worden. Alle mit der Planung im Anschluss an den 1. Bauabschnitt Kö-Bogen ansonsten angestrebten Ziele der Planung in diesem Bereich seien auch unter Beibehaltung der Hochstraße in gleicher Weise erreichbar.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar.

Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Zum Thema „Denkmalschutz des Tausendfüßlers“, siehe Antwort zu Nr. 103.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

28.4 Der Einwender beantragt daher den vorgelegten Entwurf als rechtswidrig zurückzuweisen und gegebenenfalls unter Ausschluss des Planteils Immermannstraße erneut vorzulegen.

Antwort:
Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Konzept basiert auf einem Wettbewerbsentwurf und ist politisch beschlossen. Die Herausnahme einzelner Teile ist nicht sinnvoll und nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 29.:

29.1 Die Einwenderin plädiert für die Reduktion des CO_2-Ausstosses und die Erreichung der Klimaziele. Im Kö-Bogen-Report würde der Ausstieg aus der autogerechten Stadt angekündigt, das städtebauliche Konzept ziele jedoch in die entgegengesetzte Richtung. Noch mehr gesundheits- und klimaschädlicher Verkehr würde in die mit Schadstoffen hoch belastete Innenstadt gelenkt. Die übergeordneten Klimaziele würden konterkariert, gesetzliche Vorgaben würden wissentlich ignoriert. Die vorgelegte Bauleitplanung sei in der jetzigen Ausführung nicht mit der EU-weiten Gesetzeslage in Einklang zu bringen. Aus der Begründung gehe hervor, dass man damit rechne, dass der Verkehr nach dem kostenaufwändigen Bau des verzweigten Tunnel- und Parksystems nicht ab- sondern zunehmen werde. Im Planungsgebiet sollten mehrere große unterirdische Parkräume zur Aufnahme der Pkw-Flut entstehen. Damit würden Anreize gegeben, mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Antwort:

Das städtebauliche Konzept zielt hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte auf eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel, hier insbesondere die Trennung des motorisierten Individualverkehrs von den schienengebunden Verkehrsmitteln (Straßenbahn) und den Radfahrern und Fußgängern. Dadurch werden hochwertige öffentliche Räume geschaffen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind und als zusammenhängender Stadtraum erleb- und nutzbar werden. Durch die verkehrliche Entflechtung wird der Straßenverkehr unproblematischer geführt werden können.

Die Tieferlegung der oberirdischen Verkehrsflächen für den KFZ-Verkehr erzeugt keine zusätzlichen Verkehre. Entsprechend der Verkehrsprognose wird es jedoch zu kleineren Verlagerungen kommen, u.a. auch durch die geänderte Anfahrt der bestehenden und auch der geplanten Tiefgaragenanlagen. Die neu geplanten Tiefgargaragen sind notwendig, um die Stellplatzsituation u.a. an der Schadowstraße zu verbessern und Stellplätze für die Nutzer der neuen geplanten Bebauung bereit zu stellen.

Durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs wird es bzgl. der Verkehrsemissionen zu einer Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich kommen. Insbesondere die verkehrsbedingten Schallemissionen werden in einem großen Bereich im Plangebiet selbst und in angrenzenden Bereichen deutlich reduziert und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse beigetragen.

Durch die geplante Untertunnelung werden große Bereiche dieses innerstädtischen Bereiches rund um die nördliche Königsallee, die Schadowstraße und den Hofgarten von Luftschadstoffen entlastet. Allerdings werden im Umfeld der Tunnelportale durch die austretenden verkehrsbedingten Schadstoffe Beeinträchtigungen der Luftqualität entstehen. Im Hinblick auf die Grenzwertüberschreitungen in einigen Bereichen innerhalb und außerhalb des Plangebietes wird auf die gesamtstädtische Luftreinhalteplanung und das Feinstaub- und Schadstoff-Monitoring verwiesen. Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des MIV in Tunnellage können, unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation, auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung bewältigt werden. Weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind dazu nicht notwendig.

Weitere Ansätze zur Verbesserung der klimatischen Situation und der CO_2-Bilanz sind aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten, das unabhängig von der hier vorliegenden Planung weitergeführt wird und einen deutlich größeren Wirkungsbereich umfasst.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

29.2 *Die Wirtschaft würde angekurbelt, die städtische Haushaltskasse gefüllt und dies dürfte somit eine durchaus erwünschte Folge der innerstädtischen Neuplanung sein. Noch mehr Lärm und Autoabgase gingen jedoch zu Lasten der Bewohner und Beschäftigten an den neuralgischen Stellen des Baugebietes. Am schlimmsten träfe es diejenigen, die ihre Wohnungen, Büros oder Häuser in direkter Nähe zu den Rampen hätten, die die Innenstadt an fünf Stellen zerschneiden. Gewaltige Verkehrsströme flössen täglich von allen Richtungen aus in die Innenstadt. Mit der Hofgarten-Flaniermeile, den mondänen Libeskind-Bauten und dem Grünzug zur Johanneskirche würde das Zentrum für Besucher attraktiver werden. Hunderte von neuen Arbeitsplätzen würden auf den neuen Baufeldern entstehen. Das Dreischeibenhaus solle wieder bezogen werden. All dies würde den schädlichen Motorverkehr weiter anschwellen lassen.*

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die Aspekte Luftschadstoffe und verkehrsbedingte Lärmimmissionen umfassend gutachterlich untersucht worden. In den Untersuchungen wurde neben dem eigentlichen Plangebiet auch das Umfeld betrachtet. Soweit festgestellt wurde, dass Schutzmaßnahmen erforderlich sind, wurden geeignete Maßnahmen im Plan entsprechend festgesetzt.

Durch die Führung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage werden die für den Aufenthalt vorgesehenen Oberflächenbereiche deutlich von Lärm- und Luftschadstoffen entlastet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

29.3 Der Stadt drohe der Verkehrsinfakt, die Umsetzung der Planung sehe vor, den stadteinwärts fließenden Autoverkehr auf breiten Trassen auf jeweils drei Fahrspuren in und durch das Tunnelsystem zu führen. Der Verkehr solle zügig und unterbrechungsfrei quer durch die Innenstadt fließen. Damit würde auch gewerblicher Transitverkehr angezogen, der sich navigationsunterstützt den kürzesten Weg von Nord nach Süd suche. Dadurch würden Berliner Allee und Corneliusstraße noch stärker als bisher mit Luftschadstoffen belastet und verlärmt. Schon jetzt seien die erlaubten PM10-Grenzwerte für 2011 überschritten. Die Belastung mit Stickoxiden sei in 2010 doppelt so hoch wie erlaubt gewesen und auch bei NOx sei keine Verbesserung in Sicht. An den stark befahrenen innerstädtischen Straßen liege die Lärmbelastung bei mehr als 70 dB(A) am Tag und mehr als 60 dB(A) in der Nacht. Dies sei mehr als gesetzlich erlaubt und nicht gesundheitsverträglich.

Antwort:

Der Tunnel beinhaltet lediglich 2 durchgehende Fahrstreifen. In einzelnen Bereichen tritt ein dritter Fahrstreifen hinzu, der lediglich die jeweiligen Zu- und Abfahrten andient und den störungsfreien Verkehrsfluss ermöglicht.

Mehrere Verkehrserhebungen zum Thema Maut-Lkw-Ausweichverkehre sowie Kennzeichenerfassungen von Lkw im Rahmen der Untersuchungen zum Luftreinhalteplan haben für Düsseldorf nachweislich ergeben, dass weder Maut-Ausweichverkehre noch gewerblichen Transitverkehr durch die Düsseldorfer Innenstadt stattfinden. Mit Inbetriebnahme des Kö-Bogen-Tunnels ist die Fahrzeitverkürzung für den Kfz-Verkehr auf der Gesamtstrecke von der A 46 über die Corneliusstraße-Berliner Allee-Kennedydamm-A44/A52 als äußerst gering einzustufen. Zukünftig ist deshalb weiterhin mit keinem gewerblichen Transitverkehr auf dieser Achse durch Düsseldorf zu rechnen, zumal die in den Verkehrsspitzen besonders stauanfälligen Abschnitte der Corneliusstraße und des Kennedydamms unverändert bleiben.

Hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffe, siehe Antworten zu Nr. 29.1 und Nr. 29.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

29.4 Die im Umweltverträglichkeitsgutachten dokumentierten Gesetzesüberschreitungen bei Lärm und Stickoxiden würden im Falle der Kö-Bogen-Bauleitplanung in Kauf genommen, dies sei nicht mit den Umweltanforderungen des Baugesetzbuches in Einklang zu bringen. Die Planung nehme auf die allgemeinen Grundsätze des Bauleitplanung (§1 Abs. 6 BauGB) keine Rücksicht und scheine ausschließlich von wirtschaftlichen Zielen getrieben zu sein. Ein Masterplan für umweltfreundlichen Verkehr wird gefordert und ein wirksames Maßnahmenpaket für die notwendige ökologische Verkehrsumgestaltung. Es solle das In-die-Stadt-fahren-und-parken erschwert werden, das Abstellen des Pkws solle nicht weniger kosten als ein Tagesticket für die Familie. Straßenbahnen sollten nicht länger mit 17 km/h durch die Innenstadt zuckeln sondern durch automatische Umstellung der Ampeln auf Grün beschleunigt werden. Einpendler sollten an der Peripherie abgefangen und vom Auto auf Busse und Bahnen umgelenkt werden. Die Sanierung der S-Bahn-Stationen dürfe nicht länger aufgeschoben werden. Park&Ride-Parkplätze mit Shuttlebussen, günstige Kombi-Tickets für den Umstieg auf Busse und Bahnen etc. ... vieles sei vorstellbar. Hier mangele es der Verwaltung an Kreativität. Erst wenn die Stadt ernsthafte Schritte in Richtung klimafreundlicher Verkehr unternehme, dürfe sie sich rühmen, die längst überfällige Trendwende weg von der autogerechten Stadt vollzogen zu haben. Bei der Kö-Bogen-Planung steht der Beweis noch aus. Es genüge nicht, den ungeliebten Autoverkehr in unterirdische Trassen zu lenken. Der gesundheitsschädliche Individualverkehr verschwinde nicht, wenn man ihn einige Meter unter die Erde versenke. Die Autoabgase drängen nach oben.

Antwort:

Es ist richtig und im vorliegenden Bebauungsplan auch ausführlich dargestellt, dass Luftschadstoff-Belastungen aus dem zunehmenden motorisierten Individualverkehr entspringen. Die Bewältigung dieses Problems kann aber nur teilweise im vorliegenden Bebauungsplan erreicht werden. Zum Teil ist vom Gesetzgeber eine Bearbeitung und Lösung solcher Probleme auch erst in nachfolgenden Verfahren vorgesehen.

Daher ist geprüft worden, ob mit Hilfe der Luftreinhalteplanung die Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe in den Griff zu bekommen sind. Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Maßnahmen erscheinen demnach grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Dazu zählen auch verkehrslenkende Maßnahmen. Die Immissionsschutzbehörde kann aus dem Luftreinhalteplan heraus zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. Insoweit wird auf eben die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, der die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA sicherstellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 30. und 30.a.:

30.1 und 30.a.1 Die Einwender äußern sich zur Beseitigung des Baudenkmals Tausendfüßler, fordern den Verzicht auf den Nord-Südtunnel und stattdessen einen Süd-Nord-Tunnel. Ferner fordern sie den Verzicht auf die Eingriffe in den Hofgarten und die Begrünung des Ufers der Landskrone mit einer Baumallee.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Die für die Umsetzung der Planung im Rahmen der Bauarbeiten erforderlichen Eingriffe in den Hofgarten, werden so gering wie möglich gehalten.

Die Gestaltung des Hofgartens erfolgt entsprechend der Freiraumplanung, die auf Basis des Ergebnisses des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes parallel und nachlaufend zu diesem Bebauungsplan erarbeitet wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

30.2 und 30.a.2 Die Einwender unterstützen die Argumente der Initiativen „Lott stonn!“, des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und des BDA.

Antwort:

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Die Stellungnahme des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege wurde ebenfalls im Rahmen dieser Abwägung behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 137 bzw. Nr. 138.

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde auch im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 31.:

31.1 Die Einwenderin wendet sich gegen den Abriss des Tausendfüßler, da die Präsenz dieses Bauwerkes nach wie vor erfreulich sei: Es sei gut durchdacht zur Autoverkehrsführung mitten in der Stadt.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

31.2 Das Bauwerk sei in einer Erlebnis stiftenden Art und Weise von Fußgängern getrennt: Die Autos wirkten als mobile Staffage, ohne räumlich oder lärm-/ geruchsmäßig zu stören.

Antwort:

Die Führung des motorisierten Individualverkehrs über die Hochstraße hat im Hinblick auf die städtebaulich nicht integrierte Lage der Brücke erhebliche negative räumliche Auswirkungen, die durch einen Abriss beseitigt werden. Mit der Umsetzung der Planung und der unterirdischen Führung des motorisierten Individualverkehrs kommt es zu einer deutlichen Verringerung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Innern des Plangebietes. Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 31.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

31.3 Die Konstruktion an sich wirke optisch schwungvoll und sei so beschaffen, dass vor kurzem auch das Absacken des Untergrundes ihr nichts anhaben konnte.

Antwort:
Im Zuge des U-Bahnbaus wurden zur Sicherung des Tausendfüßlers aufwändige technische Maßnahmen ergriffen, um die Standsicherheit des Bauwerkes zu gewährleisten.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 31.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

31.4 Tunnels sollten u.a. aus Kostengründen insoweit unvermeidbar vorgesehen werden, also nicht statt der bewährten Hochstraße, und samt Rampen so platziert werden, dass sie möglichst nicht schon an sich belästigend würden.

Antwort:
Die Möglichkeiten zur Führung der Tunnel und der Lage der notwendigen Rampen wurden unter Berücksichtigung aller relevanten Belange umfassend untersucht. Die planungsrechtlich gesicherte Verkehrsführung stellt aus städtebaulicher, freiraumplanerischer, verkehrlicher und umweltfachlicher Sicht die optimale Lösung dar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

31.5 Die Einwenderin ist dagegen, dass die beliebte und bequeme Jägerhofpassage geschlossen werde.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 32.:

32.1 Die Einwenderin sieht Defizite im Abwägungsprozess zwischen den verkehrsplanerischen Belangen und der städtebaulich baukulturellen Erhaltung und Entwicklung der Stadt. So werde zur Umsetzung des städtebaulichen Zieles „Stärkung der Sichtbeziehungen und städtebaulichen Bezügen zu wichtigen Gebäuden“ der Abriss der denkmalgeschützten Hochstraße als Begründung angegeben, weil die Hochstraße eine Barriere im Stadtkörper darstelle und wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus und Gustaf-Gründgens-Platz behindere. Dem widerspräche die Ausweisung der Baufelder MK 4, MK 3, MK 7 und MK 8, die mit ihren zulässigen Geschosshöhen zwischen 45 - 58m über NN die Sichtbeziehungen auf und zwischen den o.g. Gebäuden stärker einschränkten bzw. zubauten als dies die Hochstraße tue.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Das von der Einwenderin genannte Ziel, ist hierbei nur eines unter vielen Argumenten, die einen Abriss des Tausendfüßlers notwendig machen.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.
Die Ausweisung der Baufelder MK 3, MK 4, MK 7 und MK 8 widerspricht nicht diesen Zielsetzungen, sondern ist integraler Bestandteil der städtebaulichen Neuordnung. Bei der Anordnung der Gebäude und der Bestimmung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung wurde umfassend geprüft, dass Sichtbeziehungen erhalten bzw. neu ermöglicht werden und die angrenzenden Denkmaler in ihrem Umgebungsschutz respektiert werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

32.2 *Die Einwenderin verweist auf das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept, das auf den denkmalgeschützten Hofgarten als integralen Bestandteil hinweise. Die neue Verbindung der beiden Hofgartenteile durch die Tunnellösung werde hervorgehoben. Sie weist darauf hin, dass die Straßenbahntrasse – obwohl sie nicht Bestandteil des Bebauungsplan-Gebietes sei – weiterhin ÖPNV-Trasse bliebe, mit allen dazugehörigen Sicherheitsauflagen und damit gestalterischen Auswirkungen auf das Denkmal und den Freiraum Hofgarten.*

Antwort:
Die sicherheitstechnischen und gestalterischen Auswirkungen der Straßenbahn auf den denkmalgeschützten Hofgarten werden im Rahmen der Freiraumplanung beachtet. In dieser Planung, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Es werden dabei verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt.

So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

32.3 Durch die nördlichen Tunneltröge und -portale zur Hofgartenstraße müsse die zukünftige Fußwegeverbindung zwischen den beiden Hofgartenteilen nach Süden verschoben werden. Notwendige Absturzsicherungen sowie die im Gutachten zur Einhaltung der Grenzwerte nach 39. BImSchV notwendigen Lüftungsbauwerke neben dem nördlichen Tunnelaustrittsportal stellten sowohl von ihrem Standort als auch in ihrer Dimensionierung (ca. 22 m ab OK Bodenoberfläche und Grundfläche 8x9m) einen starken Eingriff in das angrenzende Baudenkmal Hofgarten dar. Das gartendenkmalpflegerische Gutachten habe auf das Freihalten der wichtigen Sichtachse von Schloss Jägerhof auf die goldene Brücke hingewiesen.

Antwort:
Die notwendigen Brüstungen im Bereich der Tunnelöffnungen werden im Rahmen der Freianlagenplanung ganzheitlich geplant. Diesbezüglich werden somit weder historische Sichtbeziehungen zwischen beiden Hofgartenteilen noch das Erscheinungsbild des Hofgartens und der städtebaulichen Umgebung beeinträchtigt. Bei der Umsetzung wird - der städtebaulichen und gartenhistorischen Bedeutung entsprechend - eine hochwertige und dem Ort angemessene zurückhaltende Gestaltung sichergestellt.
Lüftungsbauwerke oder Ähnliches werden für den ordnungsgemäßen Betrieb der Tunnelanlagen nicht benötigt und werden diesbezüglich nicht errichtet.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

32.4 Die Einwenderin führt weiter aus, im Abwägungsprozess der unterschiedlichen Verkehrsvarianten sollten auch die Folgekosten mit Berücksichtigung finden. Neben den Investitionskosten kämen lt. Gutachten jährliche Betriebs- und Wartungskosten für die drei Portalabsaugungen auf den städtischen Haushalt zu. Hinzu komme in der Kostenbilanzierung die Klimabelastung (CO_2), die durch den Lüftungsbetrieb entstünde.

Antwort:

Die Studie zu den technischen Möglichkeiten einer Tunnelbelüftung (Lüftungsgutachten; HBI/Mai 2011) ist vorsorglich erstellt worden. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung besteht keine Notwendigkeit zur Realisierung der benannten Portalabsaugungsanlagen. Vorgesehen ist allerdings eine mechanische Entlüftung in den jeweiligen Tunnelröhren (Strahlventilatoren).
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

32.5 Bezogen auf das Freiflächenkonzept stellt die Einwenderin des Weiteren fest, die als Denkmalbereich und als öffentliche Grünfläche Parkanlage mit Wasserfläche ausgewiesenen Bereiche seien gleichzeitig mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belegt. Nicht zu erkennen sei, welche Auswirkungen und Einschränkungen dies auf die Oberflächengestaltung der denkmalgeschützten Parkanlage habe.

Antwort:

Durch die festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger im Bereich des Hofgartens, wird der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben, dass innerhalb entsprechender Denkmalbereiche Ver- und Entsorgungsleitungen bestehen, die auch zukünftig von den zuständigen Versorgungsträgern für Reinigungs-, Wartungs- und Pflegemaßnahmen erreichbar sein müssen. Des Weiteren wurde die Eintragung vorgenommen, um erforderliche Neutrassierungen für Kanäle und Leitungen sichern zu können. Die Trassen sind im Einzelnen außerhalb des vorliegenden Verfahrens mit der Freiflächenplanung und der Denkmalpflege in Einklang zu bringen.

Einschränkungen auf die gestalterische Qualität der Oberflächengestaltung und den Gebrauchswert der öffentlichen Grünfläche haben die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte nicht.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

32.6 *Die Einwenderin betont, die Verbindung und Fortführung der Baumallee der Königsallee bis zur Maximilian-Weyhe-Allee / Jägerhofstraße als grüne Spange und Promenade sei eine wichtige freiraumplanerische und gartendenkmalpflegerische Forderung. Dies sei durch eine planerische Darstellung (mit Unterbrechung der Allee an der Sichtachse Schloss Jägerhof) bzw. textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen.*

Antwort:

Die Gestaltung der Flächen im Hofgarten erfolgt im Rahmen der parallel zum Bebauungsplanverfahren laufenden Freiraumplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 33.:

33.1 Die Einwenderin, als Mitgesellschafterin der Grundstückseigentümerin des Grundstücks Schadowstraße 42 „Projektentwicklung am Schauspielhaus in Düsseldorf GmbH“, begrüßt ausdrücklich das Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs zum Kö-Bogen 2. Bauabschnitt. Der Entwurf von Molestina Architekten und FSWLA, Düsseldorf werde erheblich zur positiven Entwicklung der Düsseldorfer City beitragen und einen hochwertigen Stadtraum schaffen.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

33.2 Die Einwenderin sieht Potenzial zur weiteren Optimierung der Planung und macht den Vorschlag, die Baufelder 2 und 3 - zumindest auf den unteren Ebenen - zu einem Baufeld zu vereinen. In den Obergeschossen sollten dabei für Büro-/Wohnnutzungen optimale Bedingungen beachtet werden. Eine Zusammenlegung der unteren Geschossebenen wäre ein großer Gewinn für die Entwicklung des künftigen Berliner Platzes und auch dem städtebaulichen Ziel, die Schadowstraße zu stärken, außerordentlich zuträglich. Ferner biete die Zusammenlegung der unteren Ebenen ein größeres Gestaltungspotenzial zur Belebung der am Gustaf-Gründgens-Platz gelegenen Nordfassade des Baufeldes 2.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung der Baufelder 1 bis 4 ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Die vorhandene städtebauliche Struktur im Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von der Wiederaufbauplanung mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen, die stark von solitären Einzelgebäuden wie das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus geprägt sind. Der aktuelle Fokus liegt auf Fragen der Stärkung und Entwicklung der Einzelhandelsstrukturen, der Ergänzung vorhandener Freiraumqualitäten und die Neugestaltung repräsentativer Aufenthaltsbereiche insbesondere in zentralen Innenstadtlagen. Die qualitätvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.

Mit der Umsetzung des Konzeptes werden bauliche Lücken geschlossen, die als Produkt der Kriegszerstörungen bzw. der Wiederaufbauplanungen eher zufällig als stadträumlich oder funktional begründet entstanden sind. Dies gilt in besonderer Weise für den Bereich, der an die Bebauung Schadowstraße Nr. 46 westlich anschließt. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Mit dem Wettbewerbsergebnis steht eine qualitätvolle Lösung zur Verfügung, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegt. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“).

Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft. Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst unter Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich neu geordnet.
Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Eine auch nur erdgeschossige Bebauung zwischen MK 2 und MK 3 würde eine der Verbindungen unterbinden.

Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße. Diesbezüglich steht eine Zusammenlegung der Baufelder MK 2 und 3 den städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplans entgegen. Ein größeres Gestaltungspotenzial zur Belebung der am Gustaf-Gründgens-Platz gelegenen Fläche wird im Übrigen durch eine Zusammenlegung nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

33.3 Zur Begründung führt die Einwenderin weiter an, die für die Düsseldorfer City eher untypischen kleinen Blockstrukturen der Baufelder 2 und 3 seien aus stadtgestalterischer Perspektive zwar gut nachvollziehbar, es ließen sich aber bei Umsetzung der genannten Blockgrundrisse auf den unteren Geschossebenen künftig keine attraktiven Handelsnutzungen etablieren, die eine für den künftigen neuen Platz nördlich der Tuchtinsel angemessene Urbanität generieren würden. Der derzeitige Bebauungsplanentwurf sehe östlich des neu entstehenden Platzes ein Konglomerat diverser kleinerer Baufelder vor. Zwischen dem Einkaufsstandort westliche Schadowstraße und dem Einkaufsstandort östliche Schadowstraße würden demnach kleine Blockstrukturen mit eher kleinteiligem Handel und Dienstleistungen geplant.

Diese kleinteiligen Strukturen böten kein ausreichendes Potenzial, den neuen Platz vis-a-vis der Schadow-Arkaden hochwertig zu ergänzen und zu beleben bzw. auch die Frequentierung der nördlichen Schadowstraße markant zu erhöhen. Die Entwicklung einer adäquaten Handelsnutzung mit flexibler Grundrissgestaltung und großstädtischer Ausstrahlung in den öffentlichen Raum sei durch den geplanten, vergleichsweise kleinteilig geprägten City-Abschnitt auf Block-Grundflächen von rd. 1.000 m² bzw. 1.150 m² und dem Wegfall der Untergeschosse als typische Handelsfläche nicht möglich.

Antwort:

Das städtebauliche Konzept trägt gerade der vorhandenen und zukünftig gewollten Kleinteiligkeit der Einzelhandelsflächen Rechnung, indem sich diese Struktur durch die Dimensionierung der Baufelder MK 1 bis MK 4 nicht für Einzelhandel im Sinne von Shopping-Malls eignet. Solche raumgreifenden Angebote sind in der Umgebung im Bestand und Neubau ausreichend vorhanden. Vielmehr ermöglicht die Planung differenzierte Einzelhandelsstrukturen in einzelnen Geschäften, wie sie in der Schadowstraße bereits ansässig sind. Gleichwohl lassen die Festsetzungen Einzelhandel sowohl im Erdgeschoss als auch in den ersten beiden Obergeschossen zu.

Dieses neue Stück Stadt soll darüber hinaus bewusst Nutzungsthemen wie einen vielschichtigen Einzelhandel und insbesondere innerstädtisches Wohnen aufnehmen und somit das urbane Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen stärken. Die städtebaulich gewollte Kleinteiligkeit der einzelnen Baufelder unterstützt die Ansiedelung eines Einzelhandels, der die im Umfeld vorhandenen großflächigen Einzelhandelsangebote sinnvoll ergänzt und damit die Attraktivität des Einkaufsstandortes Schadowstraße deutlich erhöht.

Zur ausgewogenen Entwicklung der Innenstadt ist die Erhaltung und Neuansiedlung eines differenzierten Einzelhandelsbesatzes von Bedeutung. Dieser Tatsache trägt der Bebauungsplan mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung ausdrücklich Rechnung, indem der Flächenzuschnitt der neuen Baufelder, wie oben dargelegt, große Handelseinheiten, wie z.B. Shopping-Malls nicht ermöglicht und stattdessen Angebote für den städtebaulich an dieser Stelle der Innenstadt gewollten kleinteiligen Handel zu schaffen.

Die Wirtschaftlichkeit der Vermietung solcher Ladenlokale in dieser innerstädtischen Lage wird insbesondere durch die tiefgreifende Aufwertung durch die städtebauliche Neuordnung werthaltig gewährleistet sein. Dies ist bei zahllosen vergleichbaren Projekten nachweisbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

33.4 Die Zusammenlegung der Baufelder 2 und 3 auf eine Grundfläche von ca. 2.600 m² sowie die Option einer zusätzlichen Handelsnutzung in weiteren Obergeschossen böte demgegenüber die Chance, eine wesentlich attraktivere und wirtschaftlichere Handelsnutzung am prominenten Standort anzusiedeln und die dort bestehenden Nutzungen, wie P&C, H&M u.a.m. adäquat fortzuführen. Positiver Effekt für den öffentlichen Raum wäre insbesondere die Belebung des neuen Platzes nördlich der Tuchtinsel, aber auch die deutliche Betonung der 'Gelenkfunktion' des neuen Platzes zwischen der westlichen und der östlichen Schadowstraße.

Antwort:
Zu den Gründen der Festsetzungen zweier getrennter Baufelder, siehe oben die Antworten zu Nr. 33.2 und Nr. 33.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

33.5 Des Weiteren eröffne die Verbindung der Blöcke in der vorgeschlagenen Form Raum für eine flexiblere innere Grundrissgestaltung und Nutzungsorganisation, die sowohl dem neuen Platz nördlich der Tuchtinsel, als auch dem Gustaf-Gründgens-Platz zugutekäme. Zur Entwicklung einer auch aus Investorensicht äußerst wichtigen Adresse und Marke 'Gustaf-Gründgens-Platz' böte ein wirtschaftliches Gesamtkonzept für großräumige Handelsgeschossebenen in den Baufeldern 2 und 3 wesentlich bessere Handlungsspielräume zur Gestaltung und Belebung der Nordfassade des Baufeldes 2.

Antwort:

Neben der Weiterentwicklung der zentralen Einzelhandelsfunktionen der Innenstadt Düsseldorf wird mit der Planung die innerstädtische Nutzungsmischung gefördert. Diese Zielsetzung geht mit dem im Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt definierten Ziel einher, das Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen und zu fördern. In diesem Sinne bilden die gewählten Zuschnitte der Baufelder beste Voraussetzungen innerstädtisches Wohnen zu entwickeln. Die zu realisierenden Gebäudetiefen, die Anzahl der Erschließungskerne, die Zuordnung der Eingänge zum öffentlichen Raum und die innere Grundrissorganisation der vorgesehenen Blockbebauung lassen sich bei dieser Baustruktur architektonisch sinnvoll und gleichzeitig flexibel lösen. Damit können die in diesen Teilgebieten des festgesetzten Kerngebietes zulässigen Nutzungen mit den Schwerpunkten Einzelhandel, Büro, Dienstleistungen und Wohnen untergebracht werden. Die Kleinteiligkeit der einzelnen Baufelder fördert dabei, ähnlich wie bei einem gründerzeitlichen Stadtquartier, die Vielfalt in Gestaltung und Nutzung. Die Struktur mit den sich dort ansiedelnden Nutzungen schafft die Voraussetzung, dass sich rund um den räumlich gefassten Gustaf-Gründgens-Platz eine Marke „Gustaf-Gründgens-Platz“ als neue Standortqualität herausbilden kann.
Des Weiteren siehe auch Antworten unter Nr. 33.2 und Nr. 33.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

33.6 Die Einwenderin bezeichnet den Wegfall der im Wettbewerbsergebnis dargestellten, schmalen Ost-West-Gasse als verträglich, da diese

- *keine direkte und wichtige Wege- oder Blickbeziehung herstelle,*
- *als enge hohe Bebauung, mit Ost-Westausrichtung, sehr schattig wäre,*
- *in der 2. Reihe für den Einzelhandel nur schwer bespielbar sein werde.*

Antwort:

Wie oben unter den Antworten Nr. 33.1 bis Nr. 33.5 dargelegt, ist der Zuschnitt der Baufelder und damit die Gasse zwischen den Baufeldern MK 2 und MK 3 städtebaulich begründet.

Die Bebauung ist Bestandteil des Neuordnungskonzeptes und erfüllt insbesondere im Hinblick auf die Einfügung der Neubebauung in den städtebaulichen Kontext, auf die Berücksichtigung der denkmalgeschützten Gebäude Dreischeibenhaus und Schauspielhaus sowie auf die Förderung einer innerstädtischen Nutzungsmischung die Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Zu einer solchen Stadtstruktur gehört auch, dass es neben der Hauptgeschäftslage an der Schadowstraße weitere belebte Gebäudeseiten gibt, die sich im Umfeld dieser 1a Lage qualitätvoll entwickeln werden. Dies gilt gleichermaßen für die Bereiche entlang der Gasse zwischen MK 2 und MK 3, wie auch für die neue Raumkante des Gustaf-Gründgens-Platz.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 34.:

34.1 Der Einwender fragt nach dem Charakter der vorgelegten Pläne.

Antwort:

Der in dieser öffentlichen Auslegung vorgelegte Bebauungsplan gehört zur verbindlichen Bauleitplanung. Diese aufzustellen obliegt der jeweiligen Gemeinde. In diesem Fall besteht die Planzeichnung aufgrund der komplexen Planungssituation aus mehreren Teilen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

34.2 Des Weiteren fragt er, warum Stellungnahmen oder Gutachten der Denkmalpfleger Herrn Heimeshoff, Düsseldorf und Herrn Dr. Mainzer, Bonn zum „Tausendfüßler“ nicht mit offengelegt wurden und warum von einer Zustimmung von Herr Mainzer ausgegangen werde, wie es in der Begründung geschrieben stehe.

Antwort:

Die Landeshauptstadt Düsseldorf als Plangeberin holt im Bebauungsplanaufstellungsverfahren alle diejenigen Unterlagen, Gutachten und Stellungnahmen ein, die benötigt werden und relevant sind, um eine ordnungsgemäße Bauleitplanung und einen allen Anforderungen entsprechenden Abwägungsvorgang zu ermöglichen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen. Ebenso wird die Öffentlichkeit im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beteiligt. Alle Unterlagen und Anregungen sind in dem gebotenen Maß und Umfang in den Planungsprozess und in die bislang durchgeführte Abwägung eingeflossen.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.

- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Aus den genannten Gründen geht die Landeshauptstadt Düsseldorf davon aus, dass eine denkmalpflegerische Zustimmung, nachdem das Einvernehmen mit dem Landschaftsverband nicht hergestellt werden konnte, durch Entscheidung der Obersten Denkmalbehörde zum Abriss der Hochstraße erteilt wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.3 Der Einwender ist der Auffassung, dass durch eine Aufhebung des Denkmalschutzes für den Tausendfüßler das denkmalgeschütztes Ensemble Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Tausendfüßler zerstört werde. Der Einwender fragt daher nach dem verbleibenden Denkmalschutz für die beiden Gebäude Dreischeibenhaus und Schauspielhaus.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Denkmalschutz des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses bleibt bestehen und wird in der Planung berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.4 Der Einwender fragt, warum die zahlreichen Alternativvorschläge für den Erhalt der Hochstraße (von den Heimatvereinen, vom Bund Deutscher Architekten usw.). nicht geprüft würden und warum keine „Denkpause“ eingelegt würde.

Antwort:

Die Diskussionsvorschläge des Bundes Deutscher Architekten (BDA) und der Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24 und Nr. 1. Eine Umsetzung dieser Alternativplanungen ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen. Eine Denkpause ist dahingehend nicht notwendig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.5 Der Einwender ist der Meinung, dass der Erhalt des Tausendfüßlers und eine kürzere Tunnellösung beträchtliche Haushaltsmittel einsparen würden, die besser für andere, dringend benötigte Sanierungen gebraucht würden.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Der von einer hochrangig besetzten Jury als überzeugendste Lösung ausgewählte Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbes zeigt neue Qualitäten für den Planungsbereich auf. Er liefert ein stabiles Grundkonzept, das nunmehr umgesetzt werden soll. Seit der Wettbewerbsentscheidung wurde die Planung von den Entwurfsverfassern mehrfach überarbeitet und den geänderten Anforderungen angepasst. Im Vorlauf der Planung wurden vielfältige Überlegungen zur Aufwertung dieses Innenstadtbereiches angestellt.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich und die Zusammenführung bis her stadträumlich getrennter Bereiche. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden u.a. im Bereich des Hofgartens, aber auch in weiten Bereichen der Berliner Allee, Flächen frei, die neu begrünt und hochwertig gestaltet werden können. Dort entstehen für Fußgänger und Radfahrer Übergänge ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, bei Erhalt des Tausendfüßlers und die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels widersprächen dieser Idee, da u.a. die den Hofgarten trennende sechsspurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.
Der Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Siehe dazu Antwort unter Nr. 34.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.6 Er weist auf weitere Vorschläge zum Erhalt des Tausendfüßlers und seiner Umnutzung hin, die seiner Meinung nach attraktiver wären. Außerdem weist der Einwender auf eine Äußerung des Architekten Libeskind hin, der Tausendfüßler stehe nicht im Widerspruch zu seiner Architektur. Des Weiteren zitiert er den Landschaftsplaner der den Wettbewerb Kö-Bogen 2 gewonnen hat, er hätte sich nicht für einen Abriss des Tausendfüßlers ausgesprochen, sondern ihn lediglich als Vorgabe der Stadt hingenommen.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen. Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Einer anderweitigen, nicht verkehrlichen Nutzung des Taussendfüßlers stehen neben den in der Satzungsbegründung und Abwägung erläuterten städtebaulichen und freiraumplanerischen Gründen auch verkehrliche und technische Gründe entgegen. Die wichtige Nord-Süd-Verkehrsverbindung soll beibehalten werden, der Nord-Süd-Straßentunnel kann jedoch nur bei einem Abriss des Tausendfüßlers realisiert werden.

Die erwähnten Planer stehen mit ihren Projekten in vollstem Einklang mit den dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Zielsetzungen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

34.7 Der Einwender fragt, ob die Baukosten, Baunebenkosten und zukünftig zu erwartenden jährlichen Unterhaltskosten der vorgestellten Planung berechnet worden seien und wie hoch diese seien.

Antwort:

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.

Die folgenden Beschlüsse liegen vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.

Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.

In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).

Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.8 Der Einwender fragt des Weiteren, wieso Teile des Gustaf-Gründgens-Platzes nun bebaut werden könnten, obwohl früher Planungen aus einem künstlerischen Wettbewerb gestoppt worden seien, mit der Begründung, dass die Tiefgarage unter dem Platz keine zusätzlichen Lasten durch Bebauungen aufnehmen könne.

Antwort:
Zur Realisierung der Planung sind entsprechende Umbaumaßnahmen an der Tiefgarage notwendig. Diese Anpassungen und die vorgesehene Bebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes werden in enger Abstimmung mit den Eignern der betroffenen Grundstücke und Gebäude sowie den Betreibern erfolgen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

34.9 Der Einwender bezweifelt die Zusammenführung der beiden Hofgartenteile angesichts Sicherheitsabpflanzung an der Straßenbahntrasse und äußert die Auffassung, die Querung der Trasse durch Fußgänger und Radfahrer scheine ungeklärt. Der Einwender sieht ein Gefährdungspotential für Menschen und für im Hofgarten lebende Tiere.

Antwort:
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Hinsichtlich der im Hofgarten lebenden Tiere, wird für Vögel und Fische keine Gefährdung gesehen. Kleinsäugetiere halten sich in der Regel von belebten Bereichen fern, so dass auch hier kein Gefahrenpotential erkennbar ist. Großsäugerpopulationen sind im Hofgarten nicht bekannt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

34.10 Der Einwender kritisiert die aktuellen Zustände vor allem auch für Fußgänger an den Baustellen Wehrhahnlinie und Kö-Bogen 1 und äußert Befürchtungen für die Durchführung der zukünftigen Baumaßnahmen. Er appelliert an die Entscheidungsträger der Stadtverwaltung und der Politik sich darüber zu informieren und Vorsorge für eine zukünftig bessere Baustelleneinrichtung, Bauaufsicht und den gesamten Bauablauf zu treffen.

Antwort:

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 35.:

35.1 Der Einwender lehnt den Bebauungsplan-Entwurf aus verschiedenen Gründen ab. Er äußert die Auffassung, der Abriss des Tausendfüßlers würde das Vertrauen in den Denkmalschutz erheblich schädigen, wenn die Verwaltung selbst den Denkmalschutz bei einem bedeutenden Bauwerk missachte.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.2 Der Einwender kritisiert den Abriss des Tausendfüßlers, der ein bewährtes Verkehrsbauwerk sei. Besonders in der Zeit zwischen Abriss und der Eröffnung des Tunnels für den Nord-Süd-Verkehr sei mit einer unerträglichen Verkehrssituation in der Innenstadt zu rechnen.

Antwort:
Die im Zuge der Realisierung der städtebaulichen Neuordnung notwendigen Umbaumaßnahmen werden so geplant und durchgeführt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin möglich ist. Die tief- und hochbaulichen Einzelmaßnahmen werden dergestalt koordiniert, dass die Auswirkungen auf den Verkehr, auf die Bewohner, die Kunden und die Beschäftigte so gering als möglich sein werden. Einzelne zeitlich begrenzte Einschränkungen sind allerdings nicht auszuschließen. Diese baustellenbedingte Störungen sind im Hinblick auf die dadurch realisierten langfristigen Qualitäten in der Innenstadt hinnehmbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.3 Die geplanten langen Tunnel lehnt der Einwender wegen der hohen Kosten für den Bau wie auch alljährlich für den Unterhalt ab.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.4 Des Weiteren begründet der Einwender seine Ablehnung der Tunnel mit der Umweltbelastung durch hohen Energieverbrauch für Beleuchtung und Belüftung.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind im öffentlichen Interesse.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätvollste Lösung dar.

Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes.
Unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange wird der Energieaufwand für den Betrieb der Tunnelanlagen als notwendig hingenommen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.5 Der Einwender kritisiert außerdem die langen Tunnelrampen, die das Bild des Hofgartens beeinträchtigen würden und besonders störend an der Johanneskirche und an dem barocken Gebäude des Hofgärtnerhauses (Theatermuseum) in Erscheinung träten.

Antwort:
Durch die Begrünung eines großen Teils der heutigen Straßenflächen im Hofgarten wird dieser aufgewertet.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale und -rampen auf Flächen im nördlichen Teil der heutigen Hofgartenstraße sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.6 Der Einwender ist außerdem gegen die Vernichtung der Jägerhofpassage, des, seiner Meinung nach, einzigen verkehrsfreien Weges für Fußgänger zwischen der östlichen und der westlichen Hofgartenhälfte.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.7 Der Einwender lehnt des Weiteren die Führung von drei Straßenbahnlinien durch die geplante Grünzone ab, da Radfahrer und Fußgänger über neu angelegte Böschungsrampen die Straßenbahntrasse oberirdisch überqueren müssten und dies eine erhebliche Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand sei.

Antwort:

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen.

Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

35.8 Der Einwender schlägt die Erhaltung des Tausendfüßlers für den Nord-Süd-Verkehr vor und die Schaffung eines kurzen Tunnels für den Süd-Nord-Verkehr, der die Schadowstraße unterfahren würde. Die Hochstraße „Tausendfüßler“ müsse renoviert werden, wobei die Kosten erheblich unter denen des langen Ersatztunnels liegen würden. Anstrich und Beleuchtung würden das Bauwerk in einen in jeder Hinsicht ansehnlichen Zustand versetzen.

Antwort:
Bei einem Erhalt des Tausendfüßlers und einer Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels könnten die Ziele der Planung nicht erreicht werden.
Auch die Befreiung des Hofgartens vom motorisierten Individualverkehr (MIV) würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden, da der Abstand zwischen der Ausfahrt der Tiefgaragen unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und neuen Lage der inneren nördlichen Düssel unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht ausreicht.
Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Eine Verkürzung der beiden Tunnels bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die, insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße, erhalten bliebe.

Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Zu den Gründen für den Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 35.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 36.:

36.1 Die Einwenderin äußert sich als Eigentümerin der Grundstücke, Flur 6, Flurstücke 274-276 (MK 13 und MK 7) und betont, dass sie die Baumaßnahme sehr begrüßt und der Modernisierung der Innenstadt grundsätzlich positiv und offen gegenüber steht. Dies schließe auch den geplanten Straßentunnel ein, dessen Bedeutung für das Gesamtvorhaben nicht in Frage gestellt werde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

36.2 Die Einwenderin stellt fest, die Auswirkungen der Tunnelbauwerke auf die Lärm- und Schadstoffbelastung ihres Grundstücks im Bereich des MK 13 und darüber hinaus auf das neue Baufeld MK 7 fände nicht ihre Zustimmung. Sie habe große Bedenken gegen die konkrete Planung des Tunnels, insbesondere wegen der zu erwartenden Situation im Bereich der Tunnelausfahrten. Die Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen würden in allen Planvarianten zum Teil deutlich überschritten und gerade im Bereich der Gebäude der Einwenderin würden, nach den Feststellungen der Gutachten, die Belastungen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschreiten. Der Einwenderin fehlen im Bebauungsplan-Entwurf Festsetzungen, die geeignet seien, die neu geschaffenen Beeinträchtigungen zu minimieren oder zu beseitigen.

Die Einwenderin stellt fest, die Stadt Düsseldorf lehne leider aktive Schutzmaßnahmen aus städtebaulichen und aus wirtschaftlichen Gründen ab und passive Schutzmaßnahmen seien auf Seiten der Gebäudeeigentümer vorzusehen.

Antwort:

Zum Thema Lärm:

Im Bereich der Berliner Allee liegen bereits heute hohe Verkehrslärmbelastungen vor. In den Schalltechnischen Untersuchungen zum Planverfahren Kö-Bogen 2. BA wurde gutachterlich aufgezeigt, dass diese Belastungen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zum Teil noch zunehmen. Die Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall liegen an der Fassade des Gebäudes der Einwenderin zur Berliner Allee mit bis zu 73 dB(A) tags und 65,2 dB(A) nachts vor. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete werden hier um bis zu 8 dB(A) tags und 10,2 dB(A) nachts überschritten. Für die Situation nach Umsetzung der Planung verbleiben die Werte auf diesem hohen Niveau und sind mit bis zu 74,8 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts prognostiziert.

Zur Bewältigung der Verkehrslärmproblematik sind eine Reihe von Maßnahmen und Festsetzungen getroffen worden. Allerdings sind aktive Maßnahmen im Sinne einer Abschirmung der Schallemissionen durch Lärmschutzwände hier nicht möglich. Diese müssten zwischen Verkehr und Bebauung im Gehwegbereich positioniert werden. Aus Platzgründen, aber insbesondere aus städtebaulichen Gründen scheiden solche Maßnahmen in diesem Innenstadtbereich aus. Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D), vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Das Gebäude der Einwenderin ist im Wesentlichen von den Emissionen des nordwärts fließenden Verkehrs auf der Berliner Allee betroffen. Der südwärts aus dem Tunnelportal des Nord-Süd-Tunnels ausfahrende Verkehr trägt in geringerem Maße zur Belastung an dieser Fassade bei. Dennoch sind auch hier wirksame Maßnahmen vorgesehen.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Auch hier ist die Verwendung des lärmoptimierten Asphalts vorgesehen.

Für die Lage der Ausfahrt Berliner Allee des Nord-Süd-Tunnels sind verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht worden. Aus verkehrstechnischer Sicht wird, zur Sicherstellung der Erschließung des Bereiches Martin-Luther-Platz und Königstraße, die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee auch zukünftig benötigt. Dies bedingt, dass zur Ausbildung einer entsprechenden Kreuzungssituation die Rampe nicht in Richtung Steinstraße verschoben werden kann. Des Weiteren stehen die unterirdischen Bauwerke des U-Bahnhofes Steinstraße auf dem kurzen Abschnitt der Berliner Allee zwischen Blumenstraße und Steinstraße einer solchen Verschiebung im Wege. Für die Ausfahrt Berliner Allee ist unter Ausschöpfung der verkehrlichen (Neigung, Ausrundung) und konstruktiven Elemente (lichte Höhe, Überdeckung, Dicke der Tunneldecke) die südlichste Portallage ermittelt worden.

Zu weiteren Aspekten im Zusammenhang mit dem Tunnelportal / der Tunnelrampe, siehe Antwort zu Nr. 36.3.

Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Danach besteht für das Gebäude der Einwenderin kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Bestünde ein gutachterlich bestätigter Anspruch auf Schallschutz, so übernähme die Landeshauptstadt auf Antrag diese Kosten.

Zu den Luftschadstoffen:
Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen.
Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
So wurde auch eine Einhausung der Tunnelrampen und -portale gutachterlich geprüft. Durch eine Rampeneinhausung würden sich die Schadstoffimmissionen an den seitlich an der Tunnelrampe gelegenen Fassaden verringern. An der Öffnung der Einhausung würde die Konzentration der Luftschadstoffe steigen, die Immissionsbelastung würde auf den weiter vorne liegenden Bereich verlagert. Zudem würde eine Einhausung der ca. 80 m langen Tunnelrampen eine Verlängerung der Tunnel bedeuten und damit eine entsprechende Erhöhung der Schadstoffemissionen an den Tunnelenden bewirken.
Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.
Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D I 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Zu weiteren Aspekten im Zusammenhang mit dem Tunnelportal / der Tunnelrampe, siehe Antwort zu Nr. 36.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.3 Bezogen auf die aktuellen Belastungen an der Berliner Allee und der durch die Neuplanung zu erwartenden Lärmimmissionen ist die Einwenderin der Auffassung, dass angesichts der massiven Belastungen die Möglichkeit aktiver Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen tiefer geprüft werden sollten. Gestalterische bzw. städtebauliche Argumente seien nur oberflächlich angeführt und nach Auffassung der Einwenderin sei nicht geprüft worden, wie gestalterisch rücksichtsvoll aktiver Lärmschutz an den Tunnelein- und -ausfahrten geschaffen werden könne. Deshalb sei die Aussage, dies sei nicht möglich, ohne ausreichende Grundlage getroffen. Die Einwenderin bittet darum, solche Möglichkeiten ergänzend zu prüfen und zunächst gestalterische Vorschläge einzuholen, um auf dieser Grundlage über die Möglichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen entscheiden zu können.

Antwort:
Alle Möglichkeiten zum Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen wurden umfassend geprüft.
Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochhochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen.

Auch ist die Verwendung des lärmoptimierten Asphalts vorgesehen, sowohl auf den Tunnelausfahrtsrampen, als auch auf den im Zuge der Maßnahmen zu erneuernden Fahrbahnen der Berliner Allee.
Die Möglichkeit für darüber hinausgehende aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder Tunneleinhausung sind aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche stark eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung. Auch eine transparente Überdeckelung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken. Eine transparente Portaleinhausung hätte negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und durch die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und -decke (sog. „Trompeteneffekt“). Zum Anderen führen Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee, unter anderem an den Fassaden der Einwenderin.
Durch die Einhausung und der damit einhergehenden Verlängerung des Tunnels ist des Weiteren eine Erhöhung der Luftschadstoffe südlich des Rampenendes zu erwarten.
Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.4 Die Einwenderin stellt fest, das oben Genannte gelte in gleicher Weise auch für das Tunnelportal an der Immermannstraße. Die Gebäude der Einwenderin im Bereich MK13 lägen auch hier im unmittelbaren Bereich des Tunnelmundes, es seien aber hier keine vergleichbaren passiven Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, was angesichts der Lage des Gebäudes unmittelbar am Tunnelausgang erstaune. Für den Bereich sei, als Teil des Abschnitts L20 – L21, in den textlichen Festsetzungen nur Lärmpegelbereich IV festgesetzt.

Dies sei schwer nachvollziehbar, da der Abschnitt L20 bis L21 ganz unterschiedliche Bereiche (teilweise geschützt, teilweise direkt vor dem Tunnelmund) einschließe. Es handele sich hier um den Bereich, der dem Tunnelmund am nächsten sei.

Antwort:

Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt. Die mäßigen Schallimmissionen an den genannten Fassaden rühren zum Einen vom zunehmenden Abstand von der Lärmquelle und zum Anderen von den hochwirksamen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rampenbereich Immermannstraße her.

Im Bereich des Tunnelmundes ergibt sich auf Höhe des Gebäudes Ernst-Schneider-Platz 1 (Immissionspunkt 24) eine Abschirmung durch die seitlichen Rampenwände. Die Fahrbahn auf der Rampe verläuft hier auf niedrigem Niveau. Deshalb ist diesem Gebäude an der West- und Nordfassade Lärmpegelbereich IV festgesetzt. Je höher sich der Kfz-Verkehr auf der Rampe bzw. auf ebener Straße ohne Abschirmung befindet, umso größer sind auch die Beeinträchtigungen, betreffen aber nicht das genannte Gebäude.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.5 Die Einwenderin stellt fest, für den Bereich MK7 sei ebenfalls an der Berliner Allee Lärmpegelbereich VI vorgesehen, auch hier sollten aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Hier sei aber nicht erkennbar, dass Belange des Denkmalschutzes eine Rolle spielen könnten.

Im Übrigen solle nach Auffassung der Einwenderin auch hier (wie bei MK13) Wohnnutzung in den oberen Geschossen ermöglicht werden, da ausreichender Lärmschutz ja schon durch die Festsetzungen in Nr. 7.1 vorgesehen sei. In diesem Komplex seien in den oberen Geschossen von der Straße abgeschattete Wohnungen, ggf. in Staffelgeschossen, ohne Lärmbeeinträchtigungen möglich.

Antwort:

Das neue Baufeld MK 7 liegt unmittelbar an der stark befahrenen Berliner Allee und ist deutlich von den Lärmemissionen aus dem Verkehr betroffen. Daher resultieren die gutachterlich festgestellten hohen Immissionen an den Fassaden. Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Aktive Maßnahmen zum Schallschutz sind in diesem Bereich nur sehr eingeschränkt möglich. Aufgrund der Nähe zur Lärmquelle Verkehr sind abschirmende Maßnahmen allein schon vom Raumangebot her nicht möglich. Darüber hinaus sind solche Maßnahmen in diesem nach Planung hochwertig gestalteten innerstädtischen Umfeld auch städtebaulich nicht akzeptabel. Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D), vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Im MK 13 wurden die bestehenden Wohnnutzungen unter Festsetzung der entsprechenden Schutzmaßnahmen gesichert. Die Neuplanung im MK 7 ist stärker von Verkehrsemissionen belastet, sonstiges Wohnen, mit Ausnahme von Betriebswohnungen, ist daher ausgeschlossen. Im Übrigen entsteht der Einwenderin aus dieser Festsetzung in keiner Weise ein Nachteil, da es ihr überlassen ist, inwieweit sie von den neuen Bebauungsmöglichkeiten ihres Grundstücks Gebrauch macht.

Alle Denkmale im Plangebiet sind umfassend berücksichtigt worden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.6 Die Einwenderin weist darauf hin, ihre schutzwürdigen Belange begännen nicht erst bei Überschreitung gesetzlich vorgegebener Zumutbarkeitsschwellen, Schutz genieße auch das Interesse daran, dass die Lärmbelastungen unter der Zumutbarkeitsgrenze blieben. Dies sei derzeit noch nicht ermittelt worden. In den Gutachten werde dieser Aspekt nicht behandelt, aktive Maßnahmen zu Minderung der Lärmbelastung gerade im Bereich der Gebäude an den Tunnelausfahrten seien gar nicht untersucht worden und wären nicht behandelt. Die Bestandsgebäude im Baufeld MK 13 profitierten nicht von den Verbesserungen des Projekts Kö-Bogen. Sie hätten eine ungünstige Lage unmittelbar an zwei Tunnelein- und -ausfahrten. Erstaunlich sei auch, dass das Teilgebiet MK 7 in der Begründung zum Bebauungsplan gar nicht behandelt werde. Das sei eine unangemessene Behandlung der berechtigten Belange der Einwenderin.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplans sind umfassende Festsetzungen getroffen worden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen und den gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen voll umfänglich genügen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrtsrampen sind umfassend geprüft worden. Verschiedene Maßnahmen werden, wie oben dargelegt, im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Detail siehe die Antworten zu Nr. 36.2, Nr. 36.3 und Nr. 36.4.

Zu MK 7 wird in der Satzungsbegründung ausgeführt, dass aufgrund der Lärm- und Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr im Bebauungsplan sonstiges Wohnen ausgeschlossen ist. Zum Schutz und zur Sicherstellung von gesunden Arbeitsverhältnissen sind Festsetzungen für die Schalldämmmaße der Außenbauteile sowie zur Belüftung bei geschlossenen Fenstern getroffen worden. Für eine etwaige Nutzung als Hotelbetrieb wurde als weitere Festsetzung für Übernachtungsräume bestimmt, dass öffenbare Fenster an der Fassade zur Berliner Allee (Lärmpegelbereich VI) nicht zulässig sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.7 Bezugnehmend auf das Fachgutachten Lufthygiene (Büro Lohmeyer) stellt die Einwenderin fest, es würden darin Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxide sowie für Feinstaubimmissionen (PM2.5) im Bereich des MK13 und im Bereich MK7 prognostiziert, genaue Aussagen seien aber nur schwer herauszulesen. Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Schadstoffbelastungen durch Stickoxide und Feinstaub an den Tunnelportalen sehe der Bebauungsplan nicht vor und es gebe auch keine sonstigen Festsetzungen, die sich auf die Schadstoffbelastungen bezögen.

Antwort:

Im Gutachten zur Lufthygiene ist keine Überschreitung der Grenzwerte für $PM_{2.5}$-Schadstoffe festgestellt worden. Die prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte für die Stickstoffdioxid-Immissionen im Bereich der Tunnelportale im Plangebiet treten in dieser Höhe auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.
Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 36.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.8 Die Einwenderin ist der Auffassung, dass wirtschaftliche Aspekte nicht ausreichend untersucht worden seien. Sie merkt an, dass im Fachgutachten König/Pöhlmann vom 3. Febr. 2011 (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) ausgeführt werde, die entstehenden Probleme durch Fassadengestaltung der betroffenen Bebauung seien mit separater Fassadenhinterlüftung oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage lösbar. Dies hätten die Gutachter aus wirtschaftlichen Gründen auch empfohlen und die Stadt habe diese Empfehlung in den Bebauungsplan und dessen Begründung übernommen.

Solche Maßnahmen sind aus Sicht der Einwenderin unzureichend, da sie das Problem auf die Betroffenen verschieben würden und den neugeschaffenen Konflikt nicht lösten, sondern ihn zum Nachteil der betroffenen Anlieger beließen. Insoweit seien die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan nicht angemessen und ausreichend.

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder die Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Die Immissionsschutzbehörde kann mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf geeignete Maßnahmen zur Verfügung stellen, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.
Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 36.2 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.9 Des Weiteren stellt die Einwenderin fest, die Gutachter (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) selbst legten offen dar, dass es sich bei den Einschätzungen zur Lösung der Probleme auf der Seite der betroffenen Anlieger beträfe, um Vermutungen handele, und die Kosten auf Seiten der Immobilieneigentümer noch zu ermitteln seien. Es lägen also zurzeit keine belastbaren Daten vor, die die Annahme der Wirtschaftlichkeit der passiven Schutzmaßnahmen für die Stadt oder gar für die Gebäudeeigentümer belegen könnten. Ferner führten die Gutachter aus, dass Kombinationen der "nicht empfohlenen" aktiven Schutzmaßnahmen möglich seien, die Ausarbeitung dieser Ansätze im Rahmen des Gutachtens jedoch unterblieben sei, um den "Rahmen" nicht zu sprengen.

Dies mache deutlich, dass bisher ausreichende Ermittlungen in Bezug auf mögliche Abhilfemaßnahmen gar nicht erfolgt seien. Damit sei eine sachgerechte und abgewogene Entscheidung über den Plan-Entwurf aber derzeit gar nicht möglich.

Antwort:

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten. Insoweit wird auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA sicherstellen sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Dahingehend sind keine nachträglich baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen erforderlich.

Im Übrigen siehe auch Antwort unter Nr. 36.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.10 Die Einwenderin bejaht im Grundsatz die Frage, dass im vorliegenden Fall die Schadstoffbelastung durch Abluftreinigungsanlagen mit entsprechender Filtertechnik vermindert werden könne oder die Schadstoffe auf andere Weise minimiert werden könnten, dass der konzentrierte Austritt an den Tunnelportalen verhindert werde. Sie stellt fest, dass dies auch die Gutachter bestätigten. Aus Sicht der Einwenderin sei eine solche Technik im vorliegenden Fall aber auch wirtschaftlich zumutbar. Im Fachgutachten „Luftqualität Tunnel“ von Mai 2011 werde die Absaugung der Portalabluft als lüftungstechnische Standardlösung beschrieben, eine Absaugung werde, wenn auch „nur bedingt“, empfohlen. Das Gutachten beziffere die Investitionskosten für drei Portalabluftabsaugungen auf ca. 2,1 Mio. Euro, die Betriebskosten auf ca. 0,315 Mio. Euro für die drei Absaugungen. Damit lägen die Kosten jedenfalls im Vergleich zu dem Gesamtprojekt nicht in unverhältnismäßiger und für die Stadt unzumutbarer Höhe. Sie betrügen nur einen untergeordneten Anteil an den Gesamtinvestitionskosten. Im Hinblick auf die von der Stadt mit dem Projekt verfolgten Ziele sei es nicht verständlich und auch nicht vertretbar, an den Tunnelein- und -ausfahrten Belastungen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung neu zu schaffen. Das ambitionierte Projekt der Stadt habe es nicht verdient, dass in diesen Bereichen Investitionen für den Umweltschutz zu Lasten der Anlieger gespart würden.

Antwort:

Die von der Einwenderin vorgebrachten Vorschläge zu Abluftreinigungsanlagen und Portalabluftabsaugung sowie den damit verbundenen Kosten sind vorsorglich geprüft worden. Darüber hinaus erfolgt die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau auf der Basis der Maßnahmen des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Siehe dazu im Einzelnen die Antwort unter Nr. 36.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.11 Ein Verzicht auf aktive Schutzmaßnahmen zugunsten passiver Maßnahmen an der betroffenen Bebauung sei aus Sicht der Einwenderin nicht zulässig, da im vorliegenden Fall die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen nicht unverhältnismäßig gegenüber Maßnahmen des passiven Schutzes seien. Hier solle bestehende Bebauung zu Schutzmaßnahmen verpflichtet werden, um dadurch einen sonst neu entstehenden Konflikt zu lösen. Nach Meinung der Einwenderin werde dies nicht durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gedeckt. Insbesondere habe die Stadt die Möglichkeit einer Tunnelabsaugung bereits bei der Ausschreibung der Baumaßnahme Kö-Bogen mit berücksichtigen können. Sie sei Eigentümerin der maßgeblichen Grundstücke gewesen und habe die Tunnelbaumaßnahme vorgegeben. Es sei bedauerlich, dass dies versäumt worden sei. Daraus könne allerdings nicht der Schluss gezogen werden, dass die Stadt sich nunmehr gegenüber den Anliegern an den Tunnelein- und - ausfahrten hierauf berufen könne.

Antwort:

Aktive wie passive Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und vor Luftschadstoffen aus den Verkehrsmaßnahmen des Bebauungsplanes heraus sind umfassend geprüft und abgewogen worden.

Geeignete und gutachterlich empfohlene aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Die bestehende Bebauung wird durch den Bebauungsplan hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffe nicht zu Schutzmaßnahmen verpflichtet. Im Übrigen stehen hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden können und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 36.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.12 Die Einwenderin führt aus, in der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs werde den erheblichen Schadstoffbelastungen nicht hinreichend Rechnung getragen, es sei nirgendwo die Rede davon, dass die Überschreitungen Gesundheitsgefährdungen zur Folge hätten. Die Einwenderin versteht nicht, wie angesichts der besonderen Situation an den Tunnelportalen auf die Luftreinhalteplanung verwiesen werden könne. In der Begründung hieße es, die Feststellung von Grenzwertüberschreitungen nach der 39. BImSchV löse grundsätzlich die Aufstellung von Aktions- oder Luftreinhalteplänen aus, darüber könnten ausreichende Maßnahmen festgesetzt werden, deshalb sei die Luftreinhalteplanung hier geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV zu erreichen. Dies verkenne aus Sicht der Einwenderin die Besonderheiten der Belastungsorte. Das Bundesverwaltungsgericht habe in seiner Rechtsprechung zur Feinstaubbelastung für Fälle, in denen entweder absehbar sei, dass der Aktionsplan an der gegebenen Situation nichts ändern werde oder erkennbar sei, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern, einen Verweis auf die Konfliktbewältigung in der Luftreinhalteplanung gerade abgelehnt. Bei besonderen Umständen sei der Verweis auf die Luftreinhalteplanung eben nicht zulässig. Solche besonderen Umstände seien zum Beispiel ungewöhnliche örtliche Gegebenheiten wie zentrale Verkehrsknotenpunkte oder eine starke Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten. Solche ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten lägen hier gerade vor. Die massive Feinstaubbelastung entstehe aufgrund der Tunnelrampe, durch die die Feinstaubbelastung, die im Tunnel entstehe, verstärkt durch die ungünstigen Windverhältnisse, aus den Tunnelrampen herausgedrückt und dort nach oben steige.

Antwort:

Wie bereits in der Antwort Nr. 36.2 dargelegt wurde die Problematik der Schadstoffkonzentrationen und möglicher Grenzwertüberschreitungen innerhalb des Plangebietes und außerhalb umfassend in die Abwägung eingestellt.

Ergebnis der Abwägung ist, dass wie oben ausgeführt, die punktuell auftretenden Grenzwertüberschreitungen unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.13 Die Planung in der gegenwärtigen Form genüge im Übrigen nicht dem Gebot der Konfliktbewältigung, da der auftretende Konflikt im Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung neu geschaffen werde. Statt den Konflikt zu lösen, verschiebe die Planung ihn auf ein nachfolgendes Planungsverfahren, ohne überhaupt zu prüfen, ob dort Lösungen denkbar seien und welche Lösungen dies sein könnten. Die typische Form einer Maßnahme in Aktionsplänen, die strikte Einrichtung einer Umweltzone, sei aber hier nach Aussagen der Fachgutachter schon im Verfahren Kö-Bogen 1. Bauabschnitt gerade nicht geeignet, das Problem zu lösen. Dort sei ausdrücklich festgestellt worden, dass auch mittelfristig im Bereich der Tunnelportale durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung keine Verminderung der Feinstaub- und der Stickoxidbelastung zu erwarten sei.

Antwort:

Das Problem der Feinstaubbelastung liegt bereits heute durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den anliegenden Straßen vor. Die Konfliktbewältigung erfolgt auf der Ebene der gesamtstädtischen Luftreinhalteplanung und wird zu Verbesserungen im Plangebiet und im Umfeld führen. Diese Verlagerung in ein anderes Verfahren ist zulässig, wie unter der Antwort Nr. 36.2 dargelegt, da mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf ein Regelungssystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.14 Gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoße es auch, wenn an der betroffenen Bebauung im Bereich der Tunnelportale Minderungsmaßnahmen über eine Fassadengestaltung mit separater Fassadenhinterlüftung und/oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Belüftungsanlage vorgenommen werden sollten. Das seien jedenfalls bei bestehenden Bauwerken keine geeigneten Konfliktlösungsmechanismen. Das Fachgutachten habe im Übrigen auf diesen Lösungsweg verwiesen und ihn sogar empfohlen, ohne indes eigene Ermittlungen anzustellen, ob solche Maßnahmen überhaupt möglich seien. Dies werde ausdrücklich im Gutachten zugestanden.

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder die Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Die Immissionsschutzbehörde kann mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf geeignete Maßnahmen zur Verfügung stellen, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.
Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 36.2 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.15 Die Einwenderin versteht nicht, dass der Bebauungsplan-Entwurf solche Maßnahmen gar nicht festsetze, weder für Neubebauung im Bereich des MK 7 noch für die bestehenden Gebäude im Bereich MK 13 und fragt, ob dies bedeute, dass die Einwenderin auf eigene Kosten Abhilfemaßnahmen treffen solle, nachdem die Stadt mit den Tunnelportalen die Gesundheitsgefährdung geschaffen habe.

Antwort:

Nach Maßgabe der bestehenden gesetzlichen Regelungen sind keine nachträglichen baulichen Vorkehrungen an Bestandsgebäuden oder Neubauten aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen auf Ebene der Bauleitplanung notwendig.

Zu weiteren Festsetzungen zu diesem Punkt im Bebauungsplan besteht keine Notwendigkeit.

Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 36.14 und im Weiteren unter Nr. 36.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

36.16 *Abschließend stellt die Einwenderin fest, auch die sonstigen Erwägungen der Stadt (Klimaneutrales Düsseldorf 2050, „Technologiematrix“ des Wuppertal Institutes) seien ungeeignet, den Konflikt zu lösen. Dass der Konflikt bis 2050 gelöst werden könne, sei kein tragfähiges Argument. Ebenso helfe es den Betroffenen wenig, dass der Bebauungsplan Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffen an anderen Stellen treffe und dass sich insgesamt die Lufthygiene verbessere. Die Stadt Düsseldorf versuche im Ergebnis einseitig die Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte auf die Gebäudeeigentümer zu überwälzen, ohne die Kosten hierfür und ggf. mildere Mittel ermittelt zu haben. Dies könne die Einwenderin so nicht hinnehmen. Sie fordere die Stadt Düsseldorf auf, durch aktive Schutzmaßnahmen zu eigenen Lasten für die Einhaltung der Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen Sorge zu tragen.*

Antwort:

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Geeignete und notwendige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wurden im Bebauungsplan festgesetzt. Ebenso erfolgte eine Begutachtung, ob nach der 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen an der bestehenden Bebauung vorliegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 37.:

37.1 Der Einwender hält die verkehrstechnische Neugestaltung des Kö-Bogens für absolut unausgewogen, da es keine verkehrsfreie Passage nach den derzeitigen Plänen mehr geben solle. Die Jägerhofpassage solle nicht nur gerettet, sondern auch vergrößert werden.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

37.2 Als Betreuer eines Rollstuhlfahrers, der die Passage sehr oft benutze, kann sich der Einwender auch zwei separate Passagen für Fußgänger einerseits und Fahrradfahrer andererseits vorstellen, da es bei dem alten Zustand manchmal recht gefährlich zuginge.

Antwort:

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Getrennte Fußgänger- und Radwege sind an den neuen Wegeverbindungen zwischen den beiden Hofgartenteilen im Rahmen der Freiraumplanung nicht vorgesehen.

Es handelt sich bei diesem Sachverhalt nicht um einen Gegenstand der Bauleitplanung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

37.3 Bevor es kein ausgereifteres Konzept gebe, halte der Einwender es für sinnvoller, den Tausendfüßler zu erhalten und zu sanieren und die Neubauten am Kö-Bogen entsprechend zu integrieren. Das Stadtbild solle nicht um jeden Preis verändert werden.

Antwort:

Der Planung liegt ein ausgereiftes Konzept zugrunde, das im Rahmen eines mehrjährigen Planungs- und Diskussionsprozess entwickelt wurde.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind dabei die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 38.:

38.1 Der Einwender stellt fest, dass die Hochstraße Tausendfüßler im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen am Kö-Bogen abgerissen werden solle, obwohl dieses außergewöhnlich einmalige Bauwerk der deutschen Architektur unter Denkmalschutz stehe. Als Bürger der Stadt Düsseldorf rate er dazu, dies nicht zu tun.

Das Bauwerk sei unter Denkmalschutz gestellt worden, um kommenden Generationen die Leistungsfähigkeit der sechziger Jahre zu dokumentieren. Dieses Bauwerk habe seit Jahrzehnten als Denkmal die Stadt mitgeprägt und habe sie weltweit bekannt gemacht. Es könne nicht einfach zum Abriss freigeben werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden.

Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte. Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre - ebenfalls mittelfristig - der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Nur bei Umsetzung der Planung werden große Flächen, die heute von Verkehr und Verkehrsemissionen dominiert werden, für den Aufenthalt von Nutzern und Besuchern der Innenstadt sowie für Begrünung frei. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung wird damit ein attraktiver zusammenhängender Stadtraum erlebbar.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

38.2 Der Einwender vertritt die Auffassung, ein sechsspuriger Tunnel mit riesigen Rampen sei ingenieurbautechnisch nichts Besonderes.

Antwort:
Die geplanten Tunnel sind zwei-, im Bereich mit Abbiegespuren dreispurig geplant. Die dreispurigen Tunnelrampen werden hochwertig gestaltet und ihre Geländer werden filigran ausgeführt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

38.3 Die beiden Teile des Hofgartens für Fußgänger über die Straßenbahngleise zu verbinden, sei städteplanerisch eine totale Katastrophe.

Antwort:

Durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen fällt die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, weg. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Eine Beeinträchtigung des Kulturgutes Hofgarten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erfolgen. Vielmehr wird durch die Planung eine Verbesserung der stadträumlichen Situation erreicht und durch den Rückbau raumgreifender Verkehrsinfrastrukturanlagen der Freiraum unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung umfassend neu gestaltet. Der Umbau im Bereich des Hofgartens ermöglicht die Tieferlegung der Hofgartenstraße und die Offenlegung der „Inneren Nördlichen Düssel“ mit einer oberirdischen Anbindung an die Landskrone.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 39.:

39.1 Der Einwender stellt das Anliegen des „Fachforums II“ für eine zukünftig nachhaltige Stadtentwicklung dar (siehe Behandlung unter Nr. 39.17). Das Kernproblem der vorliegenden Planung sei, dass eine vollfunktionierende Verkehrsanlage mit geringen Unterhaltskosten zugunsten von Tunnelanlagen mit hohen Bau- und Unterhaltskosten ersetzt werden solle, ohne dass eine im Verhältnis zu den hohen Kosten wesentliche Verbesserung erreicht würde. Der Einwender empfiehlt daher eine Denkpause einzulegen und den Diskussionsentwurf des BDA in eine Kosten-Nutzen-Betrachtung einzubeziehen.

Antwort:

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und seit dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen auch über das vorgeschriebene Maß hinaus durchgeführt, in denen ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung stattgefunden hat. Das Ergebnis dieses Prozesses ist der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf.

Der erwähnte Vorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde ebenfalls ausführlich abgewogen; er ist in einigen Punkte nicht realisierbar, vor allem aber würden damit die grundlegenden Ziele des Projektes Kö-Bogen nicht erreicht (vgl. Abwägung unter Nr. 24).
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt. Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8. Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 39.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.2 Zur Bebauungsplan-Begründung wird angeführt, dort würden durch den Wegfall des Tausendfüßler große Chancen gesehen, die mit unbestimmten Begriffen bezeichnet, aber nicht begründet würden. Zum Abriss des Tausendfüßlers und zur Zielerreichung würde konkret vorgeschlagen:

- *die Herstellung einer Platanenallee auf Flächen des Tausendfüßlers,*
- *eine neue Platzgestaltung am Martin-Luther-Platz,*
- *die Zusammenführung getrennter Hofgartenteile durch Wegfall der jeweils dreispurigen Straßen,*
- *ein Barriere freier Übergang in der Schadowstraße.*

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Unbenommen der vom Einwender genannten Punkte zur konkreten Gestaltung im Bereich ist der Abriss des Tausendfüßlers die Voraussetzung, das Verkehrskonzept umzusetzen und damit das Gesamtkonzept zur städtebaulichen Neuordnung zu realisieren.
Zum überwiegenden öffentlichen Interesse am Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

39.3 Diese Vorteile würden jedoch eingeschränkt, weil im Hofgarten die Straßenbahn mit drei Linien sowie die unterschiedlichen Geländehöhen blieben und damit die Übergänge nicht Barriere frei seien.

Antwort:

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg. Diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.4 Die geplante Platanenallee sei kein neuer Fußgängerbewegungsraum, dieser sei unterhalb der Verkehrsfläche des Tausendfüßlers weitgehend vorhanden und für den Fußgänger nutzbar. Es fehle lediglich die Verbindung in den Hofgarten, die jedoch in dem Bebauungsplan Kö-Bogen 1. hergestellt werde. Die Erholungsfunktion des als Hofgartenallee bezeichneten Freiraums werde von dem Einkaufs-Fußgängerverkehr überlagert und geprägt, der sich in Richtung Libeskind-Bau noch erheblich verstärken werde.

Die Verbindung Martin-Luther-Platz / Hofgarten habe nur eine nachgeordnete Funktion. In den verkaufsfreien Zeiten entstehe hier ein menschenleerer Raum.

Antwort:

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen, die sich qualitativ deutlich von den derzeit vorhandenen Flächen unter dem Tausendfüßler abheben. In großen Teilen besitzen die Flächen unter dem Verkehrsbauwerk keine Aufenthaltsqualitäten und entsprechen in keiner Weise den Anforderungen an zeitgemäß gestaltete öffentliche Räume.

Die geplante Platanenreihe als zentrales Element der Freiraumplanung schafft einen öffentlichen Raum, der sich durch seinen Boulevardcharakter in besonderer Weise für das innerstädtische Flanieren und Verweilen eignet. Die Verzahnung mit den Wege- und Funktionsbeziehungen in West-Ost-Richtung ist gewollt und wird zusätzlich zu einer Belebung beitragen, da statt der heutigen trennenden Fahrspuren der Berliner Allee ein durchgängiger Fußgängerbereich realisiert wird. Die Baumreihe verbindet die wichtigsten Stadtelemente wie Hofgarten, Schadowstraße, Einmündung der Immermannstraße, Martin-Luther-Platz und Berliner Allee miteinander. Die beiden freistehenden Pavillons am südlichen und nördlichen Ende der Baumreihe werden mit ihren öffentlichkeitswirksamen Nutzungen (Restaurant / Café o. ä.) zu einer Belebung des Bereiches beitragen. Des Weiteren trägt die Zulässigkeit von Wohnungen im Plangebiet und damit eine Stärkung der bereits in der Nachbarschaft des Plangebietes vorzufindenden Wohnnutzung ganz maßgeblich zur Belebung der Innenstadt außerhalb der Öffnungszeiten von Büro- und Einzelhandelsnutzungen bei.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.5 Der geplante innerstädtische Wohnstandort im Kerngebiet werde sich wegen fehlender Wohnfolgeeinrichtungen (z.B. Kinderspielmöglichkeiten), schlechter Belichtungsverhältnisse in den zu kleinen Innenhöfen der Baublöcke und wegen der hohen Mieten in Konkurrenz zur Büronutzung nicht durchsetzen.

Antwort:

Die Zulässigkeit von Wohnen in einzelnen Teilgebieten des Kerngebietes trägt der städtebaulichen Zielsetzung Rechnung, die Wohnfunktion der Innenstadt zu stärken. Entsprechende Wohnfolgeeinrichtungen sind im Umfeld des Plangebietes vorhanden (Hofgarten) bzw. bei Bedarf im Bestand ergänzbar (Kinderbetreuung). Eine gutachterliche Betrachtung der zu erwartenden Belichtungssituation bei der architektonischen Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes, war eine Grundlage für die Entscheidung, in welchen Teilbereichen ab welchen Geschossen Wohnen zulässig ist.

Auf die zwingende Festsetzung von Wohnnutzung wurde im Bebauungsplan verzichtet, die Entscheidung bleibt den Eigentümern überlassen. Vor dem Hintergrund des Vergleichs mit anderen innerstädtischen Standorten in Düsseldorf und der heutigen Nachfragesituation beim bestehenden Wohnungsbestand, wird erwartet, dass an diesem attraktiven Standort Wohnnutzungen realisiert werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.6 Wegen fehlender Attraktivität werde die Verbindung in den Hofgarten nicht über die Platanenallee gesucht, sondern über die Königsallee, die auch historisch die eigentliche Hofgartenpromenade sei, die Hofgarten und Libeskind-Bau erschließe.

Antwort:

In großen Teilen des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes - Kö-Bogen 2. BA - wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Dadurch entstehen völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Die im Rahmen der Freiraumplanung vorgesehene, ganzheitliche Oberflächengestaltung wird so in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer schaffen.

Zum Hofgarten führen verschiedene, weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen. Die Verbindung von der Innenstadt in den Hofgarten wird von der Königsalle aus entlang der Landskrone geführt. Über die neue Platanenallee werden mittlere Schadowstraße und den Martin-Luther-Platz an den Hofgarten angebunden.

Beide Bereiche werden im Zuge der Realisierung gleichermaßen aufgewertet und attraktiviert.
Durch die fußgängergerechte Anbindung der östlichen Schadowstraße an die bisherige Fußgängerzone Schadowstraße werden Passanten auch aus dieser Richtung den Weg zum Hofgarten und zum Libeskind-Bau nehmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.7 Der Einwender fragt nach der Verhältnismäßigkeit der hohen Tunnelbau- und Unterhaltungskosten und des Tausendfüßler-Abrisses zum eingeschränkten Nutzen der Zusammenführung des Hofgartens und der Erholungsfunktion der neuen Platanenallee.

Antwort:
Mit dem städtebaulichen Konzept werden in entscheidender Art und Weise die beiden Seiten des Hofgartens zusammengeführt und in großem Maße neue qualitätvolle Fußgängerbereiche mit Aufenthalts- und Erholungsfunktion geschaffen. Angesichts der dadurch zu erwartenden Vorzüge einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung ist der dafür notwendige Kostenaufwand gerechtfertigt.
Verhältnismäßigkeit und Nutzen der Maßnahmen und der notwendigen Investitionen wurden unter Nr. 39.1 ausgeführt. Gleiches gilt auch für die Unterhaltungskosten der Tunnelanlagen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.8 Der Einwender führt aus, der Bebauungsplan ersetze nach § 38 Abs. 4 des Straßen- und Wegegesetzes NRW ein Planfeststellungsverfahren für die Festsetzung von Straßen. Dieses sei nur möglich, wenn aus der Baumaßnahme kein Interessenausgleich von Betroffenen erwachse und keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Nun habe sich öffentlich die Gemeinde der Johanneskirche als von Lärm- und konzentrierten Schadstoffimmissionen Betroffene gemeldet.

Die Gemeinde befürchte, dass durch die direkt an der Kirche liegende Ausfahrrampe in die kirchliche Andachtsruhe eingegriffen werde. Auch könnten sich durch die Einfahrrampe des Süd-Nord-Tunnels enteignungsgleiche Betroffenheit bei den direkt angrenzenden Geschäftslagen ergeben, die einen Ausgleich erforderten. Der Einwender fragt, ob sich das StrWG NRW auch auf den Bau von Verkehrstunneln beziehe und ob nicht für die ca. 1.100 m langen Tunnelanlagen (Tunnel-Süd-Nord und Nord-Süd mit jeweils rd. 550 m) ein echtes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse.

Antwort:

Der vorliegende Bebauungsplan erfüllt mit den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen und der dazugehörenden Begründung und dem Umweltbericht voll umfänglich die formalrechtlichen Anforderungen an einen planfeststellungs ersetzenden Bebauungsplan. Die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens besteht für die geplanten Tunnelanlagen nicht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.9 Mit dem Bau der Tunnelanlagen werde eine entscheidende Reduzierung der Luftschadstoffbelastung und die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse angestrebt, was auch für den neuen Platz nördlich der Tuchtinsel zutreffe, was aber an den Tunnelmündern im Hofgarten und an der Johanneskirche nicht mehr zu verwirklichen sei. Hinzu kämen die Überschreitungen des NO_2-Luftschadstoffgrenzwertes. Es seien auch die verkehrlichen Effekte für das Umfeld des Plangebietes mit zu berücksichtigen, die sich durch die Erweiterung der Stellplatzkapazitäten in den Tiefgaragen ergäben. Der Einwender vermutet, dass dieses Angebot zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung insbesondere für das nördlich und südlich gelegene Straßennetz führen werde.

Der Einwender fragt, welche zusätzlichen Stellplatzangebote in Anzahl und Quadratmeter durch die Erweiterung der Tiefgaragen Schauspielhaus / Dreischeibenhaus (2. BA) bzw. den TG-Neubau unterhalb des Libeskind-Baus (1. BA) verwirklicht würden und mit welcher Verkehrsbelastung nördlich und südlich des Tunnelbauwerks gerechnet würde. Des Weiteren wird gefragt, ob diese zusätzliche Verkehrsbelastung bei den lufthygienischen Prognosen und den Lärmberechnungen an den Tunnelmündern berücksichtigt wurden.

Antwort:

Durch die Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes und durch die sich in Bau befindliche Bebauung auf dem ehemaligen Jan-Wellem-Platz sowie durch die allgemein prognostizierte Mobilitätszunahme wird es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Plangebiet und seinem Umfeld kommen. Planungsrechtlich sind im Bereich der heutigen Tiefgaragen Schauspielhaus / Dreischeibenhaus sowie der Baufelder MK 1 bis 4 ca. 650 Stellplätze realisierbar. Die konkrete Anzahl und Größe wird auf Ebene der hochbaulichen Realisierung im Bauantragsverfahren bestimmt. Im Bereich des 1. Bauabschnittes sind in der Baugenehmigung zum „Libeskind-Gebäude“ ca. 800 Stellplätze genehmigt.
Die gutachterlichen Aussagen zur Lufthygiene berücksichtigen voll umfänglich die prognostizierten erhöhten Verkehrsmengen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

39.10 Zu der in der Begründung genannten Leitidee des Bebauungsplans und der Orientierung am menschlichen Maßstab wird gefragt, was ein menschlicher Maßstab sei, wie erlebbarer Stadtraum definiert würde und welcher menschliche Maßstab in der Wiederaufbauplanung verlorengegangen sei.

Antwort:

Der menschliche Maßstab steht für die Verwendung eines in Architektur und Technik allgemein anwendbaren harmonischen Maßes.

Im vorliegenden städtebaulichen Kontext sind damit insbesondere Raumproportionen gemeint, die sich an den menschlichen Maßen und der menschlichen Wahrnehmung orientieren und damit die Gebrauchsfähigkeit fördern. Der Ansatz ist zurückzuführen auf das Proportionsschema der menschlichen Gestalt nach Vitruv sowie auf das vom Architekten und Maler Le Corbusier entwickelte Proportions-System Modulor und gilt als eingeführte Begrifflichkeit in der Architektur und im Städtebau.
Im Zuge der vorliegenden Planung werden innerstädtische Flächen, die bisher dem motorisierten Verkehr vorbehalten sind und durch Lärm und Abgase maßgeblich von ihm beeinträchtigt werden, zu öffentlichen Räumen umgestaltet, die als Orte der Kommunikation, des Treffens, des Verweilens und des sich Bewegens den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sind. Somit werden monofunktionale Bereiche wieder zu Stadträumen, die in vielen Lebenssituationen von den Besuchern und Bewohnern der Stadt genutzt werden können und in diesem Sinne vielfältig erlebbar sind.
Der Wiederaufbau an dieser Stelle der Düsseldorfer Innenstadt ist Ausdruck einer umfassenden Neustrukturierung des Verkehrssystems vor dem Hintergrund der beginnenden Massenautomobilisierung und einer prognostizierten Zunahme der Stadtbevölkerung. Eines der wichtigsten Projekte war der Durchbruch der 1960 eingeweihten Berliner Allee als zentrale Nord-Süd-Achse der Stadt und östliche Parallelstraße zur Königsallee. Neben der Optimierung der Nord-Süd-Verkehre galt es auch die Ost-West-Verkehre zu bedienen und ein Miteinander von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) zu realisieren. Diese tiefgreifende Planung veränderte die gewachsene Stadtstruktur umfassend. Die bis dato vorhandenen räumlichen Bezüge wurden verändert, Proportionen von Straßen und Plätzen verändert und im großen Maße neue Raumsituationen geschaffen. Durch die verkehrsgerechte Führung der neuen Straßenverbindungen entstanden im Plangebiet vielfach offene Räume ohne begrenzende Raumkanten. Sie waren weniger ein Produkt konkreter stadträumlicher Planung, sondern entstanden als „Leerräume“ entlang der verkehrsoptimierten Trassenführung. Dies gilt gleichermaßen für den Kreuzungsbereich Berliner Allee / Immermannstraße wie auch für den Bereich nördlich der Schadowstraße.

Der Mensch, insbesondere in seiner Eigenschaft als Fußgänger, der sich in der Innenstadt aufhält und bewegt, war nicht im Fokus der Planung. Diesbezüglich bilden die großen, vom Verkehr dominierten Bereiche mit ihren fehlenden Raumkanten keine Räume aus, die den vom Menschen als angenehm empfundenen Proportionen von Breite, Länge und begrenzender Seitenwände entsprechen und die Orientierung im Raum für den Einzelnen unterstützen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.11 Der Einwender ist der Meinung, im Bebauungsplan fände keine Auseinandersetzung mit den Aussagen des Denkmalschutzes statt und es würden nur pauschale Gründe für den Abriss genannt. Da während der Verfahrenslaufzeit der Antrag auf Abriss gestellt würde, stelle sich die Frage, ob der Bebauungsplan nicht erst dann in die Offenlage hätte gebracht werden sollen, nachdem die Denkmalfrage geklärt gewesen sei.

Antwort:

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes voll umfänglich berücksichtigt. Der Schutz des Denkmals wurde mit den gemäß dem Baugesetzbuch einzustellenden Belangen abgewogen. Danach besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse am Abriss des Tausendfüßlers. Zu den einzelnen städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Abwägung unter Nr. 1.1.1 und Anlage 3 Nr. 5.

Der während der Verfahrenslaufzeit gestellte und derzeit noch in Klärung befindliche Antrag auf Abriss war kein Hindernis, den Bebauungsplan – wie in der Zeit vom 07.06. bis 11.07.2011 geschehen – im Rahmen der Planungshoheit der Kommune offenzulegen. Auch der Fortführung des Verfahrens mit Einleitung des Satzungsbeschlusses steht dies nicht entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.12 Zur Aussage, der Tausendfüßler sei „Symbol für eine Zeit, in der die Raumbedürfnisse des Autoverkehrs vor denen des Menschen standen“, fragt der Einwender, was Raumbedürfnisse des Menschen seien und wie sie in Beziehung zu den Raumbedürfnissen des Verkehrs gesetzt werden könnten.

Antwort:
Ziel der Planung nach dem Zweiten Weltkrieg war es, die historischen Städte mit überwiegend engen Straßen und Gassen, die Jahrhunderte vor der Entstehung des Automobils angelegt worden waren, an moderne Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, insbesondere um die Erreichbarkeit der Städte für Autofahrer und die Anlieferung von Waren sicherzustellen. Im Rückblick auf diese, auch in Düsseldorf verfolgte Planungskonzeption wird in der Fachwelt überwiegend vertreten, dass dieser Ansatz zu einseitig war, da sie den Menschen außer Acht ließ. Insbesondere wurden damals die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs in Innenstädten, wie zum Beispiel fehlende Aufenthaltsqualitäten, hohe Feinstaubbelastung oder Lärm nicht gesehen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

39.13 Der Einwender regt an, bestimmte Aussagen in der Begründung (zum menschlichen Maßstab, zu den Raumbedürfnissen und zur Planung für den Menschen) zu unterlassen oder stärker zu begründen.

Antwort:
Die Begründung erfüllt in ihrer städtebaulichen Argumentation voll umfänglich die gesetzlichen Anforderungen. Eine ausführlichere Begründungsnotwendigkeit im Kontext der angesprochenen Teilaspekte wird nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.14 Der Einwender widerspricht der Aussage, der Tausendfüßler stelle eine Barriere im Stadtkörper dar und fragt, welche stadträumlichen Bezüge und Sichtbeziehungen die Hochstraße behindere.

Antwort:

Die aufgeführten Inhalte sind so nicht Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan. Vielmehr stellt der Bebauungsplan auf folgende Argumentation ab:

Durch den Tausendfüßler und seine Zufahrt von Norden werden die beiden Hofgartenseiten getrennt. Auch die Rampe des Tausendfüßlers vor der Kirche in der Berliner Allee und die Rampe der Hochstraße in der Immermannstraße unterbrechen stadträumliche Bezüge, insbesondere von den heutigen Fußgängerbereichen zur Immermannstraße und weiter Richtung Hauptbahnhof. Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Insbesondere das Umfeld der Johanneskirche kann bei einem Entfall des Bauwerks ein integrierter Teil des ausgeweiteten Fußgängerbereiches sein. Damit wird auch die Verbindung von der Innenstadt über die Immermannstraße zum Bahnhof gestärkt. Insgesamt werden fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten, wie er bereits mit dem 1. Bauabschnitt in Teilen in der Realisierung ist.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.15 Der Einwender stellt fest, das Baugebiet MK 4 verhindere Sicht- und stadträumliche Bezüge zum Schauspielhaus und Gustaf-Gründgens-Platz und die Verbindung von Libeskind-Bau zum Schadowplatz und fragt, warum nicht der Preisgerichtsempfehlung gefolgt worden sei, den Baublock zur Freistellung des Thyssenhauses und zur besseren Verbindung von Gustaf-Gründgens-Platz und Libeskind-Bau zurückzunehmen.

Antwort:

Bei der Planung der Lage, Dimension und Höhe der Baublöcke wurden die städtebauliche Situation und die wichtigen Blickbeziehungen auf die beiden genannten denkmalgeschützten Gebäude berücksichtigt. Das Dreischeibenhaus bleibt bewusst als städtebauliche Dominante hervorgehoben und die angrenzende Bebauung auf maximal sechs Geschosse begrenzt. Die Wahrnehmung des Gebäudes bleibt unbenommen sichergestellt. Die kleinteilige Baustruktur mit Gassen zwischen den Baufelder 1 bis 4 schaffen interessante Durchblicke, insbesondere von dem neu zu schaffenden Platz im Kreuzungsbereich Schadowstraße / Berliner Allee zum Schauspielhaus. Durch die Neubebauung, die zu einer Belebung des Bereiches führen wird, wird die funktionale Verbindung zum Schauspielhaus gestärkt.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft. Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst unter Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich neu geordnet.

Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer Platz anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee in der Vermittlung zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude geschaffen.

Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute offenen und wenig angenommenen Raum erst einen städtischen Platz macht, der die gewünschten Aufenthaltsqualitäten entfaltet.
Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus genommen. Es wurde untersucht, inwieweit die Wahrnehmung des Dreischeibenhauses negativ beeinflusst werden könnte. Dabei zeigte sich, dass die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, nicht beeinträchtigt wird. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern. Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.
Diesbezüglich wird die Wertigkeit des Dreischeibenhauses für die Landeshauptstadt durch die Planung nicht geschmälert, sondern vielmehr erhält das imposante Gebäude ein hochwertiges Umfeld zwischen einem neu gestalteten Hofgarten und ausgedehnten öffentlichen Räumen. Das Gebäude erfährt durch das attraktiv gestaltete öffentliche Umfeld eine deutliche Aufwertung und wird im Kontext der neuen Stadtstruktur mit ihrer modernen Architektur an Bedeutung gewinnen. Diesbezüglich dient die gefundene städtebauliche Lösung gerade den städtebaulichen Zielen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.
Die Empfehlungen des Preisgerichtes vom 3. April 2009 waren Grundlage der weiteren Überarbeitung des Siegerentwurfes. Im Zuge dieser Überarbeitung wurde, wie oben dargelegt, die Lage und Dimension des Baufeldes MK 4 in seiner Beziehung zum Libeskind-Gebäude und zum Dreischeibenhaus und in seiner stadträumlichen Wirkung überprüft. Die stadträumlichen Bezüge und die Wege- und Sichtbeziehungen zum Libeskind-Gebäude, Dreischeibenhaus und zum Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus qualitätvoll herstellbar sind. Im Übrigen spricht gegen Rücknahme des Baufeldes im nördlichen Bereich, dass durch die um 5,0 m von der nördlichen Baukante der Baufelder MK 1 und 2 nach Norden verspringende Baulinie des MK 4 der Gustaf-Gründgens-Platz an der Westseite die städtebaulich gewünschte räumliche Fassung erfährt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.16 Der Einwender äußert die Auffassung, die von den Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereinen gewünschte Wiederherstellung der historischen Hofgartensituation werde durch die Straßenrampen am Hofgärtnerhaus verschlechtert. Die technischen Anlagen zur Tunnelentlüftung und die Absperrgitter beiderseits der Straßenbahntrassen würden das Bild zusätzlich stören. Der historische Hofgarten und die Neuplanungen stellten einen unversöhnlichen Stilbruch dar. Der Einwender fragt, ob ernsthaft beabsichtigt sei, ein solches „kaleidoskopartiges Sammelsurium" umzusetzen.

Antwort:

Die vollständige Wiederherstellung der historischen Hofgartensituation wird nicht möglich sein. Die im Zuge der Wiederaufbauplanung realisierten Verkehrsachse Berliner Allee bildet im Verkehrssystem der Landeshauptstadt ein unverzichtbarer Straßenabschnitt. Gleichwohl wird die Neuordnung der verkehrlichen Infrastruktur die Voraussetzungen für eine umfassende Verbesserung des Raumgefüges in diesem innerstädtischen Bereich schaffen.

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee, verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt.

Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.
Lüftungsbauwerke oder ähnliches werden für den ordnungsgemäßen Betrieb der Tunnelanlagen nicht benötigt. Die notwendigen gestalterischen Elemente entlang der weiterhin bestehenden Straßenbahngleise sowie auch die Ausgestaltung der Bereiche der Tunnelöffnungen werden im Rahmen der Freianlagenplanung ganzheitlich geplant. Es werden damit weder historische Sichtbeziehungen zwischen beiden Hofgartenteilen noch das Erscheinungsbild des Hofgartens und der städtebaulichen Umgebung beeinträchtigt.
Bei der Umsetzung wird - der städtebaulichen und gartenhistorischen Bedeutung entsprechend - eine hochwertige und dem Ort angemessene zurückhaltende Gestaltung sichergestellt. Durch die Planung sämtlicher Flächen und Ausstattungselemente des Freiraums aus einer Hand wird ein durchgängiges Gestaltungskonzept gewährleistet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17 Des Weiteren hängt der Stellungnahme eine Kopie eines Schreibens des Einwenders im Namen des Fachforums II zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung an, welche wie folgt formuliert wurde:

39.17.1 Die Einwender äußern sich aus mehreren Gründen für den Erhalt des Tausendfüßlers und für eine Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels im Norden auf die Höhe der Tausendfüßlerrampe:

Antwort:
Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.
Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Bei einem Erhalt des Tausendfüßlers wäre die Umsetzung des im Rahmen des Wettbewerbs gefundenen Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe auch Antwort zu Nr. 39.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.2 Das Projekt zum Umbau des Kö-Bogens sei in einer wirtschaftlich prosperierenden Zeit entwickelt worden. Aktuell sei nicht vorauszusagen, welche Auswirkungen die Weltfinanzkrise auf die Stadt Düsseldorf und ihre Steuerzahler habe.

Nicht nur Schulden für den Bau seien mit der Maßnahme verbunden, sondern auch enorme finanzielle Aufwendungen für den Erhalt und Unterhalt des Tunnelbauwerks.

Antwort:

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.3 Es wird vorgeschlagen, bei Beibehaltung des Tausendfüßlers lediglich die Süd-Nord Verkehrsbeziehungen und die Verbindungen in die Altstadt in eine verkürzte Tunnelanlage zu verlegen. Dies sei, auch inklusive der Sanierungskosten für den Tausendfüßler, sehr viel günstiger als die vorgeschlagene Lösung.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedene Verkehrsvarianten und Rampenlagen inklusive der jeweiligen Kosten untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Zur Abwägung des Verkehrskonzeptes und zu den Gründen des Abrisses des Tausendfüßlers, siehe Abwägung der Eingabe der Initiative „Lott stonn!“ unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.4 Es sprächen aber auch erhebliche gestalterische und Denkmalschutzgründe für den Erhalt des Tausendfüßlers und der Angleichung des Tunnelbauwerks an die Hochstraße.

Antwort:

Die Verwaltung erkennt den Denkmalwert und die Bedeutung des Baudenkmals Tausendfüßler an. Städtebauliche Gründe und das öffentliche Interesse daran, das Projekt umzusetzen, müssen aber gegen die Belange des Denkmalschutzes abgewogen werden.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Abwägung unter Nr. 39.2 und Anlage 3 Nr. 5.

Zum überwiegenden öffentlichen Interesse, siehe Abwägung unter Nr. 103.34 sowie Anlage 3 Nr. 5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.5 Durch den vorgelegten Vorschlag würde dem Gustaf-Gründgens-Platz eine neue Bedeutung und wichtige stadträumliche Funktion zugewiesen. Er würde dann eine gefahrenfreie Wegeverbindung (bis auf die Kreuzung mit der Straßenbahn) darstellen, die beide Hofgartenteile miteinander verbindet. Die Jägerhofpassage könne erhalten bleiben, die eine gut genutzte Wegeverbindung zwischen den Hofgartenteilen sei, die sehr beliebt, vollständig gefahrenfrei und durch Rampen mit geringer Steigung gut einsehbar, hell und damit sicher sei.

Antwort:

Die vorgeschlagene Planung berücksichtigt gleichermaßen alle Verkehrsteilnehmer. Es werden durch die Neugestaltung zahlreiche neue, attraktive Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

Zu den städtebaulichen und verkehrlichen Gründen des vorgesehenen Verkehrskonzeptes und zum notwendigen Verzicht auf die Jägerhofpassage, siehe Abwägung der Eingabe der Initiative „Lott stonn!“ unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.6 Für den Vorschlag der Einwender, den Tausendfüßler zu erhalten und den Süd-Nord-Tunnel zu verkürzen, spräche auch eine verkehrstechnische Begründung, da dadurch eine oberirdische und direkte verkehrliche Erschließung des Drei-Scheiben-Hochhauses vorhanden wäre, die ansonsten fehle.

Antwort:

Die Zufahrt zum Dreischeibenhaus und zum Schauspielhaus wird auch bei Tieferlegung der Straßenverbindung sichergestellt sein. Zu den weiteren Aspekten der Erschließung des Dreischeibenhauses, siehe Antwort unter Nr. 13.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.7 Zu den vorgeschlagenen Baufeldern machen die Einwender folgende Anmerkungen: Das Baufeld 4 solle verkleinert werden, um so die neue städtebauliche Achse Elberfelder Straße, Steigenberger Park-Hotel, Corneliusplatz, Schadowplatz, Libeskind-Bau mit dem Raum des Gustaf-Gründgens-Platzes räumlich zu verbinden und um das Ensemble Thyssen- und Schauspielhaus aus der Abseitslage herauszuholen und ihm eine angemessene Bedeutung zu geben.

Antwort:

Die Planung ist das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, der, mit einer hochrangigen Jury, den vorliegenden Entwurf als Besten ausgewählt hat. Baufeldaufteilung, Kubatur, Sichtachsen und Wegebeziehungen sind wichtige Elemente des siegreichen Entwurfes, die den städtebaulichen Rahmen für die Neugestaltung dieses wichtigen Innenstadtbereichs schaffen. Das Baufeld MK 4 fasst den Gustaf-Gründgens-Platz an seiner Westseite. Auf die Baudenkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus wird im städtebaulichen Konzept ausdrücklich Bezug genommen und diese werden über freibleibende Sichtachsen und neue Wegebeziehung in den neugestalteten Stadtbereich einbezogen und dadurch aufgewertet.

Zur städtebaulichen Herleitung und Begründung der neuen stadträumlichen Situation, siehe Antwort unter Nr. 39.15.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.8 Die XV-stöckige Bebauung auf dem Baufeld 6 widerspräche dem Rahmenplan Hochhausentwicklung, da es in dem aus Gründen der Sichtbeziehung zum Thyssenhaus von Hochhäusern freizuhaltenden, nach Süden in die Berliner Allee orientierten Freihaltebereich läge. Es wird angeregt, das Baufeld 6 in der Geschoßhöhe zu reduzieren.

Antwort:
Das ursprünglich geplante Hochhaus auf BF 6 ist im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf nicht mehr enthalten.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

39.17.9 Die Straße auf dem Martin-Luther-Platz solle in Höhe der Tiefgarage Schadow-Arkaden abgebunden werden, so dass neben der Johanneskirche ein Platz mit besserer Aufenthaltsqualität entstehen würde.

Antwort:
Das Umfeld der Johanneskirche war Bestandteil des Wettbewerbsverfahrens und wird, parallel zur Bebauungsplanung, in der Freianlagenplanung detailliert geplant. Der öffentliche Raum des Planungsgebietes wird entsprechend seiner hohen Bedeutung gestaltet werden. Die verkehrliche Anbindung der Martin-Luther-Straße nördlich des Pavillons MK 8 an die Berliner Allee soll erhalten bleiben. Sie wird als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich“ im Bebauungsplan festgesetzt und soll im Rahmen der Freiraumplanung auch entsprechend gestaltet werden.
Die Umsetzung der Planungen wird zu einer Aufwertung des Umfeldes der Johanneskirche im Kontext der großräumigen Neustrukturierung dieses Innenstadtbereiches führen. Die Belange des Denkmalschutzes werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.10 Der Vorplatz vor IHK-Gebäude und Börse müsse frei bleiben, da die Bebauung auf dem Baufeld 7 vorhandene Bäume und die vorhandene Raumqualität vor den großen Gebäuden sowie der Berliner Allee und der Immermannstraße vernichten würde.

Antwort:

Die Planung ist das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs, der mit einer hochrangigen Jury, den vorliegenden Entwurf als Besten ausgewählt hat. Baufeldaufteilung und Kubatur sind wichtige Elemente des Sieger-Entwurfes, die den städtebaulichen Rahmen für die Neugestaltung dieses wichtigen Innenstadtbereichs schaffen. Die Schaffung einer Raumkante durch eine neue Bebauung im Bereich der Kreuzung Immermannstraße / Berliner Allee ist ein wichtiger Baustein der mit der Planung verfolgten Stadtreparatur.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.11 Mit dem Vorschlag der Einwender, den Tausendfüßler zu erhalten und den Süd-Nord-Tunnel zu verkürzen, sei eine Verbesserung der Gewässergüte der Düssel erreichbar. Der Bau einer Brücke und eine Fischtreppe werden befürwortet. Eine Brücke ergäbe auch die Chance, eine weitere gefahrenfreie Wegeverbindung zwischen beiden Hofgartenteilen zu schaffen.

Antwort:

Die Verwaltung nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedene Verkehrsvarianten und Rampenlagen inklusive der jeweiligen Kosten untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Eine Offenlegung der Düssel ist nur bei Abriss des Tausendfüßlers und Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes möglich.

Des Weiteren siehe auch Antwort unter Nr. 24 dieser Abwägung zum Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der ebenfalls einen verkürzten Süd-Nord-Tunnel in Verbindung mit dem Erhalt des Tausendfüßlers vorschlägt.

Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

39.17.12 Mit dem Bauwerk des Süd-Nord-Tunnels werde die Chance eröffnet, die Einkaufsmeile auf der Schadowstraße an die Innenstadt heranzubringen. Der zweite Tunnel in südlicher Richtung werde hingegen keine Verbesserungen bringen, da der Verkehr schon jetzt über den Tausendfüßler geführt werde.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Bei Beibehaltung des Tausendfüßlers wäre durch die Lage der Rampe des Verkehrsbauwerkes bereits dieses Ziel nicht zu erreichen. Doch auch für die Umsetzung des städtebaulichen Ziels einer hochwertigen Weiterentwicklung und Gestaltung der bedeutsamen Einkauflage Schadowstraße ist ein Abriss erforderlich. Nur damit können die für einen öffentlichen Raum an solch einer innerstädtischen Lage für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendigen Qualitäten entwickelt werden. Nur durch ein durchgehendes, klar ablesbares Gestaltungskonzept mit offenen und einladenden Raumstrukturen für Fußgänger und Radfahrer, kann die Funktionsfähigkeit der Schadowstraße und seines Umfeldes als Einkaufsstandort mit überregionaler Bedeutung erhalten und gestärkt werden. Der Tausendfüßler mit seiner trennenden Wirkung, seiner fehlenden städtebaulichen Integration, seiner Störung der stadträumlichen und visuellen Bezüge steht diesem zum Wohle der Gesamtstadt dienenden Ziel entgegen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Abwägung unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 40.:

Die Einwenderin stellt fest, Abriss und Erneuerung des Tausendfüßler seien zu teuer. Sie verweist des Weiteren auf allgemeine Missstände in der Stadt (Zustand von Schulen, Klassenräumen, ungepflegte Anlagen in den Stadtteilen und Baumscheiben, unsaubere Straßenbahnhaltestellen, fehlende Lehrerstellen, leer stehende Büros und Geschäfte).

Antwort:

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 41.:

Der Einwender lehnt den Abriss des Tausendfüßlers und die vorliegende Tunnelplanung ab und begründet dies wie folgt:

41.1 Das Projekt Kö-Bogen 2 müsse angesichts der aktuell in Deutschland beschlossenen Energiewende grundlegend unter ökologischen Gesichtspunkten überdacht werden.

Die im Vergleich zur existierenden Brücke enorm energieaufwändige Tunnellösung passe nicht in die Zeit der Energiewende. In dem Zusammenhang bittet der Einwender um nachvollziehbare Berechnungen zum Energieverbrauch für den dauerhaften Betrieb des Tunnels (Beleuchtung, Belüftung, Sicherheitstechnik), eine Einschätzung, was das für die Kosten aktuell und zukünftig bedeute sowie mit welchen Emissionen die Innenstadt zusätzlich belastet werde (CO_2-Ausstoß und weitere Schadstoffe). Dies solle immer im Vergleich zur existierenden Brücke betrachtet werden.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind im öffentlichen Interesse.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes.

Unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange wird der Energieaufwand für den Betrieb der Tunnelanlagen als notwendig hingenommen.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.
Durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs wird ein Beitrag zur lärmtechnischen und lärmtechnischen Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich geleistet. Insbesondere die verkehrsbedingten Schallemissionen werden in einem großen Bereich im Plangebiet deutlich reduziert. Damit wird zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse beigetragen.
Durch die geplante Untertunnelung werden große Bereiche dieses innerstädtischen Bereiches rund um die nördliche Königsallee, die Schadowstraße und den Hofgarten in erheblichem Maße von Luftschadstoffen entlastet. Allerdings werden im Umfeld der Tunnelportale durch die austretenden verkehrsbedingten Schadstoffe Beeinträchtigungen der Luftqualität entstehen. Im Hinblick auf die Grenzwertüberschreitungen in einigen Bereichen innerhalb und außerhalb des Plangebietes wird auf die gesamtstädtische Luftreinhalteplanung und das Feinstaub- und Schadstoff-Monitoring verwiesen. Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können, unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation, auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung bewältigt werden. Weitergehende planungsrechtliche Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind dazu nicht notwendig.
Weitere Ansätze zur Verbesserung der klimatischen Situation und der CO_2-Bilanz sind aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten, das unabhängig von der hier vorliegenden Planung weitergeführt wird und einen deutlich größeren Wirkungsbereich umfasst.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.2 Der Einwender stellt bzgl. Begründung Teil B - Umweltbericht fest, die Berechnungen bezüglich bestimmter Belastungen hätten ergeben, dass der "im Jahre 2015 maßgebliche Grenzwert … an den Tunnelausfahrten … nicht eingehalten" werde. Auf Seite 31 des zitierten Anhangs würden Lösungen untersucht, wie die lufthygienische Belastung durch den Betrieb des Tunnels „gemindert werden können". Der Einwender fragt, welche der auf S. 31 aufgelisteten Maßnahmen konkret ins Auge gefasst würden. Er fragt wie generell mit dieser Thematik umgegangen würde und findet es nicht akzeptabel, wenn Besucher, Bürger oder Handwerker nur noch mit Umweltplakette mit dem PKW in die Stadt fahren dürften, während die Stadt in eigener Planung hier möglicherweise „ein Auge zudrücke". Vermeintliche Verbesserungen bezüglich Lärm- und Schadstoffbelastung an der Oberfläche würden mit einer Art „gigantischen Klimaanlage" erkauft, die energieaufwändig und entsprechend teuer sei.

Antwort:

Standardbaustein Lufthygiene

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung.

Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.

Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“. „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung.

Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Vorsorglich sind auch Lösungen untersucht worden, wie die lufthygienische Belastung, die durch den Betrieb des Tunnels hervorgerufen wird, gemindert werden könnte. Die entsprechende Untersuchung ist in der Satzungsbegründung zu diesem Bebauungsplan dargestellt und in der Öffentlichkeitsbeteiligung mit ausgelegt worden. Es sind Maßnahmen zur Abluftreinigung und Abluftabsaugung in und an den Tunnelbauwerken sowie den damit verbundenen Kosten, den baulichen und städtebaulichen Begleitmaßnahmen geprüft worden. Diese Maßnahmen sind aber nicht notwendig. Die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau erfolgt, wie oben dargestellt, auf der Basis der Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.3 Zum Thema Verwendung öffentlicher Mittel und Gebot der Wirtschaftlichkeit vermisst der Einwender eine objektiv nachvollziehbare Kosten-Nutzen-Analyse und bittet um die Kalkulation der voraussichtlichen Betriebs- und Instandhaltungskosten unter aktuellen Annahmen (Vergleich Tunnel vs. Brücke). Selbst wenn man die vorhandenen, nicht aktuellen Schätzungen zugrunde lege, werde deutlich, dass die Tunnellösung ein Vielfaches koste und im Unterhalt den städtischen Etat auf Dauer in unabsehbarer Höhe belasten werde. Der Kö-Bogen 2 mit der Tunnel-Lösung entspräche nicht dem Prinzip „Haltet das Geld zusammen“.

Antwort:
Eine dezidierte Kostengegenüberstellung aller maßgeblichen Kosten für den Bau–, Sanierungs- und Unterhaltungsaufwand der Tunnel im Vergleich zum Tausendfüßler liegt nicht vor.

Ein rein kostenorientierter Vergleich wäre im Hinblick auf die mit dem Projekt verbundene umfassende städtebauliche Neuordnung nicht zielführend. Die Landeshauptstadt ist sich bewusst, dass die Errichtung der unterirdischen Verkehrsführung und der Unterhalt der Tunnelbauwerke teurer als jetzige Situation sein werden. Vor dem Hintergrund erheblichen Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen und der weiteren Attraktivitätssteigerung der Düsseldorfer Innenstadt bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8. Zur Umsetzung der Ziele des Projektes werden die Kosten für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs in Kauf genommen; siehe auch Antwort zu Nr. 41.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.4 Der Einwender bezweifelt die Nutzenbetrachtung und fragt, wer „Stadtqualität“ definiere. Wenn es um den Nutzen des Kö-Bogen 2 gehe, werde gerne mit bunten Broschüren und abstrakten Begriffen wie „Aufenthaltsqualität“ und „Lebensgefühl“ argumentiert. Gelegentlich sei auch von „Sichtbeziehungen“, die wieder hergestellt würden und ähnlichen Argumenten die Rede. Für den Einwender seien das sehr abstrakte Begriffe, vermutlich für viele andere Bürger auch.

Der Einwender äußert die Auffassung, der Tunnel sei in ökologischer Hinsicht höchst fragwürdig oder sogar als kontraproduktiv zu betrachten. Bequeme fußläufige Verbindungen zwischen Schadowstraße und Kö existierten bereits jetzt („kreuzungsfrei" unter dem Tausendfüßler), die Jägerhofpassage verbinde die beiden Hofgartenseiten. Wie das zukünftig aussähe – angesichts der weiterhin vorhandenen Straßenbahnverbindungen – ließen die Pläne weitgehend offen (auch mit Blick auf das Thema Radwege).

Antwort:

Die vom Einwender benannten Begriffe „Stadtqualität", „Aufenthaltsqualität" usw. werden verwendet, um die Ziele der Planung zu beschreiben. Abzulesen ist die Umsetzung dieser Qualitätsziele auch aus der parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Freiraumplanung.

Der Einwender stellt richtig fest, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.5 Der Einwender stellt fest, der Tausendfüßler „funktioniere“ seit Jahrzehnten weitgehend störungsfrei und ohne nennenswerte Unfälle. Tunnel seien im Vergleich dazu eindeutig problematischer, bereits kleine Störungen führten schnell zur Sperrung und enormen Staus.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Da es sich beim Tausendfüßler um eine kreuzungsfreie Einbahnstraße ohne Gegenverkehr handelt, ist das Unfallrisiko niedriger als bei Straßen mit Gegenverkehr und mit Kreuzungen. Dies wird für den tiefer gelegten Straßenverlauf im neuen Nord-Süd-Tunnel ebenso gelten.
Die Tunnelanlagen werden verkehrssicher entsprechend den gültigen Richtlinien und technischen Empfehlungen errichtet, unter Mitarbeit von externen Gutachtern und unter Beachtung einer umfassenden Risikoanalyse.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.6 Der Einwender ist der Meinung, die verschiedenen Tunnelrampen im unmittelbaren Innenstadtbereich seien auch bezüglich der Optik als Störfaktor zu bewerten. Tunnel seien austauschbare Zweckbauten, deren Optik durch Beton und Sicherheitstechnik geprägt sei. Mehrspurige Tunnel in Städten machten einen „autobahnähnlichen Eindruck". Im Anhang stellt der Einwender als Beispiel dafür einen vierspurigen Tunnel aus Dresden dar.)

Antwort:
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.7 Der Einwender bezieht sich auf die Denkmalschützer der Stadt und im Land NRW. Diese hätten das Bauwerk in die Denkmalliste aufgenommen, was für ihn zunächst mal entscheidend sei.

In dem Zusammenhang empfindet es der Einwender als skurril, wenn die Verwaltung ein externes Gegen-Gutachten „Sachverständiger“ aus Hamburg einhole und empfiehlt, auf die maßgeblichen Experten „im eigenen Haus“ zu vertrauen, die zu einem klaren und eindeutigen Urteil kämen.

Antwort:
Zur Umsetzung der Ziele der Planung ist der Abriss des Tausendfüßlers erforderlich. Der Antrag auf Abriss der Hochstraße ist gestellt.
Des Weiteren zu den Gründen für den Abriss der Hochstraße, siehe Antwort unter Nr. 41.5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

41.8 Der Einwender zeigt sich beeindruckt über die Tatsache, dass sich eine Reihe von engagierten Bürgern und weiteren Experten für den Erhalt des Tausendfüßlers einsetzten und verweist auf die Stellungnahme des BDA Bund Deutscher Architekten, der eine Denkpause fordere und eine interessante Alternativplanung vorlege. Der Einwender fordert die Stadtverwaltung auf, diese Vorschläge aufzugreifen und ernsthaft zu prüfen.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanungen ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen. Eine Denkpause ist dahingehend nicht notwendig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 42.:

Die Einwenderin erhebt Widerspruch gegen die Planungen aufgrund des Abrisses des Tausendfüßlers und des Baus des Tunnels zwischen Jägerhofstraße und Johanneskirche.

Es wären schon zu viele Grünflächen für den U-Bahnbau zerstört worden und der Hofgarten müsse wiederhergestellt werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten. Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte und unversiegelte Anteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 43.:

43.1 Die mit der Planung verfolgten städtebaulichen Ziele werden voll unterstützt. Die im Sinne dieser Ziele geplante Ausweisung eines Kerngebiets werde der zentralen Lage des Plangebiets gerecht und schaffe die notwendige Voraussetzung für eine attraktive Gestaltung und einen hochwertigen Besatz an der Schnittstelle der drei großen innerstädtischen Einkaufslagen Düsseldorfs.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

43.2 Die mit Planentwurf verbundene bauliche und räumliche Neuordnung trüge zur Attraktivitätssteigerung der betroffenen Lagen bei, berge jedoch für die in Randlage der zentralen Innenstadt liegenden Einkaufsbereiche die Gefahr, an Magnetkraft zu verlieren. Es wird daher anregt, diesen Bereichen, darunter die südliche Königsallee und die östliche Schadowstraße / Am Wehrhahn, hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Unterstützung von privaten Initiativen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Antwort:

Die vorliegende Planung entspricht den Zielsetzungen des vom Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf im Herbst 2007 beschlossenen Rahmenplanes Einzelhandel (Rahmenplan Einzelhandel der Landeshauptstadt Düsseldorf, 2007). Negative Auswirkungen auf den Versorgungsschwerpunkt sind nicht zu erwarten.

Gleichwohl wird der Anregung insofern gefolgt, dass außerhalb und unabhängig vom Bebauungsplanverfahren geeignete städtebauliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Standorte im Umfeld weiterhin attraktiv zu halten. Dazu gehören auch die Initiierung und Förderung von Aktivitäten, die geeignet sind, die Standortqualität nachhaltig zu sichern.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

Zu 44.:

44.1 Die Einwenderin äußert sich gegen die Zerstörung des Denkmal-Ensembles Hochstraße, Schauspielhaus, Dreischeibenhaus.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zum Thema „Denkmalensemble“, siehe Antwort zu Nr. 44.4.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.2 Sie sieht sehr hohe Kosten auf die Stadt zukommen.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.3 Ebenso befürchtet sie eine über Jahre bestehende Baustelle.

Antwort:
Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.
Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.4 Als Begründung fügt die Einwenderin hinzu, der Tausendfüßler dürfe nicht abgerissen werden, weil er ein wichtiger Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles Dreischeibenhaus, Tausendfüßler und Schauspielhaus sei. Mit ihm ginge ein typisches Wahrzeichen der Stadt verloren.

Antwort:
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut.

Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.5 Der Denkmalschutz müsse aus künstlerischen, wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen Vorrang haben.

Antwort:
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Die Umsetzung der Ziele des Projektes „Kö-Bogen“ kann nur mit einem Abriss des Tausendfüßlers realisiert werden. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor (siehe dazu auch Antwort unter Nr. 44.1).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.6 Der Neubau des Kö-Bogens sei zu teuer und wichtige Projekte im Sozial- und Jugendbereich seien dann nicht mehr finanzierbar.

Antwort:

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die von der Einwenderin dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.

Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 44.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.7 Die geplanten langen Tunnel seien abzulehnen, …
… weil durch den Wegfall der Jägerhofpassage die einzige verkehrsfreie Fußgängerverbindung entfallen würde.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität.

Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.8 … weil der neue Übergang über die Straßenbahngleise für Fußgänger und Radfahrer sehr gefährlich sei.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor.

Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

44.9 … weil die Rampen an den nördlichen Tunnelenden den Hofgarten verunstalten würden (u.a. durch Lärm und Abgase).

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden.

Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.

Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 45.:

45.1 Die Einwenderin sieht in der Planung einen Verstoß gegen den Denkmalschutz.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur denkmalpflegerischen Einschätzung des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 45.7.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss im Einzelnen, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.2 Sie äußert sich gegen das Auseinanderreißen des denkmalgeschützten Ensembles Hochstraße, Schauspielhaus, Dreischeibenhaus.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.3 Sie sieht eine sehr hohe finanzielle Belastung auf die Stadt zukommen.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.4 Sie moniert den Wegfall der Jägerhofpassage.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.5 Ebenso befürchtet sie eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer durch die Straßenbahntrasse.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.6 Als Begründung fügt die Einwenderin hinzu, der Tausendfüßler dürfe nicht abgerissen werden, weil er ein wichtiger Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles Dreischeibenhaus, Tausendfüßler und Schauspielhaus sei. Mit ihm ginge ein typisches Wahrzeichen der Stadt verloren.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 45.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.7 Der Denkmalschutz müsse aus künstlerischen, wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen Vorrang haben.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Die Umsetzung der Ziele des Projektes „Kö-Bogen“ kann nur mit einem Abriss des Tausendfüßlers realisiert werden. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor (siehe dazu auch Antwort unter Nr. 45.1).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.8 Der Neubau des Kö-Bogens sei zu teuer und wichtige Projekte im Sozial- und Jugendbereich seien dann nicht mehr finanzierbar.

Antwort:

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die von der Einwenderin dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.

Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 45.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.9 Die geplanten langen Tunnel seien abzulehnen, …
… weil durch den Wegfall der Jägerhofpassage die einzige verkehrsfreie Fußgängerverbindung entfallen würde.

Antwort:

Siehe Antwort zu Nr. 45.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.10 … weil der neue Übergang über die Straßenbahngleise für Fußgänger und Radfahrer sehr gefährlich sei.

Antwort:

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

45.11 … weil die Rampen an den nördlichen Tunnelenden den Hofgarten verunstalten würden (u.a. durch Lärm und Abgase).

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und –decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 46.:

46.1 Der Einwender sieht in der Planung einen Verstoß gegen den Denkmalschutz.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur denkmalpflegerischen Einschätzung des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 46.7.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss im Einzelnen, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.2 Er äußert sich gegen das Auseinanderreißen des denkmalgeschützten Ensembles Hochstraße, Schauspielhaus, Dreischeibenhaus.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.3 Er sieht eine sehr hohe finanzielle Belastung auf die Stadt zukommen.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.4 Er moniert den Wegfall der Jägerhofpassage.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.5 Ebenso befürchtet er eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer durch die Straßenbahntrasse.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.6 Als Begründung fügt der Einwender hinzu, der Tausendfüßler dürfe nicht abgerissen werden, weil er ein wichtiger Bestandteil des denkmalgeschützten Ensembles Dreischeibenhaus, Tausendfüßler und Schauspielhaus sei. Mit ihm ginge ein typisches Wahrzeichen der Stadt verloren.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 45.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.7 Der Denkmalschutz müsse aus künstlerischen, wissenschaftlichen und städtebaulichen Gründen Vorrang haben.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Die Umsetzung der Ziele des Projektes „Kö-Bogen“ kann nur mit einem Abriss des Tausendfüßlers realisiert werden. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor (siehe dazu auch Antwort unter Nr. 46.1).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.8 Der Neubau des Kö-Bogens sei zu teuer und wichtige Projekte im Sozial- und Jugendbereich seien dann nicht mehr finanzierbar.

Antwort:

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 46.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.9 Die geplanten langen Tunnel seien abzulehnen, …
… weil durch den Wegfall der Jägerhofpassage die einzige verkehrsfreie Fußgängerverbindung entfallen würde.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 46.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.10 … weil der neue Übergang über die Straßenbahngleise für Fußgänger und Radfahrer sehr gefährlich sei.

Antwort:
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Siehe auch Antwort zu Nr. 46.5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

46.11 … weil die Rampen an den nördlichen Tunnelenden den Hofgarten verunstalten würden (u.a. durch Lärm und Abgase).

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen.

Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und –decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 47.:

47.1 Die Einwenderin ist überzeugt, dass Düsseldorf auch und gerade mit Erhalt des Tausendfüßlers als wesentlichem Bestandteil des Ensembles mit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus ihre weltbekannte Bedeutung als Symbol der Neuen Zeit nach dem zweiten Weltkrieg behalten wird. Sie schließt sich den Anregungen des BDA im Sinne einer nachhaltigen und ökologisch ausgerichteten Stadtplanung an (Offener Brief BDA vom Dezember 2010 in der Anlage; vgl. dazu Nr. 47.4ff).

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut.

Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 1.1.1.
Der „Offene Brief“ des BDA wurde ausführlich abgewogen. Siehe dazu Antworten unter Nr. 47.4 bis 47.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.2 Die Einwenderin ergänzt, dass sie einen großen Imagegewinn für die Stadt Düsseldorf durch nachhaltiges Denken und Handeln erwarte, mittels Reinigung und Restaurierung des Tausendfüßlers und seine weiterführende Integration in das Pflanzenprojekt der Künstlerin Tita Giese oder anderen Düsseldorfer Künstlern nach einer entsprechenden Wettbewerbsausschreibung.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Die Frage des Erhalts des Pflanzprojekt der Künstlerin Tita Giese auf der Berliner Allee (auf Höhe der Johanneskirche) ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Neugestaltung der durch die Tieferlegung des Verkehrs freiwerdenden Flächen wird im Rahmen der Freianlagenplanung erarbeitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.3 Des Weiteren schlägt sie eine ortsspezifische Installation eines Lichtkunstkonzeptes am Tausendfüßler (z.B. Pulsierendes Licht, LED Lichtbänder...) von Prof. Mischa Kuball (und den Düsseldorfer Stadtwerken) oder anderen Düsseldorfer Künstlern nach einer entsprechenden Wettbewerbsausschreibung vor. Es existierten viele kreative Möglichkeiten, welche alle Beteiligten auch in zwanzig Jahren zufrieden auf dieses wichtige Projekt blicken ließe.

Antwort:

Die Realisierung eines solchen Lichtkunstkonzeptes setzt den Erhalt des Tausendfüßlers voraus. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich, wie in der Antwort unter Nr. 47.2 dargelegt.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu weiteren Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.4 Der Bund Deutscher Architekten (BDA) äußerte sich im Dezember 2010 in einem „offenen Brief“ zum Projekt Kö-Bogen.
Folgendes wurde darin festgestellt:
Das Projekt finde in der Bevölkerung, in den Parteien und Verbänden ein breites Echo. Die umfangreiche Baustelle zeige deutlich, welche einschneidenden Maßnahmen in der Stadtstruktur geplant seien. Viele Bürger und Laien könnten sich die Bedeutung von Veränderungen nicht alleine anhand von Plänen vorstellen, daher würde erst mit dem Beginn der Bauarbeiten ein Widerspruch zu befürchteten Nachteilen manifest. Ähnliche Enttäuschungen wie im Projekt Stuttgart 21 gelte es zu verhindern durch weiterführende Diskussionen zwischen Bürgern, Fachleuten und Verantwortlichen in Rat und Verwaltung. Aus der Sicht der meisten Architekten und Stadtplaner gebe es bei gründlicher Analyse der Pläne immer noch erhebliche Bedenken, die beschrieben werden sollten.

Bei der Einleitung von Entwicklungen mit erheblichem Mitteleinsatz für Bau und fortdauernde Unterhaltung sei es wichtig, mögliche Fehler bei Vorhaben dieser Größenordnung und städtebaulicher Tragweite zu erkennen und Alternativen zu überlegen im Sinne einer nachhaltigen und ökologisch ausgerichteten Stadtplanung.

Antwort:

Im Rahmen des Projektes Kö-Bogen ist der Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ und die Verlegung der Verkehre in Straßentunnel unter die Erde vorgesehen. Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“.
Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weitere Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.
Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.
So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - er Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“.

Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (I-KiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler’“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt.

47.5 Anregung 1: Die Einfahrtsrampe von der Berliner Allee in den Tunnel des 1. BA in jetzt geplanter Lage werde zu erheblichen Problemen führen: Sie lasse keine Chance mehr für vorhandene oder neue Läden neben dem Einschnitt, sie reiche zudem bis knapp an die Schadowstraße heran. Die Einwender halten dies für einen großen Fehler und schlagen vor, die Rampe nach Süden zu verlegen bis vor die Börse, wo sie kaum störe mit ihrem Lärm und Gestank. Für die Immermannstraße ergäbe sich eine positive Möglichkeit der ungestörten Verbindung zur inneren City, wenn dazu die zusätzliche hier vorgesehene Rampe entfalle. Für den Verkehr vom Bahnhof würde die Steinstraße zu aktivieren sein. Die Diskussion hierzu müsse zeitnah geführt werden.

Antwort:

Die Anregung, die Rampe an der Berliner Allee/Schadowstraße zu verschieben, wurde positiv geprüft, da eine Verschiebung der Rampe nach Süden ein Zugewinn für die städtebauliche Situation, die Fußgänger und Geschäfte und die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich ergibt. Die Planung wurde entsprechend angepasst. Das überarbeitete Verkehrskonzept sieht nun eine um ca. 10 m von der Schadowstraße zurückversetzte, nach Süden verschobene Tunnelöffnung und damit, wegen der Beibehaltung der Längsneigung, einen um ca. 10 m nach Süden verschobenen Beginn der Tunnelrampe vor.

Wenn die Einfahrtsrampe Berliner Allee noch weiter nach Süden vor die Börse verlegt würde, könnte die Immermannstraße nicht mehr an das unterirdische Tunnelsystem angeschlossen werden. Der Verkehr müsste dann weiterhin oberirdisch geführt werden, was nicht dem Planungsziel, durch die Verlegung in Tunnel die oberirdischen Bereiche von Verkehr weitgehend freizuhalten, entspricht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.6 *Anregung 2: Die Einwender plädieren, wie auch die obere Denkmalbehörde für den Erhalt des Tausendfüßlers, weil dieser unverzichtbar zum Dreiklang mit Drei-Scheiben-Hochhaus und Schauspielhaus gehöre. Auch bei Erhalt des Baudenkmals sei das wichtige Ziel der engen Verbindung der beiden Teile der Schadowstraße ohne querenden Autoverkehr gewährleistet. Der immense Aufwand für den Abriss des Denkmals und Neubau eines Tunnels in gleicher Lage würde erheblich gemindert, selbst bei Gegenrechnung der Renovierung des Tausendfüßlers, auch bei sorgfältiger Neugestaltung von Funktionen, Grünplanung, Bodenbelägen, Farben und Licht. Die geplanten Tunnelbauwerke bedeuteten einen gravierenden, sehr störenden Eingriff in die bestehende Stadtstruktur. Ihre Anzahl solle, soweit vertretbar, reduziert werden. Verharmlosende Darstellungen der circa 60 Meter langen Tunnelrampen, wie sie erstmalig in der Presse am 30. September (2010) zu sehen gewesen seien, trügen nicht dazu bei, Vertrauen in die intendierte Planung zu entwickeln.*

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.7 Anregung 3: Die Einwender geben zu bedenken, ob dem Leitbild der "autogerechten Stadt" aus den Zeiten von Friedrich Tamms wirklich entgegengewirkt werden könne, wenn man die je drei Autospuren in der Darstellung der Tunnelrampen in der Tageszeitung sehe. Es stehe zu befürchten, dass mit der Realisierung der aktuellen Pläne für die Tunnelanlagen der sehr störende Verkehr in der Linie Berliner-Allee - Kaiserstraße noch weiter zunehmen werde, mit erheblichem Anteil Durchgangsverkehr und mit vermeintlichem Zeitgewinn für eilige Fahrer.

Anstelle der geplanten Vergrößerung der Verkehrstrassen mitten durch die Stadt sollten Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrsaufkommens im Zentrum der Stadt überlegt und öffentlich diskutiert werden. Dazu sei ein großräumiges Verkehrskonzept zu entwickeln.

Antwort:

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für den Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft, öffentlich zur Diskussion gestellt, in einer Broschüre (Januar 2007) veröffentlicht, politisch beraten und beschlossen.
Ziel des Verkehrskonzepts im Projekt Kö-Bogen ist es, die Verkehre zu bündeln und emissionsarm - weil unterirdisch - zu führen. Die Tunnel sind bedarfs- und leistungsgerecht ausgelegt. Düsseldorf als Wirtschaftzentrum und wachsende Stadt ist an Verkehrsverdrängung nicht interessiert. Die Umfahrungsachsen um die Innenstadt (Rheinufertunnel und Lastring) sind ausgelastet und können nicht mehr Verkehr aufnehmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.8 Anregung 4: Die Aufteilung der Neubebauung am Gustaf-Gründgens-Platz in drei Miniblocks wirke nicht überzeugend: Man müsse das mit der Situation links von der Ecke Königsallee/Blumenstraße vergleichen - da gebe es das schlechte Beispiel eines zu kleinen Parzellenzuschnitts. Das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbes solle ohnehin nicht zwingend in allen Details in einem neuen Bebauungs-Plan übernommen werden. Dessen Regelungen sollten Raum geben für eine konkrete Qualifizierung von Funktion, Besitzverhältnissen und von möglichst guter Architektur.

Antwort:

Die mit der Planung verfolgten Ziele sind in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt. Zentrale städtebauliche Ziele sind die Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“ und die Schaffung von öffentlichen Freiflächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher.

Diese politisch beschlossene, umfassende Neuorientierung der Düsseldorfer Innenstadt folgt dem Modell der kompakten, dichten und urbanen Stadt im Sinne des Leitbildes der Europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadtstruktur ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen. Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätvollen öffentlichen Raums.

Die festgesetzte Neubebauung ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Die vorhandene städtebauliche Struktur im Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.

Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht.

Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.
Die Regelungen im Bebauungsplan bilden den rechtlichen Rahmen für die künftige Bebauung. Die konkrete Nutzung und architektonische Gestaltung werden dadurch nicht bestimmt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.9 Anregung 5: Viele Gestaltungsvorschläge seien im Lauf der Zeit für die Gestaltung des Gustaf-Gründgens-Platzes erarbeitet worden. Sie seien in Erinnerung geblieben als eine Kette von Fehlschlägen. Hier sei dringend ein konstruktiver Neuansatz zu erhoffen. Die Auslobung eines Realisierungswettbewerbes sei nötig, mit Offenheit für die Frage, ob weiterhin ein steinerner Platz mit der Beeinträchtigung durch Fallwinde am Hochhaus geplant werde oder ob eine "Grüngestaltung" zur Einbettung für die dortigen Solitäre Dreischeibenhaus und Schauspielhaus sinnvoll sei.

Antwort:
Die grundsätzliche Gestaltung des Platzes ist mit dem Wettbewerbsergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Kö-Bogen 2. Bauabschnitt definiert. Das Gestaltungskonzept wird im Rahmen der Freiraumplanung weiter bearbeitet und qualifiziert Dazu gehört auch eine Grüngestaltung.
Ein weiteres städtebauliches Wettbewerbsverfahren ist nicht notwendig, da mit dem Wettbewerbsbeitrag eine hochwertige städtebauliche Lösung durch die Wettbewerbsjury gefunden wurde.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

47.10 Fazit: Die Einwender begrüßen ausdrücklich die Anstrengungen für die Neuordnung der Düsseldorfer City. Zu den geplanten Maßnahmen hätten sie ihre Anregungen formuliert.

Sie seien davon überzeugt, dass die Stadt Düsseldorf auch und gerade mit Erhalt des Tausendfüßlers als wesentlichem Bestandteil des Ensembles mit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus ihre weltbekannte Bedeutung als Symbol der Neuen Zeit nach dem zweiten Weltkrieg behalten werde. Die Einwender würden sich dafür einsetzen, dass noch vor Beginn des zweiten Bauabschnittes ohne Zeitdruck geprüft werde, ob nicht ohne Festlegung auf die teuren Tunnel, auf Grundlage einer veränderten, fortschrittlichen Verkehrsplanung, eine bessere Zukunft die Bürger und die nächsten Generationen geschaffen werden könne, wenn nicht alle Vorhaben der seit 2003 laufenden Planung auf Biegen und Brechen durchgezogen würden. Die Einwender bitten um ein Gespräch mit Vertretern des Rates, Vertretern aller Parteien, den Verantwortlichen in den Ämtern insbesondere im Planungsamt, und hoffen auf die Gesprächsbereitschaft auch und gerade bei den Verantwortlichen für die Tunnelversion. Die Einwender suchen das offene Gespräch mit allen Bürgern der Stadt, um fachkundig den oft von divergierenden Interessen geleiteten Dialog zu unterstützen.

Antwort:

Im Laufe des Planungsprozesses bestanden, wie unter der Antwort Nr. 47.4 ausgeführt, vielfältige Möglichkeiten der Beteiligung und Meinungsäußerungen. Dies wurde auch von der Öffentlichkeit rege in Anspruch genommen. Alle im Rahmen des Bauleitplanverfahrens vorgebrachten Anregungen von Einzelpersonen, Initiativen und Vereinen wurden inhaltlich im Bebauungsplanverfahren behandelt und sachgerecht in die Abwägung eingestellt.

Der im Nachgang zu diesem Schreiben vom 20.12.2010 erarbeitete Vorschlag des BDA wurde ebenfalls in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen. So hat die Landeshauptstadt Düsseldorf den Vorschlag in ihrem Informationspavillon auf dem Schadowplatz zusammen mit weiteren Beiträgen der Initiativen und Vereine der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Zu den Einzelaspekten der Abwägung siehe die Antworten unter Nr. 24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 48.:

Die Einwenderin sieht beim Abriss des Baudenkmals „Tausendfüßler“ und dem dadurch notwendigen Bau der Tunnel die Gefahr, dass Kosten auf die Stadt zukämen, die den Stadthaushalt in einem Umfang belasten würden, der nicht transparent und auch nicht absehbar sei. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vergleich zur Ist-Situation mit Tausendfüßler sei nicht hinreichend dargelegt, so dass der Bebauungsplanentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt keine echte Entscheidungsgrundlage für den Rat der Stadt darstelle, der im Sinne der Bürger abzuwägen habe. Einerseits fließe immense Liquidität in das innerstädtische Bauvorhaben, andererseits blieben für Düsseldorf dringend notwendige Infrastruktur-Maßnahmen in den Stadt- und Randbezirken unerledigt.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushalts nicht dergestalt eingeschränkt, dass die von der Einwenderin dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 49.:

49.1 Der Einwender sieht ursprüngliche Verfahrensfehler in der ersten Auslobung, mit der der erste Bauabschnitt einem Star-Architekten „alternativlos“ zugeschustert worden sei.

Antwort:
Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

49.2 Des Weiteren bezieht sich der Einwender auf früher von ihm verfasste und im Internet veröffentlichte Texte (die verlinkten Texte werden als Anlage 1-5 zur Eingabe interpretiert und im Folgenden inhaltlich wiedergegeben).

Der Einwender äußert sich zur allgemeinen lokalökonomischen Situation und zum Immobilienmarkt in Düsseldorf und versucht Perspektiven für Städtebau und Verkehr zu formulieren, die er in Bezug zu Vorschlägen von Lott stonn!, BDA und anderen stellt.

Antwort:

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.3 Der Einwender stellt fest, es werde mit dem von Stadt und Projektentwicklern „The Developers“ propagierten Kö-Bogen des US-Architekten Daniel Libeskind und dem zweiten Bauabschnitt am Gustaf-Gründgens-Platz ein gewaltiges Überangebot an „attraktiven Büroflächen in Kernlage“ geschaffen. Bezahlbarer Wohnraum mit Sozialbindung scheine vom Rathaus nicht gewollt. Die mehr als 30.000 Quadratmeter des Thyssen-Hochhauses stellten eine große Konkurrenz zum Kö-Bogen dar.

Antwort:

Die Kommunen sind verpflichtet, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit diese für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich sind. Die vorliegende Planung ist erforderlich, um die stadtentwicklungspolitisch angestrebten Bebauungsmöglichkeiten verwirklichen zu können.

Die Zulässigkeit von Nutzungen liegt im planerischen Ermessen der Gemeinde. Die Festsetzungen von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden entsprechen den städtebaulichen Zielen der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Ebenso sind in Teilbereichen des Kerngebietes ausdrücklich Wohnungen zulässig. Welche Wohnformen mit welchen Miethöhen errichtet werden, ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes.
Die Bebauung des Plangebietes erfolgt abhängig von der jeweiligen Nachfrage. Die Gefahr eines Leerstandes wird aufgrund der Lagegunst des Standortes und der ökonomischen Bindungen für die Realisierung von Hochbauprojekten nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.4 Der Einwender setzt sich mit der Architektur des Bauvorhabens „Kö-Bogen 1. BA“ auseinander und vermisst Respekt und Hochachtung vor dem Dreischeibenhaus auch in Zusammenhang mit den flach da liegenden weißen Rundungen des Schauspielhauses und mit dem Tausendfüßler.

Antwort:
Der Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

49.5 Der Einwender ist der Auffassung, die Blöcke des 2. Bauabschnittes, primär der Platz- und Randbebauung des Gustaf-Gründgens-Platzes, seien sehr klein und sind insofern bauphysikalisch und raumklimatisch aber auch vermarktungstechnisch eher als schwierig zu bewerten.

Antwort:
Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet.

Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 bzw. MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlichen und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Aufgrund der weitgehenden Verkehrsberuhigung im Zuge der Tieferlegung großer Teile des motorisierten Individualverkehrs und des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs liegen besonders im Bereich der Teilgebiete MK 1 bis MK 4 für eine innerstädtische Lage gutachterlich nachgewiesen günstige Verhältnisse hinsichtlich der Schallexposition vor. Für den Aspekt der Verschattung bzw. Besonnung sind gutachterliche Stellungnahmen zur Feststellung der Eignung von Wohnnutzung vorgelegt worden.

Dieses neue Stück Stadt soll bewusst das urbane Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen (Einzelhandel, Büro und Dienstleistungen, Wohnen) stärken. Die städtebaulich gewollte Kleinteiligkeit der einzelnen Baufelder unterstützt die Ansiedelung eines Einzelhandels, der die im Umfeld vorhandenen großflächigen Einzelhandelsangebote sinnvoll ergänzt und damit die Attraktivität des Einkaufsstandortes Schadowstraße deutlich erhöht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.6 Im Folgenden kritisiert der Einwender den städtebaulichen Entwurf sowie insbesondere das Auslobungsverfahren des zugrunde liegenden Wettbewerbes.

Antwort:
Das städtebauliche Konzept ist auf Basis des ersten Preisträgers des internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes entwickelt und entspricht den städtebaulichen Zielsetzungen für das Plangebiet. Das Auslobungsverfahren wurde unter Einbindung der Architektenkammer NRW in einem geregelten Verfahren durchgeführt. Der Wettbewerb wurde als begrenzt-offener Wettbewerb in zwei Bearbeitungsphasen nach den „Regeln für die Auslobung von Wettbewerben“ (RAW 2004) ausgeschrieben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.7 Der Einwender ist der Meinung, die zu erwartenden Mehrkosten beim Libeskind-Bau könnten den zweiten Bauabschnitt gefährden.

Antwort:
Der Libeskind-Bau wird privatwirtschaftlich finanziert und hat daher keine Auswirkungen hinsichtlich der Kosten auf die aus dem städtischen Haushalt zu finanzierenden Verkehrsmaßnahmen des 2. Bauabschnittes des Kö-Bogen-Projektes.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.8 Der Einwender kritisiert das Verkehrskonzept und die Tunnel als „Durchfahrtsraum für durch fossile Brennstoffe angetriebene Fahrzeuge“. Es sei eine „Zukunft von gestern“, die da durchgesetzt werden solle. Das Verkehrskonzept sei genauso fragmentiert wie die Stadt, auf die es angewandt werden solle.

Antwort:

Durch den Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss zum 1. BA sowie den Grundsatzbeschluss für die Verkehrsanlagen zum 1. + 2. BA vom 13.12.2007 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf im Sinne einer internen Willensbildung die Voraussetzungen zu dem Umbau des Verkehrssystems geschaffen.

Dieser Entscheidung ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Das Verkehrskonzept für die umfassende Kö-Bogen-Planung sieht als zentrale Maßnahme in diesem Bereich vor, die bisher oberirdischen Verkehre weitgehend in Tunnellage zu verlegen. Dazu gehören die motorisierten Individualverkehre, aber auch ein Großteil des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs, namentlich der Wehrhahnlinie, die die bisherigen West-Ost-Verbindungen der Straßenbahnlinien hochleistungsfähig ersetzt und dicht an das bestehende U-Bahn-System anbindet. Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz, die Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus, sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.9 Der Einwender stellt fest, die Tunnel würden den Bürger als Steuerzahler unschätzbar viel Geld kosten und mit Hinweis auf VOB/A würden die gesamten Kosten erst im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen für die entsprechenden Teilabschnitte / Gewerke immer wieder neu kalkuliert.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.10 Zur Verkehrssituation am Hofgarten stellt der Einwender fest, die Zu- und Abfahrten der Tunnel seien zusammen mit den mittigen, überirdisch verlaufenden zwei Straßenbahnspuren zu breit und durch den Wegfall der Jägerhofpassage verschwinde die einzige verkehrsfreie Verbindung der beiden Teile des Hofgartens. Auch seien bisher keine Abluftschächte für die Tunnel gekennzeichnet.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt.

Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
Zur Entlüftung der festgesetzten Straßentunnel sind keine zusätzlichen Abluftschächte erforderlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.11 Der Einwender weist auf das Konzept von BDA und „Lott stonn!“ hin, das er bedingungslos befürworte.

Antwort:
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.12 Für den Einwender gehört der Tausendfüßler zu Schauspielhaus und Drei-Scheiben-Haus im kollektiven Gedächtnis der Düsseldorfer und bedürfe einer Neudefinition. Überlegenswert wäre eine Einbeziehung als Catwalk bzw. eine Vollsperrung für den Autoverkehr bei Events. Dem Verkehrskonzept fehle ein integrativer Ansatz für ein städtisches Gesamtkonzept, die Vergleichbarkeit mit dem Rheinufertunnel sei nicht gegeben. Der Einwender ist der Auffassung, visionär sei ein Verkehrskonzept, das den PKW-Verkehr erst einmal die Stadt am Rand anfahren lasse und dann per Shuttle-/öffentlicher Personen-Nahverkehr die Menschen in die Stadt bringe - über und unterirdisch. Dies könne vermehrt auch mit Elektromobilen geschehen.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden.

Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.
Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Insoweit steht durch die Schaffung von weitgehend verkehrsfreien hochwertigen Aufenthaltsflächen Raum auch für städtische Events zur Verfügung, die die Entwicklung und Attraktivierung der Innenstadt weiter fördern.
Eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel wird mit den Maßnahmen in diesem Bereich ebenfalls befördert. Die hervorragende Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrssystem, das durch die konfliktfreie Führung und Trennung vom motorisierten Individualverkehr besonders leistungsfähig sein wird, wird die Nutzung durch die Einwohnerinnen und Einwohner sowie durch die Besucherinnen und Besucher erhöhen.
Die Entwicklung der Elektromobilität wird von der Landeshauptstadt Düsseldorf begrüßt und im Rahmen geeigneter Programme positiv begleitet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

49.13 Im Folgenden und ebenso in einer weiteren Anlage, zu der die Stellungnahme des Einwenders verlinkt ist, skizziert er verschiedene neue Lösungen für die Bebauung am Gustaf-Gründgens-Platz mit und ohne Abriss des Tausendfüßlers, die sich auch auf die Vorschläge des BDA, der Initiative „Lott stonn!“ und ein im Internet veröffentlichtes Konzept beziehen.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 49.11.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 50.:

Die Einwenderin fragt warum es keine internationale Ausschreibung gebe, die den Erhalt des denkmalgeschützten, unfallfreien Tausendfüßlers vorschreibe. Düsseldorf sei jetzt die Stadt der Tunnelrampen mit einer geschichtslosen Architektur die überall und nirgendwo stehen könne.

Antwort:

Es obliegt allein der Gemeinde, einen Antrag auf Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zum Abriss der Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße (sog. „Tausendfüßler“) zu stellen. Dies ist mit Bezug auf ein überwiegendes öffentliches Interesse von der Landeshauptstadt erfolgt. Eine internationale Ausschreibung oder ähnliches ist rechtlich nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 51.:

51.1 Die Einwenderin äußert sich als Eigentümerin des im Grundbuch Blatt 1701 eingetragenen Grundstücks Flur 6, Flurstücke 64, 66, 69, 79, 80 und stellt fest, dass sich dort ein Warenhaus und ein Parkhaus der Galeria Kaufhof GmbH sowie Flächen weiterer Mieter befänden. Die Einwenderin zeigt sich verwundert, dass sie von Seiten der Stadt Düsseldorf nicht frühzeitig über den Bebauungsplan-Entwurf Kö-Bogen 2. BA und die damit verbundenen Fristen informiert worden sei.

Antwort:

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler‘“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt. Im Übrigen ist eine Sonderbehandlung von einzelnen Akteuren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nicht vorgesehen. Das OVG NRW führt dazu in seinem Urteil vom 07.07.2011 aus: „Die Öffentlichkeitsbeteiligung am Planaufstellungsverfahren wird durch die §§ 3 ff. BauGB verfassungskonform ausgestaltet. In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf individuelle Verfahrensbeteiligung.“ (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 76).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

51.2 Die Einwenderin begrüßt grundsätzlich die Baumaßnahme, die sicher das innerstädtische Leben noch attraktiver gestalten würde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

51.3 Die Einwenderin befürchtet aber eine unmittelbare negative Betroffenheit ihrer Mieter durch die Umsetzung des Planverfahrens. So sei damit zu rechnen, dass durch den Kundeneingang von Galeria Kaufhof an der Elberfelder Straße schadstoffbelastete Luft in den Verkaufsraum gelangen könnte. Dies verschärfe sich insbesondere in der Herbst- und Winterzeit, wenn der Winddruck die Türen aufdrücke und die Luft ungefiltert ins Haus eindringen könne.

Antwort:

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen. An der Nordseite der Kaufhof Filiale werden gemäß des Fachgutachtens Lufthygiene zum Bebauungsplan im Prognose-Nullfall maximal Werte zwischen 36 und 38 µg/m³ erwartet. In beiden Planfällen des 2. BA (Alternative 1 und 2) können Werte bis 46 µg/m³ erreicht werden, punktuell auch geringfügig darüber.

Es stehen jedoch hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eintreten werden und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Diese Zielsetzung kann zusätzlich über verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden, z. B. über die Einschränkung des LKW-Verkehrs über 2,8 t in bestimmten Innenstadtbereichen.

Im Übrigen erzeugt die Lüftungsanlage einen Überdruck vom Gebäudeinnern nach draußen, so dass kaum belastete Luft in die Verkaufsräume gelangen kann. Wenn doch belastete Luft durch das Betätigen der Eingangstüren im Bereich der Elberfelder Straße in das Gebäude eintreten sollte, wird sie einem deutlichen Verdünnungseffekt unterzogen.

Die Luftqualität in den Verkaufsräumen wird also maßgeblich durch weniger belastete Luft aus der Lüftungsanlage geprägt. Grenzwertüberschreitungen gemäß 39. BImSchV sind daher im Bereich der Auslage des Warensortimentes in den Verkaufsräumen nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

51.4 Des Weiteren sei an der aufsteigenden Strecke am Tunnelausgang mit mehr Lärm (höhere Motordrehzahlen) zu rechnen als bei KFZ-Verkehr in der Ebene.

Antwort:

Es ist zutreffend, dass auf den Rampenfahrbahnen der Tunnelausgangsportale eine erhöhte Lärmemission gegenüber einer ebenerdigen Fahrbahn zu erwarten ist. Diese Erhöhung ist durch einen Steigungszuschlag in den Schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt. Durch die Planung wird insgesamt in der Elberfelderstraße eine Reduzierung der Schallimmissionen prognostiziert. Es werden Minderungen im Erdgeschoss von bis zu 12 dB(A) tags/nachts und in den oberen Geschossen von 3 dB(A) tags/nachts von bis zu 12 dB(A) tags/nachts erwartet. In den westlichen Bereichen der Elberfelder Straße ergeben sich Minderungen in den Erdgeschossen von 3-4 dB(A) sowie in den obersten Etagen von 0,5-1 dB(A). Erhöhungen treten an der Elberfelder Straße nicht auf.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

51.5 An der Nordostecke des Hauses - in Höhe des geplanten Tunnel-Endes - befinde sich zudem die Luftansaugstelle im 3. OG für den sog. Neubau (Verkaufsflächen Galeria Kaufhof im Parkhausanbau). Dort würde die schadstoffbelastete Luft dauerhaft regelmäßig durch Ansaugung direkt in den Verkaufsraum gelangen.

Antwort:

An der Nordostecke des Kaufhof-Gebäudes sind für beide Planfälle des 2. BA (Alternative 1 und 2) NO_2-Immissionskonzentrationen im Jahresmittel berechnet worden - in einer Höhe von 1,5 m über dem Boden. Der maßgebliche Grenzwert ist bereits deutlich eingehalten. Die Luftansaugstutzen sind im dritten Obergeschoss und somit deutlich weiter von der Emissionsquelle entfernt.

Es ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Höhe in der Vertikalen die Immissionskonzentration abnimmt. Vor diesem Hintergrund ist also auszuschließen, dass die betreffenden Luftansaugstutzen tatsächlich grenzwertig belastete Luft in die Verkaufsräume transportieren werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehen, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV nicht eintreten werden und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

51.6 Die Einwenderin zeigt sich besorgt über die zu erwartenden Auswirkungen der Tunnelbauwerke durch Lärm- und Schadstoffbelastung auf den Geschäftsbetrieb ihrer Mieter, und stellt fest, dass dies keine Zustimmung finden könne. Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen würden in allen Planvarianten zum Teil deutlich überschritten.

Antwort:

Die Bestandsbebauung an der Elberfelder Straße, unter anderem das Gebäude der Einwenderin, ist bereits heute stark durch Verkehrslärm vorbelastet.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden teilweise um bis zu 7 dB(A) tags und über 9 dB(A) nachts überschritten. Das gilt auch für die Fassaden der hier einbezogenen Bestandsbebauung mit der Orientierung zur Heinrich-Heine-Allee und der Theodor-Körner-Straße.

Mit der Umsetzung der Planungen Kö-Bogen 1. und 2. BA wird in Teilen eine deutliche Verbesserung der schalltechnischen Situation eintreten. So profitieren die Teile der Bebauung im östlichen Abschnitt der Elberfelder Straße deutlich von der Abschirmung des Verkehrslärms durch das Tunnelportal. Das Niveau der Beurteilungspegel sinkt zum Teil um über 11 dB(A) in den Erdgeschossen im Tages- und Nachtzeitraum, so dass die Orientierungswerte für Kerngebiete tagsüber meist eingehalten werden und in der Nacht nur noch mäßig um bis zu 2 dB(A) überschritten werden.
An den Fassaden in der Elberfelder Straße näher zur Heinrich-Heine-Allee hin wirken die Lärmimmissionen durch den Verkehr stärker auf die Fassaden ein, da die Abschirmung durch die Rampenwände weniger wirksam ist.
Aber auch hier profitiert die Bebauung von der Tunnellage des Verkehrs, so dass es zu Minderungen der Immissionen an den Fassaden von teilweise mehr als 2 dB(A) tags wie nachts kommt.
Für die Fassaden an der Westseite zur Heinrich-Heine-Allee und südlich zur Theodor-Körner-Straße verbleibt die Situation der Verkehrslärmimmissionen in allen Planfällen auf diesem hohen innerstädtischen Niveau, mit leichten Verschiebungen je nach Geschoss und Lage und bedingt durch leichte Veränderungen im Verkehrsfluss.
Für die bereits heute ruhigeren Fassaden am Gebäude der Einwenderin zur Königsallee, in denen die Orientierungswerte heute weitgehend eingehalten werden, sind durch die Umsetzung der Planung weitere Beruhigungen zu erwarten. Hier liegen zukünftig die Beurteilungspegel um deutlich mehr als 10 dB(A) unter den Orientierungswerten.
Für den östlichen Teil der Elberfelder Straße ist die abschirmende Wirkung der Tunnelanlage als aktive Schallschutzmaßnahme deutlich wirksam. Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen.

Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D) vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird. Siehe auch Antwort unter Nr. 51.7.

Für die hier verbleibenden verkehrslärmbelasteten Bereiche sind Festsetzungen getroffen worden hinsichtlich des Schalldämmmaßes der jeweiligen Außenbauteile sowie zur Belüftung bei geschlossenen Fenstern. Für die zulässigen Nutzungen werden gesunde Arbeitsverhältnisse gesichert.

Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentliche Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Danach besteht für das Gebäude der Einwenderin Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.

Zum Thema Luftschadstoffe:

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen.

Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
So wurde auch eine Einhausung der Tunnelrampen und -portale gutachterlich geprüft. Durch eine Rampeneinhausung würden sich die Schadstoffimmissionen an den seitlich an der Tunnelrampe gelegenen Fassaden verringern. An der Öffnung der Einhausung würde die Konzentration der Luftschadstoffe steigen, die Immissionsbelastung würde auf den weiter vorne liegenden Bereich verlagert.
Zudem würde eine Einhausung der ca. 80 m langen Tunnelrampen eine Verlängerung der Tunnel bedeuten und damit eine entsprechende Erhöhung der Schadstoffemissionen an den Tunnelenden bewirken.
Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.
Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.
Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D I 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf fortgeschrieben.
Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen.
Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Diese Zielsetzung kann zusätzlich über verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden, z. B. über die Einschränkung des LKW-Verkehrs über 2,8 t in bestimmten Innenstadtbereichen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

51.7 Die Einwenderin stellt fest, dass gem. ihres Informationsstandes die Stadt Düsseldorf aktive Schutzmaßnahmen gegen diese Belastungen aus städtebaulichen und aus wirtschaftlichen Gründen ablehne und passive Schutzmaßnahmen auf Seiten und auf Kosten der betroffenen Gebäudeanlieger sehe.

Antwort:

Zur Bewältigung der Verkehrslärmproblematik sind eine Reihe von Maßnahmen und Festsetzungen getroffen worden. Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor.

Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen.

Eine weitere Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D) vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Die Errichtung einer Portaleinhausung im Bereich der engen Elberfelder Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Wie gutachterlich dargelegt, wäre die Einhausung ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern. Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen. Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern. Des Weiteren käme es mit der dadurch verursachten Verlängerung des Tunnels zu einer Erhöhung der NO_2-Konzentration im Kreuzungsbereich Elberfelder Straße / Heinrich-Heine-Allee sowie in der Heinrich-Heine-Allee.

Zu den Maßnahmen zum Schutz vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen siehe Antwort zu Nr. 51.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

51.8 Die Einwenderin merkt an, dass im Fachgutachten König/Pöhlmann vom 3. Febr. 2011 (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) ausgeführt werde, die entstehenden Probleme durch Fassadengestaltung der betroffenen Bebauung seien mit separater Fassadenhinterlüftung oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage lösbar.
Dies hätten die Gutachter aus wirtschaftlichen Gründen auch empfohlen und die Stadt habe diese Empfehlung in den Bebauungsplan und dessen Begründung übernommen.
Ebenso hätten die Gutachter dargelegt, dass dies eine Vermutung sei und die Kosten auf Seiten der Immobilienbesitzer noch zu ermitteln wären.
Für die Einwenderin bedeute das, dass derzeit keine belastbaren Daten vorlägen, die die Annahme der Wirtschaftlichkeit der passiven Schutzmaßnahmen für die Stadt oder gar für die Gebäudeanlieger belegen könnten. Ferner führten die Gutachter aus, dass Kombinationen der „nicht empfohlenen“ aktiven Schutzmaßnahmen möglich seien, die Ausarbeitung dieser Ansätze im Rahmen des Gutachtens jedoch unterblieben wäre, um den „Rahmen“ nicht zu sprengen. Nach Einschätzung der Einwenderin scheine die Stadt Düsseldorf die Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte einseitig in die Verantwortung des Gebäudeeigentümer bzw. -anlieger zu verlagern, ohne die Kosten dafür oder alternative Möglichkeiten geprüft zu haben. Der Schutz vor Lärm und anderen Emissionen gehöre zu den Verpflichtungen der Stadt und solle nicht auf die Anlieger bzw. Eigentümer übergewälzt werden. Die Einwenderin fordert die Stadt Düsseldorf ausdrücklich auf, durch aktive Schutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbauprojekts Kö-Bogen selbst für die Einhaltung der Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen zu sorgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Es wird erwartet, dass nach Fertigstellung des Gesamtprojektes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt mit den Maßnahmen der Luftreinhalteplanung die Grenzwerte für Luftschadstoffe an allen Tunnelportalen eingehalten werden. (s. dazu auch Antwort zu Nr. 51.6).
Dahingehend sind keine nachträglich baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen erforderlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 52.:

52.1 Die Einwenderin betreibt auf den Grundstücken des Düsseldorfer Börsenhaus (Flur 6, Flurstücke 274-276, MK13 und M7) ein Bürogebäude, dessen Flächen an namhafte Institutionen und Unternehmen vermietet seien. Die Einwenderin betont, dass sie die Baumaßnahme sehr begrüßt und der Modernisierung der Innenstadt grundsätzlich positiv und offen gegenüber steht. Dies schließe auch den geplanten Straßentunnel ein, dessen Bedeutung für das Gesamtvorhaben nicht in Frage gestellt werde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

52.2 Die Einwenderin stellt fest, die Auswirkungen der Tunnelbauwerke auf die Lärm- und Schadstoffbelastung ihres Grundstücks im Bereich des MK 13 und darüber hinaus auf das neue Baufeld MK 7 fände nicht ihre Zustimmung. Sie habe große Bedenken gegen die konkrete Planung des Tunnels, insbesondere wegen der zu erwartenden Situation im Bereich der Tunnelausfahrten. Die Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen würden in allen Planvarianten zum Teil deutlich überschritten und gerade im Bereich der Gebäude der Einwenderin würden, nach den Feststellungen der Gutachten, die Belastungen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschreiten. Der Einwenderin fehlen im Bebauungsplan-Entwurf Festsetzungen, die geeignet seien, die neu geschaffenen Beeinträchtigungen zu minimieren oder zu beseitigen.

Die Einwenderin stellt fest, die Stadt Düsseldorf lehne leider aktive Schutzmaßnahmen aus städtebaulichen und aus wirtschaftlichen Gründen ab und passive Schutzmaßnahmen seien auf Seiten der Gebäudeeigentümer vorzusehen.

Antwort:

Zum Thema Lärm:

Im Bereich der Berliner Allee liegen bereits heute hohe Verkehrslärmbelastungen vor. In den Schalltechnischen Untersuchungen zum Planverfahren Kö-Bogen 2. BA wurde gutachterlich aufgezeigt, dass diese Belastungen durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zum Teil noch zunehmen. Die Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall liegen an der Fassade des Gebäudes der Einwenderin zur Berliner Allee mit bis zu 73 dB(A) tags und 65,2 dB(A) nachts vor. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete werden hier um bis zu 8 dB(A) tags und 10,2 dB(A) nachts überschritten. Für die Situation nach Umsetzung der Planung verbleiben die Werte auf diesem hohen Niveau und sind mit bis zu 74,8 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts prognostiziert.

Zur Bewältigung der Verkehrslärmproblematik sind eine Reihe von Maßnahmen und Festsetzungen getroffen worden. Allerdings sind aktive Maßnahmen im Sinne einer Abschirmung der Schallemissionen durch Lärmschutzwände hier nicht möglich.

Diese müssten zwischen Verkehr und Bebauung im Gehwegbereich positioniert werden. Aus Platzgründen, aber insbesondere aus städtebaulichen Gründen scheiden solche Maßnahmen in diesem Innenstadtbereich aus. Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D), vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Das Gebäude der Einwenderin ist im Wesentlichen von den Emissionen des nordwärts fließenden Verkehrs auf der Berliner Allee betroffen. Der südwärts aus dem Tunnelportal des Nord-Süd-Tunnels ausfahrende Verkehr trägt in geringerem Maße zur Belastung an dieser Fassade bei. Dennoch sind auch hier wirksame Maßnahmen vorgesehen.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Auch hier ist die Verwendung des lärmoptimierten Asphalts vorgesehen.

Für die Lage der Ausfahrt Berliner Allee des Nord-Süd-Tunnels sind verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht worden. Aus verkehrstechnischer Sicht wird, zur Sicherstellung der Erschließung des Bereiches Martin-Luther-Platz und Königstraße, die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee auch zukünftig benötigt. Dies bedingt, dass zur Ausbildung einer entsprechenden Kreuzungssituation die Rampe nicht in Richtung Steinstraße verschoben werden kann. Des Weiteren stehen die unterirdischen Bauwerke des U-Bahnhofes Steinstraße auf dem kurzen Abschnitt der Berliner Allee zwischen Blumenstraße und Steinstraße einer solchen Verschiebung im Wege. Für die Ausfahrt Berliner Allee ist unter Ausschöpfung der verkehrlichen (Neigung, Ausrundung) und konstruktiven Elemente (lichte Höhe, Überdeckung, Dicke der Tunneldecke) die südlichste Portallage ermittelt worden.

Zu weiteren Aspekten im Zusammenhang mit dem Tunnelportal / der Tunnelrampe, siehe Antwort zu Nr. 52.3.

Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Danach besteht für das Gebäude der Einwenderin kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Bestünde ein gutachterlich bestätigter Anspruch auf Schallschutz, so übernähme die Landeshauptstadt auf Antrag diese Kosten.
Zu den Luftschadstoffen:
Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen.
Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
So wurde auch eine Einhausung der Tunnelrampen und -portale gutachterlich geprüft. Durch eine Rampeneinhausung würden sich die Schadstoffimmissionen an den seitlich an der Tunnelrampe gelegenen Fassaden verringern. An der Öffnung der Einhausung würde die Konzentration der Luftschadstoffe steigen, die Immissionsbelastung würde auf den weiter vorne liegenden Bereich verlagert. Zudem würde eine Einhausung der ca. 80 m langen Tunnelrampen eine Verlängerung der Tunnel bedeuten und damit eine entsprechende Erhöhung der Schadstoffemissionen an den Tunnelenden bewirken.

Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde.

Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D I 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen.

Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Zu weiteren Aspekten im Zusammenhang mit dem Tunnelportal / der Tunnelrampe, siehe Antwort zu Nr. 52.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.3 Bezogen auf die aktuellen Belastungen an der Berliner Allee und der durch die Neuplanung zu erwartenden Lärmimmissionen ist die Einwenderin der Auffassung, dass angesichts der massiven Belastungen die Möglichkeit aktiver Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen tiefer geprüft werden sollten. Gestalterische bzw. städtebauliche Argumente seien nur oberflächlich angeführt und nach Auffassung der Einwenderin sei nicht geprüft worden, wie gestalterisch rücksichtsvoll aktiver Lärmschutz an den Tunnelein- und -ausfahrten geschaffen werden könne. Deshalb sei die Aussage, dies sei nicht möglich, ohne ausreichende Grundlage getroffen. Die Einwenderin bittet darum, solche Möglichkeiten ergänzend zu prüfen und zunächst gestalterische Vorschläge einzuholen, um auf dieser Grundlage über die Möglichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen entscheiden zu können.

Antwort:

Alle Möglichkeiten zum Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen wurden umfassend geprüft.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Auch ist die Verwendung des lärmoptimierten Asphalts vorgesehen, sowohl auf den Tunnelausfahrtsrampen, als auch auf den im Zuge der Maßnahmen zu erneuernden Fahrbahnen der Berliner Allee.

Die Möglichkeit für darüber hinausgehende aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder Tunneleinhausung sind aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche stark eingeschränkt.

Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung. Auch eine transparente Überdeckelung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken.

Eine transparente Portaleinhausung hätte negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und durch die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und -decke (sog. „Trompeteneffekt“). Zum Anderen führen Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee, unter anderem an den Fassaden der Einwenderin.

Durch die Einhausung und der damit einhergehenden Verlängerung des Tunnels ist des Weiteren eine Erhöhung der Luftschadstoffe südlich des Rampenendes zu erwarten.

Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.4 Die Einwenderin stellt fest, das oben Genannte gelte in gleicher Weise auch für das Tunnelportal an der Immermannstraße. Die Gebäude der Einwenderin im Bereich MK13 lägen auch hier im unmittelbaren Bereich des Tunnelmundes, es seien aber hier keine vergleichbaren passiven Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, was angesichts der Lage des Gebäudes unmittelbar am Tunnelausgang erstaune. Für den Bereich sei, als Teil des Abschnitts L20 - L21, in den textlichen Festsetzungen nur Lärmpegelbereich IV festgesetzt. Dies sei schwer nachvollziehbar, da der Abschnitt L20 bis L21 ganz unterschiedliche Bereiche (teilweise geschützt, teilweise direkt vor dem Tunnelmund) einschließe. Es handele sich hier um den Bereich, der dem Tunnelmund am nächsten sei.

Antwort:

Im schalltechnischen Gutachten sind die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt worden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt. Die mäßigen Schallimmissionen an den genannten Fassaden rühren zum Einen vom zunehmenden Abstand von der Lärmquelle und zum Anderen von den hochwirksamen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rampenbereich Immermannstraße her.

Im Bereich des Tunnelmundes ergibt sich auf Höhe des Gebäudes Ernst-Schneider-Platz 1 (Immissionspunkt 24) eine Abschirmung durch die seitlichen Rampenwände. Die Fahrbahn auf der Rampe verläuft hier auf niedrigem Niveau. Deshalb ist diesem Gebäude an der West- und Nordfassade Lärmpegelbereich IV festgesetzt. Je höher sich der Kfz-Verkehr auf der Rampe bzw. auf ebener Straße ohne Abschirmung befindet, umso größer sind auch die Beeinträchtigungen, betreffen aber nicht das genannte Gebäude.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.5 Die Einwenderin stellt fest, für den Bereich MK7 sei ebenfalls an der Berliner Allee Lärmpegelbereich VI vorgesehen, auch hier sollten aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Hier sei aber nicht erkennbar, dass Belange des Denkmalschutzes eine Rolle spielen könnten. Im Übrigen solle nach Auffassung der Einwenderin auch hier (wie bei MK13) Wohnnutzung in den oberen Geschossen ermöglicht werden, da ausreichender Lärmschutz ja schon durch die Festsetzungen in Nr. 7.1 vorgesehen sei. In diesem Komplex seien in den oberen Geschossen von der Straße abgeschattete Wohnungen, ggf. in Staffelgeschossen, ohne Lärmbeeinträchtigungen möglich.

Antwort:

Das neue Baufeld MK 7 liegt unmittelbar an der stark befahrenen Berliner Allee und ist deutlich von den Lärmemissionen aus dem Verkehr betroffen. Daher resultieren die gutachterlich festgestellten hohen Immissionen an den Fassaden.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Aktive Maßnahmen zum Schallschutz sind in diesem Bereich nur sehr eingeschränkt möglich. Aufgrund der Nähe zur Lärmquelle Verkehr sind abschirmende Maßnahmen allein schon vom Raumangebot her nicht möglich. Darüber hinaus sind solche Maßnahmen in diesem nach Planung hochwertig gestalteten innerstädtischen Umfeld auch städtebaulich nicht akzeptabel. Eine Minderungsmaßnahme ist mit dem Einbau des sogenannten Flüsterasphalts, dem in der Landeshauptstadt Düsseldorf verwendeten lärmoptimierten Asphalt (LOA 5D), vorgesehen, der auf allen zu erneuernden Straßenoberflächen aufgetragen wird.

Im MK 13 wurden die bestehenden Wohnnutzungen unter Festsetzung der entsprechenden Schutzmaßnahmen gesichert. Die Neuplanung im MK 7 ist stärker von Verkehrsemissionen belastet, sonstiges Wohnen, mit Ausnahme von Betriebswohnungen, ist daher ausgeschlossen. Im Übrigen entsteht der Einwenderin aus dieser Festsetzung in keiner Weise ein Nachteil, da es ihr überlassen ist, inwieweit sie von den neuen Bebauungsmöglichkeiten ihres Grundstücks Gebrauch macht.

Alle Denkmale im Plangebiet sind umfassend berücksichtigt worden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.6 Die Einwenderin weist darauf hin, ihre schutzwürdigen Belange begännen nicht erst bei Überschreitung gesetzlich vorgegebener Zumutbarkeitsschwellen, Schutz genieße auch das Interesse daran, dass die Lärmbelastungen unter der Zumutbarkeitsgrenze blieben. Dies sei derzeit noch nicht ermittelt worden.

In den Gutachten werde dieser Aspekt nicht behandelt, aktive Maßnahmen zu Minderung der Lärmbelastung gerade im Bereich der Gebäude an den Tunnelausfahrten seien gar nicht untersucht worden und wären nicht behandelt. Die Bestandsgebäude im Baufeld MK 13 profitierten nicht von den Verbesserungen des Projekts Kö-Bogen. Sie hätten eine ungünstige Lage unmittelbar an zwei Tunnelein- und -ausfahrten.

Erstaunlich sei auch, dass das Teilgebiet MK 7 in der Begründung zum Bebauungsplan gar nicht behandelt werde. Das sei eine unangemessene Behandlung der berechtigten Belange der Einwenderin.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplans sind umfassende Festsetzungen getroffen worden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen und den gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen voll umfänglich genügen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrtsrampen sind umfassend geprüft worden. Verschiedene Maßnahmen werden, wie oben dargelegt, im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Detail siehe die Antworten zu Nr. 52.2, Nr. 52.3 und Nr. 52.4.

Zu MK 7 wird in der Satzungsbegründung ausgeführt, dass aufgrund der Lärm- und Schadstoffimmissionen durch den Straßenverkehr im Bebauungsplan sonstiges Wohnen ausgeschlossen ist. Zum Schutz und zur Sicherstellung von gesunden Arbeitsverhältnissen sind Festsetzungen für die Schalldämmmaße der Außenbauteile sowie zur Belüftung bei geschlossenen Fenstern getroffen worden.

Für eine etwaige Nutzung als Hotelbetrieb wurde als weitere Festsetzung für Übernachtungsräume bestimmt, dass öffenbare Fenster an der Fassade zur Berliner Allee (Lärmpegelbereich VI) nicht zulässig sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.7 Bezugnehmend auf das Fachgutachten Lufthygiene (Büro Lohmeyer) stellt die Einwenderin fest, es würden darin Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxide sowie für Feinstaubimmissionen (PM2.5) im Bereich des MK13 und im Bereich MK7 prognostiziert, genaue Aussagen seien aber nur schwer herauszulesen. Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Schadstoffbelastungen durch Stickoxide und Feinstaub an den Tunnelportalen sehe der Bebauungsplan nicht vor und es gebe auch keine sonstigen Festsetzungen, die sich auf die Schadstoffbelastungen bezögen.

Antwort:

Im Gutachten zur Lufthygiene ist keine Überschreitung der Grenzwerte für $PM_{2.5}$-Schadstoffe festgestellt worden. Die prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte für die Stickstoffdioxid-Immissionen im Bereich der Tunnelportale im Plangebiet treten in dieser Höhe auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.
Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 52.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.8 Die Einwenderin ist der Auffassung, dass wirtschaftliche Aspekte nicht ausreichend untersucht worden seien. Sie merkt an, dass im Fachgutachten König/Pöhlmann vom 3. Febr. 2011 (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) ausgeführt werde, die entstehenden Probleme durch Fassadengestaltung der betroffenen Bebauung seien mit separater Fassadenhinterlüftung oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage lösbar. Dies hätten die Gutachter aus wirtschaftlichen Gründen auch empfohlen und die Stadt habe diese Empfehlung in den Bebauungsplan und dessen Begründung übernommen.

Solche Maßnahmen sind aus Sicht der Einwenderin unzureichend, da sie das Problem auf die Betroffenen verschieben würden und den neugeschaffenen Konflikt nicht lösten, sondern ihn zum Nachteil der betroffenen Anlieger beließen. Insoweit seien die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan nicht angemessen und ausreichend.

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder die Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Die Immissionsschutzbehörde kann mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf geeignete Maßnahmen zur Verfügung stellen, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 52.2 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.9 Des Weiteren stellt die Einwenderin fest, die Gutachter (Büro HBI, Gutachten „Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ - Lüftung Tunnel) selbst legten offen dar, dass es sich bei den Einschätzungen zur Lösung der Probleme auf der Seite der betroffenen Anlieger beträfe, um Vermutungen handele, und die Kosten auf Seiten der Immobilieneigentümer noch zu ermitteln seien. Es lägen also zurzeit keine belastbaren Daten vor, die die Annahme der Wirtschaftlichkeit der passiven Schutzmaßnahmen für die Stadt oder gar für die Gebäudeeigentümer belegen könnten. Ferner führten die Gutachter aus, dass Kombinationen der "nicht empfohlenen" aktiven Schutzmaßnahmen möglich seien, die Ausarbeitung dieser Ansätze im Rahmen des Gutachtens jedoch unterblieben sei, um den "Rahmen" nicht zu sprengen.

Dies mache deutlich, dass bisher ausreichende Ermittlungen in Bezug auf mögliche Abhilfemaßnahmen gar nicht erfolgt seien. Damit sei eine sachgerechte und abgewogene Entscheidung über den Plan-Entwurf aber derzeit gar nicht möglich.

Antwort:

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten. Insoweit wird auf die

Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA sicherstellen sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Dahingehend sind keine nachträglich baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen erforderlich.
Im Übrigen siehe auch Antwort unter Nr. 52.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.10 Die Einwenderin bejaht im Grundsatz die Frage, dass im vorliegenden Fall die Schadstoffbelastung durch Abluftreinigungsanlagen mit entsprechender Filtertechnik vermindert werden könne oder die Schadstoffe auf andere Weise minimiert werden könnten, dass der konzentrierte Austritt an den Tunnelportalen verhindert werde. Sie stellt fest, dass dies auch die Gutachter bestätigten. Aus Sicht der Einwenderin sei eine solche Technik im vorliegenden Fall aber auch wirtschaftlich zumutbar. Im Fachgutachten „Luftqualität Tunnel“ von Mai 2011 werde die Absaugung der Portalabluft als lüftungstechnische Standardlösung beschrieben, eine Absaugung werde, wenn auch „nur bedingt“, empfohlen. Das Gutachten beziffere die Investitionskosten für drei Portalabluftabsaugungen auf ca. 2,1 Mio. Euro, die Betriebskosten auf ca. 0,315 Mio. Euro für die drei Absaugungen. Damit lägen die Kosten jedenfalls im Vergleich zu dem Gesamtprojekt nicht in unverhältnismäßiger und für die Stadt unzumutbarer Höhe. Sie betrügen nur einen untergeordneten Anteil an den Gesamtinvestitionskosten.

Im Hinblick auf die von der Stadt mit dem Projekt verfolgten Ziele sei es nicht verständlich und auch nicht vertretbar, an den Tunnelein- und -ausfahrten Belastungen oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung neu zu schaffen. Das ambitionierte Projekt der Stadt habe es nicht verdient, dass in diesen Bereichen Investitionen für den Umweltschutz zu Lasten der Anlieger gespart würden.

Antwort:

Die von der Einwenderin vorgebrachten Vorschläge zu Abluftreinigungsanlagen und Portalabluftabsaugung sowie den damit verbundenen Kosten sind vorsorglich geprüft worden. Darüber hinaus erfolgt die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau auf der Basis der Maßnahmen des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Düsseldorf.
Siehe dazu im Einzelnen die Antwort unter Nr. 52.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.11 Ein Verzicht auf aktive Schutzmaßnahmen zugunsten passiver Maßnahmen an der betroffenen Bebauung sei aus Sicht der Einwenderin nicht zulässig, da im vorliegenden Fall die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen nicht unverhältnismäßig gegenüber Maßnahmen des passiven Schutzes seien. Hier solle bestehende Bebauung zu Schutzmaßnahmen verpflichtet werden, um dadurch einen sonst neu entstehenden Konflikt zu lösen. Nach Meinung der Einwenderin werde dies nicht durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gedeckt. Insbesondere habe die Stadt die Möglichkeit einer Tunnelabsaugung bereits bei der Ausschreibung der Baumaßnahme Kö-Bogen mit berücksichtigen können. Sie sei Eigentümerin der maßgeblichen Grundstücke gewesen und habe die Tunnelbaumaßnahme vorgegeben. Es sei bedauerlich, dass dies versäumt worden sei. Daraus könne allerdings nicht der Schluss gezogen werden, dass die Stadt sich nunmehr gegenüber den Anliegern an den Tunnelein- und - ausfahrten hierauf berufen könne.

Antwort:

Aktive wie passive Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und vor Luftschadstoffen aus den Verkehrsmaßnahmen des Bebauungsplanes heraus sind umfassend geprüft und abgewogen worden.

Geeignete und gutachterlich empfohlene aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Die bestehende Bebauung wird durch den Bebauungsplan hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffe nicht zu Schutzmaßnahmen verpflichtet. Im Übrigen stehen hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, so dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden können und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 52.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.12 Die Einwenderin führt aus, in der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs werde den erheblichen Schadstoffbelastungen nicht hinreichend Rechnung getragen, es sei nirgendwo die Rede davon, dass die Überschreitungen Gesundheitsgefährdungen zur Folge hätten. Die Einwenderin versteht nicht, wie angesichts der besonderen Situation an den Tunnelportalen auf die Luftreinhalteplanung verwiesen werden könne. In der Begründung hieße es, die Feststellung von Grenzwertüberschreitungen nach der 39. BImSchV löse grundsätzlich die Aufstellung von Aktions- oder Luftreinhalteplänen aus, darüber könnten ausreichende Maßnahmen festgesetzt werden, deshalb sei die Luftreinhalteplanung hier geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV zu erreichen. Dies verkenne aus Sicht der Einwenderin die Besonderheiten der Belastungsorte.

Das Bundesverwaltungsgericht habe in seiner Rechtsprechung zur Feinstaubbelastung für Fälle, in denen entweder absehbar sei, dass der Aktionsplan an der gegebenen Situation nichts ändern werde oder erkennbar sei, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließe, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern, einen Verweis auf die Konfliktbewältigung in der Luftreinhalteplanung gerade abgelehnt. Bei besonderen Umständen sei der Verweis auf die Luftreinhalteplanung eben nicht zulässig. Solche besonderen Umstände seien zum Beispiel ungewöhnliche örtliche Gegebenheiten wie zentrale Verkehrsknotenpunkte oder eine starke Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten. Solche ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten lägen hier gerade vor. Die massive Feinstaubbelastung entstehe aufgrund der Tunnelrampe, durch die die Feinstaubbelastung, die im Tunnel entstehe, verstärkt durch die ungünstigen Windverhältnisse, aus den Tunnelrampen herausgedrückt und dort nach oben steige.

Antwort:

Wie bereits in der Antwort Nr. 52.2 dargelegt wurde die Problematik der Schadstoffkonzentrationen und möglicher Grenzwertüberschreitungen innerhalb des Plangebietes und außerhalb umfassend in die Abwägung eingestellt.

Ergebnis der Abwägung ist, dass wie oben ausgeführt, die punktuell auftretenden Grenzwertüberschreitungen unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.13 Die Planung in der gegenwärtigen Form genüge im Übrigen nicht dem Gebot der Konfliktbewältigung, da der auftretende Konflikt im Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung neu geschaffen werde. Statt den Konflikt zu lösen, verschiebe die Planung ihn auf ein nachfolgendes Planungsverfahren, ohne überhaupt zu prüfen, ob dort Lösungen denkbar seien und welche Lösungen dies sein könnten.

Die typische Form einer Maßnahme in Aktionsplänen, die strikte Einrichtung einer Umweltzone, sei aber hier nach Aussagen der Fachgutachter schon im Verfahren Kö-Bogen 1. Bauabschnitt gerade nicht geeignet, das Problem zu lösen. Dort sei ausdrücklich festgestellt worden, dass auch mittelfristig im Bereich der Tunnelportale durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung keine Verminderung der Feinstaub- und der Stickoxidbelastung zu erwarten sei.

Antwort:

Das Problem der Feinstaubbelastung liegt bereits heute durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den anliegenden Straßen vor. Die Konfliktbewältigung erfolgt auf der Ebene der gesamtstädtischen Luftreinhalteplanung und wird zu Verbesserungen im Plangebiet und im Umfeld führen. Diese Verlagerung in ein anderes Verfahren ist zulässig, wie unter der Antwort Nr. 52.2 dargelegt, da mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf ein Regelungssystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.14 *Gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoße es auch, wenn an der betroffenen Bebauung im Bereich der Tunnelportale Minderungsmaßnahmen über eine Fassadengestaltung mit separater Fassadenhinterlüftung und/oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Belüftungsanlage vorgenommen werden sollten. Das seien jedenfalls bei bestehenden Bauwerken keine geeigneten Konfliktlösungsmechanismen. Das Fachgutachten habe im Übrigen auf diesen Lösungsweg verwiesen und ihn sogar empfohlen, ohne indes eigene Ermittlungen anzustellen, ob solche Maßnahmen überhaupt möglich seien. Dies werde ausdrücklich im Gutachten zugestanden.*

Antwort:

Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder die Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung solch gearteter Maßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan. Die Immissionsschutzbehörde kann mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf geeignete Maßnahmen zur Verfügung stellen, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.
Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 52.2 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.15 Die Einwenderin versteht nicht, dass der Bebauungsplan-Entwurf solche Maßnahmen gar nicht festsetze, weder für Neubebauung im Bereich des MK 7 noch für die bestehenden Gebäude im Bereich MK 13 und fragt, ob dies bedeute, dass die Einwenderin auf eigene Kosten Abhilfemaßnahmen treffen solle, nachdem die Stadt mit den Tunnelportalen die Gesundheitsgefährdung geschaffen habe.

Antwort:

Nach Maßgabe der bestehenden gesetzlichen Regelungen sind keine nachträglichen baulichen Vorkehrungen an Bestandsgebäuden oder Neubauten aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen auf Ebene der Bauleitplanung notwendig.
Zu weiteren Festsetzungen zu diesem Punkt im Bebauungsplan besteht keine Notwendigkeit.
Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 52.14 und im Weiteren unter Nr. 52.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

52.16 Abschließend stellt die Einwenderin fest, auch die sonstigen Erwägungen der Stadt (Klimaneutrales Düsseldorf 2050, „Technologiematrix“ des Wuppertal Institutes) seien ungeeignet, den Konflikt zu lösen. Dass der Konflikt bis 2050 gelöst werden könne, sei kein tragfähiges Argument. Ebenso helfe es den Betroffenen wenig, dass der Bebauungsplan Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffen an anderen Stellen treffe und dass sich insgesamt die Lufthygiene verbessere. Die Stadt Düsseldorf versuche im Ergebnis einseitig die Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Lärm- und Schadstoffgrenzwerte auf die Gebäudeeigentümer zu überwälzen, ohne die Kosten hierfür und ggf. mildere Mittel ermittelt zu haben. Dies könne die Einwenderin so nicht hinnehmen. Sie fordere die Stadt Düsseldorf auf, durch aktive Schutzmaßnahmen zu eigenen Lasten für die Einhaltung der Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen Sorge zu tragen.

Antwort:

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden. Geeignete und notwendige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wurden im Bebauungsplan festgesetzt. Ebenso erfolgte eine Begutachtung, ob nach der 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen an der bestehenden Bebauung vorliegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 53.:

53.1 Der Einwender äußert Bedenken gegen den offengelegten Bebauungsplan. Er stellt fest, dass die Jägerhofpassage eine breite, offen einsehbare Passage sei, die die Überwindung der Hofgartenstraße besser ermögliche, als die geplanten Straßenbahnübergänge und befürchtet, aufgrund von Sicherheitsvorkehrungen gegenüber der Straßenbahn, störende Reglementierungen wie an der Luegallee. Dies sei keine Verbesserung.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt.

Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

53.2 Der Einwender ist der Auffassung, die Passage solle bleiben. Sie sei kein Angstraum, da sie hell und erleuchtet und im Querschnitt großzügig und breit sei. Die Alternativen seien qualitativ schlechter.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 53.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

53.3 Der Einwender kann die Argumentation zum Abriss des Tausendfüßlers nicht nachvollziehen. Es werde mit wirtschaftlichen Anforderungen in Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen argumentiert, wo der Bau mancher Tunnelröhre eine gigantische Geldverschwendung darstelle. Denn die angeblich notwendige einmalige Ertüchtigung der Hochstraße koste nur so viel, wie die alljährlich fällige Summe für die Unterhaltung der Tunnel. Das argumentativ konstruierte "öffentliche Interesse" sei fiktiv, es bestehe de facto nicht.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

53.4 Der Einwender zitiert S. 24 (red. Anm.: der Begründung) wo behauptet werde, der Hofgarten werde als durchgängiger Grünraum erlebbar. Dies sei er heute schon. Der Einwender ist der Auffassung, der Bebauungsplanentwurf werde ein Auseinanderbrechen des Hofgartenteiles an der Landskrone zur Folge haben, denn es werde eine sehr moderne Grünanlage geben, die sich nicht um die Planungsprinzipien von Weyhe kümmere, eine Anlage mit Terrassierungen entlang der Böschung, mit extrem langen Bänken, keine an der Promenade stehende Baumreihe, wie man sie nun verwirklichen könne.

Eine leergeräumte, asketische Anlage, modern und ganz bewusst ohne den Weyheschen Charme. Und es gebe dann noch den alten unveränderten Teil an den Ufern des Ananasberges und jenseits der goldenen Brücke. Die beiden Teile stünden in ihrer Gestaltungssprache unversöhnlich einander gegenüber. Der Einwender resümiert, die Planung sei ein Schlag ins Gesicht all' der vorangegangenen Generationen, die sich für die Erhaltung des Hofgartens stark gemacht hätten, für die Bürger, die in ihm das grüne Herz der Stadt gesehen und deshalb Geld für seine Verschönerung und die Aufstellung zahlreicher Denkmäler und Kunstwerke als Bürgerleistung aufgebracht hätten und die darauf vertrauen würden, dass die Anfang der 1960er-Jahre beschlossene Schutzsatzung dauerhaft die Gestaltung von Weyhe sichern könne, egal wie modern es mal im unmittelbar angrenzenden Umfeld würde. Der Einwender zieht das Fazit, das mit der Planung verfolgte Ziel werde nicht erreicht und die Gestaltung werde massiv verschlechtert.

Antwort:

Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten. Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte und unversiegelte Anteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden (vgl. auch Antworten zu Nr. 103.10 und Nr. 103.11).

Die gartendenkmalpflegerischen Belange werden im Rahmen der Freiraum- und Landschaftsplanung, die parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet wird, behandelt.

Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

53.5 Der Einwender stellt fest, es werde behauptet, dass die Inhalte des gartendenkmalpflegerischen Fachbeitrages des Büros Röthig in die Freiraumplanung einbezogen wurden, die gartenplanerischen Gestaltungen hätten von den Kernaussagen des Gutachtens aber nichts aufgenommen. Stattdessen gebe es locker verteilte jap. Kirschen, deren Kronen, den Blick von der Promenade auf das Wasser versperren würden.

Antwort:
Das gartendenkmalpflegerische Gutachten wurde im Zuge der Erstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Die landschaftsplanerischen Aussagen zur Gestaltung des Hofgartens werden im Rahmen der parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeiteten Freiraumplanungen behandelt.
Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

53.6 Zusammenfassend ist der Einwender der Auffassung, das Gartendenkmal Hofgarten werde durch die beabsichtigten Gestaltungen massiv geschwächt und des Anschlussteiles in Richtung Königsallee beraubt. Diese Zone werde keine Denkmalqualität a la Weyhe mehr haben.

Antwort:
Bezugnehmend auf die oben stehenden Antworten wird auf die zukünftigen Qualitäten der Freianlagen, die im Rahmen der Landschaftsplanung und unter Würdigung der gartendenkmalpflegerischen Belange parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet werden, verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 54.:

54.1 Die Einwenderin bezeichnet den Hofgarten als ein unschätzbar schönes Stück Natur im Herzen der Stadt, der als Ensemble entsprechend der alten Anlage erhalten bleiben müsse.

Antwort:

Der Hofgarten bleibt in seiner heutigen Form erhalten und wird darüber hinaus im Rahmen der Planung weiter entwickelt. Dabei werden die gartendenkmalpflegerischen Ziele beachtet. Elemente, die in den früheren Zeiten überbaut worden sind, werden wieder hergestellt. So wird unter Anderem die innere Düssel offengelegt und wieder an die Landskrone angebunden. Durch Entsiegelung von bisherigen Verkehrsflächen wird mehr Grünfläche zur Verfügung stehen und so die Freiraum- und Aufenthaltsqualität gestärkt.
Die weiteren gartendenkmalpflegerischen Ziele für die Anschlussbereiche der Planung Kö-Bogen an den Hofgarten innerhalb des Plangebietes werden im Rahmen der parallel erarbeiteten Freiraumplanung umgesetzt.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

54.2 Als Radfahrerin habe sie es genossen, vom Schloss Jägerhof über die Allee und am Theatermuseum vorbei durch die Jägerhofpassage entlang der Landskrone direkt auf die Kö, zur Oper, zum K 20 oder zur Kunstsammlung NRW und der Tonhalle fahren zu können, ohne eine Straße überqueren zu müssen. Auch für Spaziergänger sei eine solche Verbindung ohne Unterbrechung durch Straßenverkehr von hohem Erholungswert. Deshalb müsse diese Passage erhalten bleiben. Die von lott-stonn vorgeschlagene Lösung gefalle ihr sehr.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt.

Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen.
Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
Zu den „Lott stonn!“-Vorschlägen, siehe Antwort zu Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

54.3 Der bislang publizierte Entwurf vernachlässige die Anbindung des Hofgartens an die Wege von Touristen oder Einkaufsbummlern von Altstadt und Kö

zur Schadowstraße. Es wäre eine Attraktion, wenn im und am Hofgarten Möglichkeiten zum Sitzen geschaffen würden, zum Kaffeetrinken und Entspannen. Tatsächlich gebe es außer den Tischen am Theatermuseum keine Möglichkeit. Die Terrasse am Schauspielhaus sei durch schlechte Bewirtschaftung unattraktiv. Die neue Bebauung verschenke eine große Chance.

Antwort:

Eines der Hauptziele des Bebauungsplans ist die Verbindung der wichtigen Einkaufslagen Königsallee, westliche Schadowstraße und östliche Schadowstraße. Diese Verbindung wird durch den Wegfall der sperrenden, hochfrequentierten Straßenflächen der Berliner Allee geschaffen. Im Kontext der sonstigen städtebaulichen Neuordnung und dem parallel erarbeiteten Freiflächenkonzept werden hochwertige Aufenthaltsflächen geschaffen. Im Rahmen der Aufwertung der Freiflächen werden zwei Pavillonbauten geplant, die in ihrer attraktiven Lage, am Übergang zum Hofgarten und an der Johanneskirche, zur Aufnahme von Gastronomie und anderen Nutzungen dienen sollen.

Die Neuordnung der Bebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes wird diesen deutlich aufwerten und ihm eine neue Fassung auf der Süd- und Westseite geben. Diese Bebauung ist ebenfalls dazu geeignet, attraktive Gastronomie- und Einzelhandelsangebote bereitzuhalten.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

54.4 Der Tausendfüßler sei ein Denkmal und eine architektonisch attraktive Lösung, mit der sich Düsseldorf von den zahllosen gesichtslosen Fußgängerzonen anderer Städte abhebe, und der Spitzname drücke dies auch deutlich aus. Es erinnere an futuristische Stadtplanungen früherer Jahre und bringe Großstadtflair! Wenn es nach den Informationen von lott-stonn sogar Baugeld und Bauzeit sowie spätere Unterhaltungskosten spare, dieses Denkmal Instand zu setzen statt längere Tunnelanlagen zu bauen, so habe der Erhalt des Tausendfüßlers alle positiven Argumente auf seiner Seite.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist.
Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den übrigen „Lott stonn!“-Vorschlägen, siehe Antwort zu Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 55.:

55.1 Der Einwender vertritt die Auffassung, der Charakter einer Stadt werde auch durch historische Bauten entscheidend geprägt und der Tausendfüßler sei ein Schatz an Zeitgeist der 60er Jahre und sehr wertvoll. Er solle nicht abgerissen, sondern erhalten werde.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

55.2 Tunnelschlünde seien tote, nicht nutzbare Stellen im Stadtbild, die man sich in der Innenstadt nicht leisten könne.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Tunnelportale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.10).

Vor allem auch im Gegensatz zu den heute bestehenden Abfahrtsrampen des Tausendfüßlers und der negativen Wirkung auf den Stadtraum und die Sichtbeziehungen (z.B. zur Johanneskirche), wird die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 56.:

56.1 Der Einwender ist für den Erhalt des Tausendfüßlers.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

56.2 Die Jägerhofpassage solle erhalten bleiben.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 57.:

57.1 Die Einwenderin äußert sich zum Abriss des Tausendfüßler und zur Verlegung der Nord-Süd-Trasse unter die Erde. Sie sieht eine Gefährdung der Fußgänger durch querende Straßenbahnen.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

57.2 Sie befürchtet eine Isolation und Störung des Hofgärtnerhauses durch die Rampe an den nördlichen Tunnelenden.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden.
Auf der Seite des Hofgärtnerhauses, auf der die Tunnelrampen geplant sind, liegen heute bereits Verkehrstrassen vor. Sowohl die Straßenbahntrasse als auch die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs bleiben erhalten. Dahingehend ändert sich die Situation des Hofgärtnerhauses nicht.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

57.3 Desgleichen sieht sie eine Störung des Platzes um die Johanneskirche durch den Lärm der Rampe an der Tunnelausfahrt.

Antwort:
Durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf kommt es zu deutlichen Lärmminderungen. Diese Verbesserung der Lärmsituation liegt auch in weiten Bereichen um die Johanneskirche vor, sowohl auf den Freiflächen als auch an der Bebauung, so dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in heute stark verlärmten Bereichen vorzufinden sein werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

57.4 Die Einwenderin stellt eine städtebauliche Isolierung des Gustaf-Gründgens-Platzes fest durch die „Verriegelung“ an der Schadowstraße und am Jan-Wellem-Platz.

Antwort:
Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.

Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst städtebaulich neu geordnet.
Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht.
Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Schauspielhaus genommen, das durch die Gassen zwischen den neuen Baukörpern in immer wieder neue Blickbezüge zur Schadowstraße und zum neuen Platz im Kreuzungsbereich der Schadowstraße und der Berliner Allee gestellt wird. So werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

57.5 Die Einwenderin befürchtet die Zerstörung eines städtebaulichen und verkehrsplanerischen Highlights aus der Nachkriegszeit, Tamms Stadtplanung, mit 3-Scheiben-Haus, Tausendfüßler und Berliner Allee, das ein Erkennungsmerkmal Düsseldorfs sei.

Antwort:
Ein beispielhafter städtebaulicher Zusammenhang des Tausendfüßlers mit dem Dreischeibenhaus ist nicht gegeben. Des Weiteren kann aus denkmalfachlicher Sicht ebenfalls kein städtebaulicher Zusammenhang erkannt werden. Die Baudenkmäler weisen keine bauhistorischen und inhaltlichen Zusammenhänge auf, noch wird eine übergeordnete Idee gesehen, die die genannten Bauten verbindet.

Das Dreischeibenhaus nimmt in seiner skulpturalen Ausprägung keinen direkten Bezug auf den Tausendfüßler. Allerdings ist die Wahrnehmbarkeit des Baudenkmals Schauspielhaus und des Gustaf-Gründgens-Platzes durch die Hochstraße eingeschränkt und die räumliche Verbindung wird durch die als Zäsur wirkenden Verkehrsanlagen der Berliner Allee behindert.
Die Erhaltung des Tausendfüßlers würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung des vom Rat beschlossenen neuen Verkehrskonzepts unmöglich machen und einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen.
Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.
Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.
Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.
Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassende Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse und überwiegt das Interesse an der Beibehaltung des im Gesamtkontext der städtebaulichen Neuordnung funktionslosen und stark baulich geschädigten Verkehrsbauwerks bei weitem.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

57.6 Die Einwenderin wendet sich gegen die Verschwendung von Steuermillionen, die für ein Radwegenetz, Verbesserungen in der U-Bahn oder preiswerten Wohnbau verwendet werden könnten. Sie äußert sich gegen die Verschwendung von Millionen für Autoverkehr, der sich in 10 Jahren sowieso grundlegend ändern würde.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern.

Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 58.:

58.1 Der Einwender ist der Auffassung, das städtebauliche Ensemble Dreischeibenhaus- Schauspielhaus-Tausendfüßler-Berliner Allee mitsamt der subtropischen Begrünung sei ein Wahrzeichen Düsseldorfs und in seiner Eleganz und Großzügigkeit wirklich großstädtisch. Er fragt, warum der Tausendfüßler für Millionen einem Tunnel weichen müsse, der dann die Schadowstraße kreuzungsfrei mache.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Die Frage des Erhalts der angesprochenen Begrünung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen der Freianlagenplanung werden diesbezüglich - auf Grundlage des Ergebnisses des internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs - Lösungen erarbeitet. Einvernehmen besteht darüber, dass mit dem notwendigen Abriss der Hochstraße auch die Flächen am Tausendfüßler hochwertig neu gestaltet werden.

Zentrale städtebauliche Ziele der Planung sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue, hochwertig gestaltete, öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 55.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

58.2 Weiterhin fragt er, warum die Schadowstraße kreuzungsfrei sein müsse, sie sei doch keine elegante Promenade wie die Kö sondern nur eine mittelmäßige Shoppingmeile ohne jedes Flair.

Antwort:
Ein Ziel der vorliegenden Planung ist die Schaffung hochwertiger, attraktiv gestalteter öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, sodass ein zusammenhängender Stadtraum entsteht. Hierzu soll auch die Schadowstraße gehören.
Des Weiteren geht es um die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, der Königsallee und der Schadowstraße. Die Schadowstraße erhält im Plangebiet eine räumliche Fassung sowie durch die Baumreihe eine direkte Verbindung zum Hofgarten. Es werden auch attraktive Flächen für Außengastronomie entstehen. Das gesamte Plangebiet wird an „Flair“ gewinnen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

58.3 Der Einwender stellt fest, die Tunnellein- und -ausfahrten würden große lärmende Schneisen in die Stadtlandschaft schlagen, und zwar an sensiblen Punkten: Johanneskirchplatz und Hofgärtnerhaus. Das sei keine wertvolle Stadtentwicklung, für die die Bürger außer den Millionen auch noch jahrelangen Umbaustress in Kauf nehmen sollten.

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich.

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar.

Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen.

Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.
Die Beeinträchtigungen während der Umbauarbeiten aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA -, sollen bis zur voraussichtlichen Fertigstellung im Jahre 2015, so gering wie möglich ausfallen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 59.:

59.1 Der Einwender äußert die Meinung, die Kosten der Planung sollten genannt werden, da sie einen wichtigen Gesichtspunkt bei der Beurteilung darstellten.

Antwort:

Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

59.2 Bei Erhaltung der Hochbrücke könne ein beachtlicher Teil der Kosten (Erstellung und Folgekosten für Tunnelbauten) gespart werden.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.
Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Zu den Gesamtkosten siehe Antwort zu Nr. 59.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 60.:

60.1 Der Einwender legt Einspruch gegen den Bebauungsplan ein, denn der Tausendfüßler sei ein wichtiger Bestandteil des Düsseldorfer Stadtbilds, ein bedeutendes Zeugnis der Architektur der 60er Jahre und bilde mit dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus ein Ensemble, das identitätsstiftend für die Stadt Düsseldorf sei.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

60.2 Er ist der Auffassung, die Umgestaltung bringe der Stadt enorme Kosten.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.
Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

60.3 Gäste und Bewohner müssten eine lange Bauzeit und die damit verbundenen Störungen hinnehmen und dies, obwohl sich der Tausendfüßler als Verkehrsbrücke bewährt habe.

Antwort:

Wie schon unter Nr. 60.1 dargestellt, sind die Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die Beschleunigung und unproblematischere Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina und eine stärkere Zusammenführung der beiden durch die Hofgartenstraße getrennten Hofgartenteile.

Die Realisierung dieser Ziele durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes wird die nachweislich gute Lebensqualität in der Landeshauptstadt sichern und zeitgemäß weiter entwickeln. Insofern liegt der vorgeschlagene Umbau im öffentlichen Interesse.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren.
Zu den Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 60.1.
Die Bauarbeiten und damit die Belästigungen durch die Baumaßnahmen aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – werden nur so kurz wie nötig andauern.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

60.4 Die Idee den Hofgarten zusammenzuführen sei nicht umgesetzt, weil die im neuen Bebauungsplan aufgeführte lange Rampe den Hofgarten teile, anstatt ihn zu einen.

Antwort:
Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Flächen für Fußgänger und Radfahrer.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

60.5 Des Weiteren verweist er auf die Argumentationen des BDA und der Initiative „Lott stonn!“, die zusätzliche Begründungen für den Erhalt des Tausendfüßlers liefern würden.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) und die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!) bzw. Nr. 24 (BDA).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 61.:

61.1 Der Einwender erhebt Einspruch gegen das Planverfahren. Der Tausendfüßler sei als Baudenkmal in die Denkmal-Liste der Stadt Düsseldorf aufgenommen und dies werde im Planverfahren nicht ausgewiesen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen,

Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die Hochstraße Tausendfüßler ist in den textlichen Festsetzungen unter „II. Nachrichtliche Übernahmen Denkmäler“ benannt, als Bestandsbauwerk im Katasterplan dargestellt und in der Satzungsbegründung und Abwägung zum Bebauungsplan umfassend behandelt.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

61.2 Der Landeskonservator sei für den Erhalt der Hochstraße.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

61.3 Der Einwender ist der Auffassung, eine Untertunnelung mit einer 80m langen Rampe an jeder Seite sei eine Fehlplanung. Die Rampen würden keine Verbesserung für den Hofgarten schaffen, sondern ihn weiterhin teilen.

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.

Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung und Verbesserung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

61.4 Das Argument des Zusammenführens sei nicht nachzuvollziehen, zumal die Straßenbahnen weiterhin oberirdisch an selbiger Stelle fahren würden.

Antwort:
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die oberirdisch geführte Straßenbahn wird in die Grünanlage integriert und steht einer Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten nicht entgegen.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind.

Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

61.5 Der Einwender plädiert für den Erhalt des Tausendfüßlers und bittet, das Planverfahren diesbezüglich zu ändern.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 61.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 62.:

62.1 Der Einwender fragt, warum der unter Denkmalschutz stehende "Tausendfüßler" abgerissen werden solle, er habe sich über viele Jahre als Hochstraße bewährt.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren.
Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort nicht mehr.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

62.2 Die Untertunnelungen mit ihren hässlichen und lärmintensiven Rampen, besonders hinter der Johanneskirche, seien keine Alternative zur eleganten Hochstraße und brächten keine verkehrstechnischen Vorteile.

Antwort:

Der Bereich um die Johanneskirche ist derzeit stark durch den Tausendfüßler und die Abfahrtsrampe zur Berliner Allee beeinträchtigt. Der öffentliche Raum ist nicht qualitätsvoll nutzbar und die Sichtbeziehungen sind gestört.
Nach Umsetzung der Planung werden die Tunnelein- und -ausfahrtrampen städtebaulich und gestalterisch in den räumlichen Kontext harmonisch integriert sein, so dass die, mit der Neuordnung verbundenen und in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele voll erreicht werden. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.
Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf kommt es zu deutlichen Lärmminderungen. Diese Verbesserung der Lärmsituation liegt auch in weiten Bereichen um die Johanneskirche vor, sowohl auf den Freiflächen als auch an der Bebauung, so dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum in heute stark verlärmten Bereichen vorzufinden sein werden.
Zu den Zielen der Planung und zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 62.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

62.3 Der Einwender fragt, was man sich bei der "Zerschneidung" des Hofgartens gedacht habe; diese sei absolut unzumutbar und dürfe so nicht realisiert werden.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Bisher oberirdische Straßen werden in Tunnel verlegt, sodass - gerade im Bereich des Hofgartens - ehemalige Verkehrsflächen zurückgebaut und neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Dies bedeutet gerade keine Zerschneidung des Hofgartens mehr, da mit der Umsetzung der Planung die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden werden.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

62.4 Mit dem Erhalt und der Sanierung des "Tausendfüßlers" würden Steuergelder in dreistelliger Millionenhöhe gespart.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 63.:

Die Einwenderin ist für den Erhalt der Hochstraße. Wie könne man ernsthaft darüber nachdenken, ein so elegantes Bauwerk, das zudem Denkmalschutz genieße, unwiederbringlich zu entfernen? Es gebe etliche Möglichkeiten zur weiteren Nutzung, es bedürfe nur des guten Willens, Zurücksteckens von Kommerzdenken und Phantasie.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland.
Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 64.:

64.1 Der Einwenderin erscheint die Kostenfrage bei der Diskussion um das Planverfahren wesentlich. Viel Geld werde gebunden und soziale Fragen blieben auf der Strecke. Wie wohl sich die Bürger einer Stadt fühlten, hänge auch stark davon ab, wie gut das Sozialsystem funktioniere.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass das Sozialsystem - wie von der Einwenderin suggeriert - nicht mehr funktioniert bzw. soziale Maßnahmen durch die Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.
Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

64.2 Der Einwenderin erscheint der Vorschlag vom Architektenbund, die Veränderung einer späteren Generation zu überlassen, plausibel.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt (siehe Antwort unter Nr. 24).
Mit Bezug auf die oben dargelegte Antwort (siehe Nr. 64.1) und mit Verweis auf die vollständige und sachgerechte Abwägung wird die Notwendigkeit einer Denkpause nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 65.:

Die Einwender wiederholen die Anregungen und Bedenken, die in einem Schreiben vom 30.03.2011 an die Stadt Düsseldorf und einem Sachstandbericht vom 28.02.2011 geäußert wurden und die der Eingabe angehängt seien. Darüber hinaus äußern sie zu Teilen der Planung Zustimmung und hoffen, dass alle Anregungen Eingang in die Planung finden. Sie verweisen außerdem auf eine im Info-Pavillon der Stadt vorgestellte Ausarbeitung, die breite Zustimmung erfahren habe.

Antwort:

Das Schreiben vom 30.03.2011 wird im Folgenden unter Nr. 65.1 behandelt, der Sachstandbericht vom 28.02.2011 unter Nr. 65.2, eine weitere Anregung unter Nr. 65.3., sowie die im Info-Pavillon der Stadt vorgestellte Ausarbeitung unter Nr. 65.a.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

*65.1 Folgende Einwände wurden im **Schreiben vom 30.03.2011** geäußert:*

65.1.1 Die vorgelegte Grünplanung zwischen Libeskind-Hochbau und Landskrone würde ein hohes Maß an Versiegelung vermitteln. Hier müsse mehr Grün eingefordert werden. Dem Querschnitt Rechnung tragend sollten Bäume ebenso eingebracht werden, wie anderweitige räumliche Grünkörper, die mit angemessener Höhe einen Boulevardcharakter vermitteln könnten. Dieser Boulevard würde in seiner Bedeutung den Abschluss des ehemaligen Hofgartens vermitteln.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung der Flächen zwischen Libeskind-Bau und der Landskrone sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung. In Rahmen dieses Planungsprozesses wurden für den Bereich der Landskrone Baumpflanzungen vorgesehen (siehe dazu auch Antwort Nr. 65.3).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.1.2 Zu den Rampen südlich der Maximilian-Weyhe-Allee wird festgestellt, dass sie nicht zur Vereinigung der Hofgartenfläche führten; es werde ein hohes Maß an Emissionen zu erwarten sein. Hier seien Alternativen zu erarbeiten, die die Situation wesentlich verbessert darstellen würden (Zusammenführung der Rampen, Umgrünung der Rampen).

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen, und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung.

Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.
Zur Alternativenprüfung, siehe auch Antwort unter Nr. 65.1.3.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.1.3 Es werde weiterhin die Unterfahrung der Maximilian-Weyhe-Allee empfohlen, zumindest mit je einer Fahrspur in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung. Die zu erwartenden Vorteile seien eindeutig. Neben einer optimierten - teilweise kreuzungsfreien - Verkehrsführung, könne auch die Rampenausbildung wesentlich verkleinert werden. Die Einwender erwarten die Vorstellung entsprechender Planungsalternativen.

Antwort:
Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.
Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen, mit Unterfahrung der Maximilian-Weyhe-Allee, wurden intensiv geprüft. Da zahlreiche vorhandene innerstädtische Fahrbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee mit der Nord-Süd-Achse (Kaiserstraße / Hofgartenstraße), verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens nicht realisierbar. Es würden sich daraus ansonsten Verkehrsverlagerungen und erhebliche Umwegfahrten ergeben, die auch den Busverkehr betreffen würden.
Eine Teilung der nördlichen Rampen und die vorgeschlagene Verkleinerung der Rampen würden zu einer Reduzierung der Spurenzahl führen und damit die verkehrliche Leistungsfähigkeit reduzieren. Zudem stehen diesem Vorschlag bauliche und sicherheitstechnische Probleme entgegen.

Die Tunnelanlagen sind für den Einrichtungsverkehr konzipiert, zum einen aus verkehrlichen Sicherheitsgründen, aus Gründen der Entlüftung und des Brandschutzes und aus Gründen der Orientierung und Einfachheit der Verkehrsführung. Eine Auslegung für den Zweirichtungsverkehr würde einen deutlich größeren Aufwand bei reduzierter Sicherheit bedeuten, ein Überkreuzen von einzelnen Fahrspuren ist aus Platzgründen in dem Bereich nicht möglich und würde die Tunnelanlagen deutlich verlängern. Die vorgeschlagene Verschwenkung der Straßenbahn würde einen zusätzlichen lichtsignalunterstützten Kreuzungspunkt in der Kaiserstraße erfordern.
Es können in der vorgeschlagenen Lösung keine Vorteile erkannt werden. Die vorgeschlagene Lösung ist daher verkehrlich nicht akzeptabel.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.1.4 Die Einwender bitten um öffentliche Mitteilung über die erforderlichen Straßenbahnlinien mit Verkehrsführung durch den Hofgarten und die damit verbundene Frequenz. Sie hoffen, mit einem vertretbaren Ergebnis, die in der Öffentlichkeit hierüber bestehende Unruhe zu entschärfen.

Antwort:
Die heutigen Straßenbahnverbindungen in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung bleiben erhalten. Die Anzahl der Straßenbahnfahrten wird noch - in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn - erarbeitet.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.1.5 Im Zusammenhang mit der Anregung "Verkehrsführung Tunnel" (vgl. Nr. 65.1.3) sei eine Verlegung der Straßenbahn auf eine Seite der Kaiserstraße angedacht. Diese städtebauliche Variante würde das Gesamtbild abrunden und die Kaiserstraße aufwerten. Auch hier werde ein entsprechendes Planungskonzept erwartet.

Antwort:

Durch die vorgeschlagene „Verschwenkung“ der Straßenbahntrasse in der Kaiserstraße nördlich des Plangebietes würde die planfestgestellte Gleistrasse in ihrer Lage verschoben. Dies kann nur im Zusammenhang mit der Führung der oberirdischen Kfz-Verkehre in der Kaiserstraße, der Organisation der Knotenpunkte, der technischen Machbarkeit etc. betrachtet werden. Dieser Sachverhalt ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Zu der Anregung „Verkehrsführung Tunnel“ siehe auch Antwort Nr. 65.1.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.1.6 Es wird darum gebeten, das Baufeld 4 in der Größe so auszurichten, dass die nach jetzigem Planungsstand empfundenen Einschränkungen von Blickachsen ausgeräumt würden.

Antwort:

Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst städtebaulich neu geordnet.

Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht.

Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus genommen, die durch die Gassen zwischen den neuen Baukörpern in immer wieder neue Blickbezüge zur Schadowstraße und zum neuen Platz im Kreuzungsbereich der Schadowstraße und der Berliner Allee gestellt werden. So werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.1.7 Es wird gebeten zu untersuchen, ob das südlich der Tuchtinsel ehemals vorgesehene schlanke Hochhaus als wichtiger städtebaulicher Abschluss und Blickachsenträger wieder in den weiteren Planungsprozess aufgenommen werden könne.

Antwort:

Ursprünglich sah der städtebauliche Entwurf auf der Südseite des Grundstücks ein bis zu 15 Geschosse umfassendes Gebäude vor. Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und zur Wahrung der nachbarschaftlichen Rechte zur Nutzung und Entwicklung des Grundstückes wurde auf Grundlage gutachterlicher Aussagen zu Verschattung und Belichtung sowie zu Lärmimmissionen auf eine Bebauung verzichtet und der öffentliche Fußgängerbereich wurde entsprechend erweitert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.1.8 Den Einwendern sei sehr daran gelegen, die vorgesehenen Zeitabläufe der Planung und Realisierung zu unterstützen. Es werde um transparente Informationen zu den teilweise bereits auch zu früheren Zeitpunkten eingebrachten Anregungen gebeten.

Antwort:

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA – ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt.

65.2 Folgende Punkte und Einwände wurden im Sachstandbericht „Düsseldorf – Deine Chance“ vom Februar 2011 geäußert:

65.2.1 Die Einwender äußern die Auffassung, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Tausendfüßler und Hofgarten bildeten ein Ensemble mit einem hohen Anspruch, wobei jedes dieser Merkmale einen besonderen Wert habe: So stehe der Hofgarten für das historische Düsseldorf und für Düsseldorf als Grüne Stadt. Das Schauspielhaus stehe für die Kulturstadt Düsseldorf mit internationalem Ruf. Der Tausendfüßler stehe für die autogerechte Stadt und habe gemeinsam mit der Verkehrsachse Kaiserstraße – Berliner Allee im Zuge des Neuaufbaus nach dem Krieg eine innerstädtische Gesamtplanung erlaubt, die sich bewährt habe. Das Dreischeibenhaus stehe für herausragende Architektur, für das elegante Düsseldorf und für das Symbol "Schreibtisch des Ruhrgebietes".

Antwort:

Die Bedeutung der einzelnen Bauwerke und des Hofgartens werden gesehen und in der Planung berücksichtigt. Aus denkmalfachlicher Sicht ist aber festzustellen, dass die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble darstellen. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen kei-

nen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.2 *Die Einwender stellen fest, die Wehrhahnlinie und die Tunnellösungen für den Autoverkehr würden neuzeitlichen Ansprüchen gerecht werden und kommenden Generationen Düsseldorf in einem neuen Bild präsentieren. Zeitzeugen der Entwicklung nach dem Krieg würden eingebunden, um Düsseldorf für die Zukunft aufzustellen. Dabei sei Stadtplanung eine vielfältige Aufgabe und solle die Bürger frühzeitig mitnehmen. Die Einwender wollen dabei verantwortlich die Stadtgeschichte gewürdigt wissen, wollen aber auch aufgeschlossen die Planungsabsichten verfolgen.*

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.3 *Die Einwender kritisieren, dass sie im bisherigen Ablauf nicht immer sehr frühzeitig in Realisierungsfragen eingebunden worden seien. Sie selbst würden sich mit den Sachverhalten beschäftigen und klar definierte Absichten artikulieren, damit die Umsetzung der Planung den Input der Einwender berücksichtige. Es gelte, eine ausgewogene Lösung anzustreben zwischen Hochbau, Verkehr und Grün.*

Antwort:

Zu der Frage der notwendigen öffentlichen Diskussion wird darauf hingewiesen, dass die Planung auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und der vorliegenden Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“ erfolgte (vgl. auch Antwort zu Nr. 1.1.1).

Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

Der geäußerte Wunsch der Einwender nach einer „ausgewogenen Lösung zwischen Hochbau, Verkehr und Grün“, deckt sich mit den Zielen des Bebauungsplans Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA.

Zentrale städtebauliche Ziele der Planung sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue, hochwertig gestaltete, öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs, kommt es zu einer konfliktärmeren und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs.

Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.4 Die Hochbau-Planung weise neben dem dominanten Vorhaben von Libeskind weitere Bauwerke aus, die im Einzugsgebiet geplant sind. Hierbei würden die Neubauten westlich der Bleichstraße für eine Aufwertung sorgen und den westlichen Bereich des Planungsgebietes Kö-Bogen gebührend abschließen.

Antwort:

Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.5 Südlich der Tuchtinsel seien weitere Baufelder geplant, die sowohl eine optisch bedeutende Wirkung haben müssten, aber in ihrer unmittelbaren Umgebung auch Platzwirkungen entstehen lassen würden, die mit Aufenthaltsqualität zu tun haben. Hier bedürfe es umfangreicher Erläuterungen.

Antwort:

Südlich der Tuchtinsel sind zwei weitere Baukörper vorgesehen. Der Baukörper im Teilgebiet MK 7 nimmt die Raumkanten der Berliner Allee und der Immermannstraße auf und gibt damit beiden Straßen in diesem Bereich ihre Begrenzung zurück. Eine offene Lücke wird geschlossen, die anliegenden Straßenräume wieder deutlich definiert. In der Höhenentwicklung orientiert sich dieser Baukörper an der innerstädtischen Bebauung.

Das nördlich der Johanneskirche geplante Gebäude (MK 8) fügt sich als solitärer Pavillon in seiner Stellung und dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung in die Umgebung der Kirche ein und greift zudem die historische Raumkante der Vorkriegszeit zum Teil wieder auf.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

65.2.6 Die Einwender erneuern ihre Forderung, die ausgewiesene Verkehrsführung nochmals hinsichtlich einer weitergehenden Lösung (mit langen Tunnels im nördlichen Geltungsbereich auch unter den Kreuzungsbereich an der Jägerhofstraße bzw. Maximilian Weyhe Allee) zu untersuchen. Die Einwender stellen fest, dass sie es für erforderlich hielten, die Plangebietsgrenze nach Norden auszudehnen bis zur Inselstraße bzw. Sternstraße, um den Bereich Kaiserstraße einzubinden.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen wurden intensiv geprüft. Da zahlreiche vorhandene innerstädtische Fahrbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee mit der Nord-Süd-Achse (Kaiserstraße / Hofgartenstraße), verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens nicht realisierbar. Es würden sich daraus ansonsten Verkehrsverlagerungen und erhebliche Umwegfahrten ergeben, die auch den Busverkehr betreffen würden. Die vorgeschlagene Lösung ist daher verkehrlich nicht akzeptabel.

Eine Erweiterung des Plangebietes ist nicht notwendig. Die Verkehrsbeziehungen und die sonstigen Auswirkungen der Planung im Umfeld sind in der Planung und Abwägung umfassend berücksichtigt und in der Satzungsbegründung dargestellt worden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.2.7 Kritisch zu sehen sei auch das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Ratinger Tor, wo sich abbiegende Verkehre mit hohem Aufkommen kreuzen. Auch hier sei Klärungsbedarf gegeben.

Antwort:

Die Verkehrsuntersuchungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt - basieren auf entsprechenden Prognosen im Düsseldorfer Verkehrsmodell. Die Kreuzung Ratinger Tor hat in der Tat nur wenige Kapazitätsreserven, die aber ausreichen, den durch den neuen Linksabbieger von der Jacobi- und in Jägerhofstraße generierten Mehrverkehr an dieser Stelle verträglich abzuwickeln.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.8 *Die entlang der Heinrich Heine Allee entstandenen Bushaltestellen sollten so schnell wie möglich wieder entfernt werden; der Hofgarten sei durch diese Sichtwand teilweise kaum noch einsehbar.*

Antwort:

Eine Verlegung des Bussammelplatzes von der Heinrich-Heine-Allee an einen anderen Standort ist nicht vorgesehen.

Der Standort ist im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes als bestmöglicher Ersatzstandort ausgewählt worden. Die Erfahrungen im Verkehrsablauf bzw. die Abwicklung des Öffentlichen Verkehrs hat sich seitdem bewährt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.2.9 *Die vorgelegte Grünplanung zwischen Libeskind-Hochbau und Landskrone würde ein hohes Maß an Versiegelung vermitteln. Hier müsse mehr Grün eingefordert werden. Dem Querschnitt Rechnung tragend, sollten Bäume ebenso eingebracht werden wie anderweitige räumliche Grünkörper, die mit angemessener Höhe einen Boulevardcharakter vermitteln könnten. Dieser Boulevard würde in seiner Bedeutung den Abschluss des ehemaligen Hofgartens vermitteln.*

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung der Flächen zwischen Libeskind-Bau und der Landskrone sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung. In Rahmen dieses Planungsprozesses wurden für den Bereich der Landskrone Baumpflanzungen vorgesehen (s. dazu auch Antwort Nr. 65.3).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.10 Die Einwender äußern die Meinung, die starke Architektur des Libeskindbaus vertrage im unmittelbaren Umfeld Bäume. Eine Baumallee scheine der Querschnitt nicht zu ermöglichen.

Die Höhensituation von der Landkrone bis zum Durchgangsniveau Libeskind lasse sich nicht entnehmen, Querschnitte hierzu sollten die wahre Maßstäblichkeit aufzeigen. Hieraus solle auch abzuleiten sein, wie viel Treppe als Versiegelung sinnvoll erscheine, wie viel Böschung mit Grün und Bepflanzung den Boulevardcharakter unterstützen könne.

Antwort:

Der angesprochene Bereich ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Zur Freiraumplanung, siehe auch Antworten unter Nr. 65.2.9 und Nr. 65.3.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.11 Im Hofgarten sei deutlich auszuweisen, wo und wie der Fußgängerverkehr die Straßenbahngleise quere. Es wird gefragt, wie viele Straßenbahnlinien nachhaltig erforderlich seien und welche Frequenz der Querungen sich ergeben würde.

Antwort:

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen.

Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Die heutigen Straßenbahnverbindungen in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung bleiben erhalten. Die Anzahl der Straßenbahnfahrten wird noch - in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn - erarbeitet.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

65.2.12 *Bei der Grün-Betrachtung müsse man feststellen, dass die Verkehrsrampen nicht zu der gewünschten optimierten Vereinigung der Hofgartenfläche führten. Nicht nur räumlich störend würde hier auch ein hohes Maß an Emissionen zu erwarten sein. Es wird um Prüfung gebeten, ob nicht ein größerer Steigungswinkel der Straßen möglich sei, um die Rampen zu verkürzen. Hier sei übergreifend zwischen Grün und Verkehr mit allen Mitteln nach Alternativen zu suchen.*

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich.

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und –decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden.

An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.
Um möglichst kurze Rampenlängen zu erreichen, wurden diese mit einer Steigung von 8 % geplant. Dieser Steigungswinkel liegt mit Blick auf sicheres Be- und Anfahren im Toleranzbereich und soll aus verkehrstechnischen Gründen nicht erhöht werden.
Im Zuge der Bebauungsplanung wurde umfassend Alternativen geprüft, um unter Abwägung aller Belange die städtebaulich, freiraumplanerische und verkehrlich beste Lösung zu finden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.2.13 Als positive Planungseffekte sehen die Einwender die Heranführung der Landskrone im Bogen an die Kö und den Süd-Nord-Blick in den Hofgarten. Kö-Graben und Corneliusplatz mit einfassenden Verkehrskörpern und Bebauung bildeten insgesamt ein gelungenes Ensemble.

Antwort:
Dies ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.14 Die Brücke über die Landskrone stelle eine sinnvolle Verbindung dar und sei sehr gelungen.

Antwort:
Dies ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.15 Die innere nördliche Düssel als offenes Gewässer durch den Hofgarten und Mündung in die Landskrone werde ebenfalls begrüßt. Die Topografie und die unterschiedliche Begrenzung durch Grün, Baumallee und Brücken würden ein spannendes Moment in diesem Landschaftsteil werden.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.16 Die Freiräume am Landskrone-Ufer hätten grundsätzlich Aufenthaltsqualität, die Versiegelung müsse aber deutlich zurückgenommen werden.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung der Flächen zwischen Libeskind-Bau und der Landskrone sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.17 Tunnellösungen und Parkhausanschlüsse seien, bis auf die "Nordrampen", als gut anzusehen.

Antwort:

Zu den Anregungen zu den „Nordrampen“, siehe Antwort unter Nr. 65.2.6.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.18 Die Verteilung des Hochbaus im Gesamtgebiet erscheine städtebaulich sehr attraktiv, müsse aber näher erläutert werden.

Antwort:

Wie weiter oben ausgeführt, ist die Planung das Ergebnis eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Erläuterungen zum städtebaulichen Konzept und der Ausweisung von Bauflächen sind ausführlich in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegt. Ergänzend dazu sei für die zentralen Neubaubereich Schadowstraße / Berliner Allee (MK 1 bis MK 4) folgendes ausgeführt.

Die vorhandene städtebauliche Struktur in dieser zentralen innerstädtischen Lage ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Insbesondere der unbebaute Bereich westlich der Schadowstraße Nr. 46 unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs hatten die Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. I

m Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden.
Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur räumlich und funktional in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.
Zu der städtebaulichen Begründung der Baufelder MK 7 und 8 wird darüber hinaus auf die Antwort unter Nr. 65.2.5 verwiesen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.2.19 Abschließend wird festgestellt, es sei vielleicht nicht mehr der „Königsalleebogen“ zu schaffen, aber, neben einem Kö-Boulevard, eine wirkliche „Berliner Allee“.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.3 Die Einwender stellen fest, dass sie sehr erfreut seien und dass es nachhaltig von Bedeutung sei, dass die Fläche zwischen Landskrone und Libeskind-Neubau begrünt würde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 65.a:

65.a In der Ausstellung im Kö-Bogen Pavillon ab 17.05.2011 wurde ein Vorschlag der Verfasser präsentiert. Im abgebildeten Plan wird eine neue Rampenlösung für den Kreuzungsbereich nördlich des Hofgartens vorgeschlagen, die eine Trennung der Rampen zeigt. Dort werden zwei, hintereinander angeordnete, dreispurige Rampen dargestellt, eine nördlich und eine südlich der Kreuzung gelegen. Die nördliche Rampe nimmt zweispurig den Geradeausverkehr nach Süden auf und entlässt den Geradeausverkehr einspurig nach Norden. Rechtsabbieger werden oberirdisch an der Rampe vorbeigeführt, Fahrzeuge, die aus anderen Richtungen kommen ebenfalls. Die südliche Rampe nimmt Verkehr aus den querenden Straßen einspurig nach Süden auf und entlässt Rechtsabbieger nach Norden einspurig. Fahrzeuge, die die Ausfahrt nördlich nicht nutzen können werden ebenfalls einspurig entlassen. Die Straßenbahntrasse ist im nördlichen Hofgarten und auf der Kaiserstraße nach Osten verschwenkt.

Antwort:

Die vorgeschlagene Lösung ist bautechnisch und von der verkehrlichen Abwicklung her nicht nachvollziehbar (siehe dazu auch Antwort Nr. 65.a.8).

Durch die vorgeschlagene „Verschwenkung“ der Straßenbahntrasse in der Kaiserstraße würde im Übrigen die planfestgestellte Gleistrasse in ihrer Lage verschoben. Dies ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich, sondern würde ein eigenes Planfeststellungsverfahren erfordern.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.1 Die Verfasser stellen fest, sie seien seit langem in den Planungsprozess einbezogen und informiert und es sei immer ihr Ziel gewesen, für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Hochbau, Verkehr und Grün einzutreten.

Antwort:

Der geäußerte Wunsch der Einwender nach einer „ausgewogenen Lösung zwischen Hochbau, Verkehr und Grün“, deckt sich mit den Zielen des Bebauungsplans Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA (siehe auch Nr. 65.2.3.).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.a.2 Um eine bilanzierbare Größe zu bekommen, sei der Ansatz der langen, Querstraßen unterfahrenden Tunnel eingebracht worden. Mit diesem Ansatz werde es schwer sein, den von Anfang an seitens der Stadt eingebrachten Finanzierungsmaßstab einzuhalten, durch die Einnahmen der Grundstücksverkäufe für den Hochbau die geplanten Maßnahmen für Verkehr und Grün zu realisieren.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern.

Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.
Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Wirtschaftlichkeit der Planung wurde abwägend in die Planungsentscheidung mit eingestellt.
Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen wird im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.3 Ebenso wichtig sei es, in jeder Phase der Planung, die besondere Bedeutung des Hofgartens im Auge zu behalten und zu schützen.

Antwort:
Der Schutz und die Entwicklung des Hofgartens ist eines der Ziele der Planung und findet diesbezüglich umfassend Berücksichtigung. Im Rahmen der Planung ist ein gartendenkmalpflegerisches Fachgutachten zum Hofgarten erstellt worden, das Ziele für die Gestaltung der verschiedenen historischen Elemente und ihre Beziehungen untereinander formuliert. Dieses Gutachten wird auch bei der parallel zum Bebauungsplanverfahren entwickelten Freiraumplanung berücksichtigt.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

65.a.4 Die Verfasser betrachten die einzelnen Planungsziele und äußern sich zum Hochbau: Die Planung weise neben dem dominanten Vorhaben von Libeskind weitere Bauwerke aus, die im Einzugsgebiet geplant sind. Hierbei würden die Neubauten westlich der Bleichstraße für eine Aufwertung sorgen und den westlichen Bereich des Planungsgebietes Kö-Bogen gebührend abschließen.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.a.5 Das Erfordernis bzw. die Größe des Baufeldes 4 sei noch eingehend zu diskutieren.

Antwort:

Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.
Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst städtebaulich neu geordnet.
Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätsvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht.
Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus genommen, die durch die Gassen zwischen den neuen Baukörpern in immer wieder neue Blickbezüge zur Schadowstraße und zum neuen Platz im Kreuzungsbereich der Schadowstraße und der Berliner Allee gestellt werden. So werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.6 Südlich der Tuchtinsel seien weitere Baufelder geplant, die sowohl eine optisch bedeutende Wirkung haben müssten, aber in ihrer unmittelbaren Umgebung auch Platzwirkungen entstehen lassen würden, die mit Aufenthaltsqualität zu tun haben.

Antwort:

Südlich der Tuchtinsel sind zwei weitere Baukörper vorgesehen. Der Baukörper im Teilgebiet MK 7 nimmt die Raumkanten der Berliner Allee und der Immermannstraße auf und gibt damit beiden Straßen in diesem Bereich ihre Begrenzung zurück. Eine offene Lücke wird geschlossen, die anliegenden Straßenräume wieder deutlich definiert.

In der Höhenentwicklung orientiert sich dieser Baukörper an der innerstädtischen Bebauung.

Das nördlich der Johanneskirche geplante Gebäude (MK 8) fügt sich als solitärer Pavillon in seiner Stellung und dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung in die Umgebung der Kirche ein und greift zudem die historische Raumkante der Vorkriegszeit zum Teil wieder auf.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

65.a.7 Ein südlich der Tuchtinsel vorgesehenes schlankes Hochhaus als städtebaulich wichtiges "Blickziel" sei nicht mehr vorgesehen. Diese Entscheidung solle diskutiert werden.

Antwort:

Ursprünglich sah der städtebauliche Entwurf auf der Südseite des Tuchtinsel-Grundstücks ein bis zu 15 Geschosse umfassendes Gebäude vor. Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie zur Wahrung der nachbarschaftlichen Rechte zur Nutzung und Entwicklung des Grundstückes, wurde auf Grundlage gutachterlicher Aussagen zu Verschattung, Belichtung sowie zu Lärmimmissionen auf eine Bebauung verzichtet. Der öffentliche Fußgängerbereich wurde entsprechend erweitert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.8 Zum Thema Verkehr wird darum gebeten, die ausgewiesene Verkehrsführung nochmals hinsichtlich einer weitergehenden Lösung (mit langen Tunnels unter den Kreuzungsbereich an der Jägerhofstraße bzw. Maximilian Weyhe Allee) zu untersuchen.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen, mit Unterfahrung der Maximilian-Weyhe-Allee, wurden intensiv geprüft. Da zahlreiche vorhandene innerstädtische Fahrbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee mit der Nord-Süd-Achse (Kaiserstraße / Hofgartenstraße), verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens nicht realisierbar. Es würden sich daraus ansonsten Verkehrsverlagerungen und erhebliche Umwegfahrten ergeben, die auch den Busverkehr betreffen würden.

Eine Teilung der nördlichen Rampen und die vorgeschlagene Verkleinerung der Rampen würden zu einer Reduzierung der Spurenzahl führen und damit die verkehrliche Leistungsfähigkeit reduzieren. Zudem stehen diesem Vorschlag bauliche und sicherheitstechnische Probleme entgegen. Die Tunnelanlagen sind für den Einrichtungsverkehr konzipiert. Dies beruht auf verkehrlichen Sicherheitsgründen, auf Gründen der Entlüftung und des Brandschutzes und auf Gründen der Orientierung und Einfachheit der Verkehrsführung. Eine Auslegung für den Zweirichtungsverkehr würde einen deutlich größeren Aufwand bei reduzierter Sicherheit bedeuten, ein Überkreuzen von einzelnen Fahrspuren ist aus Platzgründen in dem Bereich nicht möglich und würde die Tunnelanlagen deutlich verlängern. Die vorgeschlagene Verschwenkung der Straßenbahn würde einen zusätzlichen lichtsignalunterstützten Kreuzungspunkt in der Kaiserstraße erfordern.

Es können in der vorgeschlagenen Lösung keine Vorteile erkannt werden. Die vorgeschlagene Lösung ist daher verkehrlich nicht akzeptabel.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.9 Kritisch sei auch das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Ratinger Tor, wo sich abbiegende Verkehre mit hohem Aufkommen kreuzen. Auch hier sei Klärungsbedarf gegeben.

Antwort:
Die Verkehrsuntersuchungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt - basieren auf entsprechenden Prognosen im Düsseldorfer Verkehrsmodell.
Die Kreuzung Ratinger Tor hat in der Tat nur wenige Kapazitätsreserven, die aber ausreichen, den durch den neuen Linksabbieger von der Jacobi- und in Jägerhofstraße generierten Mehrverkehr an dieser Stelle verträglich abzuwickeln.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.a.10 Die entlang der Heinrich Heine Allee entstandenen Bushaltestellen sollten so schnell wie möglich wieder entfernt werden; der Hofgarten sei durch diese Sichtwand teilweise kaum noch einsehbar.

Antwort:
Eine Verlegung des Bussammelplatzes von der Heinrich-Heine-Allee an einen anderen Standort ist nicht vorgesehen. Der Standort ist im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes als bestmöglicher Ersatzstandort ausgewählt worden. Die Erfahrungen im Verkehrsablauf bzw. die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs haben sich seitdem bewährt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.11 Zum Thema Grün wird geäußert: Die vorgelegte Grünplanung zwischen Libeskind-Hochbau und Landskrone würde ein hohes Maß an Versiegelung vermitteln. Hier müsse mehr Grün eingefordert werden.

Dem Querschnitt Rechnung tragend sollten Bäume ebenso eingebracht werden wie anderweitige räumliche Grünkörper, die mit angemessener Höhe einen Boulevardcharakter vermitteln könnten. Dieser Boulevard würde in seiner Bedeutung den Abschluss des ehemaligen Hofgartens vermitteln.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung der Flächen zwischen Libeskind-Bau und Landskrone sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung. In Rahmen dieses Planungsprozesses wurden für den Bereich der Landskrone Baumpflanzungen vorgesehen (siehe dazu auch Antwort Nr. 65.3).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

65.a.12 Im Hofgarten sei deutlich auszuweisen, wo und wie der Fußgängerverkehr die Straßenbahngleise quere. Es wird gefragt, wie viele Straßenbahnlinien nachhaltig erforderlich seien und welche Frequenz der Querungen sich ergeben würde.

Antwort:

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung.
Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Die heutigen Straßenbahnverbindungen in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung bleiben erhalten. Die Anzahl der Straßenbahnfahrten wird noch - in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn - erarbeitet.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

65.a.13 Bei der Grün-Betrachtung müsse man feststellen, dass die Verkehrsrampen nicht zu der gewünschten optimierten Vereinigung der Hofgartenfläche führten.

Nicht nur räumlich störend würde hier auch ein hohes Maß an Emissionen zu erwarten sein. Es wird um Prüfung gebeten, ob nicht ein größerer Steigungswinkel der Straßen möglich sei, um die Rampen zu verkürzen.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden.
Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.

Eine Erweiterung der aktiven Immissionsschutzmaßnahmen in Form einer Einhausung der Tunnelrampen würde nicht zu einer Verbesserung der schalltechnischen Situation am Hofgärtnerhaus führen. Bei einer transparenten, nicht absorbierenden Ausführung ergäbe sich durch die Schallreflexionen am Ende der Einhausung sogar eine Erhöhung der Lärmbelastung. Da sich an dieser Stelle bei einer Einhausung durch den konzentrierteren Luftaustritt auch die Schadstoffbelastung insbesondere durch NO_2 erhöhen würde, ist dies auch aus umwelttechnischer Sicht nicht sinnvoll. Darüber hinaus stehen wichtige gartendenkmalpflegerische und freiraumplanerische Gründe einer Portaleinhausung an dieser Stelle entgegen. Aufgrund der räumlichen Dimension einer solchen baulichen Anlage würden die optische Wahrnehmbarkeit des zusammenhängenden Hofgartens eingeschränkt und wichtige Sichtbeziehungen innerhalb des Hofgartens insbesondere zum Hofgärtnerhaus empfindlich gestört bzw. unterbunden.
Um möglichst kurze Rampenlängen zu erreichen, wurden diese mit einer Steigung von 8 % geplant. Dieser Steigungswinkel liegt mit Blick auf sicheres Be- und Anfahren im Toleranzbereich und soll aus verkehrstechnischen Gründen nicht erhöht werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

65.a.14 Ebenso gelte es zu überdenken, ob die südlichen Rampenansätze mit Grün ummantelt ein homogenes Bild abgeben könnten. Hier sei übergreifend zwischen Grün und Verkehr mit allen Mitteln nach Alternativen zu suchen.

Antwort:
Der Gestaltung der Tunnelrampen wird besondere Sorgfalt im Rahmen der parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeiteten Freianlagenplanung zuteil. In diesem Zuge werden hochwertige gestalterische Lösungen entwickelt, die eine städtebauliche Integration der Tunnelein- und -ausfahrten gewährleisten. Im Bereich der Rampen ist im Freiraumkonzept eine Bepflanzung vorgesehen. Eine vollständige Eingrünung der südlichen Rampen in der Immermannstraße und der Berliner Alle würde aber nicht der städtebaulichen Typologie des urbanen Umfeldes entsprechen.

An der Tuchtinsel ist der vorhandene Platzbedarf nicht ausreichend und im Bereich der Johanneskirche sind neben dem eingeschränkten Raumangebotes darüber hinaus denkmalpflegerische Belange bei der Gestaltung zu berücksichtigen.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Zu 66.:
entfällt

Zu 67. und 67.a:
67 und 67.a Die Einwender sprechen sich gegen den vorliegenden Entwurf aus, mit den folgenden Begründungen:
67.1 und 67.a.1 sehr hohe Baukosten

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

67.2 und 67.a.2 unerträglich lange Bauzeit

Antwort:

Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz verlängern sich durch die städtebauliche Neuordnung im Umfeld aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - nicht. Die derzeit stattfindenden Baumaßnahmen am ehemaligen Jan-Wellem-Platz basieren auf dem Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und der Baugenehmigung für das Libeskind-Gebäude. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet werden.

Die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes (1. BA) der Tunnelbaumaßnahmen ist für Anfang 2013 vorgesehen, der 2. BA soll 2015 fertig gestellt sein.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

67.3 und 67.a.3 Verlust der Jägerhofpassage

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist.

Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

67.4 und 67.a.4 unschöne Rampen in der Stadtmitte

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Tunnelportale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.10).

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

67.5 und 67.a.5 der besondere Blick vom Tausendfüßler auf die Umgebung entfalle

Antwort:

Vom Tausendfüßler gibt es keine weitreichenden Blickbeziehungen in die Stadt, da er mit einer maximalen Fahrbahnhöhe von 7 - 8 m deutlich niedriger ist, als die umgebende Bebauung. Man kann auf die angrenzenden Freiflächen hinunter schauen. Ein freier Blick auf Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz und Dreischeibenhaus ist – aufgrund der Fahrtrichtung nach Süden und der Lage der Auffahrtrampe – vom Tausendfüßler aus nur begrenzt möglich.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 68.:

68.1 Der Einwender fordert die Entscheidungsträger auf, gegen einen Abriss des Tausendfüßlers zu stimmen und die mehrheitliche Meinung der Düsseldorfer Bürger zu akzeptieren. Der Tunnel, der den Tausendfüßler ersetzen solle, bringe erhebliche Nachteile für den Verkehr und es entstünden riesige Löcher, die Ein- und Ausfahrten. Das Stadtbild werde nicht schöner, sondern hässlicher.

Antwort:

Es ist richtig, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen haben, im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Stadt aber auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die unterirdische Führung des Verkehrs wird eine Optimierung für die Verkehrsführung bedeuten. Die notwendigen Rampen werden städtebaulich integriert und hochwertig gestaltet.
Mit der umfassenden Neugestaltung wird der gesamte Bereich zwischen Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umgebaut und im Sinne einer Stadtreparatur neu entwickelt.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

68.2 Der Abriss der Hochstraße und der Bau des Tunnels sei eine gewaltige Geldvergeudung. Die Stadt habe weder Geld für Jugendprojekte oder diverse andere, unter Umständen lebensrettende, Projekte wie Feuerwachen etc.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs, benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen für Projekte aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

68.3 Die Unterhaltskosten eines Tunnels würden auf Dauer die städtischen Finanzen belasten und der große Energieaufwand für Entlüftung und Beleuchtung belaste die Umwelt. Besondere Gefahren würden die Verkehrsteilnehmer belasten.

Antwort:

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen wird auf Dauer Kosten verursachen. Zur Erreichung und dauerhaften Sicherung der Ziele der Planung (siehe Nr. 68.1), werden die Unterhaltungs- und Betriebskosten in Kauf genommen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.
Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurtechnisch geplant. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. Besondere Gefahren für die Verkehrsteilnehmer sind daher nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

68.4 Der Einwender fragt, woher die über Jahrzehnte laufenden Unterhaltskosten kämen.

Antwort:
Die laufenden Unterhaltskosten werden in den städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet. Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 68.3.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

68.5 Der Tausendfüßler stehe als bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche aus gutem Grund unter Denkmalschutz. Der Einwender fragt, warum die Behörde plötzlich ihre Meinung ändere.

Antwort:
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 68.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 69.:

Die Einwenderin fordert den Erhalt des Tausendfüßlers. Er sei nicht marode, er sei nur schmutzig und ungepflegt. Dahinein solle das Geld fließen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 70.:

70.1 Die Einwenderin gibt an, ein Abriss des Tausendfüßlers sei nicht möglich, da er denkmalgeschützt sei.

Antwort:

Der Abriss eines Baudenkmals ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Das Gesetz stellt allerdings hohe Anforderungen an eine solche Entscheidung und die Abwägung muss nachvollziehbar sein. Die Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes werden im Verfahren gewürdigt und mit dem öffentlichen Interesse abgewogen. Der Antrag auf Abriss ist gestellt und es wird erwartet, dass die Erlaubnis erteilt wird.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

70.2 Eine Sondergenehmigung mit der Begründung „danach bessere Verkehrsbedingungen“ müsse abgelehnt werden, das Gegenteil sei der Fall. Der Tausendfüßler leite den Verkehr reibungslos über die Stadt ohne Störung für die Umgebung und die Johanneskirche.

Antwort:

Durch seine exponierte Lage und seine Nutzung verursacht der Tausendfüßler Störungen. So werden sowohl die an die Hochstraße angrenzende Bebauung als auch die Freiräume heute von den Verkehrslärmimmissionen betroffen, wobei besonders durch die heutige Hochlage der Fahrbahn an den Gebäuden Überschreitungen der Orientierungswerte tags wie nachts ab der Höhe des zweiten Obergeschosses vorliegen.

Für die stadträumliche Situation stellt die Hochstraße ebenfalls eine Störung dar. So sind die Sichtbeziehungen auf die Johanneskirche sowohl von Osten aus der Immermannstraße bzw. der Klosterstraße stark gestört, aber auch von Norden aus den Bereichen beiderseits der Tuchtinsel. Die Sichtbeziehungen entlang der Achse Schadowstraße sind ebenfalls aus beiden Richtungen an der Hochstraße unterbrochen.
Insofern entfallen durch die Verlagerung des Verkehrs in die Tunnel einerseits die Beeinträchtigungen des Verkehrslärms in weiten Teilen des Plangebiets und andererseits werden hochwertige Aufenthaltsflächen von oberirdischen Störungen freigemacht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

70.3 Der geplante Tunnel sei sinnlos, da er zur Lärmbelästigung führe und zur Behinderung für Fußgänger. Dies störe das gesamte Umfeld.

Antwort:
Weite Teile des Plangebietes sind heute durch den oberirdischen Verkehr stark von Lärmimmissionen betroffen. Gutachterlich wurde nachgewiesen, dass es durch die Verlegung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage zu deutlichen Entlastungen kommt. Besonders die für den Aufenthalt von Fußgängern vorgesehenen Oberflächenbereiche, sowohl entlang der Berliner Allee und angrenzend, als auch in weiten Teilen des Hofgartens profitieren davon. In den Bereichen, in denen nach der Umsetzung der Planung weiterhin hohe Lärmimmissionen vorliegen, im wesentlichen in den Bereichen der Ein- und Ausfahrtsrampen der Tunnelanlagen, sind Festsetzungen getroffen worden, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen. Dazu gehören auch die Auskleidung der Tunnelwände und -decken in Bereich der Tunnelrampen mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung sowie die Ausstattung der Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D).
Fußgänger werden nicht von den Tunnelanlagen behindert, da diese nur für den motorisierten Verkehr zugelassen sind. Fußgänger dürfen sie nicht betreten.

Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen erheblich mehr Flächen für Fußgänger und für Begrünung zur Verfügung stehen als bisher.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

70.4 Der Hofgarten müsse Ruhezone bleiben mit Bäumen, Grünflachen und Bänken.

Antwort:
Dies gehört zu den Zielsetzungen der Planung.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. Im Hofgarten fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen, zu denen selbstverständlich auch weiterhin Ruhezonen mit Bäumen, Grünflächen und Bänken gehören werden.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

70.5 Nur eine Entscheidung dieser Art sei akzeptabel.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 71.:

71.1 Die Einwenderin lehnt die Planung in der vorgesehen Art und Weise ab. Der Abriss des Tausendfüßlers sei unnötig und kostspielig. Er störe Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger überhaupt nicht.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

71.2 Der Wegfall der Jägerhofpassage bedeute stattdessen einen nicht hinnehmbaren Verlust eines barrierefreien Übergangs in den Hofgarten. Die Querung einer breiten Straßenbahntrasse sei nicht praktisch und außerdem gefährlich.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt.

Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

71.3 Die Tunnelrampen würden durch Lärm und Emissionen einen gewaltigen Eingriff in den Naherholungswert des Hofgartens darstellen.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.

Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

71.4 Die Einwenderin ist der Auffassung, die Bauarbeiten in der Stadt hätten jetzt schon ein unerträgliches Maß angenommen, weitere jahrelange Belästigungen würden abgelehnt.

Antwort:
Zur dauerhaften Realisierung der Planungsziele des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - sind Bauarbeiten unvermeidbar. Die Beeinträchtigungen werden möglichst gering gehalten. Die Fertigstellung der Tunnelanlagen ist schon für das Jahr 2015 vorgesehen. Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 71.5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

71.5 Die mit der kostspieligen Planung einhergehende Verschwendung von Steuergeldern lehnt die Einwenderin ab. Kostengünstigere Alternativplanungen, die bereits vorlägen, seien vorzuziehen.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern.

Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Vermeintlich kostengünstigere Alternativplanungen, wie z.B. die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ und der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!) bzw. Nr. 24 (BDA). Eine Umsetzung dieser Alternativplanungen ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 72.:

72.1 Die Einwenderin stellt fest, die Behauptung, dass durch die Planung "besseres Leben in der Stadt" entsteht, sei falsch. Im Gegenteil werde der Hofgarten mehr geteilt, als heute.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Tunnelportale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.10).
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

72.2 Die Libeskind-Bauten riegelten den Hofgarten ab und ließen einen für das Kleinklima in der Innenstadt wichtigen Luftaustausch weniger als bisher zu.

Antwort:
Die Bebauung auf dem Jan-Wellem-Platz ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

72.3 Die Sichtbeziehung zum Hofgarten werde nicht verbessert, sondern verschlechtert.

Antwort:
Die Sichtbeziehungen zwischen den beiden Teilen des Hofgartens wird in weiten Teilen ähnlich sein wie bisher. Die heutigen Straßenflächen der Hofgartenstraße liegen gegenüber den Wegen des Hofgartens auf einem höheren Niveau. Die topografische Situation wird auch in Zukunft so sein. Allerdings werden sich dort, statt der für Fußgänger heute nicht zu nutzenden Verkehrsflächen der Hofgartenstraße, für den Aufenthalt geeignete Grün- und Wegeflächen befinden, von denen aus eine gute Sicht in beide Teile des Hofgartens besteht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

72.4 Die Johanneskirche werde durch die Tunnelausfahrt isoliert.

Antwort:

Die stadträumliche Abschirmung der Johanneskirche durch die Hochstraße Tausendfüßler nach Norden und Osten wird durch den Entfall des Verkehrsbauwerks aufgehoben. Die vorgesehene Tunnelausfahrt wird sich im Wesentlichen an derselben Stelle befinden, wie die bisherige Abfahrtsrampe vom Tausendfüßler. Allerdings wird die visuelle Trennung deutlich geringer ausfallen, da die Tunnelrampe nur von einer ca. 1,20 m hohen, filigran gestalteten Brüstung umgeben sein wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

72.5 Die Bürgerbeteiligung sei nicht gewollt, der Pavillon sei nur ein Feigenblatt.

Antwort:

Beim „Kö-Bogen-Pavillon“ auf dem Schadowplatz handelt es sich keineswegs um ein Feigenblatt.

In diesem Pavillon, den die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“ eröffnete, wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler’“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.

Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

72.6 Der Abriss des Tausendfüßlers sei nicht fortschrittlich, sondern falsch. Er sei fortschrittlich und habe gut funktioniert. Dem Autoverkehr werde kein Vorrang eingeräumt und das sei fortschrittlich.

Antwort:

Die Verlegung der Straßen unter die Erde hat viele Vorteile für die Umwelt: Die oberirdischen Flächen stehen für Fußgängerverkehr und Begrünung zur Verfügung. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. Der Innenstadtbereich wird vor den Verkehrslärmimmissionen, die derzeit noch von der Straße und dem Tausendfüßler ausgehen, geschützt.

Das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus sind oberirdisch weiterhin über die Bleichstraße erreichbar. Nach Realisierung der geplanten unterirdischen Anbindung können die Tiefgaragen vollständig über die Tunnel erschlossen werden.

Die Tunnel werden verkehrssicher entsprechend den gültigen Richtlinien und technischen Empfehlungen errichtet, unter Mitarbeit von externen Gutachtern und unter Beachtung einer umfassenden Risikoanalyse.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

72.7 Die Einwenderin fragt sich, warum ein Parkhaus mit 800 Parkplätzen geplant werde.

Antwort:

Es wird kein Parkhaus geplant, sondern es werden Flächen zur Errichtung unterirdischer Stellplätze festgesetzt. So besteht die Möglichkeit, die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für die neu geplante Bebauung zu errichten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 73.:

73.1 Die Einwender sind der Auffassung, ein ungewöhnlich ästhetisches Ensemble - die Kombination aus Dreischeibenhaus, Schauspielhaus und der geschwungenen (ehemaligen) Tankstelle sowie der Architektur von Richard Meier (redaktionelle Anmerkung: gemeint ist vermutlich der Neubau Peek & Cloppenburg) und von Daniel Libeskind - dürfe nicht durch Baublöcke verstellt werden.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind, wie im Weiteren ausgeführt, im öffentlichen Interesse.

Ein zentrales städtebauliches Ziel ist die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher.

Die im Rahmen des Projektes Kö-Bogen erstellte Planung folgt dem Leitbild der Europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadt ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen.

Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätsvollen öffentlichen Raums. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“,
- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),
- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,

- Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer beschleunigten und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs sowie
- Leistung eines stadtklimatischen und lärmtechnischen Beitrages zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Die mit der Umsetzung der Planung -verbundene qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.

In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis, diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Dieses Erfordernis gilt in besonderer Weise für den Bereich, der sich an die Bebauung Schadowstraße Nr. 46 westlich anschließt.

Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus.

Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Der neue Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) schafft ein neues Raumangebot und setzt die Bestandsbebauung der südlich angrenzenden Bebauung (Tuchtinsel, P&C) mit den Neubauten des 1. und 2. Bauabschnittes in Beziehung. Zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ist ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche, der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume, der Berücksichtigung der vorhandenen Baustrukturen sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.2 Sie fordern den Wegfall des Baufeldes MK 4, da es den Blick auf das elegante Dreischeibenhaus, den Richard Meier-Bau und die Libeskind-Planung einschränke. Der Bereich solle begrünt werden.

Antwort:

Wie oben dargestellt, ist das Baufeld MK 4 integraler Bestandteil des – im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs gefundenen – städtebaulichen Konzeptes und kann diesbezüglich nicht entfallen. Dem Baufeld MK 4 kommt als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer attraktiver Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel, dem Gebäude von Richard Meyer und dem neuen Libeskind-Gebäude. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit Aufenthaltsqualität macht.
Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus genommen. Die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, wird nicht beeinträchtigt. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern. Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Diesbezüglich wird die Wertigkeit des Dreischeibenhauses für die Landeshauptstadt durch die Planung nicht geschmälert, sondern vielmehr erhält das imposante Gebäude ein qualitätsvoll gestaltetes Umfeld zwischen einem neu gestalteten Hofgarten und ausgedehnten hochwertigen öffentlichen Räumen für Fußgänger und Radfahrer. Das Gebäude erfährt durch das attraktiv gestaltete öffentliche Umfeld eine deutliche Aufwertung und wird im Kontext der neuen Stadtstruktur mit ihrer modernen Architektur an Bedeutung gewinnen. Diesbezüglich dient die gefundene städtebauliche Lösung gerade den städtebaulichen Zielen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.3 Die Baufelder MK 1-3 schüfen eine rigide Platzkante und ständen in ihrer Kleinteiligkeit im Widerspruch zum städtebaulichen Kontext an diesem Standort.

Antwort:
Zu der städtebaulichen Anordnung der Baufelder 1 bis 3 siehe Antwort unter Nr. 73.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.4 Die Einwender schlagen eine Bebauungsalternative vor, mit einem 9-geschossigen Kopfbau als Abschluss der straßenbegleitenden Bebauung an der Schadowstraße. Im beiliegenden Plan dargestellt ist ein linsenförmiger Baukörper zwischen dem neuen Platz an der Tuchtinsel und der Bleichstraße. Der Baublock hat eine stumpfe Kante und eine Öffnung zur Bleichstraße und eine geschlossene Spitze nach Westen.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung und Überplanung bestehender Gebäude im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Die vorgeschlagene Bebauung entspricht nicht den unter der Antwort Nr. 73.1 dargelegten städtebaulichen Zielen des Bebauungsplans, die durch die Neugestaltung erreicht werden sollen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.5 Als weiterer Bebauungsvorschlag werde ein straßenbegleitender Baukörper vorgeschlagen, der den sanften Schwung des Schauspielhauses und der Tankstelle aufnehme. Im Plan dargestellt ist ein durchgehender Riegel vom neuen Platz an der Tuchtinsel bis zur Bleichstraße. Während die Straßenfassade gerade ist, beschreibt die Rückseite zum Schauspielhaus eine Wellenform. Die Obergeschosse springen fächerförmig zurück.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 73.4

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.6 Zum Tausendfüßler vertreten die Einwender die Auffassung, die Führung des Verkehrs sei optimal und er sei ein Verkehrs-Highlight. Eigene Befragungen und Gespräche hätten ergeben, dass der Tausendfüßler als Verkehrselement und als Bauwerk geschätzt werde und dass die junge Generation einen Abriss ablehne.

Antwort:

Es ist richtig, dass die öffentliche Meinung zur Frage des Abrisses der Hochstraße geteilt ist: So haben sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen, die Stadt hat aber im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.7 Tunnellösungen seien langwierige und extrem kostenintensive Bauvorhaben, die Unterhaltung sei aufwändig und Tunnel würden inzwischen rückgebaut.

Antwort:

Die Fertigstellung des 1. Bauabschnitts (BA) der Tunnelbaumaßnahmen ist für Anfang 2013 vorgesehen, der 2. BA soll 2015 fertig gestellt sein.

Die Bauarbeiten sind zur Umsetzung der Ziele des Projektes notwendig. Behinderungen und Einschränkungen werden möglichst gering gehalten.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.8 Der denkmalgeschützte Tausendfüßler dürfe nicht abgerissen werden, er sei eines der akzeptiertesten Verkehrsbauwerke in Düsseldorf.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland.

Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur verloren gegangenen Funktion des Tausendfüßlers sowie zu den Gründen für den Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 73.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.9 Der Tausendfüßler müsse gestaltet werden. Neben Sanierungsarbeiten werde eine partielle Unterbauung mit freigestellten, 2-geschossigen Glasstrukturen vorgeschlagen, die den Durchblick zur Tuchtinsel freigebe und für Läden, Ateliers etc. benutzt werden könne.

Antwort:
Der Vorschlag zur Unterbauung des Tausendfüßlers entspricht nicht den städtebaulichen Zielen des Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 5477/125 – Kö Bogen 2. BA.
Zu den städtebaulichen Gründen für einen Abriss siehe Antwort Nr. 73.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.10 Das Landschaftskonzept von Berliner Allee und Johanneskirche (redaktionelle Anmerkung: gemeint ist vermutlich die Bepflanzung der Künstlerin Tita Giese) solle über die Tuchtinsel weiterentwickelt werden.

Antwort:
Die Frage des Erhalts des angesprochenen Kunstwerkes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen der Freianlagenplanung werden diesbezüglich Lösungen erarbeitet.
Einvernehmen besteht darüber, dass mit dem notwendigen Abriss des Tausendfüßlers auch die Grünflächen am Tausendfüßler neu gestaltet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.11 Licht, Farbe und Struktur stellen sich die Einwender als attraktive Oberflächenaufwertung vor.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

73.12 Die Durchführung von Events (z.B. während der Modemesse) ließen dieses schwungvolle Bauwerk Tausendfüßler neu erstrahlen. Dies könne Düsseldorfs Bedeutung als Kultur- und Messestadt erhöhen.

Antwort:

Zur städtebaulichen Argumentation und zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 73.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

73.13 Im Folgenden stellen die Einwender verschiedene Unterbauungsvarianten (z.B. mit verspiegelter Oberfläche oder mit einer neuen Oberflächenstruktur) dar, sowie den Einsatz von Farb-, Licht- und themenbezogenen Projektionen.

Antwort:

Die Vorschläge entsprechen nicht den städtebaulichen Zielen des Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 5477/125 – Kö Bogen 2. BA.
Des Weiteren siehe Antworten zu Nr. 73.1 – Nr. 73.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 74.:

74.1 Der Einwender ist mit den Planungen der Stadt zum Kö-Bogen, 2. Bauabschnitt nicht einverstanden.

In vielen Stadtteilen fehle angeblich das Geld, um für die Einwohner wichtige Maßnahmen durchzuführen, aber hier werde ein Projekt ohne ersichtlichen Nutzen für die Einwohner durchgezogen, bei dem abzusehen sei, dass es sehr viel Geld verschlingen werde, und zwar nicht nur in der Bauphase sondern auch in Zukunft Jahr für Jahr. Die Schätzung, wonach der Tausendfüßler mit der einmaligen Bereitstellung der Summe, die später jährlich an Betriebskosten verursacht würde, für 30 - 40 Jahre wieder instandgesetzt werden könne, sei einleuchtend. Die reinen Baukosten kämen natürlich noch dazu.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt. Zur Berücksichtigung finanzieller Aspekte im Rahmen der Abwägung hat das OVG NRW in seinem Urteil vom 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE – juris in Rn 141, 142 zutreffend folgendes ausgeführt:

„Rn141 Übertragen auf die Situation der Bauleitplanung folgt daraus, dass die Gemeinden auch beim Erlass von Bebauungsplänen die Wirtschaftlichkeit ihres Handelns (abwägend) zu bedenken haben. Allerdings reduziert die Verpflichtung zur wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung den Abwägungsspielraum einer Gemeinde regelmäßig nicht dergestalt auf Null, dass sie eine voraussichtlich kostenintensive Planung bei angespannter Haushaltslage beziehungsweise unausgeglichenem Haushalt zwingend zu unterlassen hätte. Eine solche Sichtweise würde sowohl die Planungs- als auch die Finanzhoheit der Gemeinde zu sehr einengen, in deren Rahmen die Gemeinde nicht nur die finanziellen Folgen ihres Handels zu bedenken hat, sondern daneben auch andere öffentlich-rechtliche (städtebauliche) Ziele verfolgen kann. Liegt insoweit ein Zielkonflikt vor, sind die konfligierenden Ziele in einen Ausgleich zueinander zu bringen. Die (Un-) Finanzierbarkeit kann - wie oben dargelegt - eine äußere Schranke der Planung im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB sein. Mehr als eine Abwägungsdirektive ist der Finanzierungsaspekt darüber hinaus gehend nach der Wertung des Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG in Verbindung mit §§ 75 Abs. 1 Sätze 1 und 2, 76 Abs. 1 GO NRW nicht. Führt der Aspekt der Finanzierung der Planumsetzung nicht zum Entfallen der städtebaulichen Erforderlichkeit der Planung, ist auch dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB regelmäßig genügt.

Rn142 Nach diesen Grundsätzen ist der Bebauungsplan Nr. 8/07 (595) nicht wegen einer Fehlgewichtung seiner finanziellen Folgeaspekte abwägungsfehlerhaft. Da die Finanzierung des Projekts - wie ausgeführt - absehbar gesichert ist und dieses zudem von gewichtigen städtebaulichen Überlegungen der Antragsgegnerin flankiert wird, war die Antragsgegnerin nicht aufgrund der Aussagen des Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG in Verbindung mit §§ 75 Abs. 1 Sätze 1 und 2, 76 Abs. 1 GO NRW gehalten, von der Planung abzusehen.

Allein der Umstand, dass Investitionen in ein großes Projekt gleichzeitige Investitionen in andere kostenintensive Projekte verhindern mögen, spricht nicht maßgeblich dafür, dass ein von der Antragsgegnerin - und den zuständigen staatlichen Stellen - als Priorität eingestuftes Infrastrukturvorhaben unterbleiben müsste."

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen wird auf Dauer Kosten verursachen. Die Finanzierung des Unterhalts erfolgt ebenfalls aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

74.2 Da der Tausendfüßler seinen verkehrlichen Zweck hervorragend erfülle und ein unter Denkmalschutz stehendes Wahrzeichen der Stadt sei, sei nicht verständlich, warum er durch eine wesentlich kostenintensivere Lösung ersetzt werden solle.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Des Weiteren siehe auch Antwort zu Nr. 74.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 75.:

75.1 Die Einwenderin stellt fest, dass sie die Vorgehensweise der Stadt, bezogen auf die Feinstaub-Emissionen, nicht nachvollziehen könne. Es sei in Gesprächen stets beteuert worden, dass die Stadt ihrerseits Maßnahmen ergreifen werde, damit die gesetzlich zulässigen Höchstwerte für Schall und Emissionen am Tunnelmund nicht überschritten würden. Mit der Offenlage müsse man nun erstmalig feststellen, dass die Feinstaubproblematik nicht im Tunnelbauwerk gelöst werden solle, sondern dass die Stadt über Präventivmaßnahmen an den Objekten der Einwenderin nachdenke. Dies sei mehr als befremdlich und in keiner Weise hinnehmbar.

Antwort:

Zum Lärmschutz wurden geeignete zeichnerische und textliche Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen und im Rahmen der Satzungsbegründung und des Umweltberichtes ausführlich begründet.

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um die Schadstoffbelastung an der Elberfelder Straße wirksam zu reduzieren und die gesetzlich geforderten Grenzwerte einhalten zu können. Diesbezüglich ist auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 BauGB voll umfänglich entsprochen. Bezüglich der Luftschadstoffe sind keine Maßnahmen an den Objekten der Einwenderin erforderlich.

Zu den Themen Lärm und Lufthygiene, siehe auch die Ausführungen in den folgenden Antworten Nr. 75.2 ff.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.2 Die Einwenderin erinnert an ihre Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 Kö-Bogen 1. BA zu den Auswirkungen der Tunnelplanung hinsichtlich Lärm und Luft und an die erhobenen Einwendungen. Diese Einwendungen hält die Einwenderin ausdrücklich aufrecht.

Antwort:

Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/123 eingegangenen Anregungen wurden im Rahmen des Satzungsbeschlusses zu dieser Bauleitplanung abgewogen. Die vorgebrachte Anregung der Aufrechterhaltung der Einwendungen wird ausdrücklich zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Um die Betroffenheiten der Einwenderin richtig in die Abwägung einstellen zu können, basieren die untenstehenden Ausführungen auf dem vorliegenden Bebauungsplan. Er schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Gesamtprojektes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt. Diesbezüglich sind alle Gutachten, unter Berücksichtigung der Bauzwischenzustände, aktualisiert und bilden die materielle Grundlage für eine sachgerechte Abwägung.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

75.3 Die Einwenderin stellt fest, dass sie gegen das Vorhaben Kö-Bogen an sich keine grundsätzlichen Einwände habe, da es sich um ein ambitioniertes und für die Landeshauptstadt Düsseldorf vielversprechendes, städtebaulich zukunftsweisendes Projekt handele, das diverse Defizite aufzuheben verspräche. Im Grundsatz trage dazu auch der geplante Straßentunnel bei, dessen Bedeutung für das Gesamtvorhaben nicht in Frage gestellt werde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

75.4 Die Einwenderin ist gegen die konkrete Tunnelplanung, da die Tunnelrampe in der Elberfelder Straße und die fehlende Be- und Entlüftung zu offenkundigen massiven Belastungen für die Eigentümer und Nutzer der anliegenden Gebäude, insbesondere an der Tunnelrampe Elberfelder Straße, führen würden. Die Belastungen überschritten nach den Feststellungen der Gutachten und ausweislich der Begründung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Es fehlten Festsetzungen, die geeignet seien, die neu geschaffenen Beeinträchtigungen zu minimieren oder zu beseitigen.

Soweit für die im Bereich der Tunnelrampe entstehenden Lärm-, Staub- und Stickoxidbelastungen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen seien, seien diese nicht angemessen. Die Festsetzungen im Bebauungsplan seien in der vorliegenden Form unzureichend, im Übrigen aber auch nicht geeignet, die mit dem Tunnel geschaffenen neuen Konflikte zu lösen oder zumindest ausreichend abzumildern. Die Ermittlung von Abhilfemaßnahmen sei angesichts der massiven Belastungen auf Grund der Tunnelrampe nicht ausreichend. Eine Abwägung in der vorgesehenen Form würde so einseitig zu Lasten der Einwenderin gehen.

Antwort:

Der Bebauungsplan sieht aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Darüber hinaus wird im Rahmen der Lärmminderungsmaßnahmen der Landeshauptstadt Düsseldorf als Fahrbahnbelag lärmoptimierter Asphalt auf den Rampen und den oberirdischen Fahrbahnoberflächen aufgetragen.

Neben diesen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind für den Lärmschutz der anliegenden Bebauung in der Elberfelder Straße Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen worden, die geeignet sind, die Beeinträchtigungen zu minimieren. Diese sehen für die betroffenen Fassaden für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben sowie Büro- und Unterrichtsräumen Mindestschalldämmmaße der Außenbauteile und Festsetzungen zur Belüftung differenziert nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen vor.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe werden auftretende Überschreitungen der Grenzwerte mit Hilfe der Luftreinhalteplanung mindestens auf das Maß der Grenzwerte reduziert werden können.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Maßnahmen erscheinen grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen.

Die Immissionsschutzbehörde kann aus dem Luftreinhalteplan heraus zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. Insoweit wird auf eben die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen. Es wird erwartet, dass damit die gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Tunnelbaumaßnahmen des 2. BA eingehalten werden.
Weitere Ausführungen zur Abwägung der schalltechnischen Aspekte, siehe Antwort zu Nr. 75.6; zu den lufthygienischen Aspekten, siehe Antwort zu Nr. 75.24.

Antwort:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.5 Die Einwenderin äußert die Auffassung, die Festsetzungen zur Art der Nutzung enthielten ungerechtfertigte Einschränkungen und die Belange der Einwenderin seien unzureichend berücksichtigt. So schlössen die textlichen Festsetzungen unter I.1 - anders als im Bebauungsplan Kö-Bogen 1. BA - sonstiges Wohnen im Teilbereich MK 14 komplett aus, wofür kein Grund bestehe. Es werde im Bebauungsplan ausdrücklich auf den besonderen Stellenwert von Wohnungen in der Innenstadt für die Stadtentwicklung hingewiesen und betont, es solle ein planungsrechtlicher Spielraum für Wohnnutzungen gewährt werden. Der vorgesehene Ausschluss für das Gebiet MK 14 sei damit nicht vereinbar. Die Begründung nenne keinen Grund, warum im gesamten Block das Wohnen ausgeschlossen werde. Bezogen auf die oberen Geschosse ergebe sich kein Grund aus der Immissionsbelastung, da Luftschadstoffe für Wohnnutzung nicht belastender seien als für jede andere Nutzung und sich Lärmbelastungen, ebenso wie dies im Gebäude sonst ohnehin geschehe, durch passive Maßnahmen ausreichend mindern ließen. In dem benannten Teilbereich MK 14 läge bereits Wohnnutzung in der besonderen Form der Beherbergung vor. Die Aussage, es finde sich im Bereich MK 14 keine Wohnnutzung, sage nichts über die Schutzwürdigkeit des Interesses des Eigentümers an der Zulässigkeit zukünftiger Nutzungen aus.

Die Einwenderin bittet darum, in der textlichen Festsetzung I.1.2 unter sonstiges Wohnen den Teilbereich MK 14 zu streichen und für den Teilbereich MK 14 unter I.1.1 festzusetzen, dass sonstiges Wohnen entlang der Heinrich-Heine-Allee und der Elberfelder Straße oberhalb des 2. Obergeschosses zulässig ist.

Antwort:

Im Rahmen einer Bauaktenrecherche wurde festgestellt, dass in den Teilbereichen MK 14 und MK 15 des festgesetzten Kerngebietes keine Wohnungen genehmigt sind.

Auf Grundlage der vorliegenden gutachterlichen Ergebnisse und der darin prognostizierten Schallimmissionen wurde auf die Zulässigkeit von sonstigen Wohnnutzungen verzichtet. Betriebswohnungen sind weiterhin zulässig, ebenso die bestehende Hotelnutzung. Damit hat sich der Plangeber aus städtebaulichen Gründen bewusst entschlossen, in den bereits überbauten Bereichen die bisherige Ausnutzbarkeit im Wesentlichen unverändert zu belassen. Die Einwenderin behält dadurch die ihr zur Verfügung stehenden Bebauungsmöglichkeiten, die es ihr ermöglichen, weiterhin den Grundbesitz städtebaulich, hinsichtlich des Maßes der Nutzung, angemessen zu bebauen und zu nutzen. Die Einwenderin wird in diesem Punkt nicht in ihren gegenwärtigen Nutzungsrechten beschnitten. Weitergehende Ansprüche bestehen dahingehend nicht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Aus Gründen der Verständlichkeit wird im Folgenden der Originaltext der Stellungnahme zitiert und kursiv gekennzeichnet.

75.6 III. Lärmimmissionen und Erschütterungen

1. Bebauungsplan-Entwurf

Der Bebauungsplan-Entwurf sieht im Bereich der Elberfelder Straße - insoweit planfeststellungsersetzend - die westliche Tunnelrampe vor. Diese soll eine Länge von ca. 80 m aufweisen, sie mündet in die Heinrich-Heine-Allee, dort ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen.

Für die Ausfahrtsrampe ist ein 3-streifiger Querschnitt geplant. Änderungen gegenüber den Annahmen im Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 1. BA sind nicht erkennbar.

Die Planung führt zu erheblichen Lärmbelastungen und Belastungen durch Erschütterungen.

Lärmgutachten BP-Verfahren Kö-Bogen 1. BA

Schon im Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 1. BA wies das Fachgutachten "Geräuschverhältnisse" vom 03.04.2008 in diesem Zusammenhang auf die nach der Rechtsprechung bestehenden Maßstäbe hin, nach denen Lärmbelastungen mit Werten von 70 bis 75 dB(A) tags bzw. 60 bis 65 dB(A) nachts - die hier erreicht werden - die Grenze zu sog. schwerwiegenden Eingriffen, die die Schwelle zu Gesundheitsgefährdung überschreiten und in die Substanz des Eigentums eingreifen, erreicht werden (vgl. Lärmgutachten, S. 15). Das Gutachten weist außerdem darauf hin, dass die Schallabstrahlung über Tunnelportalen zu stärkeren Lärmbelästigungen führen kann als bei stark befahrenen ebenerdigen und oberirdisch geführten Straßen. Tunnelportale führen insoweit zu einer trichterförmig verstärkten Schallableitung nach oben.

Die Ergebnisse des Gutachtens vom 03.04.2008 bestätigten diese allgemeinen Erfahrungssätze. Sie belegten sowohl für den Prognose-Planfall A als auch für den Prognose-Planfall B, dass in den kritischen Tunnelrampe-Bereichen die aus dem Straßenverkehr folgenden Beurteilungspegel im Bereich der Elberfelder Straße deutlich höhere Lärmbelastungen auftreten. In der Addition der Straßen- und Straßenbahnverkehrsgeräusche stellte das Gutachten fest, dass Lärmbelastungen von bis zu 72 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts auftreten werden. Dies führt zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte von zum Teil über 7 dB(A) tags bzw. 10 dB(A) nachts (vgl. z.B. Lärmgutachten, Anlage 41.5, S. 11). Das Gutachten befasste sich dann mit den im Rahmen der Bauleitplanung erforderlichen Lärmpegelbereichen.

Dabei wies es darauf hin, dass im Rahmen der Abwägung zugrunde zu legen sei, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen im Innenstadtbereich nicht realisiert werden könnten und folglich passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen wären (Lärmgutachten, S. 68), deren Maß sich nach den an den verschiedenen Fassaden jeweils maßgebenden Lärmpegelbereichen richtet.
Die fortgeschriebene Fassung des Fachgutachtens Geräuschverhältnisse vom 20.07.2008 belegte gegenüber der Vorfassung des Gutachtens noch einmal Lärmpegelerhöhungen an den Gebäuden des Industrie-Clubs. Aufgrund des Zusammenwirkens von Straßenverkehrslärm und Straßenbahnlärm ergab sich aufgrund der nunmehr korrigierten längeren Straßenbahnwagen eine nochmals gravierendere Lärmbelastung an der Elberfelder Straße. Dabei waren die im Gutachten (Lärmgutachten 20.07.2008, S. 48) ausdrücklich hervorgehobenen Quietschgeräusche, die einen Zuschlag von bis zu 8 dB(A) rechtfertigen, noch nicht einmal berücksichtigt, da das Gutachten ohne nachvollziehbaren Grund davon ausging, "dass entsprechende Störgeräusche durch technische Maßnahmen derzeit und auch zukünftig ausgeschlossen wurden/werden". Auch die zusätzliche Belastung an der Straßenbahntrasse entlang der Elberfelder Straße vor unseren Gebäuden, die sich aus der Fahrtrichtung der Straßenbahn und den hier notwendigerweise fast immer auftretenden Brems- und Anfahrgeräuschen entstehen werden, flossen nicht erkennbar in die Geräuschermittlung ein.

Antwort:

Die vorgebrachten Anregungen beziehen sich auf Gutachten, die sich auf den 1. Bauabschnitt des Gesamtvorhabens beziehen.

Die Einwenderin verweist auf Aussagen der schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplanverfahren 5477/123 Kö-Bogen 1. Bauabschnitt. Diese wurden im hier vorliegenden Verfahren zum Kö-Bogen 2. Bauabschnitt aktualisiert und fortgeschrieben. Die hier im Verfahren auch öffentlich ausgelegten Gutachten berücksichtigen vorsorglich verschiedene Planzustände, u.a. auch den 1. Bauabschnitt als Zwischenzustand zum Endzustand der Realisierung des Kö-Bogen-Projektes im 1. und 2. Bauabschnitt.

In den Schalltechnischen Untersuchungen zum hier zu behandelnden Planverfahren Kö-Bogen 2. BA wurde gutachterlich nachgewiesen, dass die im Besitz der Einwenderin befindlichen Immobilien zum Teil stark von der Planung und den damit verbundenen und festgesetzten Maßnahmen hinsichtlich der Lärmimmissionen profitieren. So liegen zukünftig für die Beurteilungspegel Minderungen zum Nullfall zwischen 0 dB(A) bis über 11 dB(A) an den Fassaden auf der Nordseite der Elberfelder Straße vor.

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. An der angrenzenden Bebauung entlang des tief liegenden Bereiches der Rampen ergibt sich in den unteren Etagen eine deutliche Lärmminderung von ca. 10 dB(A) gegenüber einer ebenerdigen Straße, für die oberen Geschosse noch von 3 bis 4 dB(A).

Am Rampenende, wo die abschirmenden Rampenwände nur noch sehr klein sind, ergibt sich gegenüber einer ebenerdigen Straße eine geringe Lärmerhöhung an den angrenzenden Gebäuden. Ursache ist der Steigungszuschlag, der hier nicht mehr durch die schallabsorbierenden Rampenwände aufgefangen wird. Durch die für die Planfälle prognostizierten verringerten Verkehrsmengen reduziert sich die schalltechnische Belastung an den Fassaden der Gebäude der Einwenderin dennoch, so dass keine weitergehenden Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV vorliegen.

Um den schutzwürdigen Interessen der Einwenderin angesichts des weiterhin hohen Verkehrslärmniveaus dieser Innenstadtlage gerecht zu werden, sind über die aktiven Schallschutzmaßnahmen hinaus passive Maßnahmen festgesetzt worden, die geeignet sind, die Beeinträchtigungen zu minimieren. Diese sehen für die betroffenen Fassaden für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben sowie Büro- und Unterrichtsräumen Mindestschalldämmmaße der Außenbauteile und Festsetzungen zur Belüftung differenziert nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen vor.

Für die Fassaden an der Nordseite der Elberfelder Straße werden lediglich für den verkehrlichen Zwischenzustand der oberirdischen Führung der in West-Ost- und Ost-West-Richtung führenden Straßenbahnschienen, die bis zur Fertigstellung der Wehrhahnlinie im Jahre 2015 zur Aufrechterhaltung der entsprechenden Linien des schienengebundenen ÖPNV benötigt werden, Erhöhungen prognostiziert. Für die Anspruchsermittlung nach 16. BImSchV sind nur die Immissionen aus dem Betrieb der Straßenbahn zu betrachten. Laut der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ebenfalls ausgelegten „Schalltechnischen Beurteilung der bauzeitlichen Verlegung der Straßenbahngleise an der Elberfelder Straße“ vom 18.04.2011, in der gemäß der Vorgaben der 16. BImSchV die Schallausbreitungsrechnung gemäß Schall 03 erfolgte, liegen demnach die Erhöhungen um bis zu 2,7 dB(A) an der Nordseite der Elberfelder Straße. Dadurch liegen Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV für die hier betroffenen Gebäudefassaden vor. Auslöser ist jeweils eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) (aufgerundet), tags und nachts. Betroffen ist hier jeweils nur das Erdgeschoss. Diese Lärmimmission ist nur übergangsweise wirksam und entfällt mit der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie und der vollständigen Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen des Projektes Kö-Bogen (1. und 2. BA).
Quietschgeräusche von Straßenbahnen werden bei Neuplanungen generell nicht in schallgutachterlichen Untersuchungen berücksichtigt, im konkreten Fall handelt es sich außerdem um eine gerade Streckenführung. Brems- und Anfahrgeräusche von Straßenbahnen sind im Ergebnis nicht lauter als Vorbeifahrtgeräusche und sind deshalb gemäß den Vorschriften der Schall 03 generell inbegriffen.
Wie bereits in der Abwägung zur Stellungnahme der Einwenderin im Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 1. BA (Bebauungsplan 5477/123) dargelegt, werden schallisolierende, elastisch gelagerte Straßenbahngleise in der Elberfelder Straße eingesetzt, um die zusätzlichen Belastungen der Anlieger aus der zeitweisen Verlegung der Gleise weitgehend zu minimieren.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.7 Schalltechnische Untersuchung vom 18.04.2011

Die Ermittlung im neuen schalltechnischen Gutachten weist nach unserer Auffassung Mängel und Unstimmigkeiten auf, die auf die Abwägung durchschlagen.

Die jetzt offengelegte schalltechnische Beurteilung stellt im Bereich der Elberfelder Straße durch Verkehrslärm bewirkte Schallimmissionen von tags bis zu 72 dB(A) und nachts 64 dB(A) sowie Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte um tags bis zu 7 dB(A) und nachts 9 dB(A) fest.

Das Gutachten stellt dann fest, dass andere als die für den Tunnel vorgesehenen begrenzten aktiven Schallschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Auskleidung der Tunnelrampen) nicht geplant seien. Sie sind deshalb offenbar gar nicht untersucht worden. Insbesondere enthält das Gutachten keine Untersuchung zu der Frage, welchen Schallschutz eine (Teil)Abdeckung der Tunnelrampe böte.

Antwort:

Die Errichtung von Portaleinhausungen als weitere aktive Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrsemissionen an den Tunnelrampen wurde in Abstimmung mit den Gutachtern in der Abwägung behandelt. Im Bereich der engen Elberfelder Straße ist eine Einhausung der Tunnelrampe aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Die Einhausung wäre ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern. Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen. Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern.

Hinsichtlich der Wirksamkeit der festgesetzten Schallschutzmaßnahmen am Tunnelmund siehe auch Antwort zu Nr. 75.6.

Zu den lufthygienischen Auswirkungen siehe auch Antwort zu Nr. 75.18.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.8 Für den Bereich der Elberfelder Straße werden am südlichen Baufeld MK 15 (Kaufhofblock) dem Grunde nach Schallschutzansprüche bejaht, für die Fassaden unserer Gebäude hingegen nicht (Gutachten S. 22). Die Feststellungen der Gutachter enthalten allerdings für den Bereich unserer Fassaden an der Elberfelder Straße (Immissionsorte 98 im Bereich des Park-Hotels und 97 im Bereich des Industrie-Clubs vor dem offenen Tunnelmund sowie die Immissionsorte 99 - Front Park-Hotel - und 101 Ecke Heinrich-Heine-Allee) sehr unterschiedliche und zum Teil erkennbar unstimmige und vermutlich unzutreffende Aussagen:

Zunächst sind die Immissionsorte in den Anlagen nicht straßenmäßig benannt. Deshalb ist nicht ganz sicher, ob die Zuordnung stimmt. Dies sollte noch einmal überprüft werden, weil das Gutachten wechselnde Bezeichnungen in den Anlagen verwendet, einmal nach Straßenzügen (Elberfelder Straße mit Nummern 105 und 106), das andere Mal nach Immissionsorten.

Antwort:

Die Bezeichnungen in dem genannten Gutachten sind korrekt. Die Einwenderin verwechselt offensichtlich hier die Straßenabschnittsnummern 105 und 106 für die Elberfelder Straße der DTV-Mengen-Angaben in Anlage 3 mit den Immissionspunkten der Schallpegelberechnungen in Anlage 4 (IP 105 an einer Fassade an der Theodor-Körner-Straße, IP 106 an einer Fassade an der Heinrich-Heine-Straße). Beide Nummerierungen sind auch den Lageplänen der Anlage 2 eindeutig zu entnehmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.9 Die Prognosen in Anlagen 4.0 kommen im Planfall 1. BA bei den Immissionsorten (IO) 97 und 101 zu massiven Überschreitungen der Orientierungswerte und Beurteilungspegeln von bei IO 101 durchweg, bei IO 97 teilweise über 70 dB(A), bei IO 98 und 99 (Park-Hotel), die vor dem Tunnelmund liegen, also teilweise geschützt werden, zu deutlich niedrigeren Beurteilungspegeln.

Im Planfall 1. und 2. BA (Anlage 4.1) zeigt sich ein sehr ähnliches Bild. Dabei sind die Tagwerte bei den Gebäuden des Industrie-Clubs an der Elberfelder Straße (IO 97) bis auf das Erdgeschoss durchweg bei über 69 dB(A), die Nachtwerte durchweg bei 62 dB(A). Sie liegen damit tagsüber ganz knapp an der Grenze und nachts deutlich über der maßgeblichen Grenze des § 1 16. BImSchV bei Änderungen von Verkehrswegen. Verbesserungen gegenüber der Prognose Nullfall sind bei IO 97 minimal und liegen teilweise nicht mehr vor (vgl. Anlage 9.2, S. 18 f.). Gleichwohl geht das Gutachten in Anlage 9.2 davon aus, dass kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Die Werte, die sich aus Anlagen 4.2 und 9.2 ergeben und die bei den unseren Gebäudefronten betreffenden Immissionsorten teilweise die Grenze zu Schallschutzansprüchen nur um Bruchteile "verfehlen", werden im Gutachten-Text nicht korrekt wiedergegeben. So werden aus den Pegeldifferenzen von 3,4 dB(A) im EG und 0,0 in den obersten beiden Geschossen auf Seite 25 des Gutachtens in der Textdarstellung (unten) plötzlich 3-4 dB(A) im EG und im obersten Geschoss noch 0,5 bis 1 dB(A). Eine solche Darstellung verschleiert die sich aus der extremen Nähe zu den Grenzen für Schallschutzansprüche nach der 16. BImSchV ergebende Abwägungsproblematik. Auf Unterschiede bei den Immissionsorten je nachdem, ob die Voraussetzungen für Schallschutzansprüche klar oder nur ganz knapp "verfehlt" wurden, geht das Gutachten an keiner Stelle ein.

Diese Ungenauigkeiten im Gutachten werden im Umweltbericht 1:1 übernommen (Umweltbericht S. 12). Sie fließen von da in die Abwägung. Damit wird auch die darin liegende Verschleierung von Schallschutzansprüchen Bestandteil der Abwägung.

Antwort:

Bei Anlage 4 handelt es sich um die Ergebnisse aus der Verkehrslärmbetrachtung gemäß DIN 18005. Bei der DIN 18005 sind bestimmte Orientierungswerte einzuhalten, die bei Überwiegen anderer Belange jedoch der Abwägung unterliegen.

Bei der Ermittlung der 16. BImSchV (Anlage 9) werden Grenzwerte zu Grunde gelegt, deren Nichteinhaltung Maßnahmenbedarf bzw. Anspruch auf Entschädigung von Schallschutz-maßnahmen auslöst.

Der DIN 18005 und der 16. BImSchV liegen zudem unterschiedliche Rechenvorschriften und Bewertungsmaßstäbe zu Grunde.
Die von der Einwenderin genannten Fassaden sind bereits im Prognose-Null-Fall hoch von Verkehrslärm belastet. Durch die Umsetzung der Planung, hier der Tunnelbaumaßnahmen, wird das Belastungsniveau in diesem Bereich deutlich gesenkt. Die Einwenderin legt richtig dar, dass „Verbesserungen gegenüber der Prognose Nullfall bei IO 97 minimal“ sind „und liegen teilweise nicht mehr vor“ (s.o.). Durch die Maßnahmen des Bebauungsplanes werden also kleinere Verbesserungen der Schallimmissionssituation an der genannten Fassade bewirkt. Damit liegen keine Schallschutzansprüche dem Grunde nach vor.
Die von der Einwenderin als „Verschleierung“ genannten Textpassagen enthalten allesamt richtig zusammengefasste Werte der Tabellen der Anlagen des genannten Gutachtens. Da es schwerlich möglich ist, in einem Text, der die Ergebnisse und Folgerungen von tausenden Mess- und Berechnungswerten beschreibt, alle diese Werte noch einmal vollständig aufzugreifen, kann hier nicht von einer ungenauen Darstellung gesprochen werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.10 Dabei sind die Zahlen bei der Darstellung der Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV teilweise abweichend von den Darstellungen der maßgeblichen Außenlärmpegel in Anlage 4.1, so für den Immissionsort 101 (Heinrich-Heine-Allee, Ecke Elberfelder Straße); hier liegen offenbar Fehler vor:

- *nach Anlage 4.1, S. 13 im Planfall 1. und 2. BA Alt 2 Beurteilungspegel von tags durchgehend über 70 dB(A) und nachts durchgehend über 62 bis 64 dB(A) vor, dem ist Lärmpegelbereich V zugeordnet;*
- *nach Anlage 9.2, S. 18 f. werden dagegen nur Beurteilungspegel von tags 57 bis 59 dB(A) und nachts 49 bis 51 dB(A) genannt,*
- *demgegenüber sind die vergleichbaren Beurteilungspegel bei den Immissionsorten 97, 98 und 99 in den Anlagen 4.1 bzw. 9.2 vergleichbar.*

Dies bedarf der Überprüfung.

Antwort:

Der Sachverhalt wurde nochmals überprüft. Die jeweiligen Beurteilungspegel und die Prüfung auf Vorliegen von Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV wurden im Gutachten gemäß der anzuwendenden Regelwerke korrekt durchgeführt. Grundsätzlich zu unterscheiden ist zwischen der Ermittlung und Darstellung der Lärmsituation in verschiedenen Planfällen (Lärmvorsorge) und der Prüfung auf Vorliegen von Anspruchsvoraussetzung nach 16. BImSchV (Entschädigung). Daher sind die Tabellen der Anlagen 4 und 9 nicht miteinander vergleichbar.

Die Ermittlung der zukünftigen Verkehrslärmsituation wurde für verschiedene Planfälle durchgeführt und ist u.a. Grundlage für die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmpegelbereichen. Die Berechnungen sind in den Anlagen 4.0 und 4.1 dargestellt und beziehen sich immer auf den Gesamtverkehrslärm aller Straßen. Speziell für die Ermittlung der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 werden 3 dB(A) zum Beurteilungspegel hinzuaddiert. Dies ergibt den sog. „maßgeblichen Außenlärmpegel“.

Bei der zusätzlichen Prüfung auf Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV ist gemäß Vorgabe der 16. BImSchV nur der Lärm des zu ändernden Verkehrsweges zu berücksichtigen. Die vorhandenen, hohen Schallimmissionen sind hierbei nicht zu prüfen, sondern die Auswirkungen des Straßenumbaus mit der Tunnelrampe - ohne Straßenbahn. Der zu ändernde Verkehrsweg ist im vorliegenden Fall der Straßenzug der Elberfelder Straße. Bei der Untersuchung auf Vorliegen von Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV ist für Immissionsorte, die unmittelbar an dem zu ändernden Verkehrsweg - hier der Elberfelder Straße - liegen, der Lärm aller Straßenabschnitte zu berücksichtigen, also auch der Heinrich-Heine-Allee, die selbst aber nicht umgebaut wird. Dies ist für die Immissionsorte 97 und 98 auch so erfolgt. Bei den Berechnungen in Anlage 9 ergeben sich daher annähernd die gleichen Ergebnisse wie bei der Ermittlung des Gesamtverkehrslärms in Anlage 4. Für die Immissionsorte, die außerhalb des eigentlichen Baubereiches liegen, sind nach weiteren Richtlinien aber nur die Schallimmissionen aus dem zu ändernden Verkehrsweg zu berücksichtigen.

Für die Westfassade des Gebäudes des Industrie-Clubs (Immissionsort 101 der schalltechnischen Untersuchung) ist somit nur der Schallbeitrag der Elberfelder Straße zu berücksichtigen, nicht jedoch der Schallbeitrag des Verkehrs auf der Heinrich-Heine-Allee. Dies führt zu den deutlich geringeren Schallimmissionen am Immissionsort 101.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.11 Weiterhin ist nicht erklärlich, warum an den gegenüberliegenden Fassaden des Kaufhofblocks durch den Tunnelmund (marginale) Erhöhungen der Orientierungswerte, an den Fassaden des Industrie-Clubs aber (minimale) Verringerungen oder exakt gleichbleibende Werte prognostiziert werden. Diese minimalen Unterschiede sollen ausweislich Anlage 9.2 dazu führen, dass bei unseren Fassaden im Unterschied zum Kaufhofblock kein Anspruch auf Schallschutz nach der 16. BImSchV bestehen soll. Das Gutachten selber befasst sich im Text mit dem Immissionsort 97, der dem Kaufhofblock gegenüberliegt, in der oben beschriebenen sachlich ungenauen und damit unkorrekten Form.

Unerklärlich ist, dass Immissionsort 101 im Gutachten überhaupt nicht behandelt wird - er wurde in der Beurteilung offenbar vergessen.

Antwort:

Die Lage des Tunnels befindet sich näher am Kaufhof, als an der gegenüberliegenden Bebauung. Aus diesem Grunde ergeben sich an der Kaufhof-Fassade marginale Erhöhungen und am Industrie-Club Reduzierungen bzw. gleichbleibende Werte.

Die 16. BImSchV ist grundsätzlich nicht mit DIN 18005 zu vergleichen (vgl. Antwort zu Nr. 75.9 und 75.10).

Im schalltechnischen Gutachten wird bei den textlichen Erläuterungen zur 16. BImSchV nicht von den IO 97 und 101 gesprochen, weil an beiden Punkten kein Anspruch besteht. Da am IO 102 Ansprüche auftreten, wird er dagegen im Text genannt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.12 Schalltechnische Beurteilung der bauzeitlichen Verlegung der Straßenbahngleise vom 18.04.2011

Auch aus der zusätzlichen schalltechnischen Untersuchung ergeben sich Unklarheiten. Während des sogenannten Zwischenzustandes rückt die Straßenbahntrasse von der jetzigen mittig bzw. an der Fassade Kaufhof entlanggeführten Trasse an die Gebäude des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH heran.

Nach den Ergebnissen liegen Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV für die Gebäudefassaden des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH entlang der Elberfelder Straße vor. Hier sind Erhöhungen der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) tags und nachts für das Erdgeschoss festgestellt.

- *Beim Immissionspunkt 2 (Park-Hotel) sind Überschreitungen von mindestens 3 dB(A) beim Zwischenzustand für das EG bis einschließlich 3. OG zur Nachtzeit festgestellt. Auch bei den weiteren Geschossen werden nachts durchweg Überschreitungen von 1,5 bis 2,6 dB(A) prognostiziert. Für das 1. bis einschließlich 3. OG ergeben sich hier ebenfalls Ansprüche, die das Gutachten nicht ausweist. (Anlage 2. 1).*
- *Für den Immissionsort 3 (Industrie-Club) gilt dasselbe.*
- *Für den Immissionsort 4 (Industrie-Club) gilt annähernd dasselbe, hier ergeben sich Ansprüche, die das Gutachten nicht ausweist, für das 1. und 2. OG.*

Zunächst ist unklar, warum die Ergebnisse von den schalltechnischen Untersuchungen aus dem vorangegangenen Bebauungsplanverfahren abweichen und Widersprüche zu diesen Untersuchungen aufweisen.

Antwort:

Obwohl bei den Beurteilungspegeln zwischen Prognose-Ohne-Fall und Prognose-Mit-Fall eine Pegeldifferenz aufgezeigt wird, liegen die Werte noch unterhalb der Immissionsgrenzwerte, so dass kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Bei den Immissionsorten 2, 3 und 4 ergeben sich Ansprüche für das Erdgeschoss, da die Grenzwerte überschritten werden.

Die angefragten Gründe für die Abweichungen liegen darin, dass in der früheren Untersuchung zum Bebauungsplan Kö-Bogen 1. Bauabschnitt die damaligen Verkehrsprognosen für den damals zur Aufstellung anstehenden Planumfang zugrundegelegt wurden. In den aktuellen Untersuchungen wurden der 1. und 2. Bauabschnitt gleichermaßen betrachtet und dies auf Grundlage fortgeschriebener aktueller Verkehrszahlen. Die Prognosen der Verkehrsentwicklung weisen aus heutiger Sicht ein etwas geringeres Verkehrsaufkommen in der Elberfelder Straße auf als zum Zeitpunkt der Untersuchungen für den 1. Bauabschnitt. Daher liegen etwas veränderte Anspruchsvoraussetzungen vor, die im Übrigen für die von der Einwenderin genannten Fälle mit Rückbau der temporär verlegten Straßenbahngleise, wegen der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie, wieder entfallen. Die Lärmimmissionen mindern sich dadurch an den genannten Fassadenabschnitten.
Dem Gutachten liegt der aktuelle Stand zugrunde.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.13 Aus welchen Gründen das Gutachten Ansprüche nach der 16. BImSchV für die Nutzungen oberhalb des Erdgeschosses verneint, obwohl Erhöhungen von mindestens 3 dB(A) vorliegen, ergibt sich aus den Gutachten nicht.

Antwort:
In den angesprochenen Fällen werden die Immissionsgrenzwerte unterschritten, so dass kein Anspruch auf Schallschutz besteht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.14 Bei der in der 16. BImSchV genannten Korrektur für unterschiedliche Fahrbahnen (Tabelle C) von bis zu 7 dB(A) wird nicht erläutert, wie diese Korrektur vorgenommen wurde, insbesondere ob im Bereich der Elberfelder Straße von einem festen Gleisbett ausgegangen und entsprechend eine Lärmerhöhung von 5 dB(A) zugrunde gelegt wurde. Die Aussage auf Seite 7 der schalltechnischen Untersuchung deutet darauf hin, dass die Korrektur allein bei Rasengleisen vorgenommen wurde.

Antwort:

Auf den genannten Zusammenhang wird nicht auf Seite 7, sondern auf Seite 12 der schalltechnischen Untersuchung eingegangen. Bei der Berechnung wurde von einer festen Fahrbahn mit einem Zuschlag von 5 dB(A) ausgegangen. Für Rasengleise wird eine Reduktion von -2 dB(A) angesetzt, was im Vergleich zur festen Fahrbahn eine Verbesserung von 7 dB(A) ausmacht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.15 Aus dem Gutachten ergibt sich auch nicht, welche Wechselwirkungen zwischen der Berücksichtigung der Korrektur für unterschiedliche Fahrbahnen nach Tabelle C 16. BImSchV und dem Ziel, zur Vermeidung unzumutbarer Erschütterungen und Vibrationen eine hinsichtlich Erschütterungen immissionstechnisch, mithin "erschütterungstechnisch" günstige Oberbauform der temporären Gleisanlagen zu wählen, besteht (Begründung Teil A2, Ziff. 2.3, S. 12).

Antwort:

An der Elberfelder Straße werden schallisolierende, elastisch gelagerte Gleise eingebaut. Dies hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den Luftschall.
Des Weiteren siehe auch Antwort zu Nr. 75.21 bis Nr. 75.23.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.16 An den Fassaden entlang der Königsallee (Königsallee 1a) – Immissionsort 1 - sind nach dem Gutachten Überschreitungen von 4,1 dB(A) nachts und 4,0 dB(A) tags für das Erdgeschoss festgestellt. Gleichwohl werden die Anspruchsvoraussetzungen verneint. Woraus sich dies ergeben soll, ist nicht erkennbar.

Antwort:

Obwohl bei den Beurteilungspegeln zwischen Prognose-Ohne-Fall und Prognose-Mit-Fall eine Pegeldifferenz von 4,0 bzw. 4,1 dB(A) für tags / nachts für das Erdgeschoss festgestellt wurde, liegen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor. Somit ergeben sich keine Ansprüche auf Schallschutz. Siehe auch Antwort zu Nr. 75.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.17 2. Lärmbeeinträchtigungen

In der Übergangsphase, jetzt Zwischenzustand genannt, (inzwischen bis 2015 angenommen), soll es nach den Feststellungen der Gutachter im Jahr 2008 zu Lärmbelastungen von tagsüber bis zu 76 dB(A) und offenbar über 65 dB(A) nachts kommen. Der Hauptbelastungsbereich wird im Bereich der Elberfelder Straße liegen. Die hier festgesetzten Lärmpegelbereiche sollten danach bei V und VI liegen. Der Lärmpegelbereich VI erfasst dabei Außenlärmpegel von tags 76 bis 80 dB(A). Für den ganzen Bereich besteht deshalb nach den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. An der Ecke Königsallee schließt sich nach Norden (bis kurz vor dem Hoteleingang des Park-Hotels) ein Bereich an, der als Lärmpegelbereich IV (mit Belastungen 66 bis 70 dB(A) dargestellt wurde. Auch hier sind Verpflichtungen zu Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Im Gegensatz zu nahezu dem gesamten sonstigen Plangebiet wird damit der Bereich der Tunnelausfahrtsrampe an der Elberfelder Straße eine erhebliche Verschlechterung der Lärmsituation erfahren. Maßnahmen, die diese Lärmbelastung im Bereich der Tunnelausfahrtsrampe verringern, sind kaum vorgesehen. Nach der Begründung des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA war schon bisher als aktive Maßnahme allein die absorbierende Ausführung der Tunnelöffnungen und der Seitenwände im Rampenbereich vorgesehen. Festsetzungen hierzu sind im jetzigen planfeststellungsersetzenden Plan unter 7.2 vorgesehen. Im Übrigen werden passive Maßnahmen zum Schallschutz an den Gebäudefronten gefordert.

Es ist nicht erkennbar, aus welchen Gründen die jetzigen Lärmgutachten von den vorherigen bei der Bestimmung der Lärmpegelbereiche so deutlich abweichen. Für die Gebäude des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH liegt jeweils eine „Herabstufung“ vor, von bisher V und VI auf nunmehr IV und V.

Die Folge dieser Einstufung als geringer betroffen ist im Ergebnis eine geringere Schutzwürdigkeit im Hinblick auf die Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV. Im Ergebnis reduzieren sich damit die Ansprüche des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH auf Schallschutzmaßnahmen. Dies ist gegenüber den bestehenden Festsetzungen ein Entzug von Ansprüchen. Womit dies begründet wird, lässt sich weder aus den Gutachten noch aus der Begründung erkennen. Dies liegt daran, dass sich die Begründung überhaupt nicht mit den Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Kö-Bogen 1. BA befasst, auch die Änderungen nicht in die Abwägung einstellt.

Antwort:

Dem Gutachten liegt der aktuelle Stand zugrunde. Die Lärmbelastungen wurden auf den Planfall 1. und 2. BA, Alternative 2. (BA 2.2) gegenüber dem Prognose-Nullfall untersucht. Dies entspricht dem Zustand nach Realisierung des Gesamtprojektes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt. Im Bereich der Elberfelder Straße ergeben sich daraus Minderungen.

Im schalltechnischen Gutachten wurden die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet anhand der DIN 18005 und der 16. BImSchV beurteilt und die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmsituation an der Bebauung dargelegt.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Die Einstufung nach Lärmpegelbereichen ist unabhängig von den nach 16. BImSchV ermittelten Entschädigungsansprüchen. Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Für bestimmte Bereiche an der Bebauung in der Elberfelder Straße wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt und im Bebauungsplan benannt. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag die Kosten der Schallschutzmaßnahmen an den entsprechenden Fassaden.
Im Vergleich zum Gutachten Kö-Bogen 1. BA ergibt sich auf Grund der niedrigeren Lärmpegelbereiche ein geringerer Aufwand für den baulichen Schallschutz. Der Grund für die etwas geringeren Werte liegt auch an einer etwas anderen Zusammenfassung der Werte. Während im Verfahren zum 1. Bauabschnitt des Kö-Bogen-Projektes aufgrund des längeren Zeithorizonts die Belastungen aus dem Verkehrslärm aus dem Kfz-Aufkommen und der weiterhin oberirdisch verlaufenden Straßenbahn für die Festsetzung der Lärmpegelbereiche und für die Beurteilung nach 16. BImschV gemeinsam zugrundegelegt wurden, wurde im Gutachten zum 2. Bauabschnitt lediglich die Kfz-Emissionen für die Bestimmung der Lärmpegelbereiche herangezogen. Der Zeitraum für den Verbleib der oberirdischen Straßenbahnführung bis zur Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie rechtfertigte keine (dauerhafte) Festsetzung im Bebauungsplan mehr. Die Rechte auf Kostenübernahme aufgrund einer tatsächlichen Anspruchsberechtigung nach der 24. BImschV aufgrund der Straßenumbaumaßnahmen werden dadurch nicht geschmälert.
Zu den Unterschieden in den unterschiedlichen Schalltechnischen Untersuchungen aus den Bebauungsplanverfahren 1. Bauabschnitt und 2. Bauabschnitt siehe auch Antwort Nr. 75.12.
Zu den aktiven Lärmminderungsmaßnahmen siehe Antworten unter Nr. 75.4 und Nr. 75.6

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.18 Eine weitergehende Abdeckung der Tunnelrampe ist im Zuge der Tunnelplanung nicht vorgesehen. Das Lärmgutachten vermittelt mit der lapidaren Feststellung, es seien keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen denkbar, den Eindruck, als sei ein Schutz der Bebauung vor Lärmbeeinträchtigungen nur durch passive Schallschutzmaßnahmen möglich. Dies ist unzutreffend. Eine weitergehende Abdeckung der Tunnelrampe wäre ohne Schwierigkeiten möglich. Sie könnte auch gestalterisch ansprechend vorgenommen werden, z.B. durch ein architektonisch gut gestaltetes Glasdach. Eine weitergehende Überdachung der Rampe müsste dabei auch nicht massiv wirken. Bei einer Steigung der Tunnelrampe von 8 % würde eine weitere Abdeckung der Tunnelrampe zu einer Überdachung in nur geringem Umfang führen. Um dies zu veranschaulichen: bei einem Glasdach mit einer Länge von 40 m wiese dieses Glasdach am Ende eine Höhe von lediglich 3,20 m auf. Berücksichtigt man, dass gerade der Bereich der Elberfelder Straße, der mit dem Hotel bebaut ist, massiv von den Lärmeinwirkungen des Tunnels und der Straßenbahn betroffen ist und sich hier aufgrund der Hotelnutzung Schlafräume befinden, wäre es zwingend, hier für weitergehenden Schutz zu sorgen als lediglich durch passive Schallschutzmaßnahmen. Dies betrifft erst recht den Bereich der Vorderfront des Gebäudes, bei dem nach den Festsetzungen der Eigentümer im Falle von Umbauten und Änderungsmaßnahmen mit Verpflichtungen zum Schallschutz belastet wird, er hierfür aber keine finanzielle Entschädigung erhalten kann. Dies wird aus unserer Sicht unseren Belangen in keiner Weise gerecht.

Antwort:

Die Errichtung von Portaleinhausungen als weitere aktive Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrsemissionen an den Tunnelrampen wurde in Abstimmung mit den Gutachtern in der Abwägung behandelt. Im Bereich der engen Elberfelder Straße ist eine Einhausung der Tunnelrampe aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Die Einhausung wäre ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern.

Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde den Straßenraum und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern. Des Weiteren käme es mit der dadurch verursachten Verlängerung des Tunnels zu einer Erhöhung der NO_2-Konzentration im Kreuzungsbereich Elberfelder Straße / Heinrich-Heine-Allee sowie in der Heinrich-Heine-Allee selbst. Insbesondere da geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung im Rahmen der gesamtstädtischen Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehen, ist eine Erhöhung und Verlagerung des Schadstoffaustrittes nicht sinnvoll (vgl. Antwort zu Nr. 75.7).
Der Bereich der Elberfelder Straße ist lediglich bis 2015 durch die Lärmeinwirkungen der Straßenbahn betroffen, da sie ab diesem Zeitpunkt im Tunnel der Wehrhahnlinie verläuft.
Durch den Tunnel- bzw. Straßenneubau für den Kö-Bogen ergeben sich an der Nordseite der Elberfelder Straße keine erhöhten Ansprüche an den Schallschutz aus der 16. BImSchV, da die berechneten Beurteilungspegel unterhalb der Grenzwerte liegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.19 Bei den Gebäuden des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH sind an den Immissionsorten 1 bis 4 Überschreitungen von mindestens 3 dB(A) festgestellt, für die gleichwohl keine Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV bejaht werden. Dies ist mit den Vorgaben der 16. BImSchV nicht vereinbar.

Nicht berücksichtigt ist, dass die Gutachter bei den Fassaden unserer Gebäude an der Elberfelder Straße und an der Heinrich-Heine-Allee davon ausgehen, es bestünden keine Ansprüche auf Schallschutz, aber nicht deutlich machen, dass die Lärmbelastungen gravierend sind und die Grenze zur Entstehung von Ansprüchen nach der 16. BImSchV gerade bei unseren Gebäuden minimal ist.

Berücksichtigt man zudem, dass das Gutachten-Modell von sehr vagen Prognosen beim Verkehrsmodell ausgeht und schon eine Zunahme der Verkehrsmenge um weitere 2,5 % einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 0,1 dB(A) entspricht (Umweltbericht S. 11), so lässt sich daraus die naheliegende Möglichkeit einer Überschreitung der Grenzen der 16. BImSchV ableiten, da die 0,1 dB(A) Erhöhung bereits Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen auslösen würde.

Antwort:

Für die IO 2-4 liegen Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV durch die zeitweise Verlagerung der Schienen vor. Auslöser ist eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A), die mit einer Überschreitung der Grenzwerte einhergeht. Betroffen ist jeweils nur das Erdgeschoss.

Der Bereich der Elberfelder Straße ist lediglich bis 2015 durch die Lärmeinwirkungen der Straßenbahn betroffen, da sie ab diesem Zeitpunkt im Tunnel der Wehrhahnlinie verläuft.

Durch den Tunnel- bzw. Straßenneubau für den Kö-Bogen ergeben sich keine erhöhten Ansprüche an den Schallschutz aus der 16. BImSchV, da die berechneten Beurteilungspegel unterhalb der Grenzwerte liegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.20 *Unsere schutzwürdigen Belange beginnen nicht erst bei Überschreitung gesetzlich vorgegebener Zumutbarkeitsschwellen, wie sie auch die 16. BImSchV darstellt. Auch unser Interesse, von den derzeitigen Lärmbelastungen befreit zu werden und unser Interesse, Schutz vor Lärmbelastungen unterhalb der Zumutbarkeitsgrenzen zu erhalten, ist schutzwürdig und muss in der Abwägung berücksichtigt werden. Derzeit ist insoweit nach unserem Eindruck nicht einmal ermittelt worden. In den Gutachten wird dieser Aspekt nicht behandelt, aktive Maßnahmen zu Minderung der Lärmbelastung gerade im Bereich der Gebäude vor dem Tunnelmund sind gar nicht untersucht worden und werden nicht behandelt.*

Dadurch, dass der Kaufhofblock Ansprüche auf Schallschutz besitzen soll - man beachte die Nutzungen entlang der Elberfelder Straße -, unsere Gebäude mit intensiver Büronutzung über alle Geschosse aber nicht, wird die bleibende und noch stärker auf den Bereich des Tunnelmundes konzentrierte Lärmbelastung alleine auf die Gebäude des Industrie-Clubs "abgeladen". Unsere Gebäude profitieren nicht von den Verbesserungen des Projekts Kö-Bogen, haben die ungünstigste Lage unmittelbar vor dem Tunnelmund und erhalten trotz massiver Überschreitungen der Orientierungswerte keinen Anspruch auf Schallschutz. Das ist aus unserer Sicht eine unangemessene Behandlung unserer berechtigten Belange.

Antwort:

Die Lärmausbreitung aus den Tunnelportalen heraus ist durch die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend unterbunden. Der Bebauungsplan sieht Maßnahmen an der Quelle der Lärmbelastung vor. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Durch die für die Planfälle prognostizierten verringerten Verkehrsmengen reduziert sich die schalltechnische Belastung an den Fassaden der Gebäude der Einwenderin, so dass keine weitergehenden Anspruchsvoraussetzungen nach 16. BImSchV vorliegen (vgl. Antwort zu Nr. 75.6).

Die Errichtung einer Portaleinhausung im Bereich der engen Elberfelder Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Die die Einhausung wäre ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern. Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen. Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern.

Um den schutzwürdigen Interessen der Einwenderin angesichts des weiterhin hohen Verkehrslärmniveaus dieser Innenstadtlage gerecht zu werden, sind über die aktiven Schallschutzmaßnahmen hinaus passive Maßnahmen festgesetzt worden, die geeignet sind, die Beeinträchtigungen zu minimieren. Diese sehen für die betroffenen Fassaden für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben sowie Büro- und Unterrichtsräumen Mindestschalldämmmaße der Außenbauteile und Festsetzungen zur Belüftung differenziert nach den festgesetzten Lärmpegelbereichen vor.
In der Schalltechnischen Untersuchung wurde gutachterlich nachgewiesen, dass die im Besitz der Einwenderin befindlichen Immobilien zum Teil stark von der Planung und den damit verbundenen und festgesetzten Maßnahmen hinsichtlich der Lärmimmissionen profitieren. So liegen zukünftig für die Beurteilungspegel Minderungen zum Nullfall zwischen 0 dB(A) bis über 11 dB(A) an den Fassaden auf der Nordseite der Elberfelder Straße vor.
Auch von der Eingabenstellerin wird an anderer Stelle erkannt, dass die städtebaulichen Aufwertungen im Plangebiet zu insgesamt positiven Auswirkungen führen werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass es nach der Tieferlegung der Straßenbahntrasse zu einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im gesamten Umfeld des Parkhotels kommen wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.21 3. Erschütterungsimmissionen, sekundärer Luftschall

Der planfeststellungsersetzende Teil des Bebauungsplanes sieht einen bis 2015 andauernden Zwischenzustand vor, bei dem die Straßenbahntrasse an die Gebäude des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH heranrückt. Die Begründung dieses Teils des Planes (Teil A2) weist unter Ziffer 2.3 ausdrücklich darauf hin, dass Erschütterungen und Vibrationen entstehen, die Schäden und Beeinträchtigungen an der anliegenden Bebauung hervorrufen können. Um diese Immissionen gering zu halten, werde eine immissionstechnisch günstige Oberbauform gewählt.

Antwort:

Zwischen dem schallisolierenden, elastisch gelagerten Gleisunterbau und dem Luftschall gibt es keine Korrelation, d.h. die Beurteilungspegel, die für die Ermittlung der Entschädigungsansprüche nach der 16. BImSchV heranzuziehen sind, werden durch die eingebauten Gleise nicht erhöht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.22 Nähere fachliche Angaben zu den zu erwartenden Erschütterungen fehlen. Sie wurden ganz offenbar nicht ermittelt. Eine weitere Behandlung von der Begründung fehlt ebenso wie die Erwähnung im Umweltbericht. Die Aussage, es würden technisch günstige Oberbauformen gewählt, bleibt unkonkret. Die hierzu bestehenden Möglichkeiten werden nicht behandelt (z. B. hochelastische Befestigung, besohlte Schwellen, Unterschottermatten, Betontrogsystem), deshalb auch nicht in ihrer - sehr unterschiedlichen - Wirkung und Effektivität beurteilt und infolgedessen wird auch keine Beurteilung vorgenommen, wie sich die Erschütterungen wegen des mit ihnen verbundenen sekundären Luftschalls auswirken.

In der Abwägung fehlt dieser Punkt wegen der Ermittlungsdefizite notgedrungen.

Antwort:

Bereits im Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan 5477/123 wurden die Schwingungsimmissionen, die durch die temporär verlegten Straßenbahngleise in der Elberfelder Straße bis 2015 entstehen können, gutachterlich beurteilt. Mögliche Erschütterungen und hörbare Körperschallpegel werden durch den Einbau schallisolierender, elastisch gelagerter Gleise vermieden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.23 Wie oben schon erwähnt wird auch zu der Interdependenz zwischen der Korrektur für unterschiedliche Fahrbahnen nach Tabelle C 16. BImSchV einerseits und dem Ziel eines erschütterungsmindernden Gleisoberbaus andererseits nichts gesagt.

Der Punkt betrifft uns in besonderer Weise, weil

1. *der jetzige Planentwurf von einer Verminderung der Lärmschutzansprüche gegenüber dem Bebauungsplan Kö-Bogen 1. BA ausgeht,*
2. *bei unseren Gebäuden auch dort, wo derzeit die Anspruchsvoraussetzungen nach der 16. BImSchV verneint werden, durchweg Erhöhungen der Lärmimmissionen prognostiziert werden, so dass schon geringe Verschiebungen der Lärmprognosen zu einer Veränderung führen würden,*
3. *zusätzliche Auswirkungen bei den Erschütterungen im Hinblick auf sekundären Luftschall bisher gar nicht berücksichtigt sind und*
4. *schließlich, jedenfalls im Bereich des Steigenberger Parkhotels, besonders schutzwürdige Räume vorhanden sind, deren Schutz im Hinblick auf kerngebietstypische Faktoren jedenfalls nicht hinsichtlich solcher Wirkungen wie Erschütterungen aufgrund von in großer Nähe vorbeifahrender Straßenbahnen eingeschränkt ist.*

Wir bitten darum, diese Belange zu prüfen, zusätzliche Ermittlungen vorzunehmen, um das Maß der Betroffenheit überhaupt beurteilen zu können und geeignete Abhilfemaßnahmen vorzusehen und im planfeststellungsersetzenden Teil konkret festzusetzen.

Antwort:

Zwischen dem schallisolierenden, elastisch gelagerten Gleisunterbau und dem Luftschall gibt es keine Korrelation, d.h. die Beurteilungspegel, die für die Ermittlung der Entschädigungsansprüche nach der 16. BImSchV heranzuziehen sind, werden durch die eingebauten Gleise nicht erhöht.

Zu den Unterschieden in den unterschiedlichen Schalltechnischen Untersuchungen aus den Bebauungsplanverfahren 1. Bauabschnitt und 2. Bauabschnitt siehe auch Antworten Nr. 75.12 und Nr. 75.17.

Zu Erschütterungen aus dem noch bis 2015 bestehenden, im Rahmen der Bauarbeiten in der Elberfelder Straße temporär verlegten Straßenbahnverkehr siehe Antwort zu Nr. 75.22.
Zur Berücksichtigung der Nutzung siehe Antwort zu Nr. 75.36.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.24 IV. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe

Noch wesentlich gravierender als die Beeinträchtigung durch Lärm sind die im Bereich der Tunnelausfahrtsrampe zukünftig auftretenden sehr erheblichen Belastungen durch Luftschadstoffe. Auch hier wird es nahezu im gesamten Plangebiet zu Verbesserungen der Situation kommen, allein im Bereich der Tunnelausfahrtsrampen, hier wiederum in gravierendster Form an der Elberfelder Straße, werden Erhöhungen der Feinstaubbelastung und Überschreitungen der für Stickstoffdioxid geltenden Grenzwerte auftreten.

Antwort:
Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon sind auch die angrenzenden Gebäude der Einsprechenden betroffen.
Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt, und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden, und dass bis 2015 bei Fertigstellung des Gesamtprojektes Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, in die Abwägung eingestellt.
Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D I 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ (OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 - 7 D 110/09.NE - Rn. 154 - juris.)
Die Bezirksregierung Düsseldorf hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.
Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 – bei Fertigstellung der Tunnelbaumaßnahmen des 2. BA - führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung.

Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.
Diese Zielsetzung kann zusätzlich über verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt werden, z. B. über die Einschränkung des LKW-Verkehrs über 2,8 t in bestimmten Innenstadtbereichen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.25 1. Bebauungsplan-Entwurf

Gutachten Lufthygiene BP-Verfahren Kö-Bogen 1. BA

Bereits im Bebauungsplanverfahren zum Kö-Bogen 1. BA prognostizierte das Fachgutachten Lufthygiene von Januar 2008 erhebliche Feinstaub- und Stickoxidbelastungen im Bereich der Elberfelder Straße. Das Gutachten belegte im Tunnelportalbereich in der Elberfelder Straße als einzigem Bereich innerhalb des Plangebietes (deutlich) erhöhte PM10-Immissionen. Zwar wurde die Annahme geäußert, dass die zulässige Anzahl von Tagen mit PM10-Konzentrationen von mehr als 50 µg/m³ im Untersuchungsgebiet nicht überschritten werde (Lufthygienegutachten S.41). Jedoch wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Prognose mit Unsicherheiten behaftet sei, da es für die Festlegung des Äquivalenz-Wertes derzeit keine verbindlichen Vorgaben gebe und die Aussagen insoweit nicht belastbar seien.

Antwort:

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung geprüft und unter Würdigung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Es wird in diesem Zusammenhang auf das aktuelle lufthygienische Gutachten zu dem vorliegenden Bebauungsplan verwiesen. Soweit es planungsrechtlich möglich ist, werden entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen getroffen. Darüber hinaus wird, wie in Antwort Nr. 75.24 ausführlich dargelegt, auf die gesamtstädtische Luftreinhalteplanung verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.26 Demgegenüber ging das Gutachten bei den prognostizierten NO_2-Immissionen im Bereich der Elberfelder Straße von einer erheblichen Überschreitung des NO_2-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ aus. Aufgrund der ungünstigen Durchlüftungsverhältnisse durch die beidseitige hohe Straßenrandbebauung, die Tunnelrampe und die im Bereich des Tunnels vorherrschenden Windverhältnisse, die die Schadstoffkonzentrationen in Richtung der Tunnelportale treiben, wird in diesem Bereich ein Großteil der Feinstaubbelastungen durch den Verkehr, der im Tunnel entsteht, gerade an der Bebauung Elberfelder Straße auftreten. Das Lufthygienegutachten wies ausdrücklich darauf hin, dass aufgrund der hohen Schadstoffbelastungen in der Elberfelder Straße

> *„... zur Vermeidung gesundheitlicher Schäden empfohlen (wird), die Frischluftzufuhr der Belüftungssysteme der angrenzenden Gebäude auf die wesentlich geringer belasteten Ostseiten der Gebäude und möglichst auf Überdachniveau zu legen".*

Dies stand in Konflikt mit der gleichzeitigen Empfehlung des Lärmgutachters, aufgrund der Lärmbelastung Fenster mit mechanischer Be- und Entlüftung vorzugeben (was in den textlichen Festsetzungen des geltenden Bebauungsplanes umgesetzt ist). Die angegebene Überschreitung des Grenzwerts für die NO_2-Immissionen war schon in diesem Gutachten im Bereich der Elberfelder Straße mit 45 bzw. 47 µg/m³ erheblich.

Im Lufthygienegutachten wurde auch ausdrücklich festgestellt, dass sich die Feinstaubbelastung bei einer zukünftig in einem Aktionsplan vorgesehenen Umweltzone im Bereich des Tunnelportals nur marginal verringern wird und es bei deutlichen Grenzwertüberschreitungen bleiben wird.

Antwort:

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
Es wird in diesem Zusammenhang auf das aktuelle lufthygienische Gutachten zu dem vorliegenden Bebauungsplan verwiesen. Soweit es planungsrechtlich möglich ist, werden entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen getroffen. Darüber hinaus ist festzustellen, dass es nicht die Aufgabe der Bauleitplanung sein kann, die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten oder der Auswahl der zahlreichen in Betracht kommenden Instrumentarien der Luftreinhalteplanung vor zu greifen. Hier wird auf den von der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 aufgestellten Luftreinhalteplan verwiesen. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte werden dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit von der Bezirksregierung Düsseldorf in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Düsseldorf fortgeschrieben. Damit wird, wie in Antwort Nr. 75.24 ausführlich dargelegt, auf die gesamtstädtische Luftreinhalteplanung verwiesen.
Im Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan Kö-Bogen 1. Bauabschnitt aus dem Januar 2008 ist für den damaligen Plan von höheren Verkehrszahlen ausgegangen worden als für das entsprechende Gutachten für den hier vorliegenden Plan vom April 2011, da sich die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen verändert haben.
Außerdem wurden im aktuellen Luftschadstoffgutachten die Emissionsfaktoren der aktuellen Emissionsdatenbank verwendet, die von der vorhergehenden Version abweichen. Deshalb beträgt die prognostizierte Immissionsbelastung für Stickstoffdioxid ohne Maßnahmen der Luftreinhalteplanung gemäß dem lufthygienischen Gutachten für den 2. BA an der Fassaden der Gebäude der Einwenderin in der Elberfelder Straße nur noch maximal 46 µg/m³.
Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.27 Fachgutachten Lufthygiene von April 2011

Das Fachgutachten Lufthygiene bestätigt diese Aussagen. Es bestätigt für den Bereich der Elberfelder Straße aufgrund des Tunnelmundes eine deutliche, im Plangebiet mit höchste Überschreitung der Grenzwerte für Stickoxide nach der 39. BImSchV. Im gesamten Plangebiet führt die Planung in der Elberfelder Straße zum größten Anstieg der Stickoxide (im Jahresmittelwert) überhaupt, von 37 auf 46 µg/m³ das heißt um fast 25 %. Der Grenzwert von 40 µg/m³ wird - erstmalig - deutlich überschritten. Die PM2.5-Immissionen werden auf 21 µg/m³ prognostiziert (Grenzwert 25 µg/m³) und als leicht erhöht bis erhöht beschrieben. Die PM10-Immissionen liegen im Bereich des Tunnelmundes Elberfelder Straße offenbar unter 40 µg/m³. Genaue Aussagen enthält das Gutachten hierzu nicht.

Antwort:

Die PM_{10}-Belastung im Bereich des Tunnelmundes entlang der Elberfelder Straße ist für beide Planfälle des 2. BA (Alternative 1 und 2) in den Abbildungen 6.7 und 6.8 grafisch dargestellt. Demnach werden auf beiden Bürgersteigen sowie an den entsprechenden Gebäudefassaden Werte zwischen 24 und 26 µg/m³ für den Jahresmittelwert erwartet. Die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV (Jahresmittelwert und Überschreitungshäufigkeit) werden somit deutlich unterschritten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.28 Bebauungsplan-Entwurf

Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Schadstoffbelastungen durch Stickoxide und Feinstaub an den Tunnelportalen sieht der Bebauungsplan nicht vor. Er enthält auch keine sonstigen Festsetzungen, die sich auf die Schadstoffbelastungen beziehen.

Antwort:

Die Rechtsprechung sieht die verbindliche Bauleitplanung in ihrer Reichweite hinsichtlich der Problematik der Luftschadstoffe begrenzt, da sie keine gebiets- oder ballungsraumbezogene Betrachtung leisten kann.

Daher ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Bewältigung der daraus resultierenden Probleme einem anderen Verfahren der Luftreinhaltung zu überlassen, sofern damit ein Regelungssystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann. Siehe auch Antwort zu Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.29 2. Beeinträchtigungen in Form von Gesundheitsgefährdungen

In der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs wird dem Umstand, dass die Tunnelplanung erhebliche Schadstoffbelastungen an neuralgischen Punkten der Planung bewirkt, nach unserer Auffassung nicht hinreichend Rechnung getragen. Abgesehen vom Tenor der Darstellung, der die Belastungssituation nur unzureichend widerspiegelt, wird die mit der prognostizierten Überschreitung der Grenzwerte verbundene Gesundheitsgefährdung heruntergespielt.

Die Aussage in der Begründung, die tatsächliche Luftbelastung werde geringer ausfallen, da man von ungünstigen Annahmen ausgegangen sei, wird dem Problem nicht gerecht. Der Aussage, die Feststellung von Grenzwertüberschreitungen i.S.d. 39. BImSchV löse grundsätzlich die Aufstellung von Aktions- oder Luftreinhalteplänen aus, es könne davon ausgegangen werden, dass die Luftreinhalteplanung ausreichende Maßnahmen festsetzen werde, die Luftreinhalteplanung sei im vorliegenden Fall ein geeignetes Instrument zur Einhaltung der Grenzwerte nach der 39. BImSchV, liegen Annahmen zugrunde, die auf den konkreten Fall nicht anwendbar sind. Zum einen hat das BVerwG in seiner Rechtsprechung zur Feinstaubbelastung ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Einzelne, der von einer solchen Feinstaubbelastung betroffen ist, bereits vor Aufstellung von Luftreinhalteplänen Anspruch auf planunabhängige Maßnahmen zur Minderung der Feinstaubbelastung habe. Der EuGH hat dem Einzelnen zusätzlich auf der Grundlage von Gemeinschaftsrecht einen Anspruch auf Aufstellung eines Aktionsplanes eingeräumt.

Zum anderen hat die Rechtsprechung für Fälle, in denen entweder absehbar ist, dass der Aktionsplan an der gegebenen Situation nichts ändern wird oder erkennbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern, einen Verweis auf die Konfliktbewältigung in der Luftreinhalteplanung gerade nicht bejaht, sondern hier Vorbehalte geäußert.

Nur im Regelfall kann davon ausgegangen werden, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in der Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Bei besonderen Umständen ist dies aber anders: das BVerwG selbst nennt in diesem Zusammenhang ungewöhnliche örtliche Gegebenheiten wie zentrale Verkehrsknotenpunkte oder eine starke Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten (vgl. BVerwG NVwZ 2004, 1237; NVwZ 2005, 803, 805).

Solche ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten liegen hier gerade vor. Die massive Feinstaubbelastung entsteht aufgrund der Tunnelrampe, durch die die Feinstaubbelastung, die im Tunnel entsteht, verstärkt durch die ungünstigen Windverhältnisse, aus den Tunnelrampen herausgedrückt und dort nach oben steigt. Dies wird dadurch verstärkt, dass die Fahrzeuge im Bereich der Tunnelrampe auf eine Signalanlage zufahren und eine Steigung von etwa 8 % zu bewältigen haben. All dies verstärkt die Entstehung von Feinstaub. Durch die hohe enge Bebauung in der Elberfelder Straße wird diese Belastung konzentriert an die Gebäude abgegeben. Im Lufthygienegutachten von Januar 2008 wurde dementsprechend ausdrücklich festgestellt, dass sich die Feinstaubbelastung bei einer zukünftig in einem Aktionsplan vorgesehenen Umweltzone im Bereich des Tunnelportals nur marginal verringern wird und es bei deutlichen Grenzwertüberschreitungen bleiben wird.

Das Feinstaubgutachten von Januar 2008 schrieb ausdrücklich vor, man dürfe keine Belüftung zur Elberfelder Straße hin vornehmen. Das Lufthygienegutachten von April 2011 wiederholt diese Empfehlung. Im Prinzip bedeutete dies, dass aus gesundheitlichen Gründen geschlossene Fenster verlangt werden.

Im Hinblick darauf halten wir ohne ausreichenden Schutz der angrenzenden Bebauung und ihrer Nutzungen die vorliegende Planung für unzureichend.

Antwort:

Die örtlichen Gegebenheiten in der Elberfelder Straße sind zwar hinsichtlich der Enge der Straßenschlucht und der Rampensteigung eher ungünstig, jedoch trägt die relativ geringe Kfz-Verkehrsmenge (DTV 15.700 Kfz/16h) im Vergleich zu anderen Straßenabschnitten in der Innenstadt dazu bei, dass die prognostizierten Schadstoff-Immissionen dort vergleichsweise niedrig sind.

Die Empfehlungen zur Ansaugung von Außenluft zur Belüftung der Räume entsprechen dem Stand der Technik für Lüftungsanlagen. Darüber hinaus prognostiziert das Gutachten zur Lufthygiene im vorliegenden Bebauungsplanverfahren lediglich für den Schadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) Überschreitungen aus dem Verkehr, die jedoch durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung unter das gesetzlich vorgeschriebene Grenzwertniveau gesenkt werden. Für Feinstaubimmissionen liegen laut Gutachten keine Überschreitungen der Grenzwerte vor. Der geltende Grenzwert sowohl für den PM_{10}-Jahresmittelwert als auch für den ab dem Jahr 2015 geltenden Jahresmittelwert für $PM_{2,5}$-Immissionen wird an der Bebauung in der Elberfelder Straße deutlich nicht erreicht und nicht überschritten. Für die Kurzzeitwerte dieser Feinstaubfraktionen werden an der Randbebauung ebenfalls keine Überschreitungen prognostiziert. Zusätzlich werden sich auch für diese Luftschadstoffe Verbesserungen aus der Luftreinhalteplanung der Landeshauptstadt Düsseldorf ergeben.

Zur weiteren Würdigung der lufthygienischen Situation, siehe Antwort zu Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.30 3. Gebot der Konfliktbewältigung

Die Planung in der gegenwärtigen Form genügt im Übrigen nicht dem Gebot der Konfliktbewältigung. Denn der hier auftretende Konflikt im Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung wird neu geschaffen. Statt ihn zu lösen, verschiebt die Planung ihn auf ein nachfolgendes Planungsverfahren, ohne indes überhaupt zu prüfen, ob dort Lösungen denkbar sind und welche Lösungen dies sein könnten.

Die typische Form einer Maßnahme in Aktionsplänen, die strikte Einrichtung einer Umweltzone, ist aber hier nach Aussagen der Fachgutachter schon im Verfahren Kö-Bogen 1. BA gerade nicht geeignet, das Problem zu lösen.
Dort wurde ausdrücklich festgestellt, dass auch mittelfristig im Bereich des Tunnelmundes durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung keine Verminderung der Feinstaub- und der Stickoxidbelastung zu erwarten ist.
Damit hilft der Verweis auf die „nachfolgende“ oder parallele Luftreinhalteplanung nicht weiter. Die Rechtsprechung, die dies für Planfeststellungsverfahren zugelassen hat, passt nicht auf den vorliegenden Fall, weil hier gerade die von der Rechtsprechung immer hervorgehobene Grenze einer solchen Verlagerung der Konfliktlösung überschritten ist. Fehlende Eignung der Bewältigung des neu geschaffenen Konfliktes in dem nachfolgenden Verfahren führt zu einem Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung und zu Abwägungsfehlern.

Antwort:
Die Konfliktbewältigung erfolgt auf der Ebene der gesamtstädtischen Luftreinhalteplanung. Diese Verlagerung in ein anderes Verfahren ist zulässig, da mit dem Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf ein Regelungssystem zur Verfügung steht, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann.
Zur rechtlichen Detaillierung, siehe Antwort zu Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.31 Gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstößt es auch, wenn davon ausgegangen wird, an der betroffenen Bebauung im Bereich des Tunnelmundes sollten Minderungsmaßnahmen über eine Fassadengestaltung mit separater Fassadenhinterlüftung und/oder Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Belüftungsanlage vorgenommen werden. Das sind keine geeigneten Konfliktlösungsmechanismen. Das Fachgutachten hat auf diesen Lösungsweg verwiesen, ihn sogar empfohlen, ohne indes eigene Ermittlungen anzustellen, ob solche Maßnahmen überhaupt möglich sind.

Dies wird sogar ausdrücklich im Gutachten zugestanden. Nicht ermittelte Kosten können nicht als geringer angesehen werden. Es ist im vorliegenden Fall offenkundig, dass Maßnahmen der Fassadengestaltung ohne eine Neubebauung nahezu ausgeschlossen sein dürften.
Im Bereich des Park-Hotels steht schon der Denkmalschutz dagegen, abgesehen von fehlendem Platz im Bereich der Gebäude des Industrie-Clubs hätten solche Maßnahmen bauliche Umgestaltungen zur Folge, die die von den Gutachtern genannten Kosten für die Absaugung an allen drei Tunnelportalen erreichen dürften. Hinzu kommt, dass die Einrichtung einer die Büroräume der Gebäude des Industrie-Clubs und des Park-Hotels technisch mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein dürfte, da es sich um Altbestand handelt, der solche Einbauten nur sehr eingeschränkt zulässt.

Antwort:
Die Fassadenhinterlüftung mit vorgehängter Fassade oder die Belüftung der angrenzenden Räume über eine hausinterne Lüftungsanlage bei Verschluss der Außenfassade sind technisch grundsätzlich geeignete Maßnahmen, um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Bebauung zu minimieren. Allerdings besteht vor dem Hintergrund der prognostizierten Belastungen und der Regelungsmöglichkeiten der Luftreinhalteplanung keine Notwendigkeit zur Festsetzung von Maßnahmen, wie sie die Einwenderin nennt, im vorliegenden Bebauungsplan. Die Immissionsschutzbehörde kann mit dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Düsseldorf geeignete Maßnahmen zur Verfügung stellen, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.
Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 75.24 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.32 Besonders erstaunlich ist für uns, dass der Bebauungsplan-Entwurf solche Maßnahmen aber gar nicht festsetzt, weder für die Neubebauung im Bereich des MK 14 noch für den Bestand. Der Bebauungsplan-Entwurf enthält insoweit nicht einmal den Versuch einer Konfliktbewältigung.

Antwort:

Zu weiteren Festsetzungen zu diesem Punkt im Bebauungsplan besteht keine Notwendigkeit.

Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 75.31 und im Weiteren unter Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.33 4. Möglichkeit einer Schadstoffabsaugung

Im vorliegenden Fall wird es entscheidend darum gehen, ob die Schadstoffbelastung durch Abluftreinigungsanlagen mit entsprechender Filtertechnik vermindert werden kann oder die Schadstoffe auf andere Weise so minimiert werden können, dass der konzentrierte Austritt an den Enden des Tunnels verhindert wird. Aus unserer Sicht ist eine solche Technik hier anwendbar und auch wirtschaftlich zumutbar.

Im Fachgutachten Luftqualität Tunnel von Mai 2011 wird die Absaugung der Portalabluft als lüftungstechnische Standardlösung beschrieben und hierzu festgestellt, eine Absaugung könne „nur bedingt empfohlen werden“. Darin liegt keine fachliche Ablehnung der Maßnahme, vielmehr eine wenn auch bedingte Empfehlung.

Für eine Absaugung von Luftschadstoffen ist die Planung entsprechender Abluftbauwerke erforderlich. Solche Ablufteinrichtungen sind heute bei modernen Tunnelbauten machbar. Das Fachgutachten spricht von einer Standardlösung.

Wie bei vielen Tunnelbauten der vergangenen Jahre ist auch hier eine Längslüftung mit einer Absaugung der Abluft möglich. Die Lüftungszentrale und der Betriebsraum mit den technischen Einrichtungen wie Ventilatoren und Schalldämpfern kann, nachdem die ursprünglich geplante Tiefgarage für Industrie-Club und Park-Hotel unter der Verlängerung der Landskrone zur Königsallee hin (vor dem Park-Hotel) nicht mehr geplant wird, ohne Schwierigkeiten unterirdisch zwischen Park-Hotel und Tiefgarage Kö-Bogen errichtet werden. Die Flächen stehen im Eigentum der Stadt.

Mit einer Absaugung und Ableitung über Abluftkamine ist auch an den Kaminen keine signifikante Erhöhung der Schadstoffe verbunden. Hierzu kann exemplarisch auf den Planfeststellungsbeschluss zur Umfahrung Starnberg verwiesen werden: Dort heißt es hierzu:

> *„Im Vergleich zu den Immissionen von offenen Straßen oder von Tunnelportalen sind die bodennahen Belastungen aus Abluftkaminen sehr gering.*
>
> *So prognostiziert die Ausbreitungsrechnung - abhängig von der Ausblasgeschwindigkeit - maximale Zusatzbelastungen von 0,31 - 0,41 µg/m³ für NO_2 und 0,03 - 0.05 µg/m³ für PM10. Zusatzbelastungen dieser Größenordnung sind aufgrund der vorhandenen Grundbelastung messtechnisch nicht mehr nachweisbar. Im Bereich des Tunnelkamins kommt es zu keinen Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte“ (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22.02.2007, Entlastungstunnel Starnberg, S.37f, ähnlich S.66).*

Das Fachgutachten Luftqualität Tunnel von Mai 2011 beziffert die Investitionskosten für drei Portalabluftabsaugungen auf ca. 2,1 Mio. Euro, die Betriebskosten für die drei Absaugungen auf ca. 0,315 Mio. Euro. Die Kosten für eine begrenzte Absaugung im Bereich des Tunnelmundes Elberfelder Straße lägen erheblich niedriger. Nur sie dürften verglichen werden mit den Beeinträchtigungen, den Aufwendungen und Kosten an den Anliegerbauwerken, um den am Tunnelmund auftretenden Gesundheitsgefährdungen entgegenzuwirken. Damit liegen die Kosten jedenfalls nicht in unverhältnismäßiger und für die Stadt unzumutbarer Höhe. Zur Verminderung der Schadstoffe am Tunnelmund Elberfelder Straße bedarf es hier auch nicht der Absaugung der gesamten Schadstoffe aus den Tunneln. Es würde genügen, die zum Tunnelmund Elberfelder Straße geleiteten Schadstoffe vor dem Tunnelmund aufzunehmen und abzuleiten.

Auch ein Abluftkamin für die Absaugung im Bereich des Tunnelportals Elberfelder Straße ist technisch möglich. Das Fachgutachten nennt - unter Vorbehalt - wegen der höheren Gebäude an der Elberfelder Straße eine Quellhöhe von etwa 22 m. Eine Abluftableitung könnte danach zum Beispiel so erfolgen, dass der Abluftkamin in das Gebäude Kö-Bogen integriert wird.

Hierzu bedürfte es auch nicht, wie im Fachgutachten Lufthygiene von April 2011 befürchtet, eines langen Abluftkanals im Tunnel, durch den Schadstoffe wieder in Richtung Tunnelmitte geleitet werden müssten. Hierauf weist auch das Fachgutachten Luftqualität Tunnel ausdrücklich hin (Seite 11). Dort heißt es, alternativ wären Standorte zwischen 50 und 100 m vom Ausfahrtportal tunneleinwärts möglich. Ein Abluftkamin im oder am Gebäude Kö-Bogen hätte eine ausreichende Höhe.

Ein Kamin könnte ggf. auch, von außen unterhalb der Dachaufbauten nicht sichtbar, in das Gebäude des Park-Hotels integriert werden. Dies müsste geprüft werden. Bisher sind solche Prüfungen jedoch nicht erfolgt.

In einem Fall, in dem die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen nicht völlig unverhältnismäßig sind gegenüber Maßnahmen des passiven Schutzes, lässt die Rechtsprechung einen Verzicht auf aktive Schutzmaßnahmen zugunsten passiver Maßnahmen an der betroffenen Bebauung, eine Art architektonischen Selbstschutz vor Luftverunreinigungen an der Bestandsbebauung, nach unserer Auffassung auch gar nicht zu. Es dürfte in einem solchen Fall bereits fraglich sein, ob dies bei neuen Vorhaben verlangt werden dürfte. Es bestehen hier wesentliche Unterschiede zu zulässigen Maßnahmen architektonischen Selbstschutzes gegenüber bestehenden Lärmimmissionen. Diese dienen dazu, neue noch nicht bestehende Bebauung zu Schutzmaßnahmen zu verpflichten, um dadurch einen sonst entstehenden Konflikt zu lösen. Hier ist der Fall genau umgekehrt - und der nun notwendige Schutz muss von Bestandsbauten vorgenommen werden. Das geht nicht.

Dass die Stadt sich die Möglichkeit der Errichtung eines Kamins im Bereich der Bebauung Kö-Bogen nicht bereits in der Ausschreibung vorbehalten hat, kann auf die Abwägung keinen Einfluss haben. Der Kö-Bogen ist Teil des Projektes, dessen Realisierung über die Bebauungsplanung angestrebt und gesichert wird. Die Stadt war Eigentümerin der Flächen, sie hätte sich für die Abwägung im Hinblick auf eine angemessene und die betroffenen Anlieger schonende Minimierung von Schadstoffbelastungen aus dem Tunnel nicht durch Nichtregelung dieses Punktes selbst für die nachfolgende Abwägung binden dürfen.

Antwort:

Die von der Einwenderin vorgebrachten Vorschläge zu Abluftreinigungsanlagen, Abluftabsaugung, Wirkung und Positionierung von Abluftkaminen sind vorsorglich gutachterlich geprüft und abgewogen worden.

Aufgrund der Schadstoffkonzentrationen an den Tunnelmündern (insb. NO_2) wurde im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes gutachterlich umfassend geprüft, welche Maßnahmen zur Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte geeignet sein könnten und ob diese aus technischen, planerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten umsetzbar sind. Insbesondere die Maßnahmen am Tunnelbauwerk selbst wurden eingehend untersucht.

Die Maßnahmen zur Absaugung der Tunnelluft, am Portal oder auf der Strecke, und das notwendige Ausblasen der Tunnelluft erfordern neben den technischen Einbauten im Tunnel selbst hochragende Kaminbauten, deren Höhe von der Traufhöhe der jeweils benachbarten Bebauung abhängt. Diese Bauten sind städtebaulich kaum zu integrieren, da sie genau dort platziert werden müssten, wo durch die Planung großzügige Freiräume entstehen sollen. Außerdem würden sie durch ihre notwendige Höhe eine Dominanz ausüben, die für solche funktionalen Nebenbauwerke in einem hochwertigen innerstädtischen Raum nicht zu vermitteln sind.

Für andere Maßnahmen, die Öffnungen auf der Tunnelstrecke vorsehen (Rasterdecken, Tunnelaugen, Züblindecken, etc.), sind ebenfalls aus städtebaulichen und funktionalen Gründen nicht geeignet. Die Öffnungen und Schlitze oberhalb der Tunnel lägen in Bereichen, die zukünftig als Fußgängerbereiche festgesetzt und gestaltet werden. Diese würden durch die genannten Maßnahmen deutlich eingeschränkt und in ihrer Wertigkeit geschmälert.

Der Einsatz von Tunnelluftfiltern wurde ebenfalls geprüft. Für die Partikelfilterung stehen erprobte Techniken zur Verfügung; die Filterung der hier stärker zu berücksichtigenden NO_2-Anteile durch Gasfilter ist technisch nicht so ausgereift und in der Langzeitwirkung nicht gesichert abzuschätzen. Die Ausrüstung mit Filteranlagen und der Aufwand für Betrieb und Wartung würden in keinem sinnvollen Verhältnis zur gewünschten Wirkung stehen.

Insgesamt sind die Maßnahmen am Tunnel zur Verringerung der Luftschadstoff-Immissionen an den betroffenen Gebäuden von ihrer städtebaulichen Verträglichkeit, ihrer Wirksamkeit und ihren Investitions- und Unterhaltungskosten ungenügend geeignet. Darüber hinaus sind die Emissionsfaktoren der CO_2-Produktion, die durch den Betrieb von Tunnellüftungs- und -filteranlagen ausgelöst wird, bestimmt worden. Auch hier ergibt sich eine ungünstige Bilanz durch zusätzliche hohe CO_2-Belastungen.
Darüber hinaus ist nachgewiesen worden, dass diese Maßnahmen zur Bewältigung der Konflikte aus der Problematik der Luftschadstoffe nicht notwendig sind. Die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau erfolgt vielmehr auf der Basis der Maßnahmen des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Düsseldorf.
Siehe dazu im Einzelnen, Antwort unter Nr. 75.24.

Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt

75.34 5. Abwägung

In der Abwägung berücksichtigt die Stadt offenbar folgende Gesichtspunkte:

- *Die Überschreitungen bei den Stickoxidimmissionen an der Elberfelder Straße (und den anderen Überschreitungspunkten) seien vergleichbar mit vielen anderen straßennahen Belastungsbereichen in der Innenstadt Düsseldorfs.*
- *Die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung würden ohnehin Verbesserungen bringen. Dabei wird auf den aktuellen Luftreinhalteplan von November 2008 und die erwartete Fortschreibung in 2011 verwiesen. Allerdings sei die 2011 eingeführte Umweltzone Stufe 2 in den Berechnungen bereits berücksichtigt worden. Hierauf dürfe die Stadt nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts NRW verweisen.*
- *Es wird auf die Bemühungen der Stadt um ein „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ verwiesen.*
- *Es wird auf Maßnahmen aus der im Jahr 2011 über ein Wuppertaler Institut erarbeiteten Technologiematrix verwiesen.*

- *Der Bebauungsplan treffe Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffen an anderen Stellen. Die Tunnelausfahrten seien in möglichst gut belüftete Bereiche mit wenig Betroffenen positioniert.*
- *Insgesamt verbessere sich die Lufthygiene. Davon profitierte eine Reihe von Gebieten, die aufgezählt werden.*
- *Maßnahmen zur Schadstoffminderung seien eingehend untersucht worden. Sie würden aus städtebaulichen und funktionalen Gründen ausscheiden.*
- *Demgegenüber sei die Fassadengestaltung der betroffenen Bebauung gutachterlich genannt worden, wobei die Aussagen der Gutachter mehr oder weniger zusammengefasst werden.*
- *Zudem werde im Bebauungsplan die Schutzwürdigkeit der Wohnnutzung besonders berücksichtigt, indem sie in Bereichen mit Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werde.*

Diese Erwägungen sind allesamt aus unserer Sicht ungeeignet und teilweise unrichtig, teilweise sachfremd. Sie können die Abwägung zu Lasten der Betroffenen an den Tunnelportalen nicht rechtfertigen.

Antwort:

Die Einwenderin fasst eine Reihe von Abwägungsargumenten im Zusammenhang der Thematik der Luftschadstoffe zusammen und stellt diese verkürzt, aber weitgehend zutreffend dar. Die von der Einwenderin gezogene Schlussfolgerung wird nicht geteilt. Weder sind die Erwägungen der Plangeberin ungeeignet, unrichtig oder sachfremd, noch findet eine Abwägung zu Lasten von Betroffenen statt.
Im Einzelnen siehe die Antworten unter Nr. 75.24 bis Nr. 75.33.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.35 6. Kumulative Belastungswirkung

Die Kombination der erheblichen Lärmbelastungen mit den Schadstoffbelastungen im Bereich der Elberfelder Straße führt aus unserer Sicht zusätzlich zu einer Beeinträchtigung unserer Belange.

Zugunsten der Gesamtplanung, bei der weite Teile des Plangebietes in erheblicher Form von dem Projekt profitieren, wird der Bereich unserer Grundstücke in massiver Form mit den Folgenachteilen belastet.
Im Ergebnis sieht der Bebauungsplan-Entwurf vor, nahezu das gesamte Plangebiet vom oberirdischen Verkehr und den damit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen und den Belastungen durch Luftverunreinigungen, insbesondere Stickoxide und Feinstaub zu entlasten, das Gebiet gestalterisch erheblich aufzuwerten und neue Bauflächen mit unterirdischer Verkehrsanbindung und Parkmöglichkeiten zu schaffen. Dies hat zur Folge, dass in konzentrierter Form an den Tunnelein- und -ausfahrten und dabei in der gravierendsten Form an der offenen Tunnelrampe in der Elberfelder Straße gesundheitsgefährdende Stickoxid- und Feinstaubbelastungen erhöht werden, Stickoxide deutlich über die Grenzwerte der 39. BImSchV hinaus. Wir befürchten, dass die Schadstofffrachten auf Grund der bestehenden Hochbebauung und der vorgesehenen Anlage der Tunnelrampe als offenes Bauwerk in erster Linie unsere Gebäude treffen.

Antwort:
Durch die Umsetzung der Planung werden die Schallimmissionen im Vergleich zum Nullfall reduziert. Die Grenzwerte für die Stickoxid- und Feinstaubimmissionen werden eingehalten.
Zur weiteren Würdigung der lufthygienischen Situation, siehe Antwort zu Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.36 Dieser Gesichtspunkt wiegt umso schwerer, als die Kombination aus Lärm- und Feinstaubbelastung für die Gebäude, die Aufenthaltsräume zur Elberfelder Straße haben, mit widersprüchlichen und in der Planung bislang nicht gelösten Vorgaben verbunden ist. Zudem sollen aus Schutzgründen entlang dieser Fassade Wohnungen ausgeschlossen sein, die in gleicher Form genutzten Hotelräume sind aber im Bestand vorhanden.

Abgesehen davon, dass die für sie vorgesehene Festsetzung insoweit unklar ist, wird diese Nutzung in gleicher Form belastet, ohne dass hierfür eine Lösung vorgesehen ist.

Die offenbar von der Stadt angedachte Lösung der Problematik über Belüftungseinrichtungen ist bisher nicht technisch und wirtschaftlich überprüft worden, soll aber gleichwohl in der Abwägung behandelt werden. Die Büroräume in den Gebäuden des Industrie-Clubs sind vermietet. Die bestehende Nutzung lässt eine Einhaltung der Vorgaben, die sowohl auf die Belüftungsforderung im Plan als auch auf die, eine Belüftung nur über Dach oder rückwärtig vorzunehmen, kaum zu.

Antwort:

Die im Bebauungsplan festgesetzten Schalldämmmaße beziehen sich auf die Schalldämmmaße von Aufenthaltsräumen im Sinne des § 2 Abs. 7 i.V.m. § 48 BauO NRW und unterscheiden demnach nicht nach der konkreten Nutzung. Darüber hinaus werden in Punkt 7 der textlichen Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Maßnahmen genannt. In Punkt 7.1 c werden darüber hinaus explizit die gleichen Maßnahmen für Aufenthaltsräume von Wohnungen oder zu Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben bestimmt: für die genannten Räume ist unter der Bedingung, dass sie nur Fenster zu einer Fassade ab LPB IV besitzen, eine mechanische Lüftung vorzusehen. Selbiges gilt für Büro- und Unterrichtsräume mit Fenstern lediglich zu Fassaden ab LPB V. Damit sind für die vorliegenden und die zulässigen Nutzungen Schutzmaßnahmen bestimmt.

Zusätzlich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant. Im Bereich der Tunnelrampen wird festgesetzt, dass die Seitenwände der Rampe, die der Tunnelrampe zugewandte Seite des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke bis 25 m innerhalb des Tunnels vollständig hochschallabsorbierend ausgekleidet werden müssen. Darüber hinaus wird im Rahmen der Lärmminderungsmaßnahmen der Landeshauptstadt Düsseldorf als Fahrbahnbelag lärmoptimierter Asphalt auf den Rampen und den oberirdischen Fahrbahnoberflächen aufgetragen.

Die festgesetzten Maßnahmen stellen einen rechtlich zulässigen Umgang mit dem Lärmschutz für Aufenthaltsräume dar und sind daher nicht im Einzelnen technisch und wirtschaftlich zu prüfen.

Da die Lärmbelastung dennoch auf einem hohen Niveau verbleibt, wird vorsorglich sonstiges Wohnen als Nutzung ausgeschlossen, in Übereinstimmung mit der bisher gültigen Rechtslage.
Hinsichtlich der Feinstaubbelastung werden von den Gutachtern Empfehlungen zu Maßnahmen ausgesprochen, die auch jenseits einer Betrachtung über gesetzlich geforderte Grenzwerte aus Komfort- und Vorsorgegründen in hochwertigen Immobilien in innerstädtischen Lagen üblich sind. Diese baulich-technischen Maßnahmen sind nicht notwendig, da eine Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffimmissionen nach Realisierung des Gesamtprojektes Kö-Bogen nicht vorliegen wird.
Siehe dazu auch Antwort unter Nr. 75.24.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.37 V. Gestalterische Wirkung der offenen Tunnelrampe

Ein selbständiger Belang ist die Gestaltung der Tunnelrampe. Das Tunnelportal wird im Bereich der Elberfelder Straße den weit überwiegenden Teil der gesamten Gebäudefront der Gebäude des Park-Hotels und des Industrie-Clubs sowie des gegenüber liegenden Kaufhofs einnehmen. Da die Rampe als offene Rampe gestaltet ist, wird die gesamte Häuserfront von den Auswirkungen belastet sein. Damit ist offenkundig, dass die Anlieger entlang des Tunnelportals ein erhebliches Interesse an einer ansprechenden und wenig belastenden Gestaltung des Tunnelportals haben. Dies gilt auch für den Industrie-Club, der unmittelbar vor der Rampe seine Grundstücke hat, aber noch in besonderem Maße für die Hotelnutzung. Beim Park-Hotel handelt es sich um eines der traditionellen Düsseldorfer Luxus-Hotels. Das Hotel wird durch die Tunnelrampe derzeit in besonderem Maße betroffen.

Antwort:

Die Errichtung einer Portaleinhausung im Bereich der engen Elberfelder Straße ist aus städtebaulichen Gründen nicht sinnvoll. Eine Einhausung wäre ab ihrer Öffnung zur Heinrich-Heine-Allee mindestens 20 m tief in den Baukörper hinein hochabsorbierend auszukleiden, um Erhöhungen der Schallimmissionen an der gegenüberliegenden und seitlich angrenzenden Bebauung in der Heinrich-Heine-Allee zu verhindern.

Ein solch geschlossener, teilweise opak gestalteter Baukörper würde entlang der gesamten Elberfelder Straße einen großen Teil des oberirdischen Straßenraums belegen.
Er würde den Straßenraum, die Blickbeziehungen und die angrenzenden Gebäude in einem nicht hinnehmbaren Maße stören und den Gebrauchswert des öffentlichen Raums schmälern. Des Weiteren käme es mit der dadurch verursachten Verlängerung des Tunnels zu einer Erhöhung der NO_2-Konzentration im Kreuzungsbereich Elberfelder Straße / Heinrich-Heine-Allee sowie in der Heinrich-Heine-Allee.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.38 VI. Bedenken gegen Festsetzung Nr. 7.1

Die Festsetzung Nr. 7.1 ist unklar.

Es heißt im ersten Absatz von Nr. 7.1, dass Schallschutzmaßnahmen an Gebäudefronten, die an den durch Nummerierung und Schrägschraffur gekennzeichneten Baugrenzen stehen, die parallel zu diesen stehen oder die in einem Winkel bis einschließlich 90 Grad zu diesen stehen, erforderlich sind. Die Gebäudefront des Park-Hotels entlang der Königsallee steht in einem Winkel von 90 Grad zu der mit Schrägschraffur gekennzeichneten Baugrenze entlang der Elberfelder Straße. Daraus folgt, dass für die gesamte Gebäudefront an der Königsallee Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dies kann nicht gewollt sein, es wäre der Sache nach auch unsinnig. Es ist aber Bestandteil der Festsetzung. Deshalb sollte die Formulierung "bis einschließlich 90 Grad zu diesen" gestrichen werden. Das Gleiche gilt für die parallelen Gebäudefronten. Soweit mit dieser Formulierung vor- oder zurückspringende Bauteile erfasst werden sollen, lässt sich dies einfacher formulieren, z. B., indem man auf die Gebäudefronten entlang der durch Schrägschraffur gekennzeichneten Baugrenzen abstellt.

Antwort:

Mit der Festsetzung sollen Gebäudeteile erfasst werden, die von der Baugrenze oder Straßenbegrenzungslinie zurückversetzt, also innerhalb einer Grundstücksfläche, bestehen.

Grundsätzlich muss ein Gebäude nicht bis zu der in einem Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze oder bis an eine Straßenbegrenzungslinie errichtet werden. Vor diesem Hintergrund ist eine entsprechend detaillierte Formulierung erforderlich.
Dass die Festsetzung sachlogisch nicht für Bereiche nicht gekennzeichneter Baugrenzen oder Straßenbegrenzungslinien gilt, ergibt sich bereits aus der Darstellungssystematik. Es werden nur jene Bereiche gekennzeichnet, für die die Maßnahmen erforderlich sind. An äußeren Fassadeneckpunkten, die in einem Winkel von 90 Grad zueinander stehen (z. B. im Bereich von Straßenkreuzungen) wird dies daran deutlich, dass nur für einen Fassadenbereich die zeichnerische Festsetzung erfolgt.
Im Zweifelsfall ist auch die Ausnahmeklausel der textlichen Festsetzung Nr. 7.1 d heranziehbar. An der Ostfassade gelten aber die allgemeinen Anforderungen der Festsetzung Nr. 7.1 b, also Lärmpegelbereich III.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

75.39 Zusammengefasst enthält der Bebauungsplan-Entwurf in der jetzt vorliegenden Form Mängel, die zu seiner Unwirksamkeit führen würden.
Wir möchten, auch wenn wir grundsätzlich entschieden haben, unsere Ansprüche notfalls gerichtlich prüfen zu lassen, betonen, dass wir auch weiterhin bereit sind, über Lösungsmöglichkeiten der mit der Planung verbundenen Probleme für unseren Grundbesitz mit der Stadt zu sprechen, und nach Wegen zu suchen, wie die Probleme ausgeräumt werden können. Bei allem Verständnis für die mit dem Projekt Kö-Bogen angestrebte städtebauliche Verbesserung der Innenstadt Düsseldorfs kann dies aber aus Sicht des Industrie-Clubs und der Park-Hotel GmbH nicht zu Lasten einiger weniger Betroffener erfolgen, denen die Folgelasten aus der Umverteilung von Lärm und Schadstoffen auferlegt wird. Nur unter Einbeziehung von Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung durch Luftschadstoffe lässt sich am Tunnelmund Elberfelder Straße eine tragfähige Lösung erreichen.

Antwort:

Aufgrund der oben dargelegten Gründe sind die vorgetragenen Probleme auf Ebene der vorliegenden Bebauungsplanung umfassend unter Berücksichtigung aller privaten und öffentlichen Belange berücksichtigt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

75.40 Außerhalb der Offenlegung des Bebauungsplans und ergänzend zur oben dargelegten Stellungnahme hat die Einwenderin mit Schreiben vom 14.10.2011 Anregungen zu der vorliegenden Planung vorgebracht.

Antwort:

Die Anregungen sind inhaltlich voll umfänglich in den Antworten unter Nr. 75.1 bis Nr. 75.39 berücksichtigt und abgewogen. Die Stadt Düsseldorf ist mit der Einwenderin im Gespräch.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 76.:

76 In der Ausstellung gen im Kö-Bogen Pavillon ab 17.05.2011 wurde ein Plakat der Verfasser gezeigt. Die Verfasser gehen davon aus, dass die Tammssche' Verkehrschlagader mit Straßenbahn und Tausendfüßler erhalten bleibt. Daraus würde sich eine Kostenersparnis von 70 bis 80 Millionen Euro ergeben.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Es werden ergänzend folgende Punkte angemerkt:

76.1 Die Tunnel-Ein- und Ausfahrt neben dem Theatermuseum würden entfallen. Wegen der Auffahrt zum Tausendfüßler sei die von der Stadt geplante Verlängerung des Tunnels nach Norden nicht möglich. Die vorhandene Hofgartenpassage bliebe erhalten.

Antwort:

Wie unter der Antwort Nr. 76 dargelegt, ist ein Abriss des Tausendfüßlers aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig. Im Übrigen würde statt der Ein- und Ausfahrtsrampe im Bereich des Theatermuseum die heutige oberirdische Verkehrsführung beibehalten werden, die den Hofgarten stark trennt und großflächig zu Schall- und Luftimmissionen im Bereich der Grünfläche führt.
Demgegenüber stellt die Untertunnelung mit der vorgeschlagenen Rampenlage eine deutliche Verbesserung der Umwelt- und Aufenthaltsqualität im Hofgarten dar.
Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 76.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

76.2 Die Auffahrt Tausendfüßler würde bleiben. Tausendfüßlerauffahrt und Rampe des Süd-Nord-Tunnels würden auf gleicher Höhe gegenüber dem Thyssen-Haus liegen. Die Hälfte des Tunnels würde durch einen Hügel überwölbt. Gleiches würde für die Einfahrt zum Westtunnel an der Landskrone gelten. Straßenbahn und Tausendfüßler würden in diesem Bereich in einem Einschnitt liegen.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag, den Süd-Nord-Tunnel schon in Höhe des Dreischeibenhauses an die Oberfläche kommen zu lassen, wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Die vorgeschlagene bewegte Topographie mit Hügeln und Einschnitten widerspricht der Zielsetzung der Zusammenführung der beiden denkmalgeschützten Hofgartenseiten und der geplanten weitgehend barrierefreien Ausgestaltung der innerstädtischen Parkfläche.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 76.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

76.3 Der Blick auf das Thyssen-Hochhaus solle erhalten bleiben. Dadurch würde der wenig attraktive Baublock an der Straßenbahntrasse in der Sichtachse vom Jan-Wellem-Platz entfallen. Dieser würde geringfügig vergrößert. Der Baublock zum Schauspielhaus würde zum Ausgleich verbreitert. Die Baumreihe von der August-Thyssen-Straße würde bis zum Jan-Wellem-Platz verlängert. Parallel zum Tausendfüßler würde eine Baumreihe mit niedrig wachsenden Bäumen gepflanzt. Die Platanenallee würde entfallen.

Antwort:

Die Anordnung und der Zuschnitt der Baufelder wurden intensiv im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes untersucht und im weiteren Verfahren konkretisiert.
Dem Baufeld MK 4 kommt als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätsvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee, anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee, ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude.

Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht. Bei einem Entfall des Baufeldes würde dem Platz seine nördliche Raumkante fehlen und er würde seinen stadträumlichen Charakter verlieren. Dies kann auch nicht durch die westliche Erweiterung der Baufelder MK 2 und 3 ausgeglichen werden.
Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus genommen. Es wurde untersucht, inwieweit die Wahrnehmung des Dreischeibenhauses negativ beeinflusst werden könnte. Dabei zeigte sich, dass die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, nicht beeinträchtigt wird. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern.
Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.
Eine vom Einwender vorgeschlagene Alleepflanzung in Nord-Süd-Richtung widerspricht den oben dargelegten städtebaulichen Zielen zur Neuordnung dieses, stark von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen geprägten, Bereiches.
Ebenso wären der Wegfall der Platanenallee und die Beibehaltung des Tausendfüßlers, wie oben unter der Antwort Nr. 76 dargelegt, nicht mit den städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes vereinbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

76.4 Die Tunneleinfahrt an der Ecke Schadowstraße / Berliner Allee würde entfallen, da der Tunnel nach Süden verlängert würde. Die Einfahrt in den Süd-Nordtunnel würde gegenüber der Landeszentralbank angeordnet. Eine Einfahrt von der Immermannstraße sei nicht vorgesehen, da die Möglichkeit bestehen würde, über die Steinstraße und Berliner Allee von Osten kommend in den Tunnel einzufahren.

Antwort:

Die Lage des Tunnelbauwerkes wurde unter Berücksichtigung der notwendigen verkehrlichen Verknüpfungen so gewählt, dass alle notwendigen Verkehrsbeziehungen im Umfeld des Martin-Luther-Platzes oberirdisch beibehalten werden können. Durch die vorgeschlagene Verschiebung Richtung Süden entfällt insbesondere die Fahrbeziehung von der Blumenstraße und dem Quartier Schadowarkaden in Richtung Norden. Dies würde zu einer deutlichen Verschlechterung der Erreichbarkeit dieses innerstädtischen Bereiches führen und in den umliegenden Straßen zusätzlichen Verkehr verursachen. Der Verzicht auf eine Einfahrt von der Immermannstraße ist mit dem Verkehrskonzept nicht vereinbar, da dies die Aufgabe von wichtigen Verkehrsbeziehungen zur Folge hätte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

76.5 Zu den Libeskind-Bauten werde eine Baumreihe ohne Terrassen und die Ausbildung der Landskrone mit Profil, wie am Kö-Graben mit oben liegender Promenade, vorgeschlagen.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 77.:

77.1 Die Einwenderin möchte sich für den Erhalt des Tausendfüßlers einsetzen. Zur Begründung verweist sie auf die Argumente der Initiative "Lott stonn!", denen sie voll und ganz zustimme.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Zu den weiteren „Lott stonn!“-Argumenten, siehe Antwort zu Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

77.2 Sie sehe den Tausendfüßler auch als ein Kunstbauwerk an, das sich wunderbar in das neue Ambiente eingliedern würde. Ganz abgesehen von den immensen Kosten, die man sparen könnte, wäre eine Bebauung unter Erhalt des Tausendfüßlers viel origineller und ästhetischer als mit den bei den Tunnelrampen.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zu der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 78.:

78.1 Der Einwender stellt fest, der Tausendfüßler gehöre, genauso wie der Schlossturm, als Wahrzeichen zu Düsseldorf.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

78.2 Außerdem könnten 100 Millionen Euro eingespart werden, um andere wichtige städtebauliche Projekte durchzuführen, z.B. das Fahrradwegenetz in Düsseldorf.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.
Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 79.:

79.1 Die Einwenderin ist der Auffassung, der Tausendfüßler sei als Denkmal zu erhalten.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland.
Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

79.2 Viel wichtiger sei ihr jedoch seine Aufgabe als Verkehrsbauwerk, welche tadellos erfüllt werde. Die erforderliche Sanierung könne nur kosmetischer Natur sein, da er als „baufälliges“ Bauwerk seine Aufgabe gar nicht mehr erfüllen dürfte.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.

Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

79.3 Die Einwenderin bezeichnet die geplante und als Bebauungsplan-Entwurf einsehbare Lösung als seelenlos, brutal und maßstabslos. Die Tunnelmünder würden ihre Umgebung nachhaltig negativ verändern und eine verantwortungsvolle Stadtplanung müsse sich mit dieser Thematik auseinandersetzen.

Antwort:
Zentrale städtebauliche Ziele des Projektes Kö-Bogen 2. BA sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz.
Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, diesen Bereich im Sinne einer kompakten, nutzungsgemischten und urbanen Stadt im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.
Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Sichtbeziehungen und Blickachsen z.B. zum Theatermuseum oder zur Johanneskirche – im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt.
Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

79.4 Aufgrund der großen Tunnellösung solle die Jägerhof-Passage entfernt werden und damit eine bewährte Fuß- und Radwege-Verbindung dem Autoverkehr geopfert werden. Das Überqueren der durch Zäune zu sichernden Straßenbahnschienen sei alles andere als eine Verbindung des westlichen und des östlichen Hofgarten-Teiles. Das verharmlosende Grün in städtischen Darstellungen täusche.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt.

Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt und gewährleistet eine sichere Querung für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

79.5 Die Einwenderin ist der Auffassung, die lange Bauzeit sei mit weiteren Einschränkungen für den Verkehr und hinsichtlich der Aufenthaltsqualität verbunden und werde von den Planern und Politikern totgeschwiegen. Sie verlange eine klare und sachliche Informationspolitik.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund sind die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger, die sich aus der städtebaulichen Neuordnung und der damit verbundenen Tieferlegung des Verkehrs ergeben, in einem angemessenen und zumutbaren Rahmen.
Die umsetzungsbedingten Baumaßnahmen und damit einhergehende Belästigungen und Einschränkungen für den Verkehrsablauf und die Aufenthaltsqualität werden auf das mögliche Minimum begrenzt. Im Zuge der Baumaßnahmen werden die jeweiligen Einschränkungen rechtzeitig bekannt gegeben.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

79.6 Mit der Alternativlösung des BDA läge eine Diskussionsgrundlage vor, die unbedingt weiterverfolgt werden solle. Nicht nur die Einsparung unnötiger Kosten, sondern auch die Minimierung von Tunnelbauwerken und eine echte Verbindung der Hofgartenteile seien die Vorteile dieser viel besseren Lösung, die durchaus zielführend sei.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag „Verkürzung der Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers“ vom Bund Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 80.:

80.1 Die Einwenderin stellt fest, der Abriss des Tausendfüßlers sei eine Handlung ohne städtebaulich und verkehrstechnisch nötige Grundlage. Das Argument des "Verkehr unter der Erde verschwinden lassen" sei nicht gleichzusetzen mit dem generellen Verschwinden des hohen Verkehrsaufkommens in der Düsseldorfer Innenstadt.

Antwort:
Eines der Ziele des Bebauungsplans ist es, Aufenthaltsflächen von hoher Qualität zu schaffen und die trennende Wirkung der heute hochfrequentierten Verkehrsflächen der Berliner Allee und der Hofgartenstraße aufzuheben. Dadurch werden u.a. die Innenstadtqualitäten im Übergangsbereich der wichtigen Einkaufslagen der Königsallee, der Fußgängerzone Schadowstraße im Westen und der östlichen Schadowstraße gestärkt.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch die Verlegung des motorisierten Individualverkehrs in die Straßentunnel und eines großen Teil des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in die U-Bahn Wehrhahnlinie sichergestellt. Das „Verschwinden“ des Verkehrs, d.h. eine massive Reduzierung in der Düsseldorfer Innenstadt, ist nicht Zielsetzung der Planung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

80.2 Die Tunnelrampen als 3-spurige Einfahrten seien ein massiver Eingriff; der Hofgarten als grüne Lunge der Innenstadt würde durch den Abriss des Tausendfüßlers und den damit verbundenen Neubau eines Tunnels geradezu auseinandergerissen werden.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar.
Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt.

Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

80.3 Durch die geplante Zerstörung der Jägerhofpassage und keiner neuen Alternative, werde die Möglichkeit der einfachen verkehrsfreien Durchquerung per Pedes oder Rad schlichtweg ersatzlos gestrichen.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

80.4 Sowohl die Meinung des Landeskonservators Professor Mainzer, als auch das Urteil des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland, welche sich klar für den Erhalt des Tausendfüßlers als Teil der Gruppe um das Dreischeibenhaus und Schauspielhaus aussprächen, werde von Seiten der Stadt ignoriert beziehungsweise durch plötzlich auftauchende neue Gutachten angegriffen.

Antwort:

Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Projektes Kö-Bogen der Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ und die Verlegung der Verkehre in Straßentunnel unter die Erde vorgesehen sind. Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“.

Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.

Die Planungen wurden am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde.

Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert.
Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler’“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der Erhalt würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung der dem Plan zugrundeliegenden Planungsziele unmöglich machen und demzufolge einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen; eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.
Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.

Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.
Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassenden Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse.
Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte. Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre – ebenfalls mittelfristig – der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Nur bei Umsetzung der Planung werden große Flächen, die heute von Verkehr und Verkehrsemissionen dominiert werden, für den Aufenthalt von Nutzern und Besuchern der Innenstadt sowie für Begrünung frei. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung wird damit ein attraktiver zusammenhängender Stadtraum erlebbar.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1 sowie die Antworten zu der Stellungnahme des LVR (siehe Anlage 3 Nr. 5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

80.5 Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der jederzeit einsehbar sei, stelle eine weitaus gelungenere Möglichkeit dar. Auch im Sinne einer nachhaltig ökologischen Stadt greife dieser Plan sinnvoller in das bisherige, aber auch in das zukünftig gewünschte Stadtbild ein, und bilde somit eine Chance, einen zentralen Punkt der Stadt im Rahmen eines gesunden Nutzen-Kosten-Verhältnisses neu zu bilden.

Durch die vorgeschlagene Verkürzung des Tunnels, die Neugestaltung und Aufwertung der Jägerhofpassage und des Tausendfüßlers selbst, Rücksichtnahme auf Fußgängerzonen und Radfahrwege, etc. sei dieser Vorschlag seitens der Stadt nicht einfach abzulehnen, sondern als sinnvolle Alternative zu betrachten und öffentlich zu diskutieren.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) schlägt eine Verkürzung der beiden Tunnel vor. Der Vorschlag wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt (siehe Antwort unter Nr. 24).

Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.

Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Zu den weiteren BDA-Argumenten, siehe Antwort zu Nr. 24.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

80.6 Die Einwenderin spricht sich nicht nur für den Erhalt des Tausendfüßlers aus, sondern ebenso für eine transparente Informationspolitik der betreffenden Stellen auf Seiten der Stadt, die in diesem 2. Bauabschnitt des Kö-Bogens scheinbar ohne Rücksicht auf die Meinung der Einwohner verfahren würden, anstatt diese Möglichkeit der Umgestaltung gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu nutzen.

Antwort:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. Bauabschnitt und darüber hinaus hat es umfassende Beteiligungen der Bürger gegeben. Im Rahmen der Gesamtplanung Kö-Bogen sind umfangreiche Informations- und Dialogangebote in Form von Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Internetangeboten bereitgestellt worden.
Zu den einzelnen Verfahrensschritten, siehe Antwort unter Nr. 80.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 81.:

81.1 Der Einwender stellt fest, der Hofgarten werde durch die nur ebenerdig zu querende Straßenbahntrasse in 2 Teile zerschnitten.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen.
Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.
Die heute bestehende „Zerschneidung“ des Hofgartens durch die mehrspurige Straßentrasse wird mit der Planung aufgehoben; es verbleibt lediglich die Straßenbahntrasse. Diese wird begrünt und durch hochwertige Gestaltungsmittel optisch in den Grünbereich integriert.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.2 Die Tunnelmünder seien städtebaulich und im Zusammenhang mit den umgebenden Baudenkmälern unverträglich.

Antwort:
Wie schon unter Nr. 81.1 ausgeführt, legt die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich.

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Tunnelportale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.10).
Oberirdisch werden die Rampen im Stadtraum nur über ihr schlank gestaltetes Geländer sichtbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.3 Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt werde über einen außerordentlich langen Zeitraum (mehr als 5-jährige Bauzeit) unzumutbar geschmälert.

Antwort:
Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz verlängern sich durch die städtebauliche Neuordnung im Umfeld aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - nicht. Die derzeit stattfindenden Baumaßnahmen am ehemaligen Jan-Wellem-Platz basieren auf dem Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und der Baugenehmigung für das Libeskind-Gebäude. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet werden.
Die Fertigstellung des 1. Bauabschnittes (1. BA) der Tunnelbaumaßnahmen ist für Anfang 2013 vorgesehen, der 2. BA soll 2015 fertig gestellt sein.
Die Beeinträchtigungen während der Bauzeit werden so gering wie möglich gehalten. Ihnen steht ein dauerhafter Qualitätsgewinn für die Düsseldorfer Innenstadt gegenüber.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.4 Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutsche Architekten, BDA, solle als Alternativplanung weiterverfolgt werden. Diese Planung biete, neben geringeren Kosten und kürzerer Bauzeit, noch folgende Vorteile.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.5 Erhalt und Respektierung der bekannten Baudenkmäler

Antwort:
Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umfassend berücksichtigt und denkmalpflegerische Belange umfassend in die Abwägung eingestellt.
Zum Thema „Denkmalschutz des Tausendfüßlers“, siehe Antwort zu Nr. 103.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.6 Wahrung der städtebaulichen Maßstäblichkeit

Antwort:
Wie in der Satzungsbegründung dargelegt, werden mit dem Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt, aufbauend auf den Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 5477/123 – Kö-Bogen 1. BA, verschiedene städtebaulichen Ziele verfolgt, die auch die Wiederherstellung bzw. Verbesserung der – vor allem in der Nachkriegszeit verloren gegangen städtebaulichen Maßstäblichkeit – umfassen.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

81.7 Optimale Verbindung des westlichen und östlichen Hofgartenteiles

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt.

Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

81.8 Der Einwender bittet die Verantwortlichen aufgrund der Bedeutung der erforderlichen und geplanten riesigen Innenstadtumwandlung darum, die Einwände und Kritik-Punkte der Bürger zur Kenntnis zu nehmen und die o.g. Alternativplanung weiterzuverfolgen.

Antwort:

Alle vorgebrachten Einwände und die Kritik der Bürgerinnen und Bürger sowie der Diskussionsvorschlag der Alternativplanung des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt und abgewogen (zum BDA, siehe Antwort unter Nr. 24).

Eine Umsetzung der o.g. Alternativplanung ist aufgrund der dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 82.:

82 Die Einwenderin wendet sich gegen den Abriss des Tausendfüßler, da er die einzige großstädtische Dominante und einzigartig sei.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zur städtebaulichen Argumentation und zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 83.:

83.1 Der Einwender stellt fest, dass die Ausmaße der geplanten Tunnelrampe mit der zweigleisigen Schienenanlage die Zerschneidung des Hofgartens in erheblichem Maße erweitern würden. Eine solche Tunnelrampe sei als mächtiges Bauwerk zu verstehen, das als Fremdkörper störend wahrzunehmen sei – viel mehr noch, als die derzeit bestehende ebenerdige Straßensituation. Eine Über- oder Unterquerung des geplanten Rampenbereichs für Fußgänger und Radfahrer sei offensichtlich nicht geplant und werde dort, wo sich die Straße unter der Erde befinde, durch den Straßenbahnverkehr behindert. Hier stelle sich die Frage, ob die Sicherheit der Passanten an einer Überquerungsstelle mittels einer Ampel und/oder einer Sicherheitssperre und/oder einer erheblichen Geschwindigkeitsbegrenzung für die Straßenbahn gewährleistet werden solle. Es ergebe sich eine erhebliche Verschlechterung der bisherigen Situation, die die Jägerhofpassage bietet. Der Einwender widerspricht dem Argument, die Passage sei ein „Angstraum". Die Jägerhofpassage biete Fußgängern jeden Alters, Radfahrern und Behinderten eine sichere Möglichkeit, schnell in den jeweils anderen Hofgartenteil zu gelangen. Die Zerschneidung des Parks durch die Straße werde kaum als solche wahrgenommen.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.2 *Die Ästhetik des Tausendfüßlers sei unerreicht und gerade im entstandenen Ensemble mit dem Schauspielhaus und dem Dreischeibenhochhaus weiterhin schützenswert. Der Tausendfüßler biete so gut wie keine Sichtbehinderung von der Seite. Lediglich die Nutzung als Abstellplatz für Müllcontainer und der Aufstellung architektonisch unpassender Verkaufsbuden in Gemeinschaft mit einer seit Jahren fehlenden Erneuerung des weißen Farbstreifens an seiner Seite, machten ihn zu einem vermeintlichen Schandfleck. Die Vernachlässigung eines Denkmals dürfe nicht als Grund dafür herhalten, es als obsolet zu bezeichnen.*

Trotz seines ungepflegten Äußeren werde der Tausendfüßler nicht als belästigend wahrgenommen. Auch eine Geräuschbelästigung liege, wohl aufgrund der Konstruktion der Abfahrt, nicht vor. Die ansprechende Bepflanzung durch Frau Tita Giese tue in diesem Bereich ihr Übriges dazu.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Zentrale städtebauliche Ziele der Planung sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße.

Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist demgegenüber äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.
Darüber hinaus ist der Zustand des Tausendfüßlers nicht der Grund für seinen vorgesehenen Abriss.
Durch seine exponierte Lage und seine Nutzung verursacht der Tausendfüßler Störungen. So wird die Bebauung auf der gesamten westlichen Seite des Plangebietes entlang des Martin-Luther-Platzes, weiter auf der Westseite der Berliner Allee bis zum Jan-Wellem-Platz heute von den hohen Verkehrslärmimmissionen betroffen, wobei besonders durch die heutige Hochlage der Fahrbahn deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte tags wie nachts ab der Höhe des 2. Obergeschosses vorliegen.
Durch die Verlegung des Verkehrs der Hochstraße in Tunnellage entfallen in weiten Bereichen diese Immissionsbelastungen oder werden deutlich reduziert.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 83.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.3 Die Funktionalität des Tausendfüßlers sei positiv zu beurteilen, es seien dort keine Unfälle, keine Staus bekannt. Neben der zügigen Überquerung des Fußgängerbereichs biete er zudem einen von vielen Stadtbesuchern und Einheimischen gerühmten kurzen Ein- und Überblick in bzw. auf die Innenstadt.

Antwort:
Die nach dem aktuellen Stand der Technik geplanten Tunnelbauwerke werden die Verkehrsfunktion des Tausendfüßlers übernehmen. Des Weiteren sind die Ein- und Überblicksmöglichkeiten vom Tausendfüßler in die Düsseldorfer Innenstadt äußerst begrenzt, da die umgebende Bebauung deutlich höher ist, als die Hochstraße selbst.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.4 Die Störung des Fußgängerverkehrs im Bereich der Schadowstraße geschähe allein durch die Ampelquerung des Süd-Nord-Autoverkehrs. Hier würde sich also eine kleine Tunnellösung anbieten, wie es beispielsweise im vom Bund Deutscher Architekten veröffentlichten Gegenentwurf vorgeschlagen werde. Dies sei angesichts erheblicher Wartungskosten und ständiger sicherheitstechnisch erforderlicher Erneuerung von Tunnelbauten eine weitaus günstigere, zudem den Denkmalschutz wahrende Veränderung, die eine für Fußgänger und Radfahrer gesteigerte Aufenthalts- und funktionale Nutzungsqualität böte.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Zur gesteigerten Aufenthalts- und Nutzungsqualität des Hofgartens beim Abriss der Hochstraße, siehe Antwort unter Nr. 83.1.
Zum Vorschlag des BDA, siehe Behandlung unter Nr. 24.3. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Da es sich beim Tausendfüßler um eine kreuzungsfreie Einbahnstraße ohne Gegenverkehr handelt, ist das Unfallrisiko niedriger als bei Straßen mit Gegenverkehr und mit Kreuzungen. Dies wird für den tiefer gelegten Straßenverlauf im neuen Nord-Süd-Tunnel ebenso gelten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.5 Die vorliegende Planung sei kein Gegenentwurf zur sogenannten autogerechten Stadt. Der Tausendfüßler rücke den Autoverkehr in den Hintergrund, mache ihn im Umfeld kaum wahrnehmbar. Der geplante Tunnel habe nur das schnelle und ohne Außenkontakt stattfindende Durchqueren zum Ziel – er sei somit viel eher eine Manifestation der autogerechten Stadt, als es mit seiner Planung vermutlich beabsichtigt sei. Gerade die oben kritisierte Tunnelrampe am Theatermuseum unterstütze dies eindrucksvoll.

Antwort:

Das Leitbild der autogerechten Stadt steht für den ungehinderten Verkehrsfluss und die Entmischung der Nutzungen. Die damit verbundene Dominanz des Autos vernachlässigte die Bedürfnisse des Menschen. Mit der Umsetzung des geplanten Verkehrskonzeptes und der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnel bleibt die Funktionalität der Verkehrsbeziehungen bestehen, schafft aber gleichzeitig die Voraussetzung für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung. Statt der oberirdischen Straßenräume werden in diesem bedeutenden Teil der Innenstadt der Landeshauptstadt Düsseldorf hochwertige Aufenthalts- und Grünflächen angelegt. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. In weiten Bereichen reduzieren sich die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen, so dass auch die angestrebte Nutzungsmischung aus Handel, Büro, Dienstleistung und Wohnen attraktiv realisiert und genutzt werden kann.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

83.6 Angesichts der genannten Punkte hält der Einwender den Abriss des Tausendfüßlers aufgrund nicht mehr bestehender verkehrstechnischer Erfordernisse, die sich auf die vorliegende Tunnelplanung beruft, für nicht statthaft und für einen Hinweis auf die Umkehrung der Argumentationskette. Planung und Realisierung einer Innenstadtmodernisierung hätten unter Berücksichtigung bestehenden Denkmalschutzes zu geschehen und somit keine gegenteiligen Fakten zu schaffen. Dies scheine hier jedoch vorzuliegen.

Im Gegensatz zum Rheinufertunnel stelle sich im Bereich der Planung des zweiten Bauabschnitts des Kö-Bogens kein vergleichbarer urbaner Zugewinn dar. Es werde, im Gegenteil, sogar die Chance vertan, ein bestehendes und architektonisch wertvolles Ensemble (Tausendfüßler, Schauspielhaus, Dreischeibenhochhaus), das mit dem Libeskind-Bau auf dem ehemaligen Jan-Wellem-Platz vielleicht sogar ein Stück weit ergänzt würde, bewusst wahrnehmbar zu machen.

Antwort:

Mit der Neuordnung öffentlicher Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden verschiedene städtebauliche Ziele verfolgt und konkretisiert. Diese sind für die Flächen der entfallenden Hochstraße u.a. die Schaffung hochwertig gestalteter öffentlicher Räume und Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Die Flächen werden weitgehend vom Autoverkehr befreit und als zusammenhängender Stadtraum erlebbar sein. Im Bebauungsplan sind große Teile davon als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich festgesetzt. Diese Festsetzungen in Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung nach der parallel entwickelten Freiflächenplanung sichern diesen Räumen hohe Aufenthaltsqualitäten.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 83.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.7 Die ökonomischen Folgen der vorliegenden Planung seien unwägbar. Es fehlten möglichst realitätsnahe Kostenberechnungen und -Gegenüberstellungen, die den Abriss des Tausendfüßlers und den Bau der vorgestellten „großen Tunnellösung“ für Stadt und Steuerzahler sinnvoll werden ließen, zumal die Verbesserung in der vorliegenden Planung weder in Bezug auf die Aufenthaltsqualität, noch in der Verkehrsführung zu erkennen sei. Während für die weitere Ertüchtigung des Tausendfüßlers ein „zweistelliger Millionenbetrag“ veranschlagt werde, fehlten konkrete, die übliche Kostensteigerung berücksichtigende Beträge für den Bau und die jährliche Wartung und Energieversorgung des geplanten Tunnels.

Der Einwender bitte die Stadtplanung um Offenlegung der Kalkulation. Insgesamt sei unschwer zu erkennen, dass der Erhalt des Tausendfüßlers in Einheit mit einer kleinen Tunnellösung für den Süd-Nord-Verkehr wesentlich kostengünstiger sei.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant.

Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.
Zur Behandlung des BDA-Vorschlags, siehe Antwort unter Nr. 24.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.8 Zusammenfassend stellt der Einwender fest, die Ausmaße der Hofgarten-Tunnelrampe steigerten die Zerschneidung und damit Beeinträchtigung des Gartendenkmals Hofgarten in erheblichem Maße und störe zudem die Ansicht und Nutzung des Theatermuseums erheblich mehr, als die derzeitige reine Straßenkreuzungssituation.

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Insofern ist eine negative Auswirkung auf die Ansicht und Nutzung des Theatermuseums aufgrund der Planung nicht zu erwarten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.9 Der Wechsel zu Fuß oder per Fahrrad zwischen den Hofgartenteilen würde nach der Planungsverwirklichung, also dem Wegfall der Jägerhofpassage weniger bequem und höchstwahrscheinlich auch gefährlicher als bisher. Auch hier handele es sich also um eine Verschlechterung der Situation.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 83.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.10 Die Aufhebung des Denkmalschutzes und somit auch der Abriss der Tausendfüßler genannten Hochstraße sei weder funktional, noch ästhetisch ausreichend begründet. Die Einbeziehung der vorliegenden Tunnelplanung in die Begründung hält der Einwender zudem für nicht statthaft und vom Verfahren her bedenklich. Eine Verbesserung für den Fußgängerverkehr der Schadowstraße sei lediglich im Wegfall einer Ampelquerung zu erkennen. Diese Verbesserung würde auch eine „kleine Tunnellösung" unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes bieten.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler" nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße bzw. zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort zu Nr. 83.4.

Zur Behandlung des BDA-Vorschlags, siehe Antwort unter Nr. 24.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.11 Die vorliegende Planung verpasse die Erlebbarmachung eines bestehenden oder gar in Erweiterung befindlichen wertvollen Architekturensembles.

Antwort:
Siehe Antworten unter Nr. 83.2 und Nr. 83.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.12 Insgesamt sei die Kostenseite der Planung zu wenig konkretisiert und somit kurz-, mittel- und langfristig unwägbar. Neben dem Mangel an Vorteilen, die die vorgelegte Planung dem Bürger und Steuerzahler zeige, hält der Einwender dies gerade angesichts der aktuellen internationalen ökonomischen und währungspolitischen Situation für bedenklich. Berücksichtige man die Einsparungspotentiale, die eine Alternativplanung (wie beispielsweise die vom Bund Deutscher Architekten) bei ästhetischem Zugewinn anbietet, hält er die Blockierung erheblicher Finanzmittel, die der geplante zweite Bauabschnitt des Kö-Bogens zulasten sozialer und kultureller Projekte darstelle, für falsch. Die vielgerühmte Schuldenfreiheit der Stadt Düsseldorf solle gewahrt und andere wichtige Projekte, wie zum Beispiel auch eine Förderung des Radverkehrs sollten in dieser gerade dafür topographisch und größenmäßig dafür im Grunde idealen Stadt nicht vernachlässigt werden.

Antwort:
Zur Frage der Kosten, siehe Antwort unter Nr. 83.7.
Die Alternativplanung des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt und abgewogen (siehe Antwort unter Nr. 24). Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

83.13 Abschließend sieht der Einwender es als unbedingt erforderlich an, die Bauleitplanung für den Kö-Bogen 2. Bauabschnitt (5477/125) grundlegend und unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes von Hofgarten und Tausendfüßler zu überarbeiten und zu verändern.
Er halte auch eine öffentlich zu diskutierenden Kostennutzenanalyse des Projekts und das Setzen eines Finanzlimits auch und gerade in Hinblick auf die zukünftige Haushaltssicherheit der Stadt Düsseldorf für absolut notwendig.

Antwort:
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 83.4.
Zu den Belangen des Denkmalschutzes, siehe Antwort unter Nr. 83.10.
Zu den Kosten, siehe Antwort unter Nr. 83.7 bzw. Nr. 83.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 84.:
Die Einwenderin schließt sich voll inhaltlich den Ausführungen der Einwenderin zu Nr. 70 an.

Antwort:
Hierzu wird auf die Ausführungen zu Nr. 70 verwiesen.

Zu 85.:
85.1 Der Einwender stimmt dem Verzicht auf die Jägerhofpassage nicht zu, da dadurch die fragliche Zweiteilung des Hofgartens geradezu betont werde. Wenn die Jägerhofpassage aufgegeben werde, müsse sie durch eine Brücke an der gleichen Stelle ersetzt werden.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Eine Brücke als Ersatz für die Jägerhofpassage wird damit nicht benötigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

85.2 Dem Verzicht auf den Tausendfüßler in seiner vorgeschlagenen Form und seinen Folgen stimmt der Einwender nicht zu.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Der Erhalt würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung der dem Plan zugrundeliegenden Planungsziele unmöglich machen und demzufolge einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.

Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassenden Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse.

Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte.
Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre - ebenfalls mittelfristig - der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Nur bei Umsetzung der Planung werden große Flächen, die heute von Verkehr und Verkehrsemissionen dominiert werden, für den Aufenthalt von Nutzern und Besuchern der Innenstadt sowie für Begrünung frei. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung wird damit ein attraktiver zusammenhängender Stadtraum erlebbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 86. und 86.a:

86 und 86.a Die Einwenderinnen werden von Rechtsanwälten vertreten. Sie beziehen sich auf Gespräche und Verhandlungen mit der Stadt Düsseldorf und äußern zum Bebauungsplan-Entwurf folgende Bedenken:

86.1 und 86.a.1 In der Begründung Teil A I (Städtebauliche Aspekte) des Bebauungsplan-Entwurfs sei in Ziffer 6.1.2 zum Maß der baulichen Nutzung festgelegt, dass u.a. für den Teilbereich MK 5 - der Tuchtinsel - außer zur Art der baulichen Nutzung und zum Immissionsschutz bezogen auf die jeweilige überbaubare Grundstücksfläche keine Festsetzungen getroffen werden. Insofern werde diesbezüglich die Ausnutzbarkeit der Grundstücke dieser Teilbereiche gegenüber der bislang gegebenen bauplanungsrechtlichen Situation nicht verändert (siehe Teil A 1, S. 47).

Im Gegensatz dazu werde für Flächen, die zur Neubebauung festgesetzt würden (MK 1 bis MK 4, MK 7, MK 8, MK 10), auch Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen und seien über die festgesetzte Grundflächenzahl, die zulässige Zahl der Vollgeschosse und die maximale Gebäudehöhe definiert.

Im Rahmen der im Vorfeld geführten Gespräche hätten die Einwenderinnen im Hinblick auf die beabsichtigte bauliche Entwicklung des Baufeldes Tuchtinsel gegenüber der Stadt bereits im Jahr 2010 vorgebracht, dass ein neu entwickelndes Gebäude eine in vier Geschossen maximale Verkaufsflächennutzung erfordere, um dieses wie geplant nutzen zu können. Aus diesem Erfordernis resultiere auch, dass die derzeit bestehende Zahl der Vollgeschosse im Teilbereich MK 5 für ein zu entwickelndes Gebäude erhöht werden müsse. Eine korrespondierende Festsetzung sei für die Tuchtinsel (MK 5) im Bebauungsplan-Entwurf jedoch nicht erfolgt.

Es wird angeregt, entsprechende Festsetzungen zum Maß der Nutzung für den Teilbereich MK 5 im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens vorzunehmen.

Antwort:

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurde die städtebauliche Situation der Tuchtinsel umfassend berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Ursprünglich sah der städtebauliche Entwurf auf der Südseite des Grundstücks ein bis zu 15 Geschosse umfassendes Gebäude vor. Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und zur Wahrung der nachbarschaftlichen Rechte zur Nutzung und Entwicklung des Grundstückes wurde auf Grundlage gutachterlicher Aussagen darauf verzichtet.

Im Rahmen der Entwicklung der Festsetzungen für bereits bebaute Grundstücke wurde darauf geachtet, dass die Ausnutzbarkeit gegenüber der bislang gegebenen bauplanungsrechtlichen Situation nicht verändert wurde. Auf Grundlage des vorliegenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes sind die getroffenen Festsetzungen zur Umsetzung der zugrunde liegenden Planungsziele ausreichend. Diesbezüglich ist für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung weiterhin § 34 BauGB anzuwenden.

Obgleich derzeit keine städtebaulichen Gründe gesehen werden, weitergehende Festsetzungen für den Teilbereich zu treffen, steht die Plangeberin einer städtebaulich geordneten Entwicklung im Bereich der Tuchtinsel positiv gegenüber. Dies wurde mehrfach in den oben genannten Gesprächen zum Ausdruck gebracht.
Ebenso wurden die vorgelegten Planungsüberlegungen jeweils auf ihre Umsetzbarkeit auch und gerade bei der Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplanes geprüft und mit den Einwenderinnen besprochen (s. dazu Aussagen der Einwenderinnen unter Nr. 86.2 und 86.a.2). Zum jetzigen Zeitpunkt ist allerdings das städtebauliche, verkehrliche, nutzungsstrukturelle und architektonische Konzept noch nicht hinreichend bestimmt, so dass auf Festsetzungen zum jetzigen Zeitpunkt innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes verzichtet wird. Gleichwohl besteht die Möglichkeit, in einem separaten Verfahren die städtebauliche Entwicklung der Tuchtinsel voranzutreiben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

86.2 und 86.a.2 In den textlichen Festsetzungen der im Rahmen des Verkehrsentlastungskonzepts und den mit der Umsetzung des Bebauungsplan-Entwurfs verbundenen Maßnahmen zur unterirdischen Verkehrsführung sei in Teil A 1 (Städtebauliche Aspekte) des Bebauungsplan-Entwurfs in Ziffer 6.2 enthalten, dass

> *"die Teilbereiche MK 5, MK 8 und MK 10 innerhalb festgesetzter Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" liegen. Zur Sicherstellung der damit verbundenen Ziele sind Zu- und Abfahrten zu Tiefgaragen unzulässig."*

Diese textliche Festsetzung sei im Hinblick auf die aktuellen dortigen Planungen widersprüchlich. Der Stadt Düsseldorf sei aus den mit den Einwenderinnen geführten Gesprächen zur zukünftigen Entwicklung und Gestaltung der Tuchtinsel seit geraumer Zeit bekannt, dass eine zukünftige bauliche Entwicklung des Baufeldes Tuchtinsel unabdingbar die Schaffung einer Tiefgarage erfordere. Zu diesem Zweck erfolge derzeit bereits die Konzeption und Planung der Anbindung einer Tiefgarageneinfahrt zum Teilbereich MK 5 im Süd-Nord-Tunnel im Bereich Immermannstraße / Klosterstraße.

Die laufenden Planungen und Entwürfe zur konzipierten Tiefgarage würden kontinuierlich mit der Stadt Düsseldorf abgestimmt und von ihr mitentwickelt. Diesen Planungen stehe jedoch die vorgenannte Festsetzung des Bebauungsplan-Entwurfs entgegen.

Zwar sei die Festsetzung im Zusammenhang mit den Planungen zum oberirdischen Fußgängerbereich erfolgt, so dass eine Unzulässigkeit der unterirdischen Anbindung der Tiefgarageneinfahrt an den Süd-Nord-Tunnel hiervon möglicherweise nicht bezweckt sei. Dies gehe jedoch aus der vorstehend zitierten Passage des Bebauungsplan-Entwurfs nicht eindeutig hervor. Angesichts der bereits laufenden Planungen der Anbindung einer Tiefgarageneinfahrt im Teilbereich MK 5 sei der Bebauungsplan-Entwurf daher im weiteren Verfahren hinsichtlich dieser Ungenauigkeit nachzubessern; es sei klar zu stellen, dass die Anbindung einer Tiefgarageneinfahrt zum Teilbereich MK 5 im Süd-Nord-Tunnel im Bereich Immermannstraße / Klosterstraße erfolgen werde.

Antwort:

Das Anliegen der Einwenderinnen ist der Plangeberin bekannt. Wie richtig dargelegt wird, sichern die Festsetzungen zum Ausschluss von Zu- und Abfahrten zu Tiefgaragen die mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich" verbundenen städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen. Durch die Schaffung großzügiger und im besonderen Maße für den Aufenthalt geeigneter, neuer Fußgängerbereiche, wird sich die Umfeldqualität um die Tuchtinsel deutlich verbessern. Von dieser Aufwertung der öffentlichen Räume werden die angrenzenden Nutzungen der umliegenden Gebäude und damit auch die bisher von Verkehrsinfrastruktur umschlossene Tuchtinsel profitieren.

Diesbezüglich ist der festgesetzte Ausschluss von Tiefgaragenzu- und -abfahrten städtebaulich gerechtfertigt. Unbenommen davon bestehen Möglichkeiten - falls es ein zukünftiges Konzept zur Neubebauung der Tuchtinsel erfordert - unterirdische Stellplätze über einen Tunnel ausgehend von den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen zu erschließen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen solchen möglichen Lösungen nicht entgegen.

Die planungsrechtliche und bauordnungsrechtliche Sicherung einer möglichen Tiefgaragenzu- und -abfahrt kann in separaten Verfahren erfolgen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

86.3 und 86.a.3 Aufgrund der Schadstoffkonzentrationen an den Tunnelmündern seien im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan-Entwurfs darüber hinaus Maßnahmen zur Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte geprüft worden, insbesondere Maßnahmen am Tunnelbauwerk selbst (siehe Ziffer 6.10 des Bebauungsplan-Entwurfs, S. 95). Als Maßnahmen zur Absaugung der Tunnelluft würden auf Grundlage des HBI-Gutachtens vom 10. Mai 2011 Maßnahmen am Portal oder auf der Strecke vorgeschlagen, die neben den technischen Einbauten im Tunnel selbst hochragende Kaminbauten erforderlich machen würden. Würde jedoch die im HBI-Gutachten vorgestellte Alternative einer Tunnelentlüftung über Abluftstationen nördlich der Tunneleinfahrt zum Nord-Süd Tunnel realisiert werden, würde dies die Schaffung der Rahmenbedingungen zur Konzeption einer Tiefgarage für das Baufeld Tuchtinsel (MK 5) verhindern. Die geplante Tunnelentlüftung habe für den südlichen Portalbereich des Nord-Süd-Tunnels daher über eine sogenannte Portalluftabsaugung zu erfolgen. Für das weitere Bebauungsplanverfahren sei somit zu berücksichtigen, dass die im HBI-Gutachten vorgestellte Alternative zu Abluftstationen nördlich der Tunneleinfahrt zum Nord-Süd Tunnel gestrichen werde.

Antwort:

Im Rahmen der Abwägung wurden gutachterlich verschiedene Lösungen untersucht, wie die lufthygienische Belastung, die durch den Betrieb des Tunnels hervorgerufen wird, gemindert werden könnte (Gutachten „Prüfen von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“).

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührter öffentlicher und privater Belange in die Abwägung eingestellt.

Dabei wurde festgestellt, dass die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Maßnahmen grundsätzlich geeignet sind, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Diesbezüglich sind weitergehende Festsetzungen im Bebauungsplan entbehrlich. Dies gilt auch für die von den Einwenderinnen benannte mechanische Entlüftung und damit verbundenen Lüftungsbauwerke.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

86.4 und 86.a.4 *In der Begründung Teil A 2 (Planfeststellungsersetzender Teil) des Bebauungsplan- Entwurfs würden unter Ziffer 2.2 die Tunnelplanungen begründet. Hierbei werde zum Unterpunkt "Technische Angaben" darauf verwiesen, dass Grundlage der Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke insbesondere die "Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006 sei. Die für die Tunnelplanung einschlägigen RABT 2006 enthielten Grundsätze, Hinweise und Kriterien für die Planung der Ausstattung von Straßentunneln sowie für deren Betrieb. Dabei dienten die in den RABT beschriebenen Maßnahmen vorrangig der sicheren Verkehrsführung, der Vermeidung kritischer Ereignisse, dem Schutz der Tunnelnutzer und der Umwelt sowie der Unterstützung der Einsatzdienste bei der Hilfeleistung bei Bränden, Unfällen und Pannen.*

Um dies zu erfüllen, schreibe die RABT die Erstelllung eines Gesamtsicherheitskonzeptes vor, in dem die unterschiedlichen Anforderungen aus Verkehrsqualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie aus den Umweltbedingungen ausgewogen zu berücksichtigen und einzubinden seien. Die RABT schreibe vor, dass die aus der Gesamtsicherheitsbetrachtung resultierenden Maßnahmen Bestandteil der Plan(feststellungs)unterlagen sein müssten. Vor diesem Hintergrund hätten die mit der Planung eines solchen Tunnelbauwerks verbundenen sicherheitstechnischen Belange umfassend ermittelt werden müssen. Diesem Erfordernis sei mit vorliegendem Bebauungsplan-Entwurf jedoch nicht nachgekommen.

Die Stadt Düsseldorf habe in der Planung keine Belange in Bezug auf die sicherheitstechnische Ausgestaltung des Tunnelbauwerks ermittelt und dieser zugrunde gelegt.

Aufgrund dieser unvollständigen und defizitären Planungsunterlagen stelle der vorstehend zitierte pauschale Hinweis, Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke sei insbesondere die RABT, eine schlichte Behauptung dar.

Ein solches Defizit hinsichtlich rechtlich relevanter Gesichtspunkte, die nach den vorliegenden Tatsachen in die Abwägung hätten eingehen müssen, führe zu einem Abwägungsausfall (vgl. BVerwGE 48, 56 (63); 34, 301 (309)) und damit zu einer fehlerhaften Abwägungsentscheidung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB.

Antwort:

Die Festsetzungen zu den Straßen im vorliegenden Bebauungsplan entsprechen voll umfänglich den rechtlichen Möglichkeiten, die Zulässigkeit von Straßen statt in einem Planfeststellungsverfahren in einem Bebauungsplan nach § 9 des Baugesetzbuches zu regeln. Die verfahrensmäßige Koppelung der städtebaulichen Neuordnung mit der verkehrlichen Planung wird der komplexen innerstädtischen Planungsaufgabe in besonderer Weise gerecht. Diesbezüglich ist die auf Seite 11 in der Satzungsbegründung Teil A 2 getroffene Aussage

> „Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurtechnisch geplant. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können. [...] Die Detailplanung der Tunnelbauwerke erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke."

voll umfänglich für eine sachgerechte Abwägung auf Ebene der Bebauungsplanung ausreichend.

Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Düsseldorf als Trägerin der Straßenbaulast bereits - im Zuge der weiteren Konkretisierung der Tunnelplanungen im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme des 1. Bauabschnittes - ein Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 mit Stand vom 14.09.2010 und eine Quantitative Risikoanalyse nach RABT-2006 mit Stand vom 28.02.2011 vorliegen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

86.5 und 86.a.5 In Ziffer 4.2 der Anlage Teil B (Umweltbericht) zum Bebauungsplan-Entwurf seien zur Umsetzung der im Bebauungsplanverfahren festgesetzten Planung neben Eingriffen in den Baumbestand ca. 274 Neuanpflanzungen in der nun zusammenhängenden Parkanlage Hofgarten, der Grünanlage am Martin-Luther-Platz, der Platanenreihe und den Verkehrsgrünflächen enthalten. Darüber hinaus würde als grünordnerische Maßnahme längs der Straßenbahntrasse als Hinweis eine breite Platanenreihe in vier Abschnitten als Verkehrsgrün in die Planzeichnung übernommen. In diesem Zusammenhang sollten unter anderem Neuanpflanzungen in den Verkehrsgrünflächen im Bereich der Berliner Allee zwischen Tuchtinsel und dem Verkaufshaus von Peek & Cloppenburg westlich der Tuchtinsel erfolgen.

Das konkrete Gestaltungskonzept und die Art der beabsichtigten Bepflanzung lasse jedoch befürchten, dass die Sichtbeziehung zwischen Tuchtinsel und dem Verkaufshaus von Peek & Cloppenburg unterbrochen, zumindest aber behindert werde. Im Rahmen der im Vorfeld geführten Gespräche hätten die Einwenderinnen allerdings bereits dargelegt, dass es ihnen insbesondere auf diese Sichtachse ankomme und die geplante optische Unterbrechung durch die Neuanpflanzungen in den Verkehrsgrünflächen zu unterbleiben bzw. zumindest auf ein erträgliches Maß zu reduzieren sei. Dies solle für das weitere Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden und das umzusetzende Gestaltungskonzept zwischen Tuchtinsel und dem Verkaufshaus von Peek & Cloppenburg sei mit den Einwenderinnen abzustimmen.

Antwort:

Die Behandlung der vorgebrachten Anliegen erfolgt im Rahmen der Konkretisierung der Freiraumplanung. Die mit dem Gestaltungsbeschluss zum Freiraumkonzept (Mai 2011) vorgeschlagene Lösung zeigt, dass die beabsichtigte Platanenreihe als gestaltetes Baumdach in ihrer Höhe den angrenzenden Gebäuden gegenüber deutlich untergeordnet ist und eine Sichtbeihinderung insofern nicht abgeleitet werden kann. Insbesondere gegenüber der bestehenden Situation mit der Hochstraße Tausendfüßler ergibt sich eine deutliche Verbesserung der Sichtbeziehungen.
Weitergehende Festsetzungen, wie z.B. konkrete Baumstandorte, werden im Bebauungsplan nicht getroffen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

86.6 und 86.a.6 Laut Anlage Teil B (Umweltbericht) zum Bebauungsplan-Entwurf habe das Bauprojekt - insbesondere die geplanten großflächigen Tiefbauwerke - erhebliche Veränderungen beim Grundwasserhaushalt zur Folge.

Die in der Anlage Teil B aufgeführten konkreten Hinweise würden Fragen hinsichtlich einer Belastung des Grundwassers und einer Gefährdung von Gebäuden und deren Folgen aufwerfen. Gerade im Hinblick darauf, dass die Einwenderinnen Eigentümerinnen eines Teils der Tuchtinsel und des Grundstücks Berliner Allee 2 seien, wären sie von derartigen Gefährdungen durch mögliche instabile Bodenverhältnisse besonders betroffen. Entsprechende Vorkehrungen sollten gemäß Anlage Teil B (Umweltbericht) zum Bebauungsplan-Entwurf dadurch getroffen werden, dass

> *„großflächige Tiefbauwerke (Tunnel und Untergeschosse in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4) wasserrechtlich nur erlaubnisfähig [sind], wenn eine ausreichende Restdurchlässigkeit des quartären Grundwasserleiters auf Dauer erhalten bleibt. [...] Weitere voll sperrende Tiefbauwerke ohne Sicherstellung einer Mindestdurchströmbarkeit im Quartär sind wasserrechtlich nicht erlaubnisfähig."*

Hinsichtlich dieser Festsetzungen müsse jedoch sichergestellt werden, dass die Schaffung der für den Teilbereich MK 5 geplanten Tiefgarage möglich sei.

Das Baufeld der Tuchtinsel nebst Baugrubenumschließung dürfe daher genehmigungsrechtlich nicht als zukünftiges Sperrbauwerk angesetzt werden. Die Untersuchung einer Gefährdung von Gebäuden und deren Folgen sei daher noch einmal explizit im Hinblick daraufhin vorzunehmen, dass im Teilbereich MK 5 zukünftig kein Sperrbauwerk festgelegt werde. Eine solche Untersuchung sowie eine entsprechende Klarstellung würden im derzeitigen Bebauungsplan-Entwurf fehlen.

Antwort:

Untersuchungen zu den Auswirkungen tiefgreifender Bauwerke auf das Grundwasser im Bereich der Innenstadt und die gutachterliche Betrachtung zu den „Auswirkungen von Sperrwirkungen von tief gründenden Bauwerken“ verdeutlichen, dass die Vielzahl teilsperrender und sperrender Bauwerke im Innenstadtbereich Auswirkungen auf das Grundwasser haben.

Um die Auswirkungen der Vielzahl vorhandener und geplanter unterirdischer Bauwerke (Tunnel, Tiefgaragen etc.) innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes auf die Grundwasserströmungsverhältnisse gering zu halten, ist konkret– vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen – eine Begrenzung der Bauwerkstiefen im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes und weitergehende Prüfungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens und des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens erforderlich.

Auch der mögliche Bau einer Tiefgarage im Bereich der Tuchtinsel und deren Auswirkungen kann nur anhand einer konkreten Einzelfallprüfung im Rahmen des notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens erfolgen. Diesbezüglich können auf Ebene des vorliegenden Bauleitplanverfahrens keine weitergehenden und umweltrechtlich belastbaren Aussagen getroffen werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 87.:

Die Einwenderin ist der Meinung, dass der Tausendfüßler erhalten bleiben solle. Man könne ihn verschönern. Außerdem leide der Hofgarten darunter, die Kosten seien enorm und das Stadtbild sei nicht mehr schön, falls die Bebauung stattfinden solle.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.
Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Eine Beeinträchtigung des Kulturgutes Hofgarten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erfolgen. Vielmehr wird durch die Planung eine Verbesserung der stadträumlichen Situation erreicht und durch den Rückbau raumgreifender Verkehrsinfrastrukturanlagen der Freiraum unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung umfassend neu gestaltet. Der Umbau im Bereich des Hofgartens ermöglicht die Tieferlegung der Hofgartenstraße und die Offenlegung der „Inneren Nördlichen Düssel“ mit einer oberirdischen Anbindung an die Landskrone.
Mit der Neuordnung öffentlicher Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden verschiedene städtebauliche Ziele verfolgt und konkretisiert. Diese sind für die Flächen der entfallenden Hochstraße u.a. die Schaffung hochwertig gestalteter öffentlicher Räume und Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Die Flächen werden weitgehend vom Autoverkehr befreit und als zusammenhängender Stadtraum erlebbar sein. Im Bebauungsplan sind große Teile davon als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich festgesetzt. Diese Festsetzungen in Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung nach der parallel entwickelten Freiflächenplanung sichern diesen Räumen hohe Aufenthaltsqualitäten.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 88.:

88.1 Die Einwender wünschen sich, Düsseldorf solle eine grüne Stadt bleiben und kein Abbild von New York, Düsseldorf sei ein Dorf an der Düssel mit Charme.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

88.2 Von den Kosten solle deutlicher gesprochen werden.

Antwort:

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

88.3 Die Einwender appellieren „Lott Stonn!“ und befürworten eine Sanierung und Bepflanzung.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Eine Bepflanzung des Tausendfüßlers ist zudem aufgrund der unmittelbaren Nähe des Hofgartens mit seinem Freiflächenangebot nicht vorgesehen.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft.

Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 89.:

89.1 Zum Tausendfüßler äußert der Einwender die Auffassung, schon aus Kostengründen sei eine Restaurierung/Nicht-Abriss die weniger nachteilige Lösung.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube.

Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Eine Umnutzung des Bauwerkes wurde im Rahmen des Internationalen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes untersucht. Das Ziel, die stadträumliche Trennungswirkung der Hochstraße aufzuheben, ohne sie zu entfernen, ließ sich von keinem der Teilnehmer überzeugend darstellen. Bis auf einen Teilnehmer wählten alle Wettbewerbsbeiträge einen Abriss, um den frei gewordenen Raum neu zu nutzen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

89.2 Viele weitere Argumente, wie z.B. der Zeitablauf, sprächen dafür.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund sind die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger, die sich aus der städtebaulichen Neuordnung und der damit verbundenen Tieferlegung des Verkehrs ergeben, in einem angemessenen und zumutbaren Rahmen.

Die umsetzungsbedingten Baumaßnahmen und damit einhergehende Belästigungen und Einschränkungen für den Verkehrsablauf und die Aufenthaltsqualität werden auf das mögliche Minimum begrenzt. Im Zuge der Baumaßnahmen werden die jeweiligen Einschränkungen rechtzeitig bekannt gegeben.
Die Fertigstellung der Verkehrstunnel ist für das Jahr 2015 geplant.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 90.:

90.1 Die Einwenderin äußert sich zum Erhalt des Tausendfüßlers. Es sei unverständlich und unerträglich, dass Denkmalschutz nicht beachtet würde.

Antwort:
Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind die Belange der Denkmalpflege aus der Behördenbeteiligung in das Verfahren eingeflossen. Zur weiteren Abwägung wurde ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigen über die Denkmaleigenschaften des Tausendfüßlers eingeholt. Im Bebauungsplanverfahren und dem Abrissantrag für das Denkmal Tausendfüßler wurden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander sachgerecht abgewogen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

90.2 Sie fordert außerdem die Verkürzung der Tunnel.

Antwort:
Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich und die Zusammenführung bis her stadträumlich getrennter Bereiche. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden u.a. im Bereich des Hofgartens, aber auch in weiten Bereichen der Berliner Allee, Flächen frei, die neu begrünt und hochwertig gestaltet werden können.
Dort entstehen für Fußgänger und Radfahrer Übergänge ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, bei Erhalt des Tausendfüßlers und die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels widersprächen dieser Idee, da u.a. die den Hofgarten trennende sechsspurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.
Ein Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

90.3 Des Weiteren hält sie die gewaltigen Kosten für das Projekt für verantwortungslos.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 91.:

91.1 Der Einwender ist der Meinung, in der Vorlage zum Bebauungsplanentwurf Kö-Bogen 2. BA fehle die Kalkulation für die Folgekosten. Es sei nicht ersichtlich, mit welchen Kosten der Stadthaushalt durch die Pflege und den Unterhalt belastet werde.

Antwort:

Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ wurde nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert.
Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

91.2 Bezugnehmend auf die der Presse zu entnehmenden Kosten errechnet der Einwender selbst die Unterhaltungskosten und die Beträge, die die Stadt Düsseldorf und ihre Bürger aufzubringen hätten und resümiert, die Summen entsprächen nicht dem Leitziel nachhaltigen Bauens und Wirtschaftens und sie seien den nachfolgenden Generationen nicht zu zumuten.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Zur Sicherung der Betriebs- und Unterhaltskosten, siehe Antwort zu Nr. 91.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

91.3 Da die Stadt Düsseldorf, und damit ihre Bürger in Alleinträgerschaft die Kosten zu stemmen hätten, müssten die Kosten transparent und glaubwürdig dargelegt werden, damit der Rat der Stadt Düsseldorf, in Vertretung der Bürger, eine fundierte Abstimmungsgrundlage erhielte. Der Bebauungsplanentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2, müsse aus diesem Grund nach gebessert werden.

Antwort:

Die Kosten der notwendigen Maßnahmen werden im Zuge politischer Beschlüsse verantwortet. In dem Rahmen werden die Kosten den entsprechenden politischen Gremien detailliert vorgelegt und mit den Beschlüssen entsprechend veröffentlicht.

Zur Sicherung der Betriebs- und Unterhaltskosten, siehe Antwort zu Nr. 91.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 92.:

92.1 Die Einwenderin ist der Auffassung, der Tausendfüßler gehöre zum Düsseldorfer Stadtbild und es wäre ein großer Fehler, ihn einfach abzureißen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

92.2 Außerdem seien die Düsseldorfer die Dauerbaustelle in Düsseldorf leid, von den unnötigen Kosten, die der Umbau mit sich ziehen würde, mal ganz zu Schweigen. Es gebe keinen Grund den Tausendfüßler abzureißen.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Die Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger bewegen sich – angesichts der beschriebenen Aufwertung des Innenstadtbereichs – in einem angemessenen und zumutbaren Rahmen. Die umsetzungsbedingten Baumaßnahmen und damit einhergehende Belästigungen und Einschränkungen für den Verkehrsablauf und die Aufenthaltsqualität werden auf das mögliche Minimum begrenzt. Im Zuge der Baumaßnahmen werden die jeweiligen Einschränkungen rechtzeitig bekannt gegeben.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 92.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 93. und 93.a:

93.1 und 93.a.1 Die Einwender protestieren gegen den Abriss des Tausendfüßlers und gegen die massive Bebauung freier Flächen. Der Tausendfüßler solle stehen bleiben und weiter für den Verkehr von Nord nach Süd genutzt werden. Dadurch entfiele ein teurer Tunnelbau mit all seinen Folgekosten.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

93.2 und 93.a.2 Die Argumente für die vorgestellte Planung bezeichnen die Einwender als verlogen und vorgeschoben. Bevor die Bagger gekommen seien, wäre es möglich gewesen, durch Passagen von der Kö zum "Gröne Jong" zu spazieren ohne Autos oder Straßenbahnen zu begegnen. Die Verbindung sei also vorhanden gewesen. Wenn die Jägerhofpassage wegfiele, die Tunnelrampen alles noch mehr zerschnitten bzw. verunstalteten, was solle dadurch besser sein?

Antwort:

Die Veränderungen zwischen Königsallee und Hofgarten sind bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Kö-Bogen 1. Bauabschnitt mit dem Libeskind-Gebäude bewirkt worden und damit nicht Bestandteil des hier vorliegenden Planverfahrens.

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

93.3 und 93.a.3 Der Jan-Wellem-Platz sei als Freifläche bereits verloren. Wenn der Neubau dort schon nicht mehr zu verhindern sei, bitten die Einwender, auf jede weitere Bebauung freier Flächen zu verzichten. Sie möchten keine neuen Bauten vor der Johanneskirche und dem Gustaf-Gründgens-Platz.

Antwort:

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind.

Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet. Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen erheblich mehr Flächen für Fußgänger und für Begrünung zur Verfügung stehen als bisher.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht.

Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus.
Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.
Der geplante Pavillon auf dem MK 8 (an der Johanneskirche) ergänzt baulich den neu gestalten Martin-Luther-Platz und ordnet sich der denkmalgeschützten Kirche deutlich unter.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

93.4 und 93.a.4 Die Bedenken des Denkmalschützers Professor Mainzer seien zu beachten. Dieser verlange den Erhalt des Tausendfüßlers und beanstande zu Recht die Tunnelrampen vor dem Hofgärtnerhaus und der Johanneskirche.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 94.:

94.1 Die Einwenderin stellt fest, der Tausendfüßler habe sich funktionell und ökonomisch bewährt. Die Gestaltung sei zeitlos, ihm gebührten neben der Denkmaleigenschaft auch eine Anerkennung als der fußgängergerechten Stadt dienend: Die Hochstraße diene Fußgängern zur räumlichen Trennung vom Autoverkehr und als Regenschutz. Durch den Tausendfüßler würde der öffentliche Raum mitgestaltet.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist als Teil einer Gesamtverkehrsplanung in Düsseldorf anzusehen, die nach dem Zweiten Weltkrieg umgesetzt wurde. Aufgrund der massiven Kriegszerstörungen in der Stadt wurde vor dem Hintergrund der beginnenden Massenautomobilisierung und einer prognostizierten Zunahme der Stadtbevölkerung das Verkehrssystem umfassend neu strukturiert.

Eines der wichtigsten Projekte war der Durchbruch der 1960 eingeweihten Berliner Allee als zentrale Nord-Süd-Achse der Stadt und östliche Parallelstraße zur Königsallee. Neben der Optimierung der Nord-Süd-Verkehre galt es auch die Ost-West-Verkehre zu bedienen und ein Miteinander von motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) zu realisieren.
Der Jan-Wellem-Platz war einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der MIV als auch der ÖV möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten.
Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren. Mit der geplanten Untertunnelung der Nord-Süd-Verkehrsbeziehungen, den unterirdischen Anbindungen Richtung Osten und Westen und der Umsetzung der U-Bahnlinie Wehrhahn wird ein leistungsstarkes Verkehrssystem geschaffen, das im Sinne der Planungsziele oberirdische Flächen für eine städtebaulich hochwertige Entwicklung bereit stellt.
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die konfliktärmere Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina und eine stärkere Zusammenführung der beiden durch die Hofgartenstraße getrennten Hofgartenteile. Die Realisierung dieser Ziele durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes wird die nachweislich gute Lebensqualität in der Landeshauptstadt sichern und zeitgemäß weiter entwickeln.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 94.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

94.2 Die Einwenderin hätte ursprünglich Köln als Wahlheimatstadt angepeilt, der Anblick des Ensembles mit der Hochstraße habe dazu beigetragen, dass sie Düsseldorferin geworden wäre. Die Hochstraße verleihe der Stadt als Metropolen-Merkmal Unverwechselbarkeit über die Zeiten hinweg.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

94.3 Es seien Maßnahmen zur Renovierung sowie evtl. Überlegungen zur Gestaltung / Beleuchtung zu begrüßen.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

94.4 Ebenso hätte die Einwenderin Gestaltungsmaßnahmen der Jägerhof-Passage begrüßt, da es reizvoll sei, wie der leicht abgesenkte Weg die zwei ebenso abgesenkten Wasserspiegel und insgesamt die beiden Hofgartenteile verbinde. Wenn dieser angenehm praktikable Verbindungsweg entfalle, würde dies, außer allgemeinen Unannehmlichkeiten, Probleme für Mobilitätseingeschränkte, unter anderem für Senioren bereiten.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet.
Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 95.:

95.1 Der Einwender hat an den Rat der Stadt Düsseldorf einen Bürgerantrag gestellt, in dem er beantragt, das Projekt „Kö-Bogen II“ möge, aufgrund der Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde, ohne eine Straßenbahnverbindung im Hofgarten, jedoch entsprechend der Vorlage der Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), umgesetzt werden. Die Lösung mit einer Straßenbahn im Hofgarten dürfe nicht weiterverfolgt werden.

Antwort:

Die Beibehaltung der Straßenbahnverbindung in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung in der geplanten Lage ist für das Öffentliche Personennahverkehrsnetz der Landeshauptstadt Düsseldorf unverzichtbar.

Der AGD-Vorschlag, auf den sich der Einwender bezieht, lässt nur wenige Vorteile aber zahlreiche Nachteile erkennen: Alle auf der Achse Hofgartenstraße verkehrenden Straßenbahnlinien wären umzuleiten bzw. müssten von der Straßenbahn in den Bus verlegt und durch die Tunnel geführt werden.

Die Straßenbahn ist nach der Stadtbahn das leistungsfähigste ÖPNV-System in der Düsseldorfer Innenstadt. Ein Ersetzen durch Busse würde den ÖPNV in der Düsseldorfer Innenstadt schwächen, was nicht im Sinne der verkehrlichen Ziele der Stadt Düsseldorf ist. Aufgrund der baurechtlichen Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Stadtbahn am Jan-Wellem-Platz würde das Gesamtkonzept Wehrhahnlinie zudem aufgehoben und damit erhebliche nicht absehbare baurechtliche und zuschusstechnische Folgen verursachen.

Ein Wegfall der Straßenbahntrasse entlang der Hofgartenachse sowie die Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Straßenbahn in den Bus sind diesbezüglich aus verkehrlichen Gründen abzulehnen.

Die Führung der Straßenbahntrasse im Hofgarten und die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt und entsprechend der Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde ausgeführt.

Zum AGD-Vorschlag siehe auch Antworten Nr. 95.2 sowie Nr. 1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.2 In der Begründung bezieht der Einwender sich des Weiteren auf den Vorschlag der Initiative „Lott stonn!“, der – ebenso wie der AGD-Vorschlag – der Verkehrssicherungspflicht Rechnung trage.

Antwort:

Wie unter der Antwort Nr. 95.1 dargelegt, wird mit der Planung der Verkehrssicherungspflicht voll umfänglich entsprochen. Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ sowie der Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!) bzw. Nr. 1 (AGD). Zum AGD-Vorschlag siehe auch Nr. 95.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.3 Einem Makel des AGD-Vorschlags, dem fehlenden direkten Umstieg zur U-Bahn, solle abgeholfen werden, indem ein ebenerdiger Fahrsteig mit zwecks Seitenzugangsmöglichkeiten mehrfach unterbrochenen Rollbahnen in der Mitte der Schadowstraße –überdacht oder offen – in Richtung Hofgarten für Hin und Zurück eingerichtet werde. Dies würde auch zu einer Aufwertung der Schadowstraße führen.

Antwort:

Die vorgeschlagene Maßnahme ist mit einem erheblichen finanziellen Aufwand für Bau und Unterhalt verbunden. Des Weiteren wirft sie Fragen im Hinblick auf eine Integration eines Rollbandes in den Straßenraum und die Sicherstellung der Erschließung in der Schadowstraße auf. Über die Gestaltung der Schadowstraße wird im Rahmen der Freiraumplanung in einem gesonderten Verfahren entschieden.
Unbenommen dieser Probleme ist, wie unter der Antwort Nr. 95.1 dargelegt, eine Verlegung der Straßenbahntrasse aus verkehrlichen Belangen nicht sinnvoll, so dass sich die Notwendigkeit eines Rollbandes nicht ergibt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.4 Die 800 m zusätzlicher Gleise für die Anbindung Berliner Allee/Corneliusstraße seien machbar und weitaus billiger als die Stadtverwaltungslösung mitten durch den Hofgarten mit einem teuren Sicherungskonzept.

Antwort:

Das im Bebauungsplanentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - vorgeschlagene Verkehrskonzept berücksichtigt gleichermaßen alle Verkehrsteilnehmer. Die damit verbundenen Kosten sind, bezogen auf die zu erreichende Qualität für die Kunden des Öffentlichen Personennahverkehrs, angemessen.

Eine Verlagerung der Straßenbahntrasse an die Ränder der Innenstadt hätte zur Folge, dass sich die ÖPNV-Anbindung in dicht besiedelten Innenstadtbereichen deutlich verschlechtern würde. Diesbezüglich muss die Linienführung beibehalten werden.

Zur Verlagerung des OPNV von der Straßenbahn in Busse siehe Antwort unter Nr. 95.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.5 Die von der Stadtverwaltung vorgesehene Straßenbahn-Fahrgrube mit 30 cm Tiefe sei zudem bei den Folgekosten auch unnötig teurer, als die zusätzlichen Gleise und Reparaturen des vom Einwender vorgeschlagenen Fahrsteiges. Fahrgäste in Niederflurbahnen würden in der Fahrgrube nur die Rasenkante des Hofgartens zu sehen bekommen.

Antwort:

Eine 30 cm tiefe Fahrgrube dient als eine „Aufmerksamkeitsschwelle“ der Sicherheit von Fußgängern, die außerhalb der regulären Übergänge die Straßenbahntrasse kreuzen wollen. Sie ist damit eine von mehreren Maßnahmen, die eine Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten unter Berücksichtigung der Sicherheitsbelange unterstützt.

Durch die geringe Tiefe ist ein Ausblick auch aus den Niederflurbahnen der Straßenbahn in den Hofgarten und zur Landskrone jederzeit möglich.

Die Unterhaltskosten mit der vertieften Fahrgrube sind nicht wesentlich teurer als ohne Stufe.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.6 Der Vorschlag der AGD, die Linie 706 von der Uhlandstraße aus in den Tunnel der U-Bahnstrecke Grafenberger Allee/Wehrhahn einfahren zu lassen und dafür die Linie 708 als Ersatz der 706 über die Franklinbrücke zu führen, sei besonders pfiffig. In Gegenrichtung müsse die Linie 708 ebenso fahren.

Antwort:

Die Planung erfolgt im Zusammenhang mit der Wehrhahnlinie. Die Veränderungen im Straßenbahnnetz haben ursächlich ihre Begründung in der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie und werden von der Verwaltung auch in diesem Kontext aktuell mit der Rheinbahn gemeinsam erarbeitet. Die Überlegungen hierzu sollen Ende des Jahres 2011 vorgestellt werden.

Des Weiteren siehe Antworten unter Nr. 95.1 und Nr. 95.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

95.7 Die Tunnelöffnungen im Hofgarten würden beim AGD-Vorschlag, wegen der fehlenden Straßenbahnführung, weitaus filigraner aussehen als im Vorschlag der Stadtverwaltung.

Antwort:

Die Lage und Ausgestaltung der Tunnelrampen im Hofgarten werden der besonderen Situation des Hofgartens gerecht und berücksichtigen die Belange der Freiraumplanung und der Gartendenkmalpflege. Für diese verträgliche Integration der Tunnelein- und -ausfahrten stellt die oberirdische Führung der Straßenbahnlinie durch den Hofgarten keine Einschränkung dar. Ein Verzicht auf die Straßenbahn ist im Übrigen, wie oben dargelegt, aus verkehrlichen Gründen abzulehnen.

Die Vorschläge des AGD wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt, siehe dazu Antworten unter Nr. 1 (AGD).

Des Weiteren siehe Antworten unter Nr. 95.1 bis Nr. 95.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 96.:

96.1 Zum Pkt. 6.14 „Gewässer“ (redaktionelle Anm.: vermutlich der Begründung) regt der Einwender an, die Einleitung der „Inneren Nördlichen Düssel“ in die Landskrone im kontinuierlichen Gefälle ohne Höhenproblem durch die geplanten Tunnel-Oberkanten in die Landskrone zu bauen.

Die Voraussetzung dazu sei der Verzicht auf die "lange Version" des Süd-Nord-Tunnels, der südlich der Düssel seine Ausfahrtrampe erhalten solle und womit die erhebliche Beeinträchtigung des Baudenkmals Theatermuseum ("Hofgärtnerhaus") vermieden würde. Als Begründung wird darauf hingewiesen, dass mit der Kürzung des Tunnels Süd-Nord die erhebliche Staugefahr im Tunnel nicht mehr zu befürchten sei, die durch die Ampelzeiten unvermeidlich sei.

Antwort:

Die „Innere Nördliche Düssel“ - im Bereich nördlich der August-Thyssen-Straße - wird im Zuge der Umgestaltung offengelegt und über die Tunnelbauwerke der neuen unterirdischen Straßenführung (Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnel) hinweg geführt.

Der Qualitätsgewinn für den Hofgarten, durch die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten, spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Dies wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden. Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.

Zum Vorschlag einer Verkürzung der Tunnel, siehe Behandlung der Stellungnahme vom Bund Deutscher Architekten (BDA) unter Nr. 24.3. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen. Im Übrigen hätte eine solche Verkürzung keinerlei Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.2 Des Weiteren regt der Einwender an, die beliebte und stark frequentierte „Jägerhofpassage“ zu erhalten und in den Texten die Formulierung „dunkler Angstraum“ und „mangelnde Sozialkontrolle“ zu löschen.
Begründet wird dies damit, die beiden weiterhin für die Verbindung der Hofgartenteile erforderlichen Passagen „Weyhepassage“ und Passage von der Fritz-Roeber-Straße zur Oederallee sollten nicht schlecht geredet werden.

Antwort:
Die Satzungsbegründung zum Bebauungsplan verwendet die zitierte Formulierung nicht, sondern dort heißt es: „Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und beseitigt Angsträume“. Insofern werden unterirdische Passagen in der Begründung nicht pauschal „schlecht geredet“, es wird aber eindeutig auf die Vorteile einer oberirdischen Wegeführung verwiesen.
Zum Wegfall der Jägerhofpassage, siehe Antwort zu Nr. 103.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.3 Als Anregung außerhalb der Offenlage stellt der Einwender fest, eine Modernisierung aller Unterführungen durch bessere Beleuchtung und Überwachungskameras sei nötig.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

96.4 Der Einwender regt an, eine Fußgänger-Passage neben der Düssel zu installieren, die möglichst breit sein soll und die von oben Tageslicht erhalten könne.

Antwort:

Die Anlage einer unterirdischen Passage parallel zur Düssel wäre bei Erhalt des Tausendfüßlers und der oberirdischen Führung der Süd-Nord-Straßenverbindung durch den Hofgarten aus mehreren Gründen konstruktiv nicht möglich. Die lichte Höhe, die zwischen der Düssel und der dann erforderlichen Brückenkonstruktion für die beiden Straßen und die Straßenbahntrasse verbleiben würde, reicht nicht aus, um einen Durchgang anzulegen.

Zudem ergibt sich die Tiefenlage des Nord-West-Tunnels aus der Höhenlage der Tiefgaragenausfahrt aus dem Libeskind-Gebäude 1. BA. Durch die geplante Offenlegung der inneren nördlichen Düssel und der damit verbunden Begradigung verschiebt sich der Anschluss an die Landskrone nach Süden. Der Abstand zwischen der Tiefgaragenausfahrt und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel reicht unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht aus, um die Rampe vor der Inneren Nördlichen Düssel auszubilden. Vielmehr liegt die neue Innere Nördliche Düssel in der geplanten Rampensohle. Des Weiteren liegt das Widerlager der Hochstraße Tausendfüßler sowie die Rampe zur Hochstraße auf der zur Zeit verrohrten Inneren Nördlichen Düssel.

Durch die Tieferlegung des Verkehrs in die Straßentunnel ist es - wie im Freiraumplan vorgesehen - möglich, die Düssel offen zu legen und parallel dazu eine oberirdische Wegeverbindung anzulegen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

96.5 Zum Pkt. 6.10 „Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“ widerspricht der Einwender der Aussage auf S.83: „Zunahme der Verkehrslärmimmissionen resultiert im Wesentlichen aus der allgemein prognostizierten Verkehrszunahme“.

Dies stehe im Gegensatz zur Textfassung auf S.97: „Voraussagen zu Reduktionen von Emissionen etc. „Maßnahmen sind in der Zukunft möglich, die in anderen Großstädten und Metropolregionen bereits umgesetzt werden wie: "Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs in bestimmten Innenstadtbereichen (Lage des Plangebietes!)" sowie "Förderung von Elektromobilität, Hybridtechnik bzw. Einschränkung der Umweltzonen auf diese Fahrzeuge". In den hier zitierten Textteilen erkenne man den Prognoseglauben an immer weiteres Wachstum des Verkehrs, aber auch die erfreuliche Andeutung einer gewandelten Haltung zum Verkehrsgeschehen in Innenstädten, womit eine neue Strategie auch für die Planungen in Düsseldorf angedeutet werde.

Antwort:

Der Einwender verweist auf unterschiedliche umweltrelevante Auswirkungen des Verkehrs. Auf Seite 83 der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf geht es um die Schallimmissionen im Umfeld des eigentlichen Bebauungsplangebietes. Es kommt an einzelnen Stellen zu Erhöhungen der Schallimmissionen durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrs allgemein, für die die Planungen dieses Bebauungsplans nicht die Ursache sind.

Auf Seite 97 wird die Situation der verkehrsbedingten Luftschadstoffe behandelt. Die Vermeidung von Grenzwertüberschreitung kann über die Luftreinhalteplanung der Landeshauptstadt Düsseldorf sichergestellt werden. Zu den möglichen Maßnahmen des Luftreinhalteplanes zählen auch Einschränkungen der Einfahrt von bestimmten Fahrzeugen in bestimmte Bereiche der Stadt im Rahmen von Umweltzonen bzw. auch die Förderung von emissionsarmen Verkehrsmitteln.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

96.6 Der Einwender stellt zum Pkt. 5.2 „Abriss der Hochstraße Tausendfüßler“ fest: "Lott stonn!" sei der Wunsch zahlreicher Bürger der Stadt, die die seit Jahren zu beobachtende Vernachlässigung der Hochstraße mit Bestürzung gesehen hätten. Die Stadt habe hier ein Erbstück aus dem Jahr 1962 verkommen lassen und bestelle jetzt Gutachten, die den Tunnelplanern helfen sollten beim Beweis, dass der Tausendfüßler nichts wert sei und als Schande aus dem Stadtbild zu entfernen sei. Zu den 11 Gründen für einen Abriss äußert der Einwender folgende Widersprüche:

96.6.1 seine funktionale Bedeutung würde der Tausendfüßler mit Modernisierung behalten.

Antwort:

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind (siehe auch Nr. 96.6.7).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.2 eine hochwertige Gestaltung könne es auch mit dem Tausendfüßler geben.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.3 neue öffentliche Räume ließen sich auch mit Erhalt des Tausendfüßler gestalten.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 96.6.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.4 ein wirklich guter Wohnstandort sei trotz Tunnel in der innersten Innenstadt nur für Ausnahmen erreichbar.

Antwort:

Mit der Verlegung des Großteils des oberirdischen Verkehrs in Tunnellage wird in weiten Bereichen des Plangebietes und im Umfeld eine deutliche Lärm- und Schadstoffminderung erzielt.

Auf der Westseite des Martin-Luther-Platzes kommt es an der gesamten Bebauung zu teilweise deutlichen Minderungen der Verkehrslärmbelastung durch den Entfall des Tausendfüßlers, genauso wie an der Westseite der Tuchtinsel und weiter nach Norden entlang der gesamten Gebäudeflucht bis an die Landskrone. Im Bereich nördlich der Tuchtinsel werden die Bedingungen für innerstädtisches Wohnen besonders günstig sein, weil als direkt vorliegende Verkehrslärmquelle lediglich die Nord-Süd-Straßenbahnen verbleiben. Die Immission von Luftschadstoffen durch den Verkehr wird hier ebenfalls drastisch reduziert. Hinsichtlich dieser Aspekte profitieren daher die neu geplanten Baufelder MK 2, MK 3 und MK 4 besonders und sind deshalb für Wohnen attraktiv und geeignet.
Durch die hochwertige Gestaltung der neu nutzbaren Flächen der bisherigen Verkehrsanlagen, die Einbindung von markanten Grünelementen und die Einbeziehung der neuen Flächen am Hofgarten liegen weitere attraktive Aspekte für innerstädtisches Wohnen vor.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.5 städtebaulich unzureichend integrierbar seien z.B. die neuen Tunnelrampen.

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Tunnelportale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.10).

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.6 zuzugeben sei, dass nicht alle Sichtbeziehungen mit dem Tausendfüßler herstellbar seien, aber seien denn alle im ersten Preis herstellbar? z.B. mit MK 4?

Antwort:

Es werden einzelne Blickbeziehungen, die sich heute für kurze Zeit Autofahrern in nördlicher Fahrrichtung oder Fußgängern und Radfahrern im Bereich der verkehrsreichen Berliner Allee bieten, entfallen. Doch gleichzeitig werden neue Bezüge und Blickbeziehungen hinzukommen und im gesamten Umfeld die Aufenthaltsqualität erhöhen. Mit dieser Veränderung im Umfeld wird der Charakter des denkmalgeschützten Gebäudes nicht verloren gehen. Aufgrund der in Antwort Nr. 96.6.2 dargelegten städtebaulichen Gründe für eine bauliche Fassung in diesem Bereich ist im Übrigen der Verzicht auf einzelne Blickbeziehungen hinnehmbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.7 die Behauptung, im Wettbewerb sei eine Umnutzung des Tausendfüßler untersucht worden, sei irreführend, weil die Verwaltung selbst geschrieben habe, dass eine Kombination Tausendfüßler mit Nord-Süd-Tunnel infolge offener Trogbauweise nicht machbar sei.

Antwort:

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde tatsächlich im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von einzelnen Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt.

Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 96.6.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.8 historische Bezüge herzustellen gelinge auch im ersten Preis nur im Ansatz.

Antwort:
Mit dem Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. Bauabschnitt werden zur planungsrechtlichen Umsetzung des Gesamt-Verkehrskonzeptes und des überarbeiteten Wettbewerbsergebnisses Kö-Bogen 2. BA, aufbauend auf den Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA, verschiedene Ziele verfolgt, die in der Satzungsbegründung (Kap. 5.1) aufgeführt sind. Das Herstellen historischer Bezüge ist dabei kein Hauptziel.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.9 eine Instandsetzung des Tausendfüßler sei noch nie richtig überlegt oder geplant worden.

Antwort:
Das Bauwerk wurde in den vergangenen Jahren regelmäßig gewartet; der aktuelle Instandsetzungsbedarf wurde im Zuge der Aufstellung zum Bebauungsplan detailliert untersucht und quantifiziert. Des Weiteren siehe Antworten unter Nr. 96.6.1 und Nr. 96.6.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.10 eine Modernisierung für Verkehrssicherheit sei am Denkmal machbar.

Antwort:

Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Dabei würde die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt wären. Darüber hinaus haben Spannbetonbrücken dieser Bauart eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar. Eine bauliche Sanierung ist in ihrer technischen Umsetzung dauerhaft auch durch die heute vorliegende räumliche Enge in weiten Bereichen der Hochstraße begrenzt. Die denkmalgerechte Sanierung unter gleichzeitiger Beachtung der verkehrstechnischen Sicherheitsvorschriften ist nicht möglich.
Die verkehrliche Funktion einer Hauptverkehrsstraße muss auf dieser Strecke für das Gesamtverkehrskonzept leistungsfähig erhalten bleiben. Eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Hochstraße aufgrund denkmaltechnischer Beschränkungen ist nicht kompensierbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.6.11 für den Bau der Tunnel sei das Problem der Lufthygiene derzeit nur für die Oberfläche im Ansatz untersucht, vorzugsweise in den Bereichen der Rampen, dagegen im Tunnel selber bisher gar nicht.

Antwort:

Die gutachterliche Untersuchung zur Lufthygiene behandelt umfassend alle Bereiche an der Oberfläche hinsichtlich des Eintrags von Luftschadstoffen nach den rechtlichen Bestimmungen der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV) in der derzeit gültigen Fassung. Im Zusammenhang mit der Bauleitplanung werden in dieser Vorschrift im wesentlichen Jahresmittelwerte von Luftschadstoffen, die auf Aufenthalts- und Wohnräume wirken, betrachtet. Danach wird die Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht auf Fahrbahnen der Straßen beurteilt.

Auch Bereiche im Straßenraum, zu denen Fußgänger und Fußgängerinnen gewöhnlich keinen Zugang haben, sind von der Beurteilung ausgenommen. Die Tunnelanlagen sind nur von Kraftfahrzeugen zu nutzen, keinesfalls von Fußgängerinnen und Fußgängern. Hier ist aufgrund der kurzen Verweildauer die Beurteilung über die Jahresmittelwerte nicht sinnvoll.
Unabhängig davon wurde in der technischen Tunnelplanung die Lüftungssituation für alle auftretenden Verkehrsfälle berücksichtigt. Die Lüftungssteuerung wird unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrssituation, Verkehrszusammensetzung und über Sensoren laufend erfasster Parameter der Luftqualität die Volumenströme der Tunnelluft entsprechend regulieren.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

96.7 Im Bebauungsplan solle der Tausendfüßler als Baudenkmal gekennzeichnet werden, seine Ertüchtigung für heutigen Verkehr solle geplant werden für eine reduzierte Menge an Verkehr quer durch die Innenstadt: bei nur zwei Spuren statt drei und einer in die Immermannstraße könnten die notwendigen Verstärkungen am Rand eingerückt werden, sichtbare Spannglieder so sorgfältig gestaltet werden, dass sie tauglich seien als Teile einer modernen Beleuchtung.

Antwort:
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der Tausendfüßler wird im Bebauungsplan als Denkmal benannt (siehe: Textliche Festsetzungen Abschnitt III. „Nachrichtliche Übernahmen“, Absatz „Denkmäler“).
Des Weiteren siehe Antworten unter Nr. 96.6.1, Nr. 96.6.2. und Nr. 96.6.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.8 Zum Luftreinhalteplan und zu den technischen Möglichkeiten der Tunnellüftung zitiert der Einwender den Umweltbericht und das Fachgutachten und kommt zu dem Schluss, dass die Luftschadstoffe zu den Einfahrtportalen der Tunnel umverteilt würden und das Ziel der Schaffung eines unbelasteten Fußgängerbereichs nicht erreicht würde.

Antwort:

Es ist gutachterlich nachgewiesen worden, dass die vorliegende Planung durch die unterirdische Führung des KFZ-Verkehrs wesentlich zu einer Verbesserung der lufthygienischen Situation in weiten Bereichen innerhalb des Plangebietes und in angrenzenden Bereichen führt. Es werden Freiräume geschaffen, die deutlich von der Verbesserung der Lufthygiene profitieren. Die bisherigen Freiräume der beiden Hofgartenteile werden teilweise wieder zusammengeführt mit einer guten lufthygienischen Situation auch in diesen Bereichen.

Für die Beurteilung der Luftqualität für den Aufenthalt der Passanten im Straßenraum wurde der Kurzzeitgrenzwert der 39. BImSchV herangezogen. Eine Grenzwertüberschreitung der Stundenmittelwerte nach der genannten Richtlinie tritt laut Lufthygienegutachten in keinem der betrachteten Prognosefälle auf.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen in den Rampenbereichen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Darüber hinaus siehe auch Antwort unter Nr. 75.24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.9 Zur städtebaulichen Bewertung zitiert der Einwender S. 95 Teil A (redaktionelle Anmerkung: der Bebauungsplan-Begründung) und regt an, für den im ersten Punkt angeregten kürzeren Tunnel Süd-Nord einen Abluft-Kamin an der Schmalseite des Dreischeibenhauses zu integrieren.

ntwort:

Der vom Einwender vorgebrachte Vorschlag zu einem Abluftkamin, ist im Rahmen der Ablufttthematik der Tunnelanlagen vorsorglich geprüft worden. Nach Abwägung aller durch das Vorhaben berührter öffentlicher und privater Belange kann auf eine mechanische Entlüftung der Tunnel und damit auch auf Lüftungsbauwerke oder ähnliches für den ordnungsgemäßen Betrieb der Tunnelanlagen verzichtet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.10 Der Einwender stellt bedenkenswerte und bisher ungelöste Probleme fest: das Ziel der Bemühungen sei immer nur die Frage, ob erträgliche Luftverhältnisse bei den Fußgänger-Bereichen erreichbar seien. Es sei doch offensichtlich, dass in der Summe genauso viel Emissionen in den Tunnelanlagen erzeugt würden, wie heute oberirdisch. Die Großgaragen mit über 900 Stellplätzen seien als „Gaserzeuger" nicht behandelt worden. Überlegungen mit Bezug zu den Menschen, die in ihren Fahrzeugen unten im Tunnel sitzen, gebe es bisher nicht. Und bei Staus im Tunnel vor den Ampeln am Ausfahrtsportal sei die sog. Kolbenwirkung nicht immer gegeben.

Antwort:

Im Tunnel werden die Luftschadstoffe mit dem Verkehrsstrom transportiert und zum größeren Teil an den Ausfahrtsportalen freigesetzt. Allerdings wird dieser Transport innerhalb der Tunnel mithilfe von Strahlventilatoren unterstützt, so dass auch in Stausituationen eine Abfuhr der Luftschadstoffe erfolgt.

Der Dimensionierung der Strahlventilatoren ist dabei der maximale Volumenstrom zugrundegelegt, der sich am Tagesgang der Verkehrsstärke mit Maximum- und Minimumwerten und der Notwendigkeit der Auslegungssicherheit orientiert (des Weiteren siehe Antwort zu Nr. 96.6.11).

Die vorgesehenen Tiefgaragenanlagen sind im Bebauungsplan hinsichtlich der Luftschadstoffe ebenfalls behandelt worden. Es ist festgesetzt, dass die Entlüftung von Tiefgaragen über Dach der aufstehenden Bebauung erfolgen muss. So wird weder Abluft in die Tunnelanlagen entlassen, noch werden die Fassaden der aufstehenden oder angrenzenden Bebauung belastet.

Hinsichtlich der Bewältigung der Luftschadstoffe insgesamt und zur Luftqualität in Fußgängerbereichen, siehe Antwort unter Nr. 96.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

96.11 *Der Einwender fordert, Planer und Politiker müssten sich mit den Sicherheitsfragen „im Tunnel“ und mit den Fragen der Gesundheitsverträglichkeit der Luftverhältnisse gründlich befassen. Das Ergebnis des Bebauungsplans 5477/125 sei es, dass beinah alle Besucher der innersten City im Keller ankämen, per U-Bahn oder per Taxi oder Auto – und für die Akzeptanz dieser neuen Situation sei es wahrscheinlich entscheidend, wie jeder sich da unten fühle, ob man sicher sei, wie die Luft sei, wie hell es sei, wie man zu seinem Besuchsziel geleitet würde. Für Architekten und Stadtplaner sei deutlich: all das müsse überlegt und geordnet werden, bevor frohgemut gebaut werden dürfe.*

Antwort:

Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurstechnisch geplant. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006.

Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können. Die Detailplanung der Tunnelbauwerke erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke.

Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Düsseldorf als Trägerin der Straßenbaulast bereits - im Zuge der weiteren Konkretisierung der Tunnelplanungen im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme des 1. Bauabschnittes - ein Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 mit Stand vom 14.09.2010 und eine Quantitative Risikoanalyse nach RABT-2006 mit Stand vom 28.02.2011 vorliegen.

Hinsichtlich der Gestaltung der unterirdischen Bauwerke wird hier auf den internationalen Architektenwettbewerb der Landeshauptstadt Düsseldorf für die Gestaltung der U-Bahnhöfe der Wehrhahnlinie hingewiesen.

Die Gestaltung der einzelnen Tiefgaragenbauwerke wird im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren abgestimmt.
Zur Belüftung der Tunnel siehe auch Antwort unter Nr. 96.10

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

96.12 Der Einwender stellt fest, Fragen und Themen wie Fluchtwege, Fragen der Luftqualität und Fragen der Brandvorsorge seien noch zu behandeln.

Antwort:
Siehe Antworten unter Nr. 96.9 und Nr. 96.10 und Nr. 96.11.

Der Stellungnahme ist bereits gefolgt.

96.13 Er appelliert an die Vertreter der Fraktionen, die vom Bund Deutscher Architekten eingebrachte Idee einer „Denkpause“ aufzunehmen und die Vor-und Nachteile für die städtebauliche Gestalt mit oder ohne Tausendfüßler in Ruhe und Souveränität abzuwägen. Es bestehe dringend sofortiger Veränderungsbedarf in der aktuellen Planung, unabhängig von der Tausendfüßlerfrage. Die eingebrachten Anregungen deuteten Möglichkeiten dazu an, wenn sie befolgt würden.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 97.:

97.1 Die Einwenderin äußert sich gegen die Beseitigung des Baudenkmals Tausendfüßler.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

97.2 Sie plädiert für den Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel und stattdessen für einen Süd-Nord-Tunnel.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Nord-Süd-Tunnel nimmt dabei – gemäß Gesamtverkehrskonzept – den kompletten Verkehr des Tausendfüßlers auf.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren.
Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 97.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

97.3 Die Einwenderin möchte keine Eingriffe in den Hofgarten und befürwortet die Begrünung der Landskrone mit einer Baumallee.

Antwort:
Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten.
Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte und unversiegelte Anteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.
Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

97.4 Die Einwenderin unterstützt die Initiativen „Lott stonn!“, vom rheinischen Verein für Denkmalpflege und vom BDA.

Antwort:

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“, des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL) sowie des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!), Nr. 137 und Nr. 138 (RVDL) sowie Nr. 24 (BDA).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 98.:

98.1 Die Einwenderin bittet darum, ihre Bedenken und Anregungen ernst zu nehmen und gründlich zu prüfen. Sie ist der Meinung, dass das Projekt die Stadt nicht in eine nachhaltige Zukunft führe und rechnet damit, dass dieses komplizierte Planungsverfahren, so wie es über die Jahre gelaufen sei, auch juristisch angreifbar sei.

Antwort:

Alle eingegangenen Stellungnahmen werden sachgerecht in die Abwägung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt - eingestellt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

98.2 Der bestehende Denkmalschutz für den „Tausendfüßler“ sei ignoriert worden und es sei zu keinem Zeitpunkt ernstlich eine Lösung mit Erhalt des Denkmals geprüft und gegen die ausschließlichen Tunnellösungen für den Individualverkehr abgewogen worden. Das bestehende Denkmal sei in den vorliegenden Plänen im Gegensatz zu anderen Denkmälern im Plangebiet weder zeichnerisch noch nachrichtlich eingetragen worden, obgleich ja der Denkmalschutz noch bestehe.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 98.7.
Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“. Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.
Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler’“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.

Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Die Hochstraße „Tausendfüßler“ ist in den textlichen Festsetzungen unter „II. Nachrichtliche Übernahmen Denkmäler“ benannt, als Bestandsbauwerk im Katasterplan dargestellt und in der Satzungsbegründung und Abwägung zum Bebauungsplan umfassend behandelt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.3 Sie äußert sich gegen die Zerstörung der Jägerhofpassage, die eine barrierefreie schnelle Verbindung zwischen den beiden Hofgartenhälften und die, von vielen Berufstätigen, meist benutzte Ost-West- Fuß- und Radbeziehung durch den Hofgarten sei. Die Wegeführung nach oben über die Straßenbahntrasse, bedeute eine längere Strecke und eine Behinderung durch Absperrgitter an der Gleistrasse, die ca. alle 2 Minuten von einer Bahn befahren werde.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden.

Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist.

Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.4 Da die Querung im Bereich der Tunnelrampen nicht möglich sei, müsse diese Verbindung gegenüber der jetzigen um ca. 50 m nach Süden verschoben werden, wo sie sich genau zwischen 2 Teichen befinde und daher nicht geradeaus geführt werden könne. Dieses sei eine Verschlechterung und keine Verbesserung der wichtigsten Verkehrsbeziehung zwischen den beiden Hofgartenhälften.

Antwort:
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind.

Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Es werden zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird zukünftig nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6 % ausgeführt.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse und einen mindestens gleichwertigen Ersatz der Jägerhofpassage für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.5 Die Einwenderin weist auf Vorschläge für kleinere Tunnellösungen hin, die beides, nämlich den Erhalt der denkmalgeschützten Hochstraße und des Fußgängertunnels ermöglichten. Sie würden Kosten sparen und Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Hofgartenhälften erhalten.

Antwort:
Die von der Einwenderin angesprochenen Vorschläge wurden in die Abwägung eingestellt und voll umfänglich sachgerecht abgewogen.
Der Diskussionsvorschlag eines verkürzten Süd-Nord-Tunnels bei Erhalt des Tausendfüßlers und der Jägerhofpassage wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.6 Rat und Verwaltung seien verpflichtet, mit den Haushaltmitteln sorgfältig um zu gehen.

Antwort:
Den Entscheidungen ist ein komplexer und umfassender Planungsprozess sowie ein entsprechender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung vorausgegangen. Dabei wurde das Gesamtprojekt sehr sorfältig hinsichtlich der Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Finanzierbarkeit geprüft.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 98.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.7 Die Einwenderin stellt fest, die Tunnels seien keine zukunftsfähige Verkehrsplanung, die auf Verminderung des Autoverkehrs zielen müsse. Sie seien eine Planung des 20. Jahrhunderts wie die Hochstraße.

Antwort:
Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind im öffentlichen Interesse.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar. Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und der unterirdischen Führung des motorisierten Individualverkehrs können die mit dem Bebauungsplan verfolgten Ziele umgesetzt werden. Insbesondere sind dies:

- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),
- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,
- Leistung eines stadtklimatischen und schalltechnischen Beitrages zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Diese Ziele dokumentieren die Zukunftsfähigkeit der vorliegenden Planung, bei der die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen sichergestellt wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.8 Die Hochstraße stehe unter Denkmalschutz und ihr Erhalt verursache weit geringere Kosten als der Tunnelbau.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt.

Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Zur Frage der Kosten, siehe Antwort Nr. 98.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.9 Die Tunnelrampen würden mit Abgas und Feinstaub hoch belastete Stadträume sein, nicht überquerbar, und böten auch optisch keinen Vorteil gegenüber den Enden des „Tausendfüßlers“.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Auch im Bereich der Johanneskirche wird eine große Aufwertung erreicht. Die bisher vom Tausendfüßler und seiner Abfahrtsrampe dominierten Räume können nun attraktiv gestaltet und für den Aufenthalt genutzt werden; wichtige Blickbeziehungen zur Johanneskirche werden ermöglicht.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.10 In der vorliegenden Planung sind auch keine schnellen Fahrradverbindungen erkennbar. Das wäre das Mindeste, was eine moderne Verkehrsplanung kennzeichnen würde.

Antwort:

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet. Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen erheblich mehr Flächen für Fußgänger und für Begrünung zur Verfügung stehen als bisher.
Die Belange der Fahrradfahrer werden durch die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen in der Planung berücksichtigt. Die konkrete Radwegeplanung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung parallel und nachlaufend zu diesem Bebauungsplan.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

98.11 Die Einwenderin ist der Auffassung, die schon in Gang gesetzten und die noch zu erwartenden Baumaßnahmen hätten in den Bebauungsplan-Beschreibungen dargestellt werden sollen, da sie nicht nur temporär, sondern zumindest über einen sehr langen Zeitraum in den Stadtbereich, seine Vegetation, die Wegebeziehungen und in die urbane Ästhetik eingriffen.

Antwort:

Zur Realisierung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele sind Baumaßnahmen unvermeidbar. Die Baumaßnahmen und die Auswirkungen, die mit den Planungen zum Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. Bauabschnitt – zusammenhängen, wurden im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag behandelt und in der Satzungsbegründung dargestellt.

Im Übrigen werden die im Zuge der Umsetzung der Planung notwendigen Baumaßnahmen auf das notwendigste Maß reduziert. Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen allerdings nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Belange des Einwenders auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt.

98.12 *In der Vorlage gebe es keine Bau- und Folgekostenkalkulationen für das Projekt, was bei solch einer Größenordnung und bei der Alleinträgerschaft der Stadt ein Entscheidungskriterium sein müsse und zu einer verantwortungsvollen transparenten Bürgerinformation gehöre. Die Einwenderin befürchtet, dass die Schuldenfreiheit der Stadt aufgegeben werde, und viele andere wichtigere Projekte infolgedessen verschoben würden.*

Antwort:

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Projekte aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet. Die folgenden Beschlüsse liegen dazu vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.
Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.
Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.
In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).
Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.
Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

98.13 Das mit dem Tausendfüßler verknüpfte Pflanzenkunstwerk von Tita Giese sei es wert, im Zusammenhang mit der Hochstraße ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt zu werden.

Antwort:

Die Frage des Erhalts der Bepflanzung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen der parallel zum Bebauungsplanverfahren – auf Grundlage des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs – erarbeiteten Freianlagenplanung wird die Neugestaltung des Martin-Luther-Platzes politisch abgestimmt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

98.14 Die Einwenderin führt aus, durch die neuen Sperrbauwerke, die langen Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnels, würden die Grundwasserströme erneut gefährlich behindert. Das bisher berechnete nach dem Tunnelbau verbleibende Durchströmungsvolumen sei äußerst kritisch zu sehen im Hinblick auf eventuell langfristig nicht vorhersehbare steigende und stärker schwankende Grundwasserstände und -bewegungen. Die Einwenderin zeigt sich besorgt, dass durch die infolge des verkleinerten Volumens erhöhte Fließgeschwindigkeit des Grundwassers feinere Bodenpartikel im Untergrund des Umfeldes weg gespült würden und die Standsicherheit von Gebäuden gefährdet sein könne.

Sie bittet darum, mit detaillierten hydrogeologischen Untersuchungen und Berechnungen die Verantwortbarkeit dieser Eingriffe zu belegen, bevor der Bebauungsplan beschlossen werde.

Antwort:

Die hydrologischen Auswirkungen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt - wurden gutachterlich untersucht. Die detaillierten Untersuchungsergebnisse sind dem Gutachten „Auswirkung tiefgreifender Bauwerke auf das Grundwasser im Bereich der Innenstadt der Landeshauptstadt Düsseldorf“ vom 31.03.2011 zu entnehmen, das Bestandteil der offengelegten Unterlagen zum Bebauungsplan war.

Aus wirtschaftlichen und hydrologischen Gründen werden die Tunnelbauwerke in der Regel oberflächennah verlaufen. Aufgrund von zu beachtenden Zwangspunkten (Querung Düssel, Wehrhahnlinie mit Haltestelle „Schadowstraße“, u.a.) erfolgt jedoch in Teilbereichen eine Absenkung. Die Tunnelbauwerke werden soweit wie möglich als nicht- oder nur teilsperrende Bauwerke ausgeführt. Dies bedeutet, dass unterhalb der Tunnelbauwerke und der Verbauwände ein Bereich verbleibt, in dem das Grundwasser weitgehend ungehindert fließen kann. Nur bei Streckenabschnitten, wo es bautechnisch notwendig ist, wird eine vollsperrende Bauweise mit einer Spundung bis in die Gesteinsschichten des Tertiärs gewählt. Dies sind insbesondere Bereiche, in denen sich Bauwerke überlagern (z.B. U-Bahn „Wehrhahnlinie“, Straßentunnel). Mit dieser Bauausführung wird sichergestellt, dass das Grundwasser durch die unterirdischen Tunnelröhren in seinem Fließverhalten möglichst wenig beeinflusst wird. Somit ist sichergestellt, dass hydrogeologische Gefährdungen durch den Bau und Betrieb der Tunnelbauwerke auszuschließen sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 99.:

99.1 Die Einwenderin ist der Auffassung, es gebe zu viele Baumaßnahmen in Düsseldorf, es solle zuerst der Bau des Libeskind-Gebäudes abgewartet werden, um zu sehen, ob überhaupt noch Bedarf für Weitere bestehe.

Antwort:

Mit den neuen Baufeldern werden Flächen für Einzelhandel, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie für innerstädtisches Wohnen geschaffen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Nachfrage nach solchen Nutzungen in dieser attraktiven, zentralen innerstädtischen Lage ist gegeben ist.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

99.2 Die Tunnel seien auch aus energiepolitischer Sicht nicht effizient: Beleuchtung, Belüftung aber auch Reinigung würden Kosten entstehen lassen – abgesehen davon, seien Tunnelanlagen nach Auffassung der Einwenderin nicht sinnvoll.

Antwort:

Die Errichtung und der Betrieb der Tunnelanlagen ist auch unter Berücksichtigung des Energieaufwandes für Beleuchtung und Betrieb technischer Einrichtung in Abwägung aller Belange angemessen. Denn mit der Umsetzung des Bebauungsplanes können die im öffentlichen Interesse liegenden Ziele des Bebauungsplanes, wie sie in der Satzungsbegründung ausführlich dargelegt sind, realisiert werden.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Diese Vorteile überwiegen die von der Einwenderin genannten Nachteile.

Wie das Lufthygiene- bzw. das Schallgutachten belegen, werden große Teile des Stadtbereichs nach Realisierung der Planungen leiser und durch weniger Schadstoffe belastet sein.

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

99.3 Das Ziel, die Innenstadt verkehrsberuhigt zu gestalten, werde auch nicht erfüllt: die Straßenbahnen führen weiterhin, was immer zu schlimmen Unfällen führe.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt.

So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

99.4 Der „historische Hofgarten“ könne so nie hergestellt werden.

Antwort:
Die Planung verfolgt nicht die Rekonstruktion des Hofgartens, sondern eine unter Berücksichtigung der gartendenkmalpflegerischen Belange qualitätsvolle Entwicklung. Mit der Umsetzung der Planung wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte und unversiegelte Anteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Die beiden Hofgartenseiten werden im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

99.5 Die Planung enthalte keine guten Ideen und brächte hohe Kosten mit sich. Es sei besser, das Geld im Sinne der Bürger in sinnvollere Projekte zu investieren.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.
Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Projekte, aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 100.:

100.1 Die Einwenderin ist vom ästhetischen Standpunkt aus, für einen Abriss des Tausendfüßlers.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.
Zur Umsetzung der genannten Ziele der Planung ist der Abriss des Tausendfüßlers vorgesehen.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

100.2 Sie stellt fest, dass ihr die Kostensteigerung von rund 15 % nur ein Jahr nach Baubeginn sehr zu denken gebe. Sie fragt, wie die Rechnung in 2015 aussehen werde.

Antwort:

Die durch die Umsetzung der in diesem Bebauungsplan aufgezeigten verkehrlichen und städtebaulichen Planungen verursacht Kosten wurden auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen jeweils ermittelt und der Bebauungsplanung zu Grunde gelegt.

Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Die exakten Kosten zum Zeitpunkt der geplanten Fertigstellung des 2. BA der Tunnelbaumaßnahmen können derzeit nicht benannt werden.

Zu den Kosten liegen folgende Beschlüsse vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt – mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) – mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.

Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen.

Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.

In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).

Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

100.3 Die Einwenderin fragt, für wen die vielleicht wunderschöne Innenstadt mit reichlich Fläche zum Flanieren, Shoppen und Essen geplant werde.

Antwort:

Die Planungen des Bebauungsplanentwurfs – Kö-Bogen 2. BA – sind für die Bürgerinnen und Bürger der Landehauptstadt Düsseldorf sowie ihrer Besucherinnen und Besucher.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

100.4 Die Einwenderin bittet darum realistisch und ehrlich auszurechnen, wie viel dieses Projekt kosten dürfe, ohne die für den Normalbürger wirklich wichtigen sozialen Ausgaben zu gefährden.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht.

Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Projekte aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

100.5 Der Tausendfüßler müsse vielleicht doch stehen bleiben und der 2. Bauabschnitt verschoben werden. Statt die kommende Generation mit den Schulden zu belasten und damit ihren Gestaltungsspielraum zu beschneiden, sei es vielleicht besser, wie es der Bund der Architekten vorschlage, ihm die Vollendung dieses schönen "Master-Plans" zu überlassen.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 101.:

101.1 Die Einwender unterstützen die Initiative „Lott stonn!“ sowie den Diskussionsvorschlag des BDA Düsseldorf. Sie begrüßen die vorgeschlagene Alternative, die vornehmlich das Theatermuseum und die Johanneskirche-Kirche respektiere, indem der Tausendfüßler erhalten bleibe, so dass die Zufahrten zur Schauspielhaus-Tiefgarage als auch zur Kö-Bogen-Tiefgarage gewährleistet seien.

Antwort:

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich gewürdigt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde ebenfalls im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

101.2 Die Einwender fügen hinzu, ein Tunnel sei nur theoretisch perfekt, wenn die Ein- und Ausgänge nicht im Stadtbild erschienen. Eine Tunnel-Ein- oder -Ausfahrt sei immer deprimierend, habe immer eine erschreckend militärische Seite und habe mehr ihren Platz in einer Mega-Stadt Stil Metropolis als in einer Stadt wie Düsseldorf. Eine Straße, die durch eine Tunnel-Ein- oder -Ausfahrt zerschnitten ist, wirke wie verwundet. Sie hätten sechs Tunnel-Ein- und -Ausfahrten gezählt, dies seien sechs schwer zu integrierende „Monster“.

Antwort:

Negative optische Wirkungen sind durch die Errichtung der Tunnelportale nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.

Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

101.3 Der Tausendfüßler selbst sei, neben seiner perfekten Funktionalität, eine schöne, moderne Skulptur, der ästhetisch der Umgebung nicht schade.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

101.4 Durch ein derart absolutes "Modernsein" könne Düsseldorf seine Seele verlieren. Es sei zu wünschen, dass dieses große und langzeitige Unternehmen maßvoll behandelt werde. Andererseits könne es für die Stadt Düsseldorf ein äußerst kostspieliges und enttäuschendes Experiment in Bezug auf die humane Seite und die Bewertung der Stadt werden.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 102.:

Der Einwender sendet einen Plan mit einer Alternativ-Bebauung (Vorschlag BDA, Quelle: lott-stonn.de) ein und stellt fest, dies sei eine ästhetisch und optisch interessante und wirtschaftlich kostengünstige Lösung.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 103.:

103.1 Die Einwender lehnen die Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA ab und sprechen sich für eine offene Planung und einen Dialog über Planungsziele und -alternativen zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung aus.

Hinweis: Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der auf Seite 4 und 5 der Eingabe Nr. 103 abgebildet ist, wurde im Rahmen der Abwägung separat behandelt (siehe Antwort unter Nr. 24).

Antwort:

Im Rahmen des Projektes Kö-Bogen sind der Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ und die Verlegung der Verkehre in Straßentunnel unter die Erde vorgesehen. Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“.

Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.

So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler‘“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.

Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt.

103.2 Nach Auffassung der Einwender spricht Folgendes für den Erhalt des Tausendfüßlers: Mit seiner elegant geschwungenen Form sei der Tausendfüßler ein unverzichtbarer Bestandteil eines Ensembles mit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.3 Der Tausendfüßler stehe als bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche aus gutem Grund unter Denkmalschutz.

Antwort:
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.4 Der Tausendfüßler habe sich als Verkehrsbauwerk bestens bewährt.

Antwort:
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des Öffentlichen Personennahverkehr-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.5 Auch in Autos säßen Menschen, die die freie Fahrt und den freien Blick von der Hochstraße in die Stadt schätzten.

Antwort:
Vom Tausendfüßler gibt es keine weitreichenden Blickbeziehungen in die Stadt, da er mit einer maximalen Fahrbahnhöhe von 7 – 8 m deutlich niedriger ist, als die umgebende Bebauung. Man kann auf die angrenzenden Freiflächen hinunter schauen. Ein freier Blick auf Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz und Dreischeibenhaus ist – aufgrund der Fahrtrichtung nach Süden und der Lage der Auffahrtrampe – vom Tausendfüßler aus nur begrenzt möglich.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.6 Der Tausendfüßler sei nicht marode, er sei nur schmutzig und ungepflegt. Er könne durch Renovierung und eine Lichtinstallation zum Merkzeichen des Zentrums gestaltet werden.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von einzelnen Bearbeitern untersucht. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen konkreten Vorschlag gemacht.

Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.7 Viele Bürgerinnen und Bürger hätten sich für den Erhalt des Tausendfüßlers ausgesprochen.

Antwort:
Es ist richtig, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen haben, im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Stadt aber auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft.

Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.8 Die Einwender sind der Auffassung, durch die geplanten langen Tunnel würden die beiden Hofgartenseiten keineswegs miteinander verbunden, da durch den Wegfall der Jägerhofpassage die einzige verkehrsfreie Fußgängerverbindung entfallen würde.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.9 Der neugeplante Übergang auf dem Tunnel über die Straßenbahngleise sei für Fußgänger und Radfahrer äußerst gefährlich.

Antwort:
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.10 Die Rampen an den nördlichen Tunnelenden würden den Hofgarten verunstalten und Lärm und Abgase erhöhen.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt.

Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Für die Trassierung wurde durch eine Steigerung der Rampenneigung sowie die Änderung der Kuppenausrundung erreicht, dass die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden konnte. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und –decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.11 Die Einwender führen weiter aus, der geplante Tunnel in Nord-Süd-Richtung und der Abschnitt des Süd-Nord-Tunnels im Hofgarten seien abzulehnen, weil

… das Stadtbild nicht schöner, sondern vor allem durch die Rampen hässlicher werde.

Antwort:
Wie schon unter Nr. 103.10 ausgeführt, legt die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Die im Rahmen der Freianlagenplanung gesicherten gestalterischen Qualitäten werden den bisher von oberirdischen Verkehrsräumen dominierten Bereich durch den vollständigen Rückbau der Berliner Allee zu einem Teil des Hofgartens machen.

Die Rampen werden städtebaulich und gestalterisch in den räumlichen Kontext harmonisch integriert, so dass die mit der Neuordnung verbundenen und in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele voll erreicht werden. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.12 ... sie erhebliche Nachteile für den Autoverkehr und die Umwelt brächten (Erreichbarkeit von Schauspielhaus und Dreischeibenhaus, Verkehrssicherheit in den Tunnelröhren, Lärm und Abgase),

Antwort:

Die Verlegung der Straßen unter die Erde hat viele Vorteile für die Umwelt: Die oberirdischen Flächen stehen für Fußgängerverkehr und Begrünung zur Verfügung. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. Der umliegende Innenstadtbereich wird vor den Verkehrslärmimmissionen, die derzeit noch von der Straße und dem Tausendfüßler ausgehen, geschützt.

Das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus sind oberirdisch weiterhin über die Bleichstraße erreichbar. Nach Realisierung der geplanten unterirdischen Anbindung können die Tiefgaragen vollständig über die Tunnel erschlossen werden.

Die Tunnel werden verkehrssicher entsprechend den gültigen Richtlinien und technischen Empfehlungen errichtet, unter Mitarbeit von externen Gutachtern und unter Beachtung einer umfassenden Risikoanalyse.

Zum Thema „Lärm und Abgase“, siehe Antwort zu Nr. 103.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.13 … kaum neue Fußgängerflächen entstünden,

Antwort:
Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen erheblich mehr Flächen für Fußgänger und für Begrünung zur Verfügung stehen als bisher.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.14 … sich die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz um weitere Jahre verlängern würden,

Antwort:
Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz verlängern sich durch die städtebauliche Neuordnung im Umfeld aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - nicht. Die derzeit stattfindenden Baumaßnahmen am ehemaligen Jan-Wellem-Platz basieren auf dem Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und der Baugenehmigung für das Libeskind-Gebäude. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.15 … vor allem ihr Bau eine gewaltige Geldvergeudung sei, die die Finanzierung anderer wichtiger Projekte in der Stadt verhindern würde,

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf (vgl. dazu OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn.102).

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Zur Sicherung der Betriebs- und Unterhaltskosten, siehe Antwort zu Nr. 103.16.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.16 … für den Unterhalt der Tunnel der städtische Haushalt auf Dauer belastet würde.

Antwort:

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen wird auf Dauer Kosten verursachen.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen. Des Weiteren siehe Antwort zu Nr. 103.15.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.17 Die Einwender schlagen deshalb in Anlehnung an den Vorschlag des BDA vor:

… Erhalt, Instandsetzung und Lichtgestaltung des Tausendfüßlers.

Antwort:

Siehe Antwort zu Nr. 103.6.

Die Stellungnahme des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde ebenfalls ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.18 … Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, Bau eines Süd-Nord-Tunnels, der die Schadowstraße unterquere und damit kreuzungsfrei mache.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z. B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Der von einer hochrangig besetzten Jury als überzeugendste Lösung ausgewählte Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbes zeigt neue Qualitäten für den Planungsbereich auf. Er liefert ein stabiles Grundkonzept, das nunmehr umgesetzt werden soll. Seit der Wettbewerbsentscheidung wurde die Planung von den Entwurfsverfassern mehrfach überarbeitet und den geänderten Anforderungen angepasst. Im Vorlauf der Planung wurden vielfältige Überlegungen zur Aufwertung dieses Innenstadtbereiches angestellt.
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich und die Zusammenführung bis her stadträumlich getrennter Bereiche. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden u.a. im Bereich des Hofgartens, aber auch in weiten Bereichen der Berliner Allee Flächen frei, die neu begrünt und hochwertig gestaltet werden können und Übergänge für Fußgänger und Radfahrer herstellen, ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, bei Erhalt des Tausendfüßlers und die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels widersprächen dieser Idee, da u.a. die den Hofgarten trennende sechsspurige Hofgartenstraße erhalten bliebe. Die Schadowstraße wird in der vorliegenden Planung weitgehend kreuzungsfrei gemacht.
Zur städtebaulichen Argumentation und zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.19 … Keine Eingriffe mehr in den Hofgarten, Begrünung des Ufers der Landskrone mit einer Baumallee.

Antwort:
Die Eingriffe in den Hofgarten, die im Zuge der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erforderlich sind, werden so gering wie möglich gehalten.

Im Anschluss an den Bau der Straßentunnel wird der gesamte Stadtbereich hochwertig neu gestaltet, der begrünte und unversiegelte Anteil in der Innenstadt wird erhöht und damit die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher umfassend gesteigert. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden (vgl. auch Antworten zu Nr. 103.10 und Nr. 103.11).
Die Vorschläge für Pflanzmaßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.20 … Erhalt und Gestaltung der Jägerhofpassage.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 103.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.21 … Bau einer neuen Fußgängerpassage neben der offen gelegten Düssel.

Antwort:
Die „Innere Nördliche Düssel“ - im Bereich nördlich der August-Thyssen-Straße - wird im Zuge der Umgestaltung offengelegt und über die Tunnelbauwerke der neuen unterirdischen Straßenführung (Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnel) hinweg geführt. Die für die Umgestaltung der genannten oberirdischen Gewässer gesonderten wasserrechtlichen Verfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) wurden parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - durchgeführt und abgeschlossen.
Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr unterirdisch miteinander verbunden hat, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke von Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Tunnel.

Dafür werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten mehrere neue Wegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen.
Die Anlage einer unterirdischen Passage parallel zur Düssel wäre bei Erhalt des Tausendfüßlers und der oberirdischen Führung der Süd-Nord-Straßenverbindung durch den Hofgarten aus mehreren Gründen konstruktiv nicht möglich. Die lichte Höhe, die zwischen der Düssel und der dann erforderlichen Brückenkonstruktion für die beiden Straßen und die Straßenbahntrasse verbleiben würde, reicht nicht aus, um einen Durchgang anzulegen.
Zudem ergibt sich die Tiefenlage des Nord-West-Tunnels aus der Höhenlage der Tiefgaragenausfahrt aus dem Libeskind-Gebäude 1. BA. Durch die geplante Offenlegung der inneren nördlichen Düssel und der damit verbundenen Begradigung verschiebt sich der Anschluss an die Landskrone nach Süden. Der Abstand zwischen der Tiefgaragenausfahrt und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel reicht unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht aus, um die Rampe vor der Inneren Nördlichen Düssel auszubilden. Vielmehr liegt die neue Innere Nördliche Düssel in der geplanten Rampensohle. Des weiteren liegt das Widerlager der Hochstraße Tausendfüßler sowie die Rampe zur Hochstraße auf der zur Zeit verrohrten Inneren Nördlichen Düssel.
Gleichwohl wird dem Wunsch nach einer Wegeverbindung im Bereich der offengelegten Düssel durch die neue oberirdische Fußwegebeziehung Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

103.22 … Keine Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern durch Querung der Straßenbahngleise.

Antwort:
Eine gefährdungsfreie Querung ist Ziel der Planung. Des Weiteren siehe dazu Antwort zu Nr. 103.9.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

103.23 Die Einwender beziffern die Kosten für den 1. Bauabschnitt auf zurzeit 190 Mio. EUR und äußern die Auffassung, für den 2. BA sei mindestens der gleiche Betrag zu erwarten, im Haushaltsentwurf 2011 sollten 123 Mio. EUR aus den Rücklagen entnommen werden. Die Einwender befürchten, für andere wichtige Projekte der Stadt werde dann kein Geld mehr zur Verfügung stehen.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 103.15.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.24 Die Einwender zählen verschiedene Beispiele auf, die ihrer Meinung nach in Düsseldorf gebraucht würden und die zusammen nicht mehr kosten würden, als der 2. Bauabschnitt des Bebauungsplans Kö-Bogen.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 103.15.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.25 Die Einwender wenden sich gegen die Behauptung, der Düsseldorfer Wiederaufbauplaner Friedrich Tamms hätte die autogerechte Stadt geplant und führen aus, aus Tamms Schriften gehe hervor, dass er die Bedeutung des Anwachsens des Stadtverkehrs und in der Folge den erforderlichen Ausbau aller Verkehrsarten gesehen hätte, weil er einen einseitigen Ausbau einer autogerechten Stadt nicht für möglich und sinnvoll hielt. Er habe den ÖPNV ausgebaut und auf sein Wirken ginge auch der Düsseldorfer U-Bahnbau zurück.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist als Teil einer Gesamtverkehrsplanung in Düsseldorf anzusehen, die nach dem Zweiten Weltkrieg umgesetzt wurde.

Aufgrund der massiven Kriegszerstörungen in der Stadt wurde vor dem Hintergrund der beginnenden Massenautomobilisierung und einer prognostizierten Zunahme der Stadtbevölkerung das Verkehrssystem umfassend neu strukturiert. Eines der wichtigsten Projekte war der Durchbruch der 1960 eingeweihten Berliner Allee als zentrale Nord-Süd-Achse der Stadt und östliche Parallelstraße zur Königsallee. Neben der Optimierung der Nord-Süd-Verkehre galt es auch die Ost-West-Verkehre zu bedienen und ein Miteinander von motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) zu realisieren.
Der Jan-Wellem-Platz war einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖVSystems, in dessen Umfeld sowohl der MIV als auch der ÖV möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren. Mit der geplanten Untertunnelung der Nord-Süd-Verkehrsbeziehungen, den unterirdischen Anbindungen Richtung Osten und Westen und der Umsetzung der U-Bahnlinie Wehrhahn wird ein leistungsstarkes Verkehrssystem geschaffen, das im Sinne der Planungsziele oberirdische Flächen für eine städtebaulich hochwertige Entwicklung bereit stellt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.26 Des Weiteren bezeichnen sie die Behauptung, die Hochstraße sei Symbol für eine Zeit, in der die Raumbedürfnisse des Autoverkehrs vor denen des Menschen standen, als unbegründet und pauschal.

Antwort:

Ziel der Planung nach dem Zweiten Weltkrieg war es, die historischen Städte mit überwiegend engen Straßen und Gassen, die Jahrhunderte vor der Entstehung des Automobils angelegt worden waren, an moderne Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, insbesondere um die Erreichbarkeit der Städte für Autofahrer und die Anlieferung von Waren sicherzustellen. Im Rückblick auf diese, auch in Düsseldorf verfolgte Planungskonzeption wird in der Fachwelt überwiegend vertreten, dass dieser Ansatz zu einseitig war, da sie den Menschen außer Acht ließ. Insbesondere wurden damals die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs in Innenstädten, wie zum Beispiel fehlende Aufenthaltsqualitäten, hohe Feinstaubbelastung oder Lärm nicht gesehen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.27 Zu den Behauptungen, vieles was in den 1960er Jahren aus städtebaulicher Sicht angemessen gewesen wäre, erscheine heute nicht mehr zeitgemäß oder sogar störend und der Autoverkehr dominiere in der Innenstadt, führen die Einwender aus: der Autoverkehr der Innenstadt werde jedoch durch die aktuelle Kö-Bogenplanung noch verstärkt, da im Libeskind-Bau ein Parkhaus mit 800 Parkplätzen mit zusätzlichem Zielverkehr in die Innenstadt geschaffen werde.

Antwort:

Die Führung des Verkehrs an dieser innerstädtischen Stelle ist nicht mehr zeitgemäß. Diesbezüglich wird zur Förderung des ÖV die neue U-Bahnlinie gebaut und in diesem Zuge das Gesamtverkehrskonzept den Ansprüchen an eine zukunftsfähige, kompakte und nutzungsgemischte Stadt angepasst.

Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch den motorisierten Individualverkehr und ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen gehört in diesem Sinne zu der Weiterentwicklung der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

103.28 Die Einwender wenden sich gegen die Behauptung, der Tausendfüßler sei für Fußgänger wie eine gewaltige Barriere aus Beton, die den Gustaf-Gründgens-Platz sowie das Umfeld der Johanneskirche isoliere. Die Einwender sind der Auffassung, eine Barriere sei eine Grenze, die nur mit großen Schwierigkeiten überschritten werden könne. Der Bewegungsraum für Fußgänger unter dem Tausendfüßler sei jedoch offen zugänglich. Nicht der Tausendfüßler isoliere den Gustaf-Gründgens-Platz und das Umfeld der Johanneskirche, sondern der Süd-Nord-Straßenverkehr der Berliner Allee. Dieser stelle eine Barriere dar und erschwere die stark frequentierte Fußgängerverbindung Schadowstraße/Wehrhahn.

Antwort:

Die aufgeführten Inhalte sind so nicht Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan. Vielmehr stellt der Bebauungsplan auf folgende Argumentation ab:

Durch den Tausendfüßler und seine Zufahrt von Norden werden die beiden Hofgartenseiten getrennt. Auch die Rampe des Tausendfüßlers vor der Kirche in der Berliner Allee und die Rampe der Hochstraße in der Immermannstraße unterbrechen stadträumliche Bezüge, insbesondere von den heutigen Fußgängerbereichen zur Immermannstraße und weiter Richtung Hauptbahnhof. Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Insbesondere das Umfeld der Johanneskirche kann bei einem Entfall des Bauwerks ein integrierter Teil des ausgeweiteten Fußgängerbereiches sein.

Damit wird auch die Verbindung von der Innenstadt über die Immermannstraße zum Bahnhof gestärkt. Insgesamt werden fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten, wie er bereits mit dem 1. Bauabschnitt in Teilen in der Realisierung ist.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.29 Zur These, der Tausendfüßler sei nicht zeitgemäß, stellen die Einwender die Gegenfrage, ob Tunnelneubauten mit hohen Investitionskosten und enormen ständigen Unterhaltungskosten und großem Energieverbrauch (Beleuchtung, Belüftung, Sicherheit), die die nachkommende Generationen belasten würden, zeitgemäß seien. Anderswo würden Unterführungen wegen der Unterhaltskosten wieder zurückgebaut.

Antwort:

Alle verkehrstechnischen Bauwerke erfordern laufende Unterhaltskosten. Die Finanzierung der Unterhaltskosten für die Tunnelbauwerke wird im städtischen Haushalt sichergestellt. Sie steht einer Umsetzung der Planung nicht entgegen. Wie in der Antwort Nr. 103.34 näher erläutert, würden auch für die Hochstraße Tausendfüßler erhebliche Aufwendungen zur zukünftigen Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu tätigen sein. Des Weiteren ist, auch vor dem Hintergrund der heute bereits festgestellten Bauwerksschäden, zu bedenken, dass Spannbetonkonstruktionen im Allgemeinen nur eine Lebensdauer von maximal 80 Jahre haben. Zu den Investitions- und Unterhaltskosten, siehe Antworten zu Nr. 103.15 und Nr. 103.16.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.30 Die Einwender widersprechen der Behauptung, es gebe gute Gründe für den Abriss des Tausendfüßlers, der in der Innenstadt neue Räume schaffe, die nicht mehr den Autos gehören - sondern dem Menschen.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers würden kaum neue Räume für den Menschen geschaffen: sie seien unterhalb und neben dem Tausendfüßler bereits weitgehend für den Fußgänger nutzbar und autofrei vorhanden. Sie müssten allerdings als städtischer und überdachter Freiraum besser gestaltet werden.

Antwort:

Zentrale städtebauliche Ziele sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße.

Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist demgegenüber äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.31 Auch im Hofgarten würden keine neuen Räume für den Menschen geschaffen. Eher das Gegenteil. Das Ziel einer besseren Verbindung des nördlichen und südlichen Hofgartens werde nicht erreicht, da die Straßenbahn mit drei Linien im Schnellverkehr als Barriere bleibe, mit Oberleitungsmasten und aus Sicherheitsgründen (Spielende Kinder ...) eingezäunt (die geplante 30 cm tiefe Troglage reiche dazu nicht aus). Die Straßenbahn ermögliche nur zwei nicht barrierefreie Übergänge.

Antwort:

Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Freiräume für Fußgänger und Radfahrer (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.13).

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr miteinander verbindet, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke (vgl. Antwort zu Nr. 103.8), und die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Der Fußweg parallel zur Düssel wird mit einer Steigung von max. 6% weitgehend barrierefrei ausgeführt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und beseitigt Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage. Durch die Verlegung des Verkehrs unter die Erde werden in attraktiver innerstädtischer Lage in erheblichem Maße qualitätsvolle Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Zu Frage der Sicherheit der Übergänge, siehe Antworten zu Nr. 103.9.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.32 Es erfolge mit der Planung eine Verschlechterung: Im Gegensatz dazu seien im Diskussionsvorschlag des BDA die bestehende Jägerhofpassage und eine zusätzlich geplante Düsselpassage barrierefrei! Nahezu die gleichen Ziele könnten im Rahmen des Diskussionsvorschlags mit Erhalt des Tausendfüßlers mit weniger als der Hälfte des Kostenaufwands erreicht werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die konfliktärmere Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina und eine stärkere Zusammenführung der beiden durch die Hofgartenstraße getrennten Hofgartenteile. Die Realisierung dieser Ziele durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes wird die nachweislich gute Lebensqualität in der Landeshauptstadt sichern und zeitgemäß weiter entwickeln.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Im Weiteren:
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 103.7.
Zum Wegfall der Jägerhofpassage und zum Thema Barrierefreiheit, siehe Antwort zu Nr. 103.8.
Zur Düsselpassage, siehe Antwort zu Nr. 103.21.
Zu den Investitions- und Unterhaltskosten, siehe Antworten zu Nr. 103.15 und Nr. 103.16.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.33 Die Einwender äußern sich zur denkmalrechtlichen Situation im Bereich Kö-Bogen und zum Hintergrund der Planungen von Friedrich Tamms und Gartenbaudirektor Wolf.

Die Einwender führen aus, dass sie sich auf dieser Grundlage für die Erhaltung der Jägerhofpassage einsetzen, die ebenso wie die Weyhe-Passage und die Tonhallen-Passage Teil des damals geschaffenen Fußwegesystems sei.

Antwort:

Eine Beeinträchtigung des Kulturgutes Hofgarten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erfolgen. Vielmehr wird durch die Planung eine Verbesserung der stadträumlichen Situation erreicht und durch den Rückbau raumgreifender Verkehrsinfrastrukturanlagen der Freiraum unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung umfassend neu gestaltet. Der Umbau im Bereich des Hofgartens ermöglicht die Tieferlegung der Hofgartenstraße und die Offenlegung der „Inneren Nördlichen Düssel“ mit einer oberirdischen Anbindung an die Landskrone.

Die Tunnelrampen ersetzen in ihrer Lage derzeit bestehende Straßenverkehrsflächen bzw. die - räumlich viel stärker wirksamen - Rampen des Tausendfüßlers. Durch die Tieferlegung des Verkehrs in Tunnellage entfallen zwischen den Rampen mehrspurige Verkehrsflächen, die nun für Fußgänger und Begrünung zur Verfügung stehen.

Des Weiteren zum Wegfall der Jägerhofpassage, siehe Antwort zu Nr. 103.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.34 Die Einwender zitieren das Gutachten des Landeskonservators Prof. Mainzer und stellen fest, das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland spreche sich ausdrücklich für die Erhaltung der Hochstraße aus. Die Einwender stimmen daher, aus denkmalrechtlicher Sicht, der Beseitigung des Tausendfüßlers nicht zu, da kein überwiegendes öffentliches Interesse am Abriss bestehe. Die Ziele des Bebauungsplans zur Nutzung, Gestaltung und Verkehrsentwicklung im Plangebiet könnten zum großen Teil auch ohne den Abbruch des Baudenkmals erreicht werden und das mit wesentlich niedrigeren Kosten für die Verkehrslösung.

Antwort:

Der Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Der Erhalt würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung der dem Plan zugrundeliegenden Planungsziele unmöglich machen und demzufolge einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen; eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.

Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassenden Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse.

Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte.

Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre – ebenfalls mittelfristig – der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Nur bei Umsetzung der Planung werden große Flächen, die heute von Verkehr und Verkehrsemissionen dominiert werden, für den Aufenthalt von Nutzern und Besuchern der Innenstadt sowie für Begrünung frei. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung wird damit ein attraktiver zusammenhängender Stadtraum erlebbar.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 103.7 sowie die Antworten zu der Stellungnahme des LVR (siehe Anlage 3 Nr. 5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.35 Die Einwender stellen abschließend fest, die alternativen Vorschläge seien als "nicht zielführend" ohne Prüfung abgelehnt worden. Damit seien die Belange des Denkmalschutzes nicht gerecht mit anderen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen worden. Dies sei ein offenkundiger Verstoß gegen Grundsätze der Bauleitplanung gemäß § 1 Baugesetzbuch.

Antwort:
Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft, öffentlich zur Diskussion gestellt und politisch beraten. Die verkehrlich und städtebaulich optimale Lösung sieht vor, neben der U-Bahn auch große Teile des MIV zukünftig unterirdisch zu führen. Die Planung der unterirdischen Verkehrsführung wurde auf eine gute Verkehrsqualität für die abzuwickelnden Verkehrsströme innerhalb der Tunnelbauwerke und für die anzubindenden oberirdischen Verkehrsknotenpunkte ausgelegt.
Aufbauend auf dieser politischen Willensbildung wurde im Rahmen des durchgeführten Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“ (städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb, 2008/2009) von einer hochrangig besetzten Jury ein 1. Preisträger ermittelt.

Der prämierte Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes zeigt überzeugende neue Qualitäten für den Planungsbereich auf. Er liefert ein stabiles Grundkonzept, das nunmehr umgesetzt werden soll. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind die Belange der Denkmalpflege aus der Behördenbeteiligung in das Verfahren eingeflossen. Zur weiteren Abwägung wurde ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigen über die Denkmaleigenschaften des Tausendfüßlers eingeholt. Im Bebauungsplanverfahren und dem Abrissantrag für das Denkmal Tausendfüßler wurden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander sachgerecht abgewogen.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 103.a.:

103.a.1 In der Ausstellung im Kö-Bogen Pavillon ab 17.05.2011 wurde von den Einwendern eine Illustration gezeigt, die aufgrund der Vorschläge des BDA verändert wurde. Des Weiteren wird festgestellt, dass
… die an der Initiative der Verfasser beteiligten Bürgergruppen die vorgelegte Planung ablehnen und sich für eine offene Planung und einen Dialog über Planungsziele und -alternativen zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung aussprechen.

Antwort:

Im Rahmen des Projektes Kö-Bogen ist der Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ und die Verlegung der Verkehre in Straßentunnel unter die Erde vorgesehen. Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“. Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“.

Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.
Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.
So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler‘“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Siehe auch Nr. 103.1, zu den Vorschlägen des BDA siehe Nr. 24 und 24.a.

Der Stellungnahme wurde insofern gefolgt.

103.a.2 Folgende Thesen sprächen für den Erhalt des Tausendfüßlers: Mit seiner elegant geschwungenen Form sei der Tausendfüßler ein unverzichtbarer Bestandteil eines Ensembles mit dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Siehe auch Nr. 103.2, zur Frage des Erhalts der Hochstraße, vgl. Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.3 Der Tausendfüßler stehe als bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche aus gutem Grund unter Denkmalschutz.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Siehe auch Nr. 103.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.4 Der Tausendfüßler habe sich als Verkehrsbauwerk bestens bewährt.

Antwort:

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Siehe auch Nr. 103.4, zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.5 Auch in Autos säßen Menschen, die die freie Fahrt und den freien Blick von der Hochstraße in die Stadt schätzten.

Antwort:

Vom Tausendfüßler gibt es keine weitreichenden Blickbeziehungen in die Stadt, da er mit einer maximalen Fahrbahnhöhe von 7 – 8 m deutlich niedriger ist, als die umgebende Bebauung. Man kann auf die angrenzenden Freiflächen hinunter schauen. Ein freier Blick auf Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz und Dreischeibenhaus ist – aufgrund der Fahrtrichtung nach Süden und der Lage der Auffahrtrampe – vom Tausendfüßler aus nur begrenzt möglich.

Siehe auch Nr. 103.5, zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 103.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.6 Den Fußgängern würde durch die geplante Umgestaltung ein Bärendienst erwiesen. Die beiden Hofgartenhälften würden durch den Fortfall der Jägerhofpassage getrennt. Zwischen ihnen würden drei Straßenbahnlinien verkehren.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität.

Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Die verbleibende Straßenbahntrasse wird begrünt und in die Gestaltung der öffentliche Grünfläche eingebunden. Die Anzahl der Straßenbahnfahrten wird noch – in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn – erarbeitet (vgl. auch Antwort unter Nr. 65.a).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.7 Der Tausendfüßler sei nicht marode, er sei nur schmutzig und ungepflegt.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Siehe auch Nr. 103.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.8 Der Tunnel, der den Tausendfüßler ersetzen solle, bringe erhebliche Nachteile für den Verkehr,

Antwort:

Die Verlegung der Straßen unter die Erde hat viele Vorteile für die Umwelt: Die oberirdischen Flächen stehen für Fußgängerverkehr und Begrünung zur Verfügung. Im Bereich des Hofgartens werden die bisher versiegelten Flächen begrünt, und die Innere Nördliche Düssel wird offen gelegt. Der umliegende Innenstadtbereich wird vor den Verkehrslärm- und Schadstoffimmissionen, die derzeit noch von der Straße und dem Tausendfüßler ausgehen, geschützt.
Das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus sind oberirdisch weiterhin über die Bleichstraße erreichbar. Nach Realisierung der geplanten unterirdischen Anbindung können die Tiefgaragen vollständig über die Tunnel erschlossen werden.
Die Tunnel werden verkehrssicher entsprechend den gültigen Richtlinien und technischen Empfehlungen errichtet, unter Mitarbeit von externen Gutachtern und unter Beachtung einer umfassenden Risikoanalyse.
Nachteile für den Verkehr und die Verkehrsführung ergeben sich in keiner Weise.
Siehe auch Nr. 103.12.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.9 Es entstünden riesige Löcher, die Ein- und Ausfahrten.

Antwort:

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.10 Das Stadtbild werde nicht schöner, sondern hässlicher.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt.

Wie schon unter Nr. 103.a.9 ausgeführt, sind negative optische Wirkungen durch die Errichtungen des Tunnelmundes nicht zu erwarten, da bei der Gestaltung der Tunnelportale die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt werden (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.a.20).

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes in diesem so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Siehe auch Nr. 103.11.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.11 Der Abriss der Hochstraße und der Bau des Tunnels seien eine gewaltige Geldvergeudung.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die, für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Siehe auch Nr. 103.15.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.12 Unterhaltskosten eines Tunnels würden auf Dauer die städtischen Finanzen belasten. Der große Energieaufwand für Entlüftung und Beleuchtung belaste die Umwelt und besondere Gefahren würden die Verkehrsteilnehmer belasten.

Antwort:
Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen. Des Weiteren siehe Antwort zu Nr. 103.a.11.
Siehe auch Nr. 103.16.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.13 Die überwältigende Mehrheit der Düsseldorfer Bürger, die sich zur Stadtplanung geäußert habe, sei für den Erhalt des Tausendfüßlers.

Antwort:

Es ist richtig, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen haben, im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Stadt aber auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.

Inwieweit sich mit den angesprochenen Äußerungen eine Mehrheitsmeinung widerspiegelt, ist nicht zu belegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.14 Für den Erhalt des Tausendfüßler sprächen weitere Punkte: Der Tausendfüßler sei ein unverzichtbarer Bestandteil des modernen Denkmal-Ensembles mit dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 103.a.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.15 Der Tausendfüßler stehe als bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche vom Landeskonservator gut begründet unter Denkmalschutz.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 103.a.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.16 Der Tausendfüßler habe sich als Verkehrsbauwerk bestens bewährt.

Antwort:

Siehe Antwort unter Nr. 103.a.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.17 Es wird festgestellt, dass durch die geplanten langen Tunnel die beiden Hofgartenhälften keineswegs besser miteinander verbunden würden.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 103.a.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.18 Die zwei geplanten Übergänge auf dem Tunnel über die Straßenbahngleise mit unterschiedlichen Geländehöhen seien für Fußgänger und Radfahrer nicht barrierefrei.

Antwort:
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.19 Die bestehende Jägerhofpassage und die Düsselpassage des BDA-Entwurfs seien dagegen barrierefrei.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 103.a.18.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.20 Die Rampen an den nördlichen Tunnelenden würden den Hofgarten verunstalten, Lärm und Abgase erhöhen.

Antwort:
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.
In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.
Siehe auch Nr. 103.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.21 Der geplante dreispurige Tunnel in Nord-Süd-Richtung und der dreispurige Abschnitt des Süd-Nord-Tunnels im Hofgarten seien abzulehnen, …
… weil das Stadtbild nicht schöner, sondern durch die Rampen hässlicher werde.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 103.a.10.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.22 … weil mit Abriss des Tausendfüßlers kaum neue Fußgängerflächen entstünden, da schon heute weitgehend unter dem Tausendfüßler vorhanden seien.

Antwort:

Mit der Verlegung des Verkehrs in Tunnellage werden durch die Umgestaltung der derzeit noch als Fahrbahnen genutzten Verkehrsflächen erheblich mehr Flächen für Fußgänger und für Begrünung zur Verfügung stehen als bisher.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Flächen, die heute noch dem motorisierten Verkehr dienen, werden in Zukunft zu einem zusammenhängenden Stadtraum entwickelt werden, der die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbindet.

Siehe auch Behandlung unter Nr. 103.13.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.23 Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz würden sich um weitere drei Jahre verlängern.

Antwort:

Die Bauarbeiten am Jan-Wellem-Platz verlängern sich durch die städtebauliche Neuordnung im Umfeld aufgrund des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - nicht. Die derzeit stattfindenden Baumaßnahmen am ehemaligen Jan-Wellem-Platz basieren auf dem Bebauungsplan Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und der Baugenehmigung für das Libeskind-Gebäude. Dieses wird voraussichtlich im Herbst 2013 eröffnet werden.

Siehe auch Nr. 103.14.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

103.a.24 Der gemeinsame BDA-Alternativ-Vorschlag erspare Düsseldorf viele Millionen, da die Ziele der städtischen Planung weitgehend mit Beibehaltung des Tausendfüßlers für weniger als die Hälfte der Kosten erreicht werden könnten.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24.
Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 104.:

entfällt

Zu 105. und 105.a.:

105.1 und 105.a.1 Die Einwender wünschen, dass der Tausendfüßler bestehen bleibe.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

105.2 und 105.a.2 Mit dem dadurch gesparten Geld könnten viele notwendige Projekte finanziert werden.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere notwendige Leistungen der Stadt aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 106.:

106.1 Der Einwender schlägt vor, die Hofgartenpassage zu erhalten oder durch eine neue Passage zu ersetzen.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

106.2 Ferner regt er an, von der Kö entlang des Hofgartenufers bis zum Hofgarten einen Radweg auch im Interesse der Fußgänger gesondert auszuweisen.

Antwort:

Die Radwegeplanung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung parallel und nachlaufend zu diesem Bebauungsplan. Diesbezüglich werden auf Ebene des vorliegenden Bebauungsplanes keine Festsetzungen zu der konkreten Radwegeführung getroffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 107.:

107.1 Die Einwenderin protestiert gegen den Abriss des Tausendfüßlers. Geschäfte seien nur in komplizierter Umfahrung des geplanten Tunnels zu erreichen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die Erreichbarkeit aller Gebäude und Geschäfte ist für alle Verkehrsarten gleichermaßen sichergestellt.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.2 Die langen Ein- und Ausfahrten zerschnitten Innenstadt und Hofgarten.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Alle fünf Rampenlagen wurden, wie in der Satzungsbegründung dargelegt, umfassend auf ihre städtebauliche Verträglichkeit und verkehrliche Machbarkeit untersucht. Aufgrund dieser Prüfung wurde das vorliegende günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration entwickelt und planungsrechtlich gesichert.
Diesbezüglich sind negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.3 Die Straßenbahntrasse mit Zaun mache es Fußgängern unmöglich die Straße gefahrlos zu überqueren.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.4 Die Autostraße über die Schadowstraße sei einmalig für die Querung der Stadtteile.

Antwort:
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Des Weiteren siehe dazu Antwort unter Nr. 107.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.5 Die Unterführung des Hofgartens müsse bleiben.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.6 Wenn die Hochstraße regelmäßig gepflegt und gewartet worden wäre, würden jetzt nicht so hohe Reparaturen anfallen.

Antwort:
Die grundlegende Ertüchtigung des Tausendfüßlers steht unabhängig von den laufenden Instandhaltungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit entsprechend der aktuellen Anforderungen an Straßen und Brücken an.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.7 Die Einwenderin appelliert, den Autofahrern die schnelle und bequeme Verbindung über die Hochstraße zu lassen.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Die Straßentunnel ersetzen die Verkehrsfunktion der Hochstraße vollständig. Des Weiteren siehe dazu Antwort unter Nr. 107.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

107.8 Sie bittet, den Denkmalschutz zu beachten.

Antwort:

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes umfassend berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist danach nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor. Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 107.1 sowie Antworten im Rahmen der Abwägungen der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zum LVR unter Anlage 3 Nr. 5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 108.:

108.1 Die Einwenderin lehnt den Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 ab und nennt dazu den Abriss des Tausendfüßlers, den Wegfall des Jägerhoftunnels und die erweiterte Trennung der beiden Hofgartenteile.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

108.2 Als Begründung nennt sie die immensen Kosten, die nicht zu verantworten seien.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

108.3 Des Weiteren verunstalteten die Rampen das Umfeld (Hofgärtnerhaus).

Antwort:

Auf der Seite des Hofgärtnerhauses, auf der die Tunnelrampen geplant sind, liegen heute bereits Verkehrstrassen vor. Sowohl die Straßenbahntrasse als auch die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs bleiben erhalten. Dahingehend ändert sich die Situation des Hofgärtnerhauses nicht.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

108.4 Der Denkmalschutz werde übergangen.

Antwort:

Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens sind die Belange der Denkmalpflege aus der Behördenbeteiligung in das Verfahren eingeflossen. Zur weiteren Abwägung wurde ein Gutachten eines vereidigten Sachverständigen über die Denkmaleigenschaften des Tausendfüßlers eingeholt. Im Bebauungsplanverfahren und dem Abrissantrag für das Denkmal Tausendfüßler wurden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander sachgerecht abgewogen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

108.5 Es fehle ein Verkehrs-Gesamtkonzept.

Antwort:

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft, öffentlich zur Diskussion gestellt und politisch beraten. Die verkehrlich und städtebaulich optimale Lösung sieht vor, neben der U-Bahn auch große Teile des motorisierten Individualverkehrs zukünftig unterirdisch zu führen. Die Planung der unterirdischen Verkehrsführung wurde auf eine gute Verkehrsqualität für die abzuwickelnden Verkehrsströme innerhalb der Tunnelbauwerke und für die anzubindenden oberirdischen Verkehrsknotenpunkte ausgelegt. Im Hinblick auf die vorgesehenen Qualitätssteigerungen an der Oberfläche wurde besonderer Wert auf die städtebaulich und verkehrlich optimale Lage der Rampen bzw. die Länge der Tunnelbauwerke gelegt. Hierzu wurden für die einzelnen Rampen unterschiedliche Varianten untersucht und bewertet.

Der Untersuchungsraum für das Gesamt-Verkehrskonzept wurde weit über die eigentlichen Bebauungsplangrenzen hinaus auf ein Gebiet ausgedehnt, das im Norden von der Maximilian-Weyhe-Allee - Jägerhofstraße, im Osten von der Adlerstraße - Worringer Straße, im Süden von der Graf-Adolf-Straße und im Westen von der Breite Straße - Heinrich-Heine-Allee eingefasst wird.

Dies erfolgt, um daraus die erforderlichen baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen abzuleiten, mit dem Ziel, den Verkehr in diesem Großraum leistungsgerecht abwickeln zu können. Auf den Hauptverkehrsachsen wurden hierbei alle Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

108.6 Die 6-spurige Tunnelanlage sei als monströs zu bezeichnen.

Antwort:
Der Tunnel beinhaltet für jede Richtung auf der Strecke lediglich zwei durchgehende Fahrstreifen. In einzelnen Bereichen tritt ein dritter Fahrstreifen hinzu, der lediglich die jeweiligen Zu- und Abfahrten andient und den störungsfreien Verkehrsfluss ermöglicht.
Die Tunnelrampen ersetzen in ihrer Lage derzeit bestehende Straßenverkehrsflächen bzw. die - räumlich viel stärker wirksamen - Rampen des Tausendfüßlers. Durch die Tieferlegung des Verkehrs in Tunnellage entfallen zwischen den Rampen mehrspurige Verkehrsflächen, die nun für Fußgänger und Begrünung zur Verfügung stehen.
Des Weiteren siehe auch Antwort zu Nr. 108.1.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

108.7 Die lange Bauzeit sei der Bevölkerung nicht zuzumuten.

Antwort:
Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

108.8 Die Einwenderin findet es traurig, dass die Mehrheit im Stadtrat alternative Vorschläge ohne Prüfung abgelehnt hätte.

Antwort:

Grundlagen für die Bauleitplanung, die u.a. den Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ und die Verlegung der Verkehre in Straßentunnel unter die Erde vorsieht, sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“.

Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 109.:

109.1 Die Einwenderin protestiert mit Entschiedenheit gegen die in der jetzigen Form geplante Ausführung des 2. Bauabschnitts "Kö-Bogen". Der denkmalgeschützte, zweckmäßige und elegante Tausendfüßler müsse erhalten bleiben. Er bereichere die Innenstadt, sei eine schnelle und bequeme Straßenverbindung und könne mit geringem finanziellem Aufwand attraktiv renoviert werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

109.2 Die Einwenderin stellt fest, man brauche keinen riesigen Autotunnel mitten durch den Hofgarten, der dieses Kleinod in der Innenstadt nach langen Jahren der Bauzeit zerstört zurücklassen würde.

Antwort:

Eine Beeinträchtigung des Kulturgutes Hofgarten wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erfolgen. Vielmehr wird durch die Planung eine Verbesserung der stadträumlichen Situation erreicht und durch den Rückbau raumgreifender Verkehrsinfrastrukturanlagen der Freiraum unter Berücksichtigung der historischen Gestaltung umfassend neu gestaltet. Der Umbau im Bereich des Hofgartens ermöglicht die Tieferlegung der Hofgartenstraße und die Offenlegung der „Inneren Nördlichen Düssel“ mit einer oberirdischen Anbindung an die Landskrone.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

109.3 Es mute wie ein Schildbürgerstreich an, wenn dieser Tunnelbau auch noch als Argument für den angeblich unbedingt erforderlichen Abriss des Tausendfüßlers herhalten müsse.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

109.4 Die Einwenderin fragt, ob eine Vorstellung davon vorhanden sei, wie lang und breit die beiden Tunnelrampen in Wirklichkeit werden müssten und ob man sich Gedanken darüber mache, welche Gefahren stets im Tunnel selbst lauern würden (Staus, Unfallgefahr, Abgase, schlechte Luft usw.)

Antwort:

Die Lage und die Ausdehnung der Tunnelein- und ausfahrtsportale mit den jeweiligen Rampen sind im planfeststellungsersetzenden Teil dieses Bebauungsplans eindeutig bestimmt. Alle diese Zu- und Ausfahrten aus den Tunnelanlagen sind eingehend geprüft und optimiert worden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktionalität, den Notwendigkeiten der verkehrlichen Verknüpfungen, ihrer städtebaulichen Einpassung und der Minimierung der Umweltbelastung der jeweiligen Anlieger.

Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurtechnisch geplant. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können. Die Detailplanung der Tunnelbauwerke erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke.
Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Düsseldorf als Trägerin der Straßenbaulast bereits – im Zuge der weiteren Konkretisierung der Tunnelplanungen im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme des 1. Bauabschnittes - ein Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 mit Stand vom 14.09.2010 und eine Quantitative Risikoanalyse nach RABT-2006 mit Stand vom 28.02.2011 vorliegen. Darin sind die Risikosituationen (Staus, Unfälle, Brände etc.) und die entsprechenden Sicherheitseinrichtungen analysiert und die Wirksamkeit der Sicherheitsmaßnahmen nachgewiesen und überprüft worden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

109.5 Des Weiteren fragt sie, ob sich die Bürger darüber im Klaren seien, welch enorme Belastung allein die sieben bis zehn Jahre Bauzeit bedeuten würden.

Antwort:
Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.
Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

109.6 Es solle verantwortungsvoll bedacht werden, ob man für die vermutlich weit über 200 Mio. Euro Steuergelder, die das kosten würde, nicht eine sinnvollere Verwendung hätte.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 110.:

110.1 Bezugnehmend auf die Begründung mit dem Ziel einer städtebaulichen Verbesserung der Innenstadt durch die Tunnel und die oberirische Erschließung der Königsallee für Fußgänger auch vom Ostteil des Hofgartens aus, stellt der Einwender fest, dass die bereits an der Begründung für den 1. BA geübte Kritik uneingeschränkt zuträfe: Die "Zusammenführung" beider Teile des Hofgartens sei nur ein vorgeschobenes Argument gewesen. Baumaßnahmen sollten gerechtfertigt werden, die in Wirklichkeit die Trennung beider Teile (durch die geplanten Tunnelrampen) buchstäblich vertiefen würden.

Der geplanten Rampe am Nordende der Tunnel fiele auch die bislang einzige kreuzungsfreie Fußgänger-Verbindung zum Opfer, die "Jägerhof-Passage". In Zukunft wären die vorgeblichen Nutznießer des Tunnelbauvorhabens gezwungen, einen der beiden Übergänge über die weiterhin oberirdisch geführte Straßenbahn-Trasse zu benutzen. Die geplante Maßnahme sei objektiv nicht geeignet, Fußgängern und Radfahrern das Hofgartengelände als durchgehende Park- und Erholungsfläche zu erschließen, sie könne insofern auch nicht ernsthaft zu diesem Zweck bestimmt sein.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz, die Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Als zentrale Maßnahme in diesem Bereich, um diese Ziele zu erreichen, hat sich die Landeshauptstadt Düsseldorf entschlossen, den bisher oberirdischen Verkehr weitgehend in Tunnellage zu verlegen.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden.

Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

110.2 Der Einwender sieht als Leitkriterium für die Abmessung der neu ausgewiesenen Bauflächen eine Maximierung der Bruttogeschossflächen (BGF) bis an die Grenzen des baurechtlich Zulässigen. Unter anderem würde der Anteil der Wohnnutzungsmöglichkeit auf 25 % deshalb begrenzt, weil anderenfalls größere Mindestabstandsflächen zu beachten wären. Dazu stellt der Einwender fest, die beschriebene Maximierung der Bebauungsflächen solle die "Wirtschaftlichkeit" optimieren.

Damit könnten nur die der Stadt aus dem Projekt unmittelbar entstehenden Kosten minimiert werden und damit würde nicht mehr erreicht als die teilweise Verringerung der Tunnelbaukosten. Auf dem Rest sowie den Folgekosten für Instandhaltung und Wartung bliebe der Steuerzahler sitzen.

Antwort:

Grundlagen für die Bauleitplanung sind der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“.
Wie schon unter Nr. 110.1 ausgeführt, gehört zu den Zielen der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA nicht die Vergrößerung der Bauflächen, sondern u.a. die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die konfliktärmere Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina und eine stärkere Zusammenführung der beiden durch die Hofgartenstraße getrennten Hofgartenteile. Die Realisierung dieser Ziele durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes wird die nachweislich gute Lebensqualität in der Landeshauptstadt sichern und zeitgemäß weiter entwickeln.
Die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen folgen dieser Zielsetzung. Daher ist die Art der Nutzung als Kerngebiet bestimmt, die vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen. Dem Willen der Landeshauptstadt Düsseldorf folgend wird in dafür geeigneten Teilgebieten sonstiges Wohnen zugelassen. Darüber hinaus werden bestehende Wohnnutzungen geschützt. Eine pauschale prozentuale Begrenzung der Wohnnutzung ist nicht festgesetzt.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet. Die folgenden Beschlüsse liegen dazu vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.

Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.

In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).

Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. € gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

110.3 Im Begründungstext werde die Frage nach den Kosten nirgendwo behandelt oder beantwortet. Es gebe lediglich eine mündliche Auskunft, eine Kostenschätzung werde etwa im August vorliegen. Der Einwender fragt, wenn die Kosten des Vorhabens verlässlich erst nach Anhörung der Bürger benannt werden könnten, auf welcher Grundlage hat dann der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung dem vorgelegten Bebauungsplanentwurf zugestimmt habe.

Antwort:

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans.

Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 110.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

110.4 Weiterhin fragt der Einwender, um wie viel leistungsfähiger nach Ansicht der Stadtverwaltung die beiden geplanten Tunnel gegenüber der vorhandenen Trasse sein sollten, dass die drohenden Kosten gerechtfertigt wären und ob es belastbare Schätzungen gebe, um wie viel höher das künftige Steueraufkommen aufgrund der Baumaßnahmen sein könne. Der Einwender stellt fest, falls solche Mehr-Einnahmen nicht mindestens in Höhe der laufenden Folgekosten für die Tunnelbauten realistisch zu erwarten seien, sei die Gesamtmaßnahme allein aus finanziellen Gründen abzulehnen.

Antwort:
Ein Hauptziel des Bebauungsplans ist die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Düsseldorfer Innenstadt. Es ist nicht Ziel der Planung, durch die Verlegung der oberirdischen Verkehre in die Tunnel die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Verkehrsprognosen stellen für den Gesamtbereich lediglich eine Zunahme im Rahmen der allgemeinen Verkehrsentwicklung fest. Die unterirdischen Verkehrsanlagen sind so konzipiert, dass sie die zu erwartenden Verkehre leistungsgerecht abwickeln können. Eine Verbesserung wird allerdings durch die kreuzungsfreie, konfliktärmere Führung erwartet.
Zur Attraktivität der Innenstadt als Standortfaktor siehe auch Antwort unter Nr. 110.2.
Belastbare Aussagen zum künftigen Steueraufkommen sind nicht möglich. Die städtebaulichen Gründe für die Planung und die Angemessenheit der Kosten sind in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan und in den obigen Ausführungen umfassend dargelegt.
Zur Frage nach den Kosten und Folgekosten siehe Antwort unter Nr. 110.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

110.5 Der Einwender benennt weitere Verbesserungen aus der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfs: versiegelte Fläche nach Fertigstellung des Tunnelbaus deutlich verkleinert; zusätzlich entstehende Grünfläche, die zur Verbesserung des örtlichen Kleinklimas beitrage; Verringerung der hinter dem Drei-Scheiben-Hochhaus auftretenden Luftverwirbelungen auf dem Gustaf-Gründgens-Platz durch die dort geplanten Gebäude. Durch die Hochbaumaßnahmen würden Luftaustausch und Tageslichtverhältnisse lt. Gutachten nicht nachweisbar beeinträchtigt. Als Folge der insgesamt größer werdenden Grünfläche bzw. der vermehrten Straßenbepflanzung werde die Öko-Bilanz des Plangebietes per Saldo verbessert. Außerdem seien die Unterkanten der Tiefgaragen sowie der Tunnelbauten auf 37,5 m unter Straßenniveau begrenzt, um eine Absenkung des Grundwasserspiegels zu verhindern. Der Einwender stellt zu den genannten Punkten fest, auch hinsichtlich der ökologischen Verbesserungen seien mindestens ebenso viele Fragen offen wie hinsichtlich der Kosten des Projektes. Luftaustausch- und Tageslicht-Verhältnisse (Stichwort: "Verschattung") glaubten Sachverständige mithilfe umfangreicher Computer-Simulationen berechnen zu können. Die Problematik dabei sei, dass die kompliziertesten Modellrechnungen letztendlich nur scheingenaue Ergebnisse lieferten; die tatsächlichen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen ließen sich nun einmal nicht vor deren Fertigstellung in Erfahrung bringen.

Antwort:

Die Gutachten sind von fachkundigen Experten nach den anerkannten Regelungen erstellt worden. Die Ergebnisse sind entsprechend im Bebauungsplan berücksichtigt und in der Satzungsbegründung gewürdigt worden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.6 Aufgrund der Feststellung, dass Berechnungsmodelle lediglich normierten Anforderungen genügen müssten, bezweifelt der Einwender die Aussagekraft mithilfe solcher Modelle ermittelter Werte in der Praxis. Er vertritt die Auffassung, dass es grundsätzlich ohne Belang sei, ob die Berechnungen ergeben hätten, dass Licht und Luftverhältnisse durch die geplante, massive Bautenverdichtung innerhalb des rechtlich Zulässigen beeinträchtigt würden oder nicht. Denn jedes neue Gebäude nehme von der freien Fläche, auf der es entstehe, nicht nur dem Fußgänger auf der Straße, sondern sogar dem Dachgeschossbewohner, je nach Tageszeit und Standort, Licht weg, und der Luftaustausch um das Gebäude herum erreiche garantiert nicht mehr die gleichen Mengen wie auf der bisherigen Freifläche.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 110.5.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.7 Insbesondere die zwangsläufig eingeschränkten Lichtverhältnisse würden für die geplante "Frei"-Flächenbepflanzung zunächst einmal keine Verbesserung bieten, stattdessen werde die mit jeder Pflanzanlage in Gebäudenähe ohnehin schon verbundene Verschattung im Bebauungsplangebiet die Tageslichtausbeute noch einmal zusätzlich verringern. Es bestünden allenfalls Möglichkeiten für eine Verbesserung der Windverhältnisse auf dem Gustaf-Gründgens-Platz durch eine geeignete Bebauung.

Antwort:
Die Begrünung und Bepflanzung der öffentlichen Flächen erfolgt im Rahmen der parallel erarbeiteten Freiflächenplanung.
Im Übrigen siehe auch Antworten zu Nr. 110.5 und Nr. 110.6.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.8 Ebenso stellt der Einwender die Verbesserung des Kleinklimas, besonders die Verbesserung der Luftkühlung durch die neu zu schaffenden Grünflächen auf den Tunneldecken infrage. Für das neue Grün stehe, dank der langen, von der Jägerhofstraße bis zur Landskrone zurückreichenden Rampenöffnung, nur eine wenige hundert Quadratmeter große Fläche vor dem Drei-Scheiben-Hochhaus zur Verfügung. Aus der Tunnelöffnung selbst entwichen neben Lärm vor allem Abgase so konzentriert, dass an dieser Stelle nur besonders CO-harte Pflanzen in Betracht kommen könnten. Von der dahinter liegenden neuen Grünfläche wiederum könne aus statischen Gründen aber nur der kleinste Anteil für Bäume genutzt werden, von denen Mensch und Klima am meisten profitierten.

Antwort:

Gutachterlich wurde festgestellt, dass durch Untertunnelung große Teile der heutigen durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen belasteten Bereiche deutlich entlastet werden. Durch die Entsiegelung werden kleinklimatische Verbesserungen zu erwarten sein. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen werden sich die Werte der Lärm- und Luftimmissionen zu Teilen erhöhen. Es stehen allerdings sowohl im Lärmbereich als auch für die Luftschadstoffe geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionswerte und zur Einhaltung der Grenzwerte zur Verfügung. Im Zuge der Umgestaltung des Bereiches werden im großen Umfang Bäume gepflanzt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.9 Der Einwender äußert die Auffassung, dass frühestens 2014 die ersten Bäume gepflanzt werden könnten, aber seit Beginn der Arbeiten für den 1. Bauabschnitt seien bereits rund 30 Bäume gefällt worden, die aufgrund ihres Alters im Stande waren, so viel Sauerstoff zu produzieren, dass sie die vom Verkehr verursachte Luftverschmutzung messbar ausgleichen gekonnt hätten. Auf diesen Effekt müsste, bei den neu zu pflanzenden Bäumen entlang der Tunneldecke, noch mindestens 30 Jahre gewartet werden, wenn die Pflanzen optimal angingen. Ansonsten verzögere sich der Beginn der Sauerstoff-Produktion entsprechend.

Wie man unter solchen Voraussetzungen von einer "Verbesserung" der Lebensverhältnisse in der Düsseldorfer Innenstadt sprechen könne, bliebe im Dunkeln.

Antwort:

Im Zuge der Baumaßnahme ist es unumgänglich, dass Bäume gefällt werden. Ihr Ersatz kann erst nach Fertigstellung der Maßnahmen sichergestellt werden. Die ausgleichende Wirkung wird durch die großflächige Entsiegelung und das Neuanpflanzen von verschiedenen Vegetationsstrukturen von Beginn der Fertigstellung an eintreten.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.10 Der Einwender sieht bei den Prämissen, unter denen die aktuelle Diskussion über Erderwärmung, Energieverbrauch, Erdölvorräte und Individualverkehr geführt werde, eine ganz konkrete Gefahr: Zu dem Zeitpunkt, zu dem die geplanten Bäume erstmals helfen würden, Umweltsünden wiedergutzumachen, brauche womöglich kein Mensch mehr solche Autotunnel, wie sie jetzt gebaut würden.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.11 Die vorstehend angesprochenen Folgekosten könnten sich im Übrigen durchaus auch infolge verschärfter Umweltschutzauflagen betreffend die Filterung der Tunnel-Abluft stetig erhöhen. Es sei unter solchen Umständen nicht restlos auszuschließen, dass bereits in etwa 10 oder 20 Jahren die Tunnel aus Kostengründen entweder gar nicht mehr oder nur noch mit abgasfreien Fahrzeugen betrieben werden könnten, für deren Aufkommen sie dann überdimensioniert wären. Schon heute sei angesichts der nach Beginn des 1. Bauabschnitts eingeführten Umweltzone, in der das Planungsgebiet liege, nicht mit einem kurzfristigen Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

110.12 *Zusammenfassend stellt der Einwender fest, zwischen Entwurf und Begründung bestünden teilweise nicht überbrückbare Widersprüche. Damit fehle es der Maßnahme in weiten Teilen an einer rechtlichen Begründung. Dort, wo eine Begründung zunächst plausibel erscheine, stelle sich heraus, dass nach – im verwaltungsrechtlichen Sinne – "milderen" Mitteln mit denen sich die als solche bezeichneten gegenwärtigen Missstände beheben ließen, ganz offenkundig niemand gesucht habe. Unter Kostengesichtspunkten sei die Gesamtmaßnahme als ausschließlich belastend abzulehnen, da die erhofften Verbesserungen entweder gar nicht einträten (Fußgänger-"Zone" zwischen den beiden Hofgartenteilen) oder sogar Verschlechterungen (Verschattungen) einträten.*

Antwort:

Alternative Lösungsmöglichkeiten wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes in vielen Punkten geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührter öffentlicher und privater Belange in die Abwägung eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 111.:

111.1 *Die Einwenderin ist gegen den Abriss des Tausendfüßlers. Er stehe unter Denkmalschutz.*

Antwort:

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes umfassend berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist danach nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar.

Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Des Weiteren siehe Antworten im Rahmen der Abwägungen der Anregungen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme des LVR unter Anlage 3 Nr. 5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

111.2 Wenn er stehen bliebe, könne man sich den Tunnel sparen, dessen Entlüftung und Beleuchtung auch Geld koste. Wenn der Tausendfüßler marode sei, sei die Vernachlässigung der Wartung Schuld. Der Bau des Tunnels verschlinge Unsummen von Geld.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Maßnahmen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf (vgl. dazu OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn.102).
Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

111.4 Die Hofgartenpassage (Jägerhof) müsse bestehen bleiben, denn auch die Straßenbahnlinie 706 müsse bleiben. Ohne Jägerhofpassage müsse man dann aber über die Gleise klettern. Die Linie 706 sei für Pempelforter mit Einstieg Stockkampstraße die einzige Verbindung zur Innenstadt, Altstadt und weiter zu Fuß zum Rhein.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung neu geschaffen.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor.

Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Die Fahrbeziehung der bisherigen Straßenbahnlinie 706 über den Jan-Wellem-Platz in die Altstadt wird es mit Umsetzung der Gesamtplanung (Wehrhahnlinie, Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt) nicht mehr geben. Die Anbindung der Altstadt erfolgt über die vorhandene U-Bahn und die neue Wehrhahnlinie mit der Haltestelle „Heinrich-Heine-Allee“.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 112.:

112.1 Die Einwenderin vertritt die Auffassung, der Tausendfüßler sei nicht nur ein Bauwerk von hohem ästhetischen Wert, er sei auch Teil eines einzigartigen Ensembles in der Düsseldorfer Innenstadt. Darüber hinaus dokumentiere er die städtebauliche Entwicklung der Stadt während der Nachkriegszeit und präge das Stadtbild seit über einem halben Jahrhundert.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

112.2 Der Tausendfüßler sei nicht nur ein Denkmal, sondern auch ein verkehrstechnischer Nutzbau, dessen Benutzung Freude bereite. Selbst aus der Fußgängerperspektive verblüffe er, denn dank seines Profils füge er sich als unaufdringlicher Baukörper ein. Der Tausendfüßler sei ein Bauwerk von europäischem Rang. Düsseldorf würde mit ihm ein singuläres Bauwerk von höchster Eleganz und internationaler Attraktivität verlieren.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 112.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 113.:

113.1 Der Einwender stellt fest, der Tausendfüßler sei ein Bauwerk, welches bitte zu erhalten sei. Es sei zeitgenössisch und schön ausgeführt. Die vorgestellten Planungen stellten keine Verbesserung der aktuellen Situation und keine erstrebenswerte Situation dar. Insbesondere auf die Hochstraße solle nicht verzichtet werden. Sie erfülle eine wichtige Funktion, die für alle Verkehrsteilnehmer positiv sei und mit geringen Mitteln noch verbessert werden könne.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

113.2 Während die Funktion für Autofahrer schon jetzt so sehr gut sei und mit Alternativfahrt durch einen Tunnel verschlechtert würde, sei die Situation für querende Radfahrer stark verbesserungswürdig. Insbesondere für Radfahrer seien mit und nicht ohne Hochstraße deutliche Verbesserungen möglich.

Antwort:
Mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes wird sich die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen verbessern. Die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs ist ebenso sichergestellt wie auch ein, durch die Wehrhahnlinie ergänztes, hochwertiges Verkehrssystems des öffentlichen Personennahverkehrs. Für Fußgänger und Radfahrer werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen neu geschaffen.
Die Radwegeplanung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung parallel und nachlaufend zu diesem Bebauungsplan.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

113.3 Für Fußgänger und für andere Platznutzer (z. B. Verkaufsbuden, -stände) erfülle die Hochstraße auch den Zweck eines umfassenden Regenschutzes, der den Nachteilen des geringeren Lichteinfalls gegenüber stehe.

Antwort:
Wie oben unter der Antwort Nr. 113.1 dargelegt ist ein Erhalt des Tausendfüßlers nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Für die angesprochenen Nutzungen werden im Bereich der bestehenden und neu geschaffenen Fußgängerbereiche Platzangebote zur Verfügung stehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

113.4 Vielversprechender mit Hochstraße sei entgegen bisher gehörter Argumente die Situation für Wartende und Umsteigende der Bahnen - denn bis jetzt und auch dann kann das ebenerdig erfolgen. An dieser Stelle ein Vorzug, da hier auch in Zukunft ein vielgenutzter Umsteigepunkt sein werde.

Antwort:
Durch den Wegfall des Jan-Wellem-Platzes und den Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“, hat sich die Situation in diesem Innenstadtbereich schon maßgeblich geändert. Der Komfort für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs erhöht sich in Zukunft, viele Linien verkehren dann unterirdisch. Die parallele Freiraumplanung wird für Wartende und Umsteigende qualitätsvolle Lösungen ermöglichen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 114.:
Der Tausendfüßler sei ein Bauwerk, welches bitte zu erhalten sei. Die vorgestellten Planungen stellten keine Verbesserung der aktuellen Situation und keine erstrebenswerte Situation dar. Die Einwenderin stimme der Planung nicht zu.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar.

Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 115.:
Die Einwenderin appelliert für die Tausendfüßler-Rettung. Er solle stehen bleiben, denn der Abriss sei viel zu teuer.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 116.:

116.1 Die Einwenderin weist auf die Berücksichtigung der Düssel hin und schlägt vor, dass - falls technisch möglich - eine Fußgängerpassage an der Stelle der Düsselunterquerung wünschenswert sei.

Antwort:

Die „Innere Nördliche Düssel“ - im Bereich nördlich der August-Thyssen-Straße - wird im Zuge der Umgestaltung offengelegt und über die Tunnelbauwerke der neuen unterirdischen Straßenführung (Nord-Süd- und Süd-Nord-Tunnel) hinweg geführt. Für die Brückenbauwerke über die Düssel werden noch separate Genehmigungsverfahren (Anlage am Gewässer gem. § 99 Landeswassergesetz) durchgeführt. Die für die Umgestaltung der genannten oberirdischen Gewässer gesonderten wasserrechtlichen Verfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) wurden parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - durchgeführt und abgeschlossen.

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr unterirdisch miteinander verbunden hat, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke von Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Tunnel. Dafür werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Wegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit maximal 6 % mit hohem Komfort für Fußgänger ausgeführt.
Die Anlage einer unterirdischen Passage parallel zur Düssel ist in Bezug auf die Höhensituation von Düssel und Hofgartenstraße nicht möglich. Durch die geplante Offenlegung der inneren nördlichen Düssel und der damit verbunden Begradigung verschiebt sich der Anschluss an die Landskrone nach Süden. Aus der Höhenlage der TG-Ausfahrt aus dem Investorengebäude ergibt sich die Tiefenlage des Tunnels. Der Abstand zwischen der TG-Ausfahrt und der neuen Lage der inneren nördlichen Düssel reicht unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Neigung der Rampe nicht aus, um die Rampe vor der Inneren Nördlichen Düssel auszubilden. Vielmehr liegt die neue Innere Nördliche Düssel in der geplanten Rampensohle.
Gleichwohl wird dem Wunsch nach einer Wegeverbindung im Bereich der offengelegten Düssel durch die neue oberirdische Fußwegebeziehung Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

116.2 Auch eine breite Fußgängerbrücke sei an dieser Stelle eine gute Verbindung beider Parkteile.

Antwort:
Es wird neben der offengelegten Düssel einen breiten Fußgängerweg vom Hofgarten zur Landskrone geben. Der Bau einer Brücke ist, aufgrund der Höhensituation, nicht notwendig.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 116.1.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

116.3 Auf beiden Seiten der Düsselquerung könne man den Beginn der Querung und die Einmündung in den Teich optisch ansprechend gestalten und deutlich machen. Derzeit sei die Einmündung der Düssel in den Teich nur bei sehr genauem Hinsehen und bei Kenntnis des Ortes zu erkennen.

Antwort:

Die Vorschläge für die Freiraumgestaltung sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Freiraumplanungen werden parallel und nachlaufend zum Bebauungsplanverfahren erarbeitet. Sie sehen eine ansprechende Gestaltung der Einmündung der offen gelegten Düssel in die Landskrone vor.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 117. und 117.a.:

117.1 und 117.a.1 Die Einwender sind für den Erhalt des Tausendfüßlers, weil er eine elegante und nützliche Autostraße durch Innenstadt und Hofgarten und ein markanter und sicherer Verkehrsweg sei.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

117.2 und 117.a.2 Die Einwender sind der Auffassung, er könne ein leuchtendes Band darstellen.

Antwort:

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 117.1 und 117.a.1.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von einzelnen Bearbeitern untersucht. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen konkreten Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

117.3 und 117.a.3 Die Einwender sind gegen den Abriss des Tausendfüßlers, weil sonst Tür und Tor für die Vernichtung historischer und/oder geschützter Bauwerke geöffnet werde.

Antwort:

Der Abriss des Tausendfüßlers erfolgt nach Abwägung aller Belange, da ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Denkmals vorliegt. Dies ist eine spezifische und auf den Einzelfall abgestellte Entscheidung und hat in keiner Weise Auswirkung auf den generellen Umgang mit Denkmälern.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

117.4 und 117.a.4 Die Einwender sind der Auffassung, die exorbitanten Kosten könnten wesentlich besser für Unterhalt und Pflege unserer "Kunst- und Gartenstadt" verwandt werden und insbesondere Kindern nützen, um in einem lebenswerten Düsseldorf aufzuwachsen. Öffentliche Gelder sollten für Menschen und nicht für Prestigeobjekte ausgegeben werden.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die von den Einwendern dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 118.:

Die Einwender ist der Auffassung, der Tausendfüßler sei ein Wahrzeichen Düsseldorfs und müsse erhalten bleiben.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 119.:

119.1 Der Einwender führt aus, das Denkmal Historischer Hofgarten sei am Rande seines ältesten Teils – beiderseits der ehemaligen Hofgartenstraße – von den beiden Kö-Bogen-Bebauungsplänen betroffen und fragt, warum die Stadt ihre Untersuchungen nicht von vornherein auf den gesamten Bereich des Parks ausgedehnt habe.

Antwort:

Bei der Planung des Gesamtprojektes Kö-Bogen wurde der Historische Hofgarten in Gänze untersucht und in die Planungen eingestellt. Auch das im Zuge des vorliegenden Bebauungsplans aufgestellte gartendenkmalpflegerische Gutachten umfasst in seinem Untersuchungsbereich den gesamten Historischen Hofgarten. Allerdings sind die Freiraumplanung selbst und die Gestaltung des Hofgartens im Einzelnen nicht Bestandteil diese Bebauungsplans.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

119.2 Die drei Hofgartenteile seien immer durch Straßen getrennt gewesen, aber durch Gartenbaudirektor Wolf infolge des zunehmenden Verkehrs durch zwei sehr beliebte Passagen verbunden worden. Die von Weyhe angelegten Höhenstufen seien dieser Lösung von Rad- und Fußwegen sehr entgegen gekommen. Der Einwender fragt dazu, ob der Aufwand an Tunneln und Rampen - noch dazu im geschützten Umgebungsbereich des Baudenkmals Hofgärtnerhaus - mit dem Ruf Kunst- und Gartenstadt zu sein, überhaupt vereinbar sei.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun weitgehend barrierefrei oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

119.3 Der Einwender führt weiter aus, Prof. Tamms habe den Jan-Wellem-Platz als zentralen Knotenpunkt des ÖPNV geschaffen, die Königsallee vom PKW-Verkehr entlastet und die Straßenbahn auf die Trasse der neu geschaffenen Berliner Allee verlegt. Der Einwender fragt, wie man behaupten könne, Tamms habe als Hauptziel die autogerechte Stadt bauen wollen. Der Tausendfüßler sei ein dringend notwendiges Projekt gewesen, das errichtet wurde, um den schnellen Verkehrsfluss des öffentlichen Nahverkehrs zu garantieren und heute sträflich in seiner baulichen Erscheinung vernachlässigt sei. Die Wirtschaftlichkeit einer technischen Konstruktion bei gleichzeitiger künstlerischer Leistung sei schon immer ein hohes Qualitätsmerkmal gewesen.

Antwort:

Die ursprüngliche verkehrliche Bedeutung des Tausendfüßlers zur Entzerrung des motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Innenstadt Düsseldorfs wird, wie es auch in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegt ist, richtig wiedergegeben.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler allerdings seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr.119.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

119.4 Der Einwender ist der Auffassung, der Tausendfüßler könne noch so lange stehen bleiben, bis die Stadt Düsseldorf ihre viel dringenderen Aufgaben erledigt habe und betont, er setze sich für die Lösung des Rheinischen Vereins ein.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die Vorschläge des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 137 bzw. Nr. 138.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 120.:

120.1 Der Einwender bemerkt zu den Darstellungen auf Blatt 1:
MK8 sei ein zweigeschossiger Pavillon hinter der Johanneskirche und keine wirksame Einrahmung dieser Kirche, dafür bedürfe es ein paar Etagen mehr.

Antwort:

Das geplante Gebäude als solitärer Pavillon im Teilbereich MK 8 fügt sich in seiner Stellung und dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung in die Umgebung der Kirche ein und greift zudem die historische Raumkante der Vorkriegszeit zum Teil wieder auf. Die Geschossigkeit entspricht den denkmalpflegerischen Anforderungen im Umfeld der Johanneskirche.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

120.2 MK7 neben der Börse mit 6 Etagen und max. ca. 22 Meter Höhe bebaue den Ernst-Schneider-Platz ohne die Fläche ordentlich zu nutzen. Der Einwender hätte - wenn man schon diese Freifläche opfere - auf einem Teil bis zu 10 oder 12 Etagen erlaubt, entsprechend der Höhe des IHK-Gebäudes.

Antwort:

Das Teilgebiet MK 7 ist Resultat des Entwurfes des ersten Preisträgers aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb, der eine der Grundlagen dieses Bebauungsplanes darstellt. An dieser Stelle sollten die fehlenden Raumkanten der Immermannstraße und der Berliner Allee wieder ergänzt und wieder ablesbare räumliche Struktur gegeben werden. Die Höhen sind dabei an die umgebende Bebauung insbesondere der Immermann- und Klosterstraße angelehnt.
Für die genannten Gebäude sind die Höhen dem Bestand im Umfeld entsprechend festgesetzt. Höhere Geschossigkeiten sind städtebaulich nicht gewünscht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

120.3 MK1 bis MK4 zwischen der Schadowstraße und dem Gustaf-Gründgens-Platz bliebe mit 5-6 Etagen unter der Blockrandbebauung der Umgebung, die derzeit auf der Tuchtinsel bis 8 Etagen reiche. Der Einwender schlägt vor, aus 5 bzw. 6 Etagen 6-7 bzw. 7-8 festzusetzen.

Antwort:

Die Neubebauung berücksichtigt bewusst die vorhandenen Gebäudehöhen in der Umgebung und nimmt Rücksicht auf die prägende denkmalgeschützte Bebauung des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses. Der städtebauliche Entwurf verfolgt konsequent die Zielsetzung einer Stadtreparatur, die sich sowohl an der historischen Struktur als auch an der bestehenden Nachkriegsstadtstruktur orientiert. Die Bebauung fügt sich in die gewachsene Stadtstruktur ein und schafft aufgrund der neuen Zuschnitte der Baufelder die Möglichkeit, zukunftsfähige architektonische Strukturen zu schaffen.

Damit bestehen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für eine Neubebauung bei einer immobilienwirtschaftlich effektiven Rentabilität. Eine Verdichtung dieses sensiblen innerstädtischen Standortes am Rande des Hofgartens und in unmittelbarer Nähe zu herausragenden denkmalgeschützten Solitärgebäuden (Dreischeibenhaus und Schauspielhaus) wird bewusst in einem städtebaulich vertretbaren Maß gehalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

120.4 MK 5 (Tuchtinsel) und MK 12 (zwischen der Klosterstraße und der Immermannstraße) blieben ohne Höhendarstellungen. Der Einwender sieht beide Grundstücke als Standorte für kleinere Hochhäuser, die bis ca. 50-60 Meter (15-16 Etagen) reichen könnten - was deutlich unterhalb der Höhe der Johanneskirche und des Dreischeibenhauses bleiben würde.

Antwort:
Die festgesetzte Neubebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Eine Hochhausbebauung in den beiden genannten Baufelder MK 5 und MK 12 ist bei dieser Konzeption nicht vorgesehen.
Die zulässige Bebauungshöhe der bereits bestehenden Baufelder ist weiterhin gem. § 34 BauGB entsprechende der Eigenart der näheren Umgebung zu bestimmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 121.:
Der Einwender spricht sich für den Erhalt des sogenannten Tausendfüßlers aus.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 122.:

122.1 Die Einwenderin ist für den Erhalt des Tausendfüßlers, da sie nicht der Auffassung sei, „er sei Zeugnis der autogerechten Stadt“. Sie stellt fest, der Tausendfüßler befreie die Fußgänger von den Störfaktoren (Immissionen) des Nord-Süd-Autoverkehrs, so dass die Autos dort nur noch optisch wahrgenommen würden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

122.2 Dagegen symbolisiere die beabsichtigte Schließung der Jägerhof-Passage die autogerechte Stadt, da sie den Autotunnelrampen weichen müsse.

Hofgarten-Spaziergänger müssten sich künftig in Acht nehmen vor dem Straßenbahnverkehr und diesen als einschneidendes Erlebnis wahrnehmen, bevor sie die Schienen überquerten, um von einem Hofgartenteil zum anderen zu gelangen.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 122.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

122.3 Die Einwenderin entgegnet der Feststellung, „die Präsenz der Hochstraße sei störend“. Die Hochstraße sei eine elegant geschwungene Überbrückung, den örtlichen Gegebenheiten angemessen und wäre seinerzeit bei der Planung einer Tunnellösung bevorzugt worden. Störend an der Hochstraße sei ihr vernachlässigter Zustand, sowie der vollkommene Mangel an gestalterischen Umsetzungen für das Fußgänger-Areal darunter.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden.

Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.
Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 122.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

122.4 Die Einwenderin stellt fest, eine optimierte Fußgänger-Raumnutzung würde nicht durch die Hochstraße verhindert, sondern durch die bleibende Straßenbahntrasse (inkl. ihrer Stromleitungen und deren Trägerstruktur).

Antwort:
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Die mehrspurigen oberirdischen Straßenflächen rechts und links der Straßenbahngleise entfallen weitgehend. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die hochwertige gestalterische Einbindung und die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 122.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

122.5 Die bestehende Bepflanzung der Straßenbahntrasse an der Berliner Allee veranschauliche, dass eine ansprechende Pflanzenauswahl die einschneidende Präsenz des Straßenbahnverkehrs nicht kaschieren könne und somit lediglich grünes Dekorationsbeiwerk bleibe.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

122.6 Die Einwenderin bittet, dem Kostenaufwand (Herstellung und jährliche Unterhaltung) der Tunnellösung nicht zuzustimmen.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht.

Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 123. und 123.a:

123.1 und 123.a.1 Die Einwender äußern sich als Miteigentümer des Grundstücks Schadowstraße 44. Sie führen aus, dass sie als ehemalige Bewohner der Tuchtinsel schon in den 50er Jahren Opfer der Stadtplanung und eines Umlegungsverfahrens gewesen seien, weil dort der Tausendfüßler gebaut wurde. Sie stellen fest, sie fänden den Tausendfüßler wunderschön.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

123.2 und 123.a.2 Sie äußern die Auffassung, ein Tunnel würde bei Starkregen volllaufen und nicht befahrbar sein.

Antwort:

Die Tunnelanlagen werden nach den gültigen Gesetzen und Normen geplant und gebaut. Dies beinhaltet auch, dass eine ausreichende Entwässerung der Tunnel sichergestellt wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

123.3 und 123.a.3 Man könne unter dem Tausendfüßler wunderbar Straßencafés im Schatten einrichten und damit Ruhe- und Sitzmöglichkeiten schaffen, die in der Innenstadt nicht genügend zur Verfügung stünden.

Antwort:

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig. Die Räume unter der Hochstraße sind wenig repräsentativ und eine Aufwertung oder verbesserte räumliche Fassung, z.B. durch Bepflanzung, ist aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.
Durch die geplante Baumallee und dem neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe auch Antwort zu Nr. 1.1.1.
Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

123.4 und 123.a.4 Die Einwender äußern sich dagegen, dass für das Grundstück Schadowstraße 44 ein Architektenwettbewerb ausgelobt worden sei, in dem über ihre Fläche verfügt wurde, ohne dass vorher mit ihnen Kontakt aufgenommen wurde. Die Einwender sprechen sich gegen die Überplanung des Grundstücks als Straßenverkehrsfläche aus. Das in Aussicht gestellte Umlegungsverfahren sei keineswegs eine Entschädigung für ein Haus, in dem ihre Großeltern gewohnt hätten und mit dem viele Erinnerungen verknüpft seien. Es sei schändlich, wie die Stadt mit Eigentümern umgehe.

Antwort:
Der Landeshauptstadt Düsseldorf obliegt es im Rahmen ihrer grundgesetzlich gesicherten Planungshoheit, solche Planungsschritte, wie im vorliegenden Falle, auf ihrem Kommunalgebiet durchzuführen. Mit dem qualitätssichernden Verfahren eines europaweiten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes wurden auf Grundlage politischer Beschlüsse des Rates der Landeshauptstadt Lösungen zur zukünftigen Entwicklung dieses Teils der Innenstadt erarbeitet. Das Ergebnis des Wettbewerbes bildet die planerische Grundlage für diesen Bebauungsplan.
Die Auslobung des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes Kö-Bogen 2. BA und die nachfolgende Planung erfolgte auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 (Kö-Bogen – 1. und 2. Bauabschnitt – Verkehrsanlagen – Grundsatzbeschluss). Die Erarbeitung der Wettbewerbsergebnisse erfolgte unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. So wurden im Rahmen einer öffentlichen Präsentation und Ausstellung im Februar 2009 die Ergebnisse der acht ausgewählten Entwurfsteams der 1. Stufe des Wettbewerbs vorgestellt. Die Wettbewerbsergebnisse der 2. Stufe wurden im Rahmen einer Ausstellung im April und Mai 2009 ebenfalls öffentlich zur Diskussion gestellt.
Die Eigentümer der Bebauung südlich des Gustaf-Gründgens-Platz, zu denen die Einwender gehören, wurden seit Juli 2008 kontinuierlich in Eigentümergesprächen im Stadtplanungsamt informiert und einbezogen.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt. So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler’“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
In allen oben genannten Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.
Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältig Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern.
Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass eine Sonderbehandlung von einzelnen Akteuren bei der Aufstellung von Bebauungsplänen nicht vorgesehen ist. Das OVG NRW führt dazu in seinem Urteil vom 07.07.2011 aus: „Die Öffentlichkeitsbeteiligung am Planaufstellungsverfahren wird durch die §§ 3 ff. BauGB verfassungskonform ausgestaltet. In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf individuelle Verfahrensbeteiligung.“ (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 76).
Die Plangeberin ist sich bewusst, dass die dargelegte städtebauliche Neuordnung die Grundstücke mehrerer privater Eigentümer und diesbezüglich auch das Grundstücks der Einwender in einem Maße betreffen, dass das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz berührt ist.

Das bereits eingeleitete Umlegungsverfahren ist grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit, den Zuschnitt der Baugrundstücke den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen.
An der städtebaulichen Neuordnung des Gesamtbereiches besteht ein öffentliches Interesse. Diesbezüglich trifft der Bebauungsplan auf Grundlage des Ergebnisses des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA die vorliegenden Festsetzungen.
Die festgesetzte Neubebauung ist Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.
Die vorhandene städtebauliche Struktur im Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von der Wiederaufbauplanung mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen, die stark von solitären Einzelgebäuden wie das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus geprägt sind. Der aktuelle Fokus liegt auf Fragen der Stärkung und Entwicklung der Einzelhandelsstrukturen, der Ergänzung vorhandener Freiraumqualitäten und die Neugestaltung repräsentativer Aufenthaltsbereiche insbesondere in zentralen Innenstadtlagen. Die qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.
Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.
In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Aus städtebaulicher Sicht besteht eine Erfordernis, diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Diese Erfordernis gilt in besonderer Weise für den Bereich, der sich an die Bebauung Schadowstraße Nr. 46 westlich anschließt. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht.

Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlichen und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Der Bereich der geplanten Baufelder MK 1 bis MK 4 und die angrenzenden festgesetzten Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Düsseldorf und verschiedener privater Grundstückseigentümer. Das Baufeld MK 1 berührt die Grundstücke dreier privater Eigentümer. Das Baufeld MK 2 umfasst städtische Grundstücksflächen sowie Flächen mehrerer weiterer Grundstückseigentümer. Darüber hinaus besteht ein Erbbaurecht für den Betrieb eines Parkhauses als Tiefgarage. Das Baufeld MK 3 befindet sich zu großen Teilen auf städtischen Grundstücksflächen. Das Baufeld MK 4 liegt auf städtischem Grundstück. Es berührt allerdings die Spindel zur Einfahrt in die Tiefgarage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und damit das oben genannte Erbbaurecht.

Im nördlichen Bereich ragt das Baufeld 4 in die auf städtischem Grundstück liegende Spindel des Dreischeibenhauses. Zur Errichtung und Nutzung einer Tiefgarage ist eine Grunddienstbarkeit eingetragen.

Die städtebauliche Neuordnung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans bedingt, wie oben dargelegt, eine Veränderung der vorhandenen baulichen und eigentumsrechtlichen Situation. Zur vollständigen Realisierung sind in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4, ausgehend von der heutigen eigentumsrechtlichen und baulichen Bestandssituation, umfangreiche Veränderungen notwendig. So wird für eine Realisierung des Teilbereiches MK 2 und MK 4 ein Teilabbruch der bestehenden Tiefgaragenanlage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz erforderlich. Diesbezüglich ist es zur Umsetzung der Planung notwendig, Grundstücke neu zu ordnen, die vorhandene Bebauung zu großen Teilen durch eine Neubebauung zu ersetzen und die bestehenden dinglichen Rechte entsprechend anzupassen.

In Abwägung dieser privaten Belange mit dem oben dargelegten öffentlichen Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes ist der mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes verbundene Entzug der baulichen Nutzungsmöglichkeiten für die Grundstückseigentümer an der bestehenden Stelle hinzunehmen.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur städtebaulichen Neuordnung des Bereiches geprüft. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich ist ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele notwendig. Auch stehen zu der im öffentlichen Interesse stehenden Überplanung privater Grundstücke keine milderen Mittel zur Verfügung, die zur Zweckerreichung annähernd gleich geeignet sind, den Eigentümer aber weniger belasten.

Gemäß OVG Urteil vom 07.07.2011 (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 – 2 D 137/09.NE – juris, Rn. 124 und 125) ist es „als milderes Mittel anzusehen, wenn das Planungsvorhaben (annähernd) gleich gut auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann.“ Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Gleichzeitig werden im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im selben Bereich in weit größerem Maße als der Bestand es vorhält Bauflächen geschaffen, die den planungsbedingten Eingriff ins Eigentumsrecht in vollstem Umfang ausgleichen.

Somit ist gerechtfertigt, dass das schutzwürdige Interesse des Eigentümers an der Beibehaltung seines bisherigen Grundstückes und der Weiterführung an derselben Stelle aus Gründen des Allgemeinwohls im Bebauungsplan keine Berücksichtigung findet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

123.5 und 123.a.5 Die Einwender äußern, man mache sich Gedanken über Artenschutz.

Antwort:
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine „Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung“ durchgeführt (Hamannn & Schulte, Gelsenkirchen, 2011).
Die „Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung“ kommt zum Ergebnis, dass die Vogelarten Graureiher, Kormoran, Lachmöwe, Tafelente, Turmfalke, Wanderfalke, Zwergtaucher und Eisvogel nicht vom Planvorhaben betroffen sind. Die planungsrelevanten Fledermausarten Rauhhautfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus sind nicht erheblich von dem Planvorhaben betroffen. Durch die erhebliche Ausweitung der Grünflächen und Baumbestände wird sich das Nahrungsangebot im Plangebiet für diese Arten zukünftig eher verbessern.
Die „Artenschutzrechtliche Ersteinschätzung“ kommt zum Ergebnis, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

123.6 und 123.a.6 Das Kunstwerk von Tita Giese solle erhalten bleiben.

Antwort:
Der Sachverhalt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen der Freianlagenplanung werden diesbezüglich - auf Grundlage des Ergebnisses des internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs - Lösungen erarbeitet. Einvernehmen besteht darüber, dass mit dem notwendigen Abriss der Hochstraße auch die Flächen am Tausendfüßler hochwertig neu gestaltet werden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

123.7 In einem weiteren Schreiben spricht sich die Einwenderin gegen das Umlegungsverfahren aus.

Antwort:
Zum Umlegungsverfahren siehe Antwort unter Nr. 123.4 und 123.a.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

123.8 Sie verweist außerdem auf ein Schreiben ihres anwaltlichen Vertreters.

Antwort:
Das Schreiben wurde umfänglich abgewogen, siehe dazu Antwort unter Nr. 10.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 124.:

124.1 Der Einwender äußert große Bedenken zum Bebauungsplan und erhebt Einspruch. Der generell sehr gute Gedanke, den Hofgarten zusammenzuführen werde mit diesem Bebauungsplan sein Ziel nicht erreichen. Dies wäre nur der Fall, wenn Straßenbahn und Autoverkehr von der Berliner Allee bis hinter die Maximilian-Weyhe-Allee komplett unterirdisch geführt würden. Nur in diesem Falle ließen sich große anfallende Kosten und die damit zusammenhängenden störenden Bauarbeiten - über Jahre hinweg - wirklich rechtfertigen. Stattdessen teile eine ca. 85,0 m lange Rampe bis 6,0 m Tiefe den Hofgarten entzwei, dort, wo sich für die Fußgänger bisher eine sichere Verbindung beider Hofgartenteile durch die Jägerhofpassage befinde, die dadurch entfalle.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Im Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Möglichkeiten zur Verschiebung der nördlichen Tunnelrampen wurden intensiv geprüft. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens leider nicht realisierbar. Die notwendige oberirdische Verflechtung im Bereich dieser Querachse schließt daher eine unterirdische Weiterführung aus.

Eine Verlegung der Straßenbahntrasse in Tunnellage ist aus rechtlichen Gründen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich, sondern würde ein eigenes Planfeststellungsverfahren erfordern.

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Wie oben beschrieben, werden durch den Abriss des Tausendfüßlers und den Rückbau der oberirdischen Straßenflächen in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage geschaffen.

Zur städtebaulichen Argumentation, siehe auch Antwort unter Nr. 124.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

124.2 Bedingt durch die leider ebenerdig verlaufende Schnellbahn, mitten durch den Hofgarten, seien die gesetzlich vorgeschriebenen Absperrgitter und Fußgängervereinzelungsanlagen nicht zu vermeiden. Der Hofgarten werde dadurch stärker denn je getrennt. Weder Kinder könne man laufen lassen, noch könnten Radfahrer wie bisher den Hofgarten gefahrlos durchqueren. Diese gefahrlose Durchquerung trage erheblich zur Verkehrssicherheit innerhalb des Parks bei und erhöhe ganz wesentlich die Aufenthaltsqualität dieser Grünanlage. Die "innerstädtische Erholqualität" werde durch den jetzigen Bebauungsvorschlag und den damit zusammenhängenden notwendigen Maßnahmen nicht verbessert, sondern leider massiv verschlechtert.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen.

Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

124.3 *Wenn man auf eine völlige Untertunnelung des gesamten Hofgartens verzichten müsse, sei es besser den Tausendfüßler zu erhalten. Die Verkaufsstände und Frittenbuden bewirkten eine Herabstufung des markanten Brückenbauwerks. Man könne den Tausendfüßler abends z.B. als "beleuchtete Schlange" herausstellen, um damit die Einmaligkeit dieses Bauwerks zu unterstreichen. Dies würde sich auch touristisch positiv auswirken.*

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

124.4 Des Weiteren äußert der Einwender Bedenken bzgl. der - scheinbar nur unterirdischen - Anfahrt des Dreischeibenhauses bzw. des Theaters.

Antwort:
Das Dreischeibenhaus wird im Zuge der Neuordnung des Plangebietes über eine unterirdische Anbindung der Tiefgaragen verkehrlich optimal an das städtische Verkehrssystem angebunden. Gleichzeitig bleibt für bevorrechtigten Anliegerverkehr sowie für Liefer- und Rettungsfahrzeuge eine oberirdische Anbindung erhalten.
Das Schauspielhaus behält über die Bleichstraße seine bestehende oberirdische Anfahrbarkeit.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

124.5 Im Übrigen verweist er auf die Argumentation des BDA und der Initiative „Lott stonn!“, die zusätzliche Argumentation für den Erhalt des Tausendfüßlers lieferten. Der in der Infobroschüre „Lott stonn!" gemachte Vorschlag möge noch verbesserungsbedürftig sein, sei aber angesichts der Einsparungen, welche durch den Entfall des bisher geplanten Tunnels entstünden, weitaus sinnvoller als durch die geplante Tunnellösung mit großen Mitteln eine "Scheinzusammenführung" des Hofgartens erreichen zu wollen, welche tatsächlich eben - leider – in keiner Weise stattfinde. Es sei sinnvoll, darüber zu diskutieren, bevor man unumkehrbare Fakten schaffe, deren Nachteile jetzt schon bekannt seien.

Antwort:

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ und der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn) bzw. Nr. 24 (BDA).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 125. und 125.a.:

125.1 und 125.a.1 Die Einwender stellen fest, sie seien, nach der anfänglicher Begeisterung über den Zugang Kö/Hofgarten und die Lösung mit den Libeskind-Bauten, durch die Pläne für den 2. Bauabschnitt und die daraus resultierenden Folgen geschockt worden. Es sei unverständlich, dass die Stadt durch ein Tunnelbauwerk den Hofgarten in einen Ost- und einen Westteil zerschneide, indem sie die von Fußgängern und Radfahrern viel benutzte Jägerhofpassage dicht mache und keine adäquate Alternative anbiete.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

125.2 und 125.a.2 Es sei unverständlich, als Grund die Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt heranzuziehen. Der Tausendfüßler sei eine Verkehrslösung, um die Düsseldorf von vielen Städten beneidet würde und die auswärtigen Gäste einen eindrucksvollen Blick auf die City vermittele.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Vom Tausendfüßler gibt es keine weitreichenden Blickbeziehungen in die Stadt, da er mit einer maximalen Fahrbahnhöhe von 7 - 8 m deutlich niedriger ist, als die umgebende Bebauung. Man kann auf die angrenzenden Freiflächen hinunter schauen. Ein freier Blick auf Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz und Dreischeibenhaus ist - aufgrund der Fahrtrichtung nach Süden und der Lage der Auffahrtrampe - vom Tausendfüßler aus nur begrenzt möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

125.3 und 125.a.3 Die Kapazität der Hochstraße sei keinesfalls ausgelastet, sodass allein aus dieser Sicht ein Abriss sich nicht anbiete.

Antwort:
Der Abriss des Tausendfüßlers ist nicht aus Kapazitätsgründen vorgesehen. Sein Erhalt ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 125.2 und 125.a.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

125.4 und 125.a.4 Bei Kosten für die geplante Tunnellösung von nicht unter 100 Mio. € sei die Finanzplanung der Stadt nicht mehr zu verstehen: Auf der einen Seite für wenig Geld ein vorhandenes, optisch ansprechendes und der Zielsetzung wunderbar angepasstes, vorhandenes Bauwerk weiterhin zu nutzen, oder dagegen für viel Geld eine Durchgangsstraße durch das Herz Düsseldorfs zu graben, die den Hofgarten definitiv zerschneide und damit der eigentlichen Zielsetzung überhaupt nicht mehr entspräche und den Anstrengungen des 1. Bauabschnitts mit der Öffnung des Hofgartens zur Kö sogar zuwider laufe.

Antwort:

Ein wichtigstes Ergebnis der vorliegende Planung ist die Öffnung des Hofgartens, dadurch, dass die beiden Hofgartenteile oberirdisch verbunden werden. Dies baut konsequent auf den Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 5477/123 – Kö-Bogen 1. BA auf.

Weiteres zum Thema „Zusammenführung des Hofgartens“, siehe Antwort unter Nr. 125.1 und 125.a.1.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 125.2 und 125.a.2.

Zu der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

125.5 und 125.a.5 Die Einwender ersuchen die Stadt, das geplante Vorhaben dringend zu überdenken und eine für alle Düsseldorfer überzeugende und kostensparende Lösung zu beschließen.

Antwort:

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange der Einwender mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes.

Insbesondere wird durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 126.:

126.1 Der Einwender stellt fest, es würden Gespräche zum vorliegenden Bebauungsplan geführt. Allerdings lägen noch keine konkreten Ergebnisse vor. Insofern erfolge die Stellungnahme zur Rechtswahrung.

Antwort:

Zu den im weiteren des Schreibens dargelegten Bedenken werden zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und dem Einwender, wie im Schreiben zitiert, parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Gespräche geführt. Da diese bisher ohne Ergebnis blieben, ist angesichts des umfassenden Eingriffs in das Eigentum des Einwenders die Einwendung gegen die Festsetzungen des Bebauungsplanes zur Rechtswahrung verständlich.

Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

126.2 Der Bebauungsplan setze voraus, dass die in dem Plangebiet befindlichen Grundstücke Schadowstraße 42, 44, 46 48, 50, 52 abgerissen werden müssten und eine Neubebauung gemäß dem Bebauungsplan verwirklicht werden müsse.

Ein derartiger Abriss sei nicht notwendig. Das planungsrechtliche Ziel, die Hochstraße zu entfernen und die Tiefgarage am Gustaf-Gründgens-Platz zu erweitern, lasse sich auch erreichen, ohne vorgenannte Grundstücke abzureißen. Die Fläche der Tiefgarage würde sich vermindern um die Grundstücksflache, die zur Zeit bebaut sei. Diese Verminderung sei akzeptabel.

Die bisherigen aufstehenden Gebäude seien im Stellplatzbedarf durch die vorhandene Tiefgarage abgedeckt. Die Mehrfläche der Gebäude Baufeld 1, 2 und 3 würde entfallen. Insofern entstünde kein Mehrbedarf. Selbst wenn Baufeld 4 errichtet würde, sei der Mehrbedarf der Stellplätze, die durch die Errichtung von Baufeld 4 entstehe, durch Erweiterung der Tiefgarage unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung möglich. Die optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr vermindere im Übrigen die Nachfrage nach Stellplätzen.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind, wie im Weiteren ausgeführt, im öffentlichen Interesse.

Zentrale städtebauliche Ziele sind die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs kommt es zu einer Beschleunigung und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur neu zu entwickeln.

Diese politisch beschlossene, umfassende Neuorientierung der Düsseldorfer Innenstadt folgt dem Leitbild der Europäischen Stadt. Das Konzept einer vitalen und nutzungsgemischten Stadt ist nur mit einer Neuverteilung der Stadträume zu bewältigen. Die Rückgewinnung der Stadt für Fußgänger bei gleichzeitiger optimierter Mobilität bedarf ebenso eines Rückbaus oberirdischer Verkehrsflächen und Verkehrsbauwerke zugunsten eines qualitätsvollen öffentlichen Raums.

Diesbezüglich geht es mittelbar weder um das Ziel, die Hochstraße zu entfernen noch um das Ziel, die Tiefgarage zu erweitern. Mit dem veränderten Verkehrskonzept und der baulichen Neuordnung südlich des Gustaf-Gründgens-Platz wird das planungsrechtliche Angebot geschaffen, unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und unter den Baufelder MK 1 bis MK 3 Tiefgaragen zu errichten. Die Notwendigkeit des Nachweises der gesicherten Erschließung und diesbezüglich die Festsetzung von Flächen für den ruhenden Verkehr ist planungsrechtlich geboten. Inwieweit diese planungsrechtlichen Möglichkeiten genutzt werden, bleibt den nachfolgenden Planungen und bauordnungsrechtlichen Verfahren zur Umsetzung des Bebauungsplanes überlassen.

Unbenommen der konkreten hochbaulichen Umsetzung der angebotsorientierten Festsetzungen des Bebauungsplanes wird mit der Möglichkeit der unterirdischen Anbindung der bestehenden Tiefgaragen und der Erweiterungsmöglichkeiten unter den Baufeldern MK 1 bis MK 3 eine leistungsfähige Erschließung planungsrechtlich gesichert, die wesentlich zur Attraktivitätssteigerung des Bereiches beitragen wird. Diese Festsetzung zur Anbindung des ruhenden Verkehr unterirdisch an die Tunnel ist im Hinblick der oben dargelegten städtebaulichen Ziele zur Einlösung der damit verbundenen Qualitäten konsequent und notwendig. Diesbezüglich ist an Stelle der heutigen Spindel zum Parkhaus des Dreischeibenhauses eine neue Erschließungsanlage vorgesehen.

Die festgesetzte Neubebauung und Überplanung bestehender Gebäude im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Aufwertung der Fußgängerbereiche nach Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“,

- Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz,
- Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum,
- Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen (Königsallee und Schadowstraße),
- Neuordnung des Gebäudebestands und Ausweisung neuer Baufelder für gewerbliche Nutzung (v. a. Einzelhandel und Dienstleistung) und Wohnnutzung,
- Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums mit ablesbaren Raumkanten und Bauvolumina,
- Beseitigung vorhandener funktionaler und räumlicher Barrieren und Stärkung von Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage,
- Stärkung von Sichtbeziehungen und stadträumlichen Bezügen zwischen wichtigen Bauwerken (Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche Neubau am Jan-Wellem-Platz, Kö-Bogen 1. BA „Libeskind-Gebäude“),
- Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina im Bereich Gustaf-Gründgens-Platz, Berliner Allee, Schadowstraße, Immermannstraße und Martin-Luther-Platz,
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus,
- Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer beschleunigten und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs sowie
- Leistung eines stadtklimatischen und lärmtechnischen Beitrages zur Verbesserung der Situation in diesem Innenstadtbereich durch die unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs.

Die mit der Umsetzung der Planung verbundene qualitätsvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.

Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich dabei gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.
In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.
Dieses Erfordernis gilt in besonderer Weise für den Bereich der sich an die Bebauung Schadowstraße Nr. 46 westlich anschließt. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.
Die Baufelder MK 1 bis MK 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der räumlich und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Die Plangeberin ist sich bewusst, dass die dargelegte städtebauliche Neuordnung die Grundstücke mehrere privater Eigentümer und diesbezüglich auch das Grundstücks des Einwenders in einem Maße betreffen, dass das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz berührt ist. Das private Interesse am Erhalt bestehender baulicher Nutzungsrechte und der daraus resultierenden immobilienwirtschaftlichen Verhältnisse (bzw. der Weiterführung dinglich gesicherter Rechte) wird ausdrücklich gesehen ebenso wie die Reduzierung der Eigentümerinteressen auf den passiven Bestandsschutz durch die getroffenen Festsetzungen.
Der Bereich der geplanten Baufelder MK 1 bis MK 4 und die angrenzenden festgesetzten Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung befinden sich im Besitz der Landeshauptstadt Düsseldorf und verschiedener privater Grundstückseigentümer. Das Baufeld MK 1 berührt die Grundstücke dreier privater Eigentümer. Das Baufeld MK 2 umfasst städtische Grundstücksflächen sowie Flächen mehrerer weiterer Grundstückseigentümer. Darüber hinaus besteht ein Erbbaurecht für den Betrieb eines Parkhauses als Tiefgarage. Das Baufeld MK 3 befindet sich zu großen Teilen auf städtischen Grundstücksflächen. Das Baufeld MK 4 liegt auf städtischem Grundstück. Es berührt allerdings die Spindel zur Einfahrt in die Tiefgarage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz und damit das oben genannte Erbbaurecht. Im nördlichen Bereich ragt das Baufeld 4 in die auf städtischem Grundstück liegende Spindel des Dreischeibenhauses. Zur Errichtung und Nutzung einer Tiefgarage ist eine Grunddienstbarkeit eingetragen.
Die städtebauliche Neuordnung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans bedingt wie oben dargelegt eine Veränderung der vorhandenen baulichen und eigentumsrechtlichen Situation. Zur vollständigen Realisierung sind in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4, ausgehend von der heutigen eigentumsrechtlichen und baulichen Bestandssituation, umfangreiche Veränderungen notwendig. So wird neben dem Abriss und der Neuordnung der Bebauung an der Schadowstraße für eine Realisierung des Teilbereiches MK 2 und MK 4 auch ein Teilabbruch und Umbau der bestehenden Tiefgaragenanlage unter dem Gustaf-Gründgens-Platz erforderlich. Diesbezüglich ist es zur Umsetzung der Planung notwendig, Grundstücke neu zu ordnen, die vorhandene Bebauung zu großen Teilen durch eine Neubebauung zu ersetzen und die bestehenden dinglichen Rechte entsprechend anzupassen.

In Abwägung dieser privaten Belange mit dem oben dargelegten öffentlichen Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes ist der mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes verbundene Entzug der baulichen Nutzungsmöglichkeiten für die Grundstückseigentümer an der bestehenden Stelle hinzunehmen.
Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde geprüft, ob der Eingriff in Privateigentum vermieden oder vermindert werden könnte. Es wurden in verschiedenen Planungsphasen Alternativen zur städtebaulichen Neuordnung des Bereiches geprüft. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich ist ein Eingriff in das Privateigentum zur Umsetzung der dargelegten städtebaulichen Ziele notwendig. Auch stehen zu der im öffentlichen Interesse stehenden Überplanung privater Grundstücke keine milderen Mittel zur Verfügung, die zur Zweckerreichung annähernd gleich geeignet ist, den Eigentümer aber weniger belastet.
Gemäß OVG Urteil vom 07.07.2011 (Vgl. OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn. 124 und 125) ist es „als milderes Mittel anzusehen, wenn das Planungsvorhaben (annähernd) gleich gut auch auf Grundstücken der öffentlichen Hand verwirklicht werden kann.“ Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben. Gleichzeitig werden im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im selben Bereich in weit größerem Maße als der Bestand es vorhält Bauflächen geschaffen, die es ermöglichen, den planungsbedingten Eingriff ins Eigentumsrecht in vollstem Umfang auszugleichen.
Somit ist gerechtfertigt, dass das schutzwürdige Interesse des Eigentümers an der Beibehaltung seines bisherigen Grundstückes und der Weiterführung an derselben Stelle aus Gründen des Allgemeinwohls im Bebauungsplan keine Berücksichtigung findet.

Aus formalrechtlichen Gründen wurde im laufenden Bebauungsplanverfahren unter Bezugnahme auf § 47 Abs. 2 BauGB ein Umlegungsverfahren eingeleitet. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass eine einvernehmliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse auf Grundlage des Bebauungsplans gefunden werden kann. Diesbezüglich werden die begonnenen Gespräche kontinuierlich weitergeführt, um konsensuelle Lösungen im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Umlegungsverfahrens zu erzielen.

Sollte eine solche Einigung nicht vereinbart werden können, stellt das bereits eingeleitete Umlegungsverfahren grundsätzlich eine geeignete und sachgerechte Möglichkeit dar, den Zuschnitt der Baugrundstücke unter Berücksichtigung der Rechte der Eigentümer bzw. Erbbaurechtsberechtigten den neuen Festsetzungen des Bebauungsplans anzupassen. Das BVerfG - Beschluss vom 22.05.2001 - 1 BvR 1512/97 führt zu diesem Thema aus:

„Die Vorschriften über die Baulandumlegung schaffen auch einen angemessenen, die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer hinreichend berücksichtigenden Interessenausgleich. Kommt es - mangels einer einvernehmlichen Lösung (vgl. BGHZ 100, 148 <151>) - zu einer hoheitlichen Baulandumlegung, können die Eigentümer zwar ihre bisherigen Grundstücke ganz oder teilweise verlieren. Sie müssen zudem einen Flächenabzug für die zur Erschließung des Baugebiets notwendigen Anlagen hinnehmen (§ 55 Abs. 2 BauGB). Diese mit der Baulandumlegung verbundenen Belastungen stehen aber in angemessenem Verhältnis zu den mit der Umlegung verbundenen Vorteilen.“

Weiter wird ausgeführt:

„Es entspricht im Übrigen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, dass bei allen im Umlegungsverfahren zu treffenden Ermessensentscheidungen, die auf die Belastung von Eigentümerrechten gerichtet sind oder diese im Ergebnis bewirken, die Interessen der betroffenen Eigentümer im Verhältnis untereinander und im Verhältnis zu den mit der Umlegung verfolgten öffentlichen Interessen zu einem fairen Ausgleich gebracht werden (vgl. etwa § 56 Abs. 1 Satz 2 BauGB).“

Inwieweit im Zuge der Umlegung der Umlegungsausschuss bei der Zuteilung gemäß § 59 Abs. 7 und 8 BauGB unter den Voraussetzungen des § 176 BauGB ein Baugebot anordnet sowie im Umlegungsplan die Gebäude bezeichnen kann, die der Verwirklichung der im Umlegungsplan in Aussicht genommenen Neugestaltung entgegenstehen, bleibt dem weiteren Verfahren vorbehalten. Allerdings besteht mit dem Instrumentarium des Baugebotes im Falle einer nicht konsensuellen Einigung die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der oben dargelegten städtebaulichen Gründe den Bebauungsplan und die zugrunde liegenden planerischen Ziele umzusetzen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.3 *Die bisherige vorhandene Bebauung würde in der Geschossigkeit durch die Neubauten nicht erhöht. Insofern entstehe keine Mehrfläche durch Erhöhung der Geschoßzahl.*

Auch die Nachbarbebauung und der Gebietscharakter der Schadowstr blieben unverändert. Die Bebauung entspreche der Bebauung der abzureißenden Grundstücksbebauung. Alle Gebäude seien sechsstöckig.

Durch den Abriss würde daher lediglich die Bebauung modernisiert, jedoch der Gebietscharakter der Schadowstraße durch die Beibehaltung der gegenüberliegenden Bebauung, Schadowstraße 47 bis 57 und die weiter östlich gelegene Bebauung, ab Nr. 60 und ab Nr. 65 blieben unverändert.

Antwort:

Die Neubebauung berücksichtigt bewusst die vorhandenen Gebäudehöhen in der Umgebung und nimmt Rücksicht auf die prägende denkmalgeschützte Bebauung des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses. Der städtebauliche Entwurf verfolgt konsequent die Zielsetzung einer Stadtreparatur, die sich sowohl an der historischen Struktur als auch an der bestehenden Nachkriegsstadtstruktur orientiert. Die Bebauung fügt sich in die gewachsene Stadtstruktur ein und schafft aufgrund der neuen Zuschnitte der Baufelder die Möglichkeit, zukunftsfähige architektonische Strukturen zu schaffen. Damit bestehen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für eine Neubebauung bei einer immobilienwirtschaftlich effektiven Rentabilität. Eine Verdichtung dieses sensiblen innerstädtischen Standortes am Rande des Hofgartens und in unmittelbarer Nähe zu herausragenden denkmalgeschützten Solitärgebäuden (Dreischeibenhaus und Schauspielhaus) wird bewusst in einem städtebaulich vertretbaren Maß gehalten. Die Landeshauptstadt Düsseldorf beschreitet damit bewusst eine städtebauliche Entwicklung, die nicht der maximalen Verdichtung der Innenstadt folgt, sondern der Maxime zur Entwicklung zukunftsfähiger Stadtstrukturen Rechnung trägt.

Zu den Gründen einer städtebaulichen Neuordnung und den damit verbundenen eigentumsrechtlichen Eingriff, siehe Antwort unter Nr. 126.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.4 Der Bebauungsplanvorentwurf führe dazu, dass der Platzcharakter des Gustaf-Gründgens-Platzes wesentlich eingeschränkt werde. Die Planung sehe vor, dass lediglich Gassen zwischen den Baufeldern 4 und Baufeld 2 und 3 sowie zwischen Baufeld 2, 3 und Baufeld 4 entstehen würden.
Die gesamte Großzügigkeit des vorhandenen Platzes, die nach Entfernung der Hochbrücke und Realisierung der Untertunnelung sich wesentlich vergrößern werde, würde gestört.

Antwort:

Der Platzcharakter wird nicht eingeschränkt, sondern wie oben dargelegt qualitätsvoll weiterentwickelt. Der Platz erhält an allen vier Seiten die notwendige räumliche Fassung und wird über die neu geschaffenen Wegebeziehungen sinnvoll in den städtebaulichen Kontext eingebunden. Mit dieser städtebaulichen Neuordnung werden für den Gustaf-Gründgens-Platz durch das ausgewogenen Verhältnis von Fläche und umgebender Randbebauung für den Menschen angenehme Raumproportionen geschaffen. Dies befördert die Aneignung des Platzes zum Verweilen und Treffen und erhöht somit die Aufenthaltsqualität. Zu dieser Aufwertung dieses Stadtplatzes trägt auch bei, dass die Neubebauung den Windkomfort auf der Platzfläche verbessert.
Die besonderen Bedeutung des Schauspielhauses wird durch den neuen Zuschnitt des Platzes nicht beeinträchtigt. Vielmehr wird durch die neu geschaffene räumliche Fassung die Großzügigkeit des Gustaf-Gründgens-Platzes als Vorbereich des Schauspielhauses gestärkt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.5 Die neue Bebauung würde die Gestattung von Wohnung erheblich reduzieren. Für die Nutzung MK 1 sei Wohnen lediglich oberhalb des dritten Geschosses zulässig, für die Nutzung MK 2 und 3 Wohnen lediglich oberhalb des zweiten OG möglich, und für die Nutzung MK 4 die Nutzung als Wohnung lediglich oberhalb des ersten OG zulässig.
Bisher sei Wohnen bereits ab dem ersten Geschoss zulässig.

Die Vermietungsmöglichkeit der Vergangenheit hätte gezeigt, dass in diesem Bereich Wohnen durch die exponierte Lage innerhalb der Innenstadt sehr gefragt sei und daher ab dem 1. OG zulässig bleiben solle.
Außerdem werde das Recht der Staffelgeschossbebauung entfallen. Das Wohnungsangebot einer Staffelgeschosswohnung mit Balkonen erfreue sich hoher Nachfrage. Die Erträge seien in der Vergangenheit sehr stabil gewesen.

Antwort:

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes und der Zulässigkeit sonstigen Wohnens in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4 des Kerngebietes wird die Zulässigkeit von Wohnen in diesem innerstädtischen Bereich gesteuert. Bei der geschossweisen Festsetzung der Zulässigkeit von Wohnen sind entsprechend den gesetzlichen Anforderungen an die Aufstellung eines Bebauungsplanes die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse umfänglich gutachterlich untersucht: Dies gilt im Besonderen für die Belange der Belichtung, Verschattung, der Schallimmissionen und der lufthygienischen Situation.
Neben der Weiterentwicklung der zentralen Einzelhandelsfunktionen der Innenstadt Düsseldorf wird mit der Planung die innerstädtische Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Büro, Dienstleistung und Wohnen gefördert. Diese Zielsetzung geht mit dem im Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt definierten Ziel einher, das Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen und zu fördern.
Die Festsetzungen des Bebauungsplanes tragen damit der vom Einwender dargelegten Nachfragesituation nach Wohnungen im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten Rechnung. Unter Berücksichtigung der Anforderungen der anderen Nutzungen und der gutachterlichen Aussagen zur Lärm- und Lufthygienesituation sowie zur Besonnung und Verschattung wurden die besten Lagen für Wohnnutzungen bestimmt. Eine generelle Zulässigkeit von Wohnen ab dem 1. Obergeschoss würde auf Grundlage dieser Erkenntnisse den Anforderungen des § 1 Abs. 5 BauGB für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen miteinander in Einklang zu bringen hat, nicht gerecht werden.

Es ist darüber hinaus erklärtes städtebauliches Ziel, diesen innerstädtischen Bereich entsprechend seiner zentralen Funktionen als Teilbereiche eines Kerngebietes festzusetzen. Kerngebiete dienen gemäß § 7 BauNVO vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und der Kultur. Das städtebauliche Konzept sieht zwar für die Teilbereiche MK 1 bis MK 4 eine bedeutsame Rolle des Wohnens in der angestrebten Nutzungsmischung. Doch gleichzeitig sieht der Bebauungsplan vor, diese Teilbereiche entsprechend ihrer Lage innerhalb von Fußgängerzonen insbesondere auch für Einzelhandelsbetriebe vorzuhalten.
Die städtebaulich exponierte Lage der Baufelder in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem denkmalgeschützten Solitärgebäude Dreischeibenhaus und zum Schauspielhaus erfordert als Reaktion auf die herausragende Architektur eine klare Raumbildung und Formensprache der neu zu errichtenden Gebäude. Ein allseits zurückspringendes oberstes Geschoss kann dieser „nachbarschaftlichen“ Anforderung nicht gerecht werden. Die Festsetzung zum Ausschluss von Staffelgeschossen ist diesbezüglich städtebaulich gewollt, da die innerstädtisch urbane Situation eine klar ablesbare Kubatur der Gebäude erfordert, um die gewünschte Raumbildung akzentuiert auszubilden. Unbenommen können Rücksprünge, z.B. zur Errichtung von Dachterrassen vorgesehen werden, sofern der Eindruck einer durchgehenden Attika erhalten bleibt.
Mit dem Ausschluss der Zulässigkeit von Staffelgeschossen gemäß § 2 Abs. 5 LBauO NRW für die Neubebauung in den Teilbereichen MK 1 bis MK 4 wird das zulässige Maß der baulichen Nutzung und damit die wirtschaftliche Verwertbarkeit des jeweiligen Baufeldes nicht in unzulässiger Art und Weise begrenzt. Vielmehr muss das oberste Geschoss gerade nicht, wie landesbauordnungsrechtlich notwendig, gegenüber allen Außenwänden des Gebäudes zurückspringen, sondern kann auf der Flucht der darunterliegenden Fassade errichtet werden. Somit ist die zu realisierende Grundfläche höher als bei einer Bebauung mit einem Staffelgeschoss, das nur maximal zwei Drittel der Fläche des darunterliegenden Vollgeschosses betragen darf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.6 Die Bebauung der Baufelder 2, 3 und 4 werde dazu führen, dass das Schauspielhaus aus der Blickrichtung Schadowstraße nicht mehr uneingeschränkt und freizügig sichtbar sei. Gleiches gelte im Übrigen für das 3-Scheiben-Haus. Beide Gebäude stellten außerordentliche architektonische Bauwerke dar, die durch die geplante Bebauung erheblich beeinträchtigt seien.

Antwort:

Mit der städtebaulichen Neuordnung wie unter Antwort Nr. 126.3 beschrieben, wird bewusst eine durch die Kriegseinwirkungen und den Wiederaufbau entstandene städtebauliche Lücke geschlossen. Das führt dazu, dass heutige Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus zukünftig zum Teil nicht mehr vorhanden sind, sondern durch Neue ersetzt werden. Dies ist städtebaulich gewollt und ein wichtiges Entwurfselement. Die Inwertsetzung der Innenstadt nach den Prinzipien der kompakten europäischen Stadt schafft bewusst neue räumliche Situationen, Plätze und Wegebeziehungen. Diesbezüglich berücksichtigt die Dimensionierung und Stellung der Baukörper neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden. Das Dreischeibenhaus wird in seiner dominanten Stellung am Rande des Hofgartens durch die Bebauung der Baufelder MK 1 bis MK 4 nicht beeinträchtigt (siehe dazu auch Antwort unter Nr. 13.1).

Das städtebauliche Konzept berücksichtigt in besonderer Weise die denkmalgeschützten Solitärgebäude Schauspielhaus und Dreischeibenhaus. Bereits in der Auslobung zum internationalen städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb wurde von der Plangeberin auf die besondere Bedeutung dieser Gebäude für die Landeshauptstadt Düsseldorf hingewiesen.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Konzept hat sich in den verschiedenen Stufen der Bearbeitung gerade auch durch die räumliche und funktionale Auseinandersetzung mit den beiden Gebäuden entsprechend konkretisiert. Dabei spielte, wie oben dargestellt, die Interaktion der neuen Platzräume mit der Neubebauung und den vorhandenen Bestandsgebäuden eine städtebaulich prägende Rolle.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.7 Werbeanlagen seien in dem Bebauungsplanvorentwurf eingeschränkt gegenüber den bisherigen Werbeanlagen zulässig. Die bisherigen Werbeanlagen hätten sich eingefügt auch gegenüber den gegenüberliegenden verwendeten Werbeanlagen der Grundstücke 49 bis 57. Diese Grundstücke seien von dem Bebauungsplanvorentwurf nicht umfasst und hätten daher die Möglichkeit, anders zu werben. Dies führe zu einer Wettbewerbsverzerrung.

Antwort:

Die Festsetzungen zu den Werbeanlagen erlauben es den Gewerbetreibenden, einen für den Kunden gut erkennbaren Hinweis auf das jeweilige Angebot herzustellen. Eine stadtgestalterisch hochwertige Ausführung, die sich in ihrer Dimension der Neubebauung anpasst, trägt in besonderer Weise zu einer qualitätsvollen Standortentwicklung bei. Die besondere Lage der Baufelder MK 1 bis MK 4 mit der Nähe zu den beiden denkmalgeschützten Gebäude Dreischeibenhaus und Schauspielhaus und eingebettet in ein Umfeld, das im Zuge der städtebaulichen Neuordnung hochwertig gestaltete öffentliche Räume erhält, rechtfertigt den Regelungsbedarf. Diesbezüglich kann bei den Festsetzungen nicht von einer Wettbewerbsverzerrung gesprochen werden, sondern die Regelungen stellen sicher, dass sich der Standort an dieser herausragenden innerstädtischen Stelle als ein funktional wie gestalterisch einprägsamer Einzelhandels-, Arbeits- und Wohnstandort entwickelt. Gerade die angestrebte Nutzungsmischung verlangt ein ausgewogenes Verhältnis von Werbeanlage zu Fassade und verbietet in besonderer Weise bewegte Lichtquellen, wie zum Beispiel Blink-, Wechsel- und Lauflichtanlagen oder Projektionen mit bewegten Lichtquellen oder veränderbarer Helligkeit.

Solche Anlagen, die mit unterschiedlich bewegten Lichtquellen arbeiten, wirken zu dominierend und beeinträchtigen die geplanten hochwertig gestalteten öffentlichen Raum, die Aufenthaltsqualität im Plangebiet und die zulässige Wohnnutzung in den Obergeschossen der Gebäude. Die Festsetzungen stellen sicher, dass die notwendige Kundenbeziehung durch Werbeanlagen hergestellt werden kann, ohne dass diese eine zu große Störwirkung auf die Umgebung haben. Sie dienen insofern auch dem Ziel, das innerstädtische Wohnen an diesem Standort zu sichern und zu stärken.
Ihre Zulässigkeit wird auf das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss begrenzt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.8 Das Grundstück der Einwenderin verliere das Recht, eine eigene Tiefgarage mit Zufahrt zu errichten. Technisch sei dies mit Zufahrt von der Schadowstraße möglich. Eine Zufahrt würde die Untertunnelungspläne gemäß Bebauungsplan nicht stören. Insofern liege für die Einschränkung kein Grund vor.

Antwort:
Angesichts der oben genannten Gründe zur städtebaulichen Neuordnung steht eine Beibehaltung der besagten Bebauung den im öffentlichen Interesse liegenden städtebaulichen Zielsetzungen entgegen. Diesbezüglich wird im Bebauungsplan auf die Festsetzung einer Tiefgaragenzufahrt für die Bestandsbebauung verzichtet.
Dass im Prinzip in diesem Bereich Tiefgaragenzufahrten möglich sind, ohne die Tieferlegung der Straßen in Tunnel zu stören, trägt der Bebauungsplan durch die Festsetzung entsprechender Ein- und Ausfahrtsbereiche für die Neubebauung allerdings Rechnung. Aufgrund der verschiedensten Möglichkeiten zur Erschließung der Tiefgaragen in diesem zentralen innerstädtischen Bereich und unter der Annahme, dass die Realisierung einer gemeinsamen Zu- und Abfahrt zu den Tunneln möglicherweise nicht zeitgleich mit einer abschnittsweisen Neubebauung der vier Baufelder erfolgen kann, werden verschiedene Tiefgaragenzu- und Tiefgaragenausfahrten für die einzelnen Baufelder zugelassen.

Nach Fertigstellung einer gemeinsamen Gesamterschließung der Tiefgaragenanlagen über die Tunnelzu- und -ausfahrten in diesem Bereich sind Umbauten der oberirdischen Ein- und Ausfahrtsbereiche möglich und attraktiv, um die Erdgeschossflächen für höherwertige Nutzungen frei zu machen. Damit kann die vollständige Erschließung aller Tiefgaragenflächen in diesem Bereich über die direkte Tunnelanbindung erfolgen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

126.9 Die gesamte Ladenlokalgröße der Schadowstraße, Kreuzung Berlinerstraße bis zur Bebauung Kaufhof sei kleinflächig angelegt. Die nunmehrigen Baufelder 1 bis 4 ließen eine wesentliche Vergrößerung der einzelnen Ladenlokale vermuten. Ein Grund liege hierzu nicht vor. Die wirtschaftliche Vermietung der vorhandenen Ladenlokale sei gegeben. Aus dem Gesichtspunkt der Risikostreuung sei einer Einheit mit kleiner Größe, bis 200 qm der Vorzug zu geben.

Antwort:

Das städtebauliche Konzept trägt gerade der vorhandenen und zukünftig gewollten Kleinteiligkeit der Einzelhandelsflächen Rechnung, indem sich diese Struktur durch die Dimensionierung der Baufelder MK 1 bis MK 4 nicht für Einzelhandel im Sinne von Shopping-Malls eignet. Solche raumgreifenden Angebote sind in der Umgebung im Bestand und Neubau ausreichend vorhanden. Vielmehr ermöglicht die Planung differenzierte Einzelhandelsstrukturen in einzelnen Geschäften, wie sie in der Schadowstraße bereits ansässig sind.

Dieses neue Stück Stadt soll darüber hinaus bewusst Nutzungsthemen wie einen vielschichtigen Einzelhandel und insbesondere innerstädtisches Wohnen aufnehmen und somit das urbane Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen stärken. Die städtebaulich gewollte Kleinteiligkeit der einzelnen Baufelder unterstützt die Ansiedelung eines Einzelhandels, der die im Umfeld vorhandenen großflächigen Einzelhandelsangebote sinnvoll ergänzt und damit die Attraktivität des Einkaufsstandortes Schadowstraße deutlich erhöht.

Zur ausgewogenen Entwicklung der Innenstadt ist die Erhaltung und Neuansiedlung eines differenzierten Einzelhandelsbesatzes von Bedeutung. Dieser Tatsache trägt der Bebauungsplan mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung ausdrücklich Rechnung, indem der Flächenzuschnitt der neuen Baufelder, wie oben dargelegt, große Handelseinheiten wie z.B. Shopping-Malls nicht ermöglicht und stattdessen Angebote für den städtebaulich an dieser Stelle der Innenstadt gewollten Handel zu schaffen. Dabei ist eine Vergrößerung einzelner Ladenlokale im Vergleich zum heutigen Bestand durch den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen; eine solche Anpassung der Größe wird allerdings durch das Flächenangebot des einzelnen Baufeldes bestimmt und bewegt sich im Rahmen der Anpassung an den aktuellen und zukünftigen Marktbedürfnissen. Die Wirtschaftlichkeit der Vermietung solcher Ladenlokale in dieser innerstädtischen Lage wird insbesondere durch die tiefgreifende Aufwertung durch die städtebauliche Neuordnung werthaltig gewährleistet sein. Dies ist bei zahllosen vergleichbaren Projekten nachweisbar.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

Zu 127.:

127.1 Die Einwenderin ist der Auffassung, der Tausendfüßler sei ein einzigartiges Bauwerk, das dem Kö-Bogen nicht zum Opfer fallen, sondern in die Planung integriert werden solle.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

127.2 Man brauche keinen teuren Tunnel.

Antwort:
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

127.3 Die Einwenderin stellt fest, sie würde gerne auf die jahrelange Baustelle vor der Haustür verzichten, schon jetzt sei die Lebensqualität dank der vielen Großbaustellen in der Stadt deutlich gesunken.

Antwort:

Zur dauerhaften Realisierung der Planungsziele des Bebauungsplanentwurfs Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - sind Bauarbeiten unvermeidbar. Die Beeinträchtigungen werden möglichst gering gehalten. Die Fertigstellung der Tunnelanlagen ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

127.4 Die Einwenderin schreibt, sie nutze regelmäßig die Jägerhofpassage. Nur hier könnten Kinder sicher auf die andere Seite des Hofgartens gelangen. Die Einwenderin fragt, was die Alternative sein solle.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt.

So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 128.:

128.1 Der Einwender stellt fest, die Vorfahrten zum Thyssen Hochhaus, dem Schauspielhaus und den Baufeldern MK 1 und MK 2 erforderten nur einen geringen Teil der Gesamtfläche des verkleinerten Gustaf-Gründgens-Platzes. Als Alternative böte sich daher an, anstatt eines Platzes eine Grünfläche anzulegen, die sich mit dem Hofgarten vernetzen würde. So könnte das Dreischeibenhaus auch von Süden aus gesehen ein Solitärgebäude im Grünen sein. Der Einwender fragt, ob diese Alternative geprüft worden sei und warum sie ggf. verworfen wurde und stattdessen ein Fußgängerbereich ausgewiesen wurde.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Die vorhandene städtebauliche Struktur in diesem Bereich Schadowstraße / Berliner Allee ist stark geprägt von den Zerstörungen und der Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen. Aus städtebaulicher Sicht besteht ein Erfordernis, diesen Teil der Innenstadt im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB neu zu ordnen und zu entwickeln.

Diese Erfordernis gilt in besonderer Weise auch für die südlich dem Dreischeibenhaus vorgelagerte Zone. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet damit einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume.

Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schau-spielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer qualitätvoller Platz am Kreuzungspunkt von Schadowstraße und neuer Baumallee anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee ausgebildet. Der Raum schafft die gewünschte räumliche und funktionale Verknüpfung im Bereich zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude.

Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute wenig gefassten Raum einen städtischen Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten macht.
Eine vollständige Begrünung des Gustaf-Gründgens-Platz ist im jetzigen Freiraumkonzept nicht vorgesehen. Ganz bewusst wird zwischen der Neubebauung und dem Schauspielhaus der bestehende urbane Charakter der Platzfläche beibehalten, um der städtebaulichen Situation als Vorbereich des Schauspielhauses Rechnung zu tragen. Des Weiteren wäre eine Begrünung aufgrund der geringen Aufbauhöhen der Decke nur in sehr eingeschränktem Maße möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

128.2 Zu den Baufeldern am MK 1 - MK 3 stellt der Einwender fest, diese stellten mit der geringen Größe für die Düsseldorfer Innenstadt eine völlige Anormalität dar. Für Wohnnutzung seien sie schlecht zu nutzen, da sie keine ruhigen Innenhofseiten erhalten könnten und zu wenig Belichtung hätten. Für die Ausbildung eines Innenhofes seien die Blöcke viel zu klein. Der Einwender regt ein Zusammenfügen dieser Baublöcke an, weil dadurch die Ausbildung eines großzügigen, begrünten Innenhofes oberhalb des Einzelhandels möglich werde. So könne die, für das innerstädtische Wohnen, nötige Ruhe gewährleisten werden. Der Einwender fragt, ob diese Alternative untersucht und warum sie nicht gewählt worden sei?

Antwort:
Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet.

Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 bzw. MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlichen und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.
Aufgrund der weitgehenden Verkehrsberuhigung im Zuge der Tieferlegung großer Teile des motorisierten Individualverkehrs und des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs liegen besonders im Bereich der Teilgebiete MK 1 bis MK 4 für eine innerstädtische Lage gutachterlich nachgewiesen günstige Verhältnisse hinsichtlich des Verkehrslärms vor.

Für den Aspekt der Verschattung bzw. Besonnung sind gutachterliche Untersuchungen durchgeführt worden, die bei der Festsetzung der zulässigen Wohnnutzung berücksichtigt wurden.
Zur städtebaulichen Struktur in diesem Teilgebiet siehe auch Antwort zu Nr. 128.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

128.3 Der Einwender fragt nach dem Motiv für die, für Düsseldorf seiner Meinung nach völlig untypische, Kleinteiligkeit des Wegenetzes zwischen MK 1 und MK 3.

Antwort:
Siehe Antwort unter Nr. 128.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

128.4 Der Einwender äußert zur Rampe östlich von MK 5, diese stelle hinsichtlich Lärmentwicklung und Ausblick eine Belastung des Fußgängerbereichs Schadowstraße an dieser Stelle dar und schlägt eine eingeschossige Ladenbebauung vor. Diese würde das Kontinuum der Schaufenster auf der Südseite der Schadowstraße ergänzen und damit für die Passanten attraktiv. Gleichzeitig würden Lärm und der scheußliche Anblick der Rampenanlage von der Schadowstraße ferngehalten.

Antwort:
Die Freiflächen im Bereich der Schadowstraße an der Tuchtinsel und östlich anschließend werden durch die Planung deutlich von Verkehrslärmimmissionen entlastet. Schallpegeln von heute 70 - 75 dB(A) im Bereich der Gehwegbereiche der Schadowstraße stehen nach Umsetzung aller Tunnelmaßnahmen gemäß der gutachterlichen Isophonenpläne Pegel von meist unter 60 dB(A) bis punktuell unter 50 dB(A) gegenüber. Für innerstädtische Verhältnisse liegen damit gute Werte vor.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten.

Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Eine Schließung der Berliner Allee durch eine Bebauung ist nach dem zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept nicht vorgesehen und aus verkehrlichen Gründen nicht möglich. Nach dem derzeitigen Planungsstand bleibt weiterhin eine Verbindung für Rechtsabbieger aus der Berliner Allee von Süden in die Schadowstraße erhalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 129. und 129.a.:

Die Einwender sprechen sich für den Erhalt des Tausendfüßlers aus. Zur Begründung verweisen sie auf die Argumente und Fakten der Initiative „Lott stonn!“

Antwort:
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 130.:

130.1 Die Einwenderin äußert die Auffassung, dass sie nicht einsehe, warum man Steuergelder für etwas aus dem Fenster werfe, das so unnütz ist.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.

Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.2 Der Tausendfüßler gehöre zu Düsseldorf und stehe unter Denkmalschutz. Sie unterstütze die 10 Thesen von www.lott-stonn.de.

Antwort:
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.3 Mit seiner elegant geschwungenen Form sei der Tausendfüßler ein unverzichtbarer Bestandteil eines Ensembles mit Dreischeibenhaus und Schauspielhaus.

Antwort:
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung.

Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.4 Der Tausendfüßler stehe als bedeutendes Zeugnis einer Architekturepoche aus gutem Grund unter Denkmalschutz.

Antwort:
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.5 Der Tausendfüßler habe sich als Verkehrsbauwerk bestens bewährt.

Antwort:

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.6 Auch in Autos säßen Menschen, die die freie Fahrt und den freien Blick von der Hochstraße in die Stadt schätzten.

Antwort:

Vom Tausendfüßler gibt es keine weitreichenden Blickbeziehungen in die Stadt, da er mit einer maximalen Fahrbahnhöhe von 7 – 8 m deutlich niedriger ist, als die umgebende Bebauung. Man kann auf die angrenzenden Freiflächen hinunter schauen. Ein freier Blick auf Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz und Dreischeibenhaus ist – aufgrund der Fahrtrichtung nach Süden und der Lage der Auffahrtrampe – vom Tausendfüßler aus nur begrenzt möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.7 Den Fußgängern würde durch die geplante Umgestaltung ein Bärendienst erwiesen, da die beiden Hofgartenhälften durch den Fortfall der Jägerhofpassage getrennt würden und zwischen ihnen vier Straßenbahnlinien verkehrten.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.8 Der Tausendfüßler sei nicht marode, er sei nur schmutzig und ungepflegt.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.9 Der Tunnel, der den Tausendfüßler ersetzen solle, bringe erhebliche Nachteile für den Verkehr und es entstünden riesige Löcher, die Ein- und Ausfahrten. Das Stadtbild werde nicht schöner, sondern hässlicher.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.10 Der Abriss der Hochstraße und der Bau des Tunnels wäre eine gewaltige Geldvergeudung.

Antwort:
Siehe Antwort zu Nr. 130.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.11 Unterhaltskosten eines Tunnels würden auf Dauer die städtischen Finanzen belasten.

Antwort:
Die Unterhaltung der Tunnelanlagen wird auf Dauer Kosten verursachen. Diese Unterhaltung (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.12 Der große Energieaufwand für Entlüftung und Beleuchtung belaste die Umwelt.

Antwort:
Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und sind im öffentlichen Interesse.
Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar.

Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes.
Unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange wird der Energieaufwand für den Betrieb der Tunnelanlagen als notwendig hingenommen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

130.13 Besondere Gefahren belasteten die Verkehrsteilnehmer.

Antwort:
Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurtechnisch geplant. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können. Die Detailplanung der Tunnelbauwerke erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Ingenieurbauwerke.
Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Düsseldorf als Trägerin der Straßenbaulast bereits – im Zuge der weiteren Konkretisierung der Tunnelplanungen im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme des 1. Bauabschnittes – ein Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 mit Stand vom 14.09.2010 und eine Quantitative Risikoanalyse nach RABT-2006 mit Stand vom 28.02.2011 vorliegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

130.14 Die überwältigende Mehrheit der Düsseldorfer Bürger, die sich zur Stadtplanung geäußert habe, sei für den Erhalt des Tausendfüßlers.

Antwort:

Es ist richtig, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen haben, im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Stadt aber auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

130.15 Im Anhang hat die Einwenderin einen Plan mit einer Alternativ-Bebauung eingesandt, welcher ihrer Auffassung nach mehr als 100 Mio. € sparen würde. (Plan entspricht dem Vorschlag des BDA; Quelle: lott-stonn.de).

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 131.:

131.1 Der Einwender bittet seine Gedanken und Vorschläge zum Erhalt des Tausendfüßler zu überdenken und führt aus, dass in New York eine Hochbahnstrecke mit minimalem Kostenaufwand erhalten, begrünt und umgenutzt worden sei und bezeichnet dies als nachahmenswert.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Das Beispiel in New York ist in keiner Weise mit der städtebaulichen Situation in Düsseldorf vergleichbar. Dort ging es darum, in einem dicht besiedelten Gebiet ohne Freiflächen quartiersnahe Grün- und Aufenthaltsflächen anzulegen. Die dafür genutzte ehemalige gewerbliche Bahntrasse war brachliegend. Mit der Maßnahme wurde keine Veränderung des Verkehrssystems bewirkt oder beabsichtigt.
Die Situation in Düsseldorf stellt sich anders dar: Das Plangebiet umfasst zentrale Haupteinkaufsbereiche der Stadt, wie auch den Hofgarten als großen innerstädtischen Grünbereich. Durch den Abriss des Tausendfüßlers können die großen Potentiale und Qualitäten dieses Stadtbereichs erschlossen werden.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

131.2 Der Einwender schlägt vor, den Tausendfüßler Architektur- und Designstudenten als sinnvolles Betätigungsprojekt anzubieten.

Antwort:

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von einzelnen Bearbeitern untersucht.

Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen konkreten Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Die Verkehrsbeziehungen, die durch den Nord-Süd-Tunnel übernommen werden, sind für die leistungsgerechte Anbindung der Düsseldorfer Innenstadt unverzichtbar.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort unter Nr. 131.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

131.3 Des Weiteren schlägt der Einwender vor, den Tausendfüßler zu restaurieren, anzustreichen, zu beleuchten und mit einer Pergola abzudecken, die mit der Zeit begrünt würde. So entstünde eine interessante Skater-/Fahrrad-/ Stadtbummler-Lösung mit minimalem Aufwand.

Antwort:
Siehe Antworten unter Nr. 131.1 und Nr. 131.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

131.4 Die Fläche unter der Hochstraße solle parzelliert und vermietet werden.

Antwort:
Wie oben dargelegt, widerspricht die Beibehaltung der Hochstraße den städtebaulichen Zielen. Diesbezüglich ist eine Parzellierung und Vermietung der Flächen unter der heutigen Hochstraße nicht sinnvoll.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist zudem äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.
Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 131.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 132.:

132.1 Die Einwenderin bittet darum, den 2. Bauabschnitt des Kö-Bogens noch einmal zu bedenken und die Vorschläge des BDA mit zu berücksichtigen.

Antwort:

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt für die notwendige Neuordnung des Plangebietes die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar.

Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange der Einwender mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes in vorliegender Art und Weise.

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

132.2 Sie plädiert für den Erhalt des Tausendfüßlers und für eine reduzierte Tunnelanlage, in erster Linie aus Kostengründen, aber auch aus ästhetischen Gründen: die langen Tunneleinfahrten zerteilten den Hofgarten, die Jägerhofpassage, eine viel genutzte Unterführung, weil einzige verkehrsfreie Fußgängerverbindung, würde wegfallen, und der Tausendfüßler (renoviert) gehöre zum Stadtbild.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich und die Zusammenführung bis her stadträumlich getrennter Bereiche. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden u.a. im Bereich des Hofgartens, aber auch in weiten Bereichen der Berliner Allee Flächen frei, die neu begrünt und hochwertig gestaltet werden können und Übergänge für Fußgänger und Radfahrer herstellen, ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nord-Süd-Tunnel, bei Erhalt des Tausendfüßlers und die Verkürzung des Süd-Nord-Tunnels widersprächen dieser Idee, da u.a. die den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt.
Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Zur städtebaulichen Argumentation und zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

132.3 Die finanziellen Einsparungen seien aber das wichtigste Argument in Zeiten allgemein knapper Kassen.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

132.4 Eine frühere Beendigung der Bauzeit würde sicherlich auch von allen Düsseldorfern begrüßt werden.

Antwort:

Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 133.:

133.1 Die Einwenderin äußert sich gegen den Abriss des Tausendfüßlers und begründet dies damit, dass allein das Ensemble Dreischeibenhaus - Schauspielhaus - Tausendfüßler als international großstädtisch in Düsseldorf zu betrachten sei.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

133.2 Sie bittet darum, die Finger auch vom Gustaf-Gründgens-Platz zu lassen.

Antwort:
Die Fläche des Gustaf-Gründgens-Platzes wird durch den Bebauungsplan nur marginal berührt. Durch die geplante städtebauliche Struktur mit einer Bebauung im Süden und im Westen des Platzes erhält dieser eine eindeutige Raumkante und Fassung.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

133.3 Stattdessen solle lieber bezahlbarer Wohnraum gebaut werden.

Antwort:
Neben der Weiterentwicklung der zentralen Einzelhandelsfunktionen der Innenstadt Düsseldorf wird mit der Planung die innerstädtische Nutzungsmischung gefördert. Diese Zielsetzung geht mit dem im Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt definierten Ziel einher, das Wohnen in der Innenstadt zu ermöglichen und zu fördern. In diesem Sinne bieten die Baufelder beste Voraussetzungen innerstädtisches Wohnen zu entwickeln. Durch Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen werden gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt. Welche Wohnformen mit welchen Miethöhen errichtet werden, ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 134.:

134.1 Der Einwender ist der Auffassung, es sei nicht hinreichend geklärt, ob ein Tunnel mit sechs Spuren eine zukunftsfähige, nachhaltige Verkehrsplanung bedeute und stellt die Frage, ob sechs Spuren nicht eine tiefer gelegte Autobahn durch die Stadt seien.

Antwort:

Die Landeshauptstadt Düsseldorf verfolgt eine zukunftsorientierte Verkehrs- und Stadtplanung. Mit dem Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. Bauabschnitt werden zur planungsrechtlichen Umsetzung des Gesamt-Verkehrskonzeptes und des überarbeiteten Wettbewerbsergebnisses Kö-Bogen 2. BA und aufbauend auf den Zielsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA verschiedene Ziele verfolgt, die zukunftsfähig und nachhaltig sind.

Es werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans keine sechsspurigen Tunnel geplant. Die Tunnel sind nach Fahrtrichtung getrennt. Sie besitzen jeweils zwei Fahrspuren und eine zusätzliche Spur für zufahrende bzw. abbiegende Verkehre. Die bisher oberirdisch verlaufenden Verkehre der innerstädtischen Landesstraße sowie des Abzweigs Elberfelder Straße werden nun unterirdisch geführt.

Eines der Ziele ist es, Aufenthaltsflächen von hoher Qualität zu schaffen und die trennende Wirkung der heute hochfrequentierten Verkehrsflächen der Berliner Allee und der Hofgartenstraße aufzuheben. Dadurch werden u.a. die Innenstadtqualitäten im Übergangsbereich der wichtigen Einkaufslagen der Königsallee, der Fußgängerzone Schadowstraße im Westen und der östlichen Schadowstraße gestärkt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch die Verlegung des motorisierten Individualverkehrs in die Straßentunnel und eines großen Teil des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in die U-Bahn Wehrhahnlinie sichergestellt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

134.2 Der Lärm und die Abgase, die so entstünden, gehörten nicht zum Hofgarten, nicht zur Königsallee und auch nicht zur Berliner Allee. Der Einwender fragt, wo die Abgase austreten würden, wenn nicht an den Tunnelrändern oder den Be- und Entlüftungsschächten und damit mitten in der Stadt.

Antwort:

Die verkehrlichen Maßnahmen führen zu einer deutlichen Reduktion der Lärm- und Schadstoffimmissionen in weiten Teilen des Plangebietes.

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten. Be- und Entlüftungsschächte sind nicht geplant.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

134.3 Im Vergleich zum kostenextensiven Tausendfüßler vermag sich dem Einwender ein Vorteil durch die teuren Tunnel nicht erschließen. Inwieweit das Bauen der Tunnel die bisherige Verkehrsführung verbessern könne, sei aus der Vorlage nicht eindeutig ersichtlich.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Diesbezüglich verfolgt die Planung nicht vordringlich die Verbesserung der bisherigen Verkehrsführung, sondern die Tieferlegung des Verkehrs dient dazu, an diesen wichtigen innerstädtischen Stellen eine zukunftsfähige Stadtentwicklung voranbringen zu können.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird. Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

134.4 Die Frage, ob eine Investition von über 200 Mio. Euro notwendig sei, wäre nicht plausibel dargelegt.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 135.:

135.1 Die Einwenderin sieht, mit dem Abriss des Baudenkmals „Tausendfüßler“ und dem dadurch notwendigen Bau der Tunnel, die Gefahr, dass zu sorglos mit den Finanzen umgegangen werde und Schulden angehäuft würden. Die Kosten die insgesamt auf die Stadt, auch durch Pflege und Unterhalt, zukämen, würden den Stadthaushalt in einem Umfang belasten, der nicht transparent sei.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die notwendigen Mittel für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs bewegen sich in einem angemessenen Kostenrahmen (des Weiteren dazu, siehe Antwort unter Nr. 135.2).
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

135.2 *Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei im Vergleich zur Ist-Situation mit dem Tausendfüßler nicht hinreichend dargelegt, so dass der Bebauungsplanentwurf Kö-Bogen 2. Bauabschnitt keine echte Entscheidungsgrundlage für den Rat der Stadt Düsseldorf darstelle, der im Sinne der Bürger abzuwägen habe. Einerseits würde immense Liquidität in das innerstädtische Bauvorhaben fließen, andererseits blieben für Düsseldorf dringend notwendige Infrastruktur-Maßnahmen in den Stadt- und Randbezirken unerledigt. Die Einwenderin ist der Auffassung, die Schuldenfreiheit sei mit positiver Abstimmung zum Bebauungsplanentwurf Kö-Bogen 2. Bauabschnitt gefährdet.*

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Aufgaben der Stadt aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 136.:

Die Einwenderin votiert gegen den Abriss des denkmalgeschützten Tausendfüßlers.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 137.:

137.1 Der Einwender begrüßt grundsätzlich eine städtebauliche Neugestaltung des Innenstadtbereiches um den Jan-Wellem-Platz und hält es grundsätzlich für richtig, mit der städtebaulichen Neuordnung die Königsallee mit dem Hofgarten besser zu verbinden. Er finde es selbstverständlich, dass dabei die stadträumlich bedeutenden Baudenkmäler im Planungsbereich sowie dessen Nahbereich und das Gartendenkmal "Hofgarten" nicht in ihrer Bedeutung und Wirkung geschmälert werden dürften. Er regt an, in der Begründung auf unbestimmte Begriffe, Pauschalierungen sowie unspezifische Floskeln zu den "Raumbedürfnissen des Menschen", Aussagen zum "menschlichen Maßstab" und "Planung für den Menschen" zu verzichten.

Antwort:

Bei den zitierten und in der Begründung verwendeten Begriffen handelt es sich um Fachtermini, die im städtebaulichen Kontext Verwendung finden. Zu dem Begriff "menschlicher Maßstab" wird auf die Antwort Nr. 39.10 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.2 *Der Einwender ist der Auffassung, der Planungsstand habe Defizite, die für einen rechtssicheren Bauleitplan Planänderungen und Ergänzungen erforderlich machten. Die gem. § 1 Abs. 5 BauGB erforderliche Gewährleistung nachhaltiger städtebaulicher Entwicklung liege nicht vor und es sei in wesentlichen Teilen die baukulturelle Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes zu vermissen.*

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung orientiert sich im besonderem Maße an den in § 1 Abs. 5 BauGB genannten Zielen einer zukunftsfähigen und in diesem Sinne nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies gilt uneingeschränkt auch für den vom Einwender angesprochenen baukulturellen Erhalt und die Entwicklung der städtebaulichen Gestalt sowie des Orts- und Landschaftsbildes.

Dies verdeutlichen die in der Satzungsbegründung ausführlich dargelegten Planungsziele und die erläuterte Planerfordernis. Als zentrale städtebauliche Ziele seien an dieser Stelle die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz genannt. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige, weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs kommt es zu einer unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs.

Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur nachhaltig neu zu entwickeln.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.3 *Die Bau- und Unterhaltungskosten für alle Verkehrsbauwerke würden langfristig den städtischen Haushalt belasten, so dass zukünftige Generationen die finanziellen Folgelasten tragen müssten. Für die Abbildung der finanziellen Folgen fehlten in der bisherigen Planung zuverlässige diskussions- und entscheidungsvorbereitende Alternativen. Abwägungsgerechte Bauleitpläne setzen eine Alternativenprüfung voraus, das bisherige Planverfahren habe keine Alternativen i.S. des § 3 Abs. 1 BauGB aufgezeigt. Die unterlassene Prüfung von Alternativen könne zur Nichtigkeit des Bebauungsplans führen, ganz besonders, wenn offensichtlich werde, dass die Alternativen zu einem objektiv besseren Planungsergebnis geführt hätten. Der Einwender fragt, warum von der Verwaltung keine Alternativen in das Verfahren eingebracht und diesbezügliche Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ignoriert worden seien.*

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und den Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet. Die Wirtschaftlichkeit der Planung wurde abwägend in die Planungsentscheidung mit eingestellt.
Im Vorfeld der Aufstellung und während der Aufstellung des Bebauungsplanes fanden die notwendigen Alternativprüfungen umfänglich statt.
Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der Wehrhahnlinie und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs (ÖV) lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des ÖV in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Neben der grundsätzlichen Machbarkeit wurde die verkehrstechnische Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ untersucht und öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse dieser Prüfphase sind in einer im Jahre 2007 veröffentlichten Broschüre „Kö-Bogen - Variantenprüfung Verkehr“ umfassend zusammengefasst. Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich beschlossen. Verknüpft war der politische Beschluss mit zwei konkreten Aufträgen: Zum einen sollten die weit gereiften Überlegungen für den Bereich des ehemaligen Jan-Wellem-Platzes als ein erster Bauabschnitt über die Ausschreibung des Grundstückes entwickelt werden (Kö-Bogen 1. BA). Für diesen Bereich liegt mittlerweile ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Zum anderen sollten für den Gesamtbereich die mit der Stadtreparatur verbundenen Chancen über einen europaweit ausgeschriebenen offenen Wettbewerb ermittelt werden. Das Ergebnis dieses qualitätssichernden Verfahrens ist die städtebaulich-freiraumplanerische Grundlage für das vorliegende Bebauungsplanverfahren (Kö-Bogen 2. BA).

Die Anregungen aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie § 4 Abs. 1 und 2 BauGB wurden im Verfahren berücksichtigt. Auch die Anregungen und Planungsvorschläge, die seitdem und im Rahmen der Offenlage - z.B. als Beitrag zur Ausstellung im Kö-Bogen-Info-Pavillon - eingebracht wurden, sind umfänglich abgewogen worden (siehe dazu Antwort unter Nr. 137.4).
Zur rechtlichen Beurteilung zum Umfang der Alternativenprüfung, siehe Antwort zur Stellungnahme Nr. 139.1.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.4 Städtebaulich-funktional und finanziell prüfungswürdig seien die (Alternativ-) Vorschläge des BDA mit der Initiative "Lott stonn!", als 8-seitige Information veröffentlicht am 21.06.2011 und allen Tageszeitungsabonnenten in Düsseldorf zugestellt. Die Einwenderin empfehle der Stadt Düsseldorf nachdrücklich, diese Planungsalternativen in das Bebauungsplanverfahren aufzunehmen, um dem Fachausschuss und dem Rat eine solide abwägungsgerechte Entscheidungsgrundlage vorbereiten zu können.

Antwort:
Die Vorschläge des Bundes Deutscher Architekten (BDA) (Behandlung siehe Nr. 24) und der Initiative „Lott stonn!“ (Behandlung siehe Nr. 103) wurden, seit Bekanntwerden, in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen. Die abschließende Entscheidung über ihre Abwägung durch den Rat der Stadt Düsseldorf ist - nach Vorstellung in den entsprechenden Fachausschüssen - am 15.12.2011 vorgesehen.
Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat die Vorschläge außerdem in ihrem Informationspavillon auf dem Schadowplatz zusammen mit weiteren Beiträgen der Initiativen und Vereine der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

137.5 Der Einwender führt aus, die Ziele einer städtebaulichen Qualitätssteigerung seien auch mit einer offenen Diskussion über Alternativen und mit geringeren Realisierungskosten erreichbar.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

137.6 Die Verbindung der Hofgartenteile sei eine begrüßenswerte städtebauliche Qualitätssteigerung der innerstädtischen Freiräume, das Gartendenkmal verlange aber bereits in diesem Planungsstadium eine Detailschärfe, die der "Gartendenkmalpflegerische Fachbeitrag" alleine nicht leisten könne. Der Einwender äußert die Auffassung, dem Gutachter sei nicht die Möglichkeit gegeben worden, eigene Überlegungen zu allen von der Bebauungsplanung betroffenen Freiräumen beizutragen. Die vorhandenen Freiraumqualitäten würden u.a. durch die Lage der nördlichen Tunnelmündungen so stark negativ beeinflusst, dass statt einer Verbindung eine Barriere geschaffen werde.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung innerhalb des Hofgartens sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung. Im Rahmen dieses Planungsprozesses, der parallel und nachlaufend zum vorliegenden Bebauungsplan stattfindet, werden auch die Anregungen des "Gartendenkmalpflegerischen Fachbeitrags" behandelt. Diesbezüglich war es nicht Aufgabe des Fachbeitrages, Vorschläge für planungsrechtliche Festsetzungen zu treffen.

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Gleichzeitig werden durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen.

Diesbezüglich können heutige Fuß- und Radwegeverbindungen qualitätsvoll im Zuge der Neugestaltung ersetzt und ergänzt werden. Eine Barriere, insbesondere im Vergleich zur heutigen Situation der oberirdischen Verkehrsführung, wird dadurch nicht geschaffen, sondern es wird die bestehende Barriere der 6-spurigen Straße zurückgebaut.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.7 *Die Plandarstellungen (Blatt 3 von 4) seien zwar nur schematischen Inhalts ohne Festsetzungscharakter, hätten aber z. B. in der Querschnittdarstellung A-A den ganzen Planbereich (in der Schnittebene) darstellen müssen. Damit wäre deutlich geworden, dass mit der bisherigen Planung keine dem Gartendenkmal adäquate und zeitgerechte Qualität erreicht werde.*

Antwort:
Es handelt sich um schematische Schnitte zur Lage und Dimensionierung der Tunnel. Die Frage der Qualität der Freiraumplanung ist in dieser Form nicht darstellbar und war auch nicht Ziel dieser zusätzlich zu den planfeststellungsersetzenden Inhalten als Erläuterungen beigefügten Schnitte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.8 *Der Einwender stellt fest, die vorhandene Jägerhofpassage habe gestalterische, funktionale und denkmalrechtlich bedeutsame Vorteile, die durch denkmalverträgliche Detailergänzungen verbessert, aber nicht einem anders lösbaren Verkehrsbelang geopfert werden könnten.*

Antwort:
Durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen muss die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage entfallen. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt.

In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.9 Des Weiteren stellt der Einwender fest, der (Anm. der Redaktion: gartendenkmalpflegerische) Fachbeitrag enthalte qualitative Aussagen zu bedeutsamen Details, hier nur beispielhaft der Runde Weiher und die Szenerie zum Hofgärtnerhaus, die das bedeutende Potential des Hofgartens verdeutlichten. Die derzeit angestrebten planungsrechtlichen Lösungen reagierten nicht auf den historisch entstandenen kulturellen Kontext.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung innerhalb des Hofgartens sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung, die den Hofgarten qualitätsvoll weiterentwickelt.
Um eine solche freiraumplanerische und denkmalpflegerische Aufgabe lösen zu können, schafft der Bebauungsplan mit den Festsetzungen von unterirdischen Verkehrsflächen, von besonderen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und im Besonderen durch die Festsetzung einer Öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage mit Wasserflächen“ und der nachrichtlichen Aufnahme des Denkmals Hofgartens in die Planzeichnung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um eine, den historisch entstandenen kulturellen Kontext berücksichtigende, Freiraumplanung umzusetzen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

137.10 Der Einwender führt aus, der RVDL bestärke das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland in seiner Haltung, dass für einen Abbruch der Hochstraße die denkmalrechtlichen Voraussetzungen nicht vorlägen. Die Argumentation in der Begründung zum Bebauungsplan erfülle nicht die Anforderungen von § 1 Abs. 5 BauGB.

Antwort:

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassende Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegen im öffentlichen Interesse.
Ergebnis der Abwägung ist ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Denkmals „Tausendfüßler“ gem. § 9 Abs. 2 DSchG. Sicherheitstechnische und gestalterische Auswirkungen der Straßenbahn auf den denkmalgeschützten Hofgarten werden im Rahmen der Freiraumplanung beachtet.
Zu den Gründen des notwendigen Abrisses wird auf die Ausführungen in der Satzungsbegründung und auf Abwägung im Rahmen der Stellungnahme des LVR verwiesen (siehe unter Anlage 3 Nr. 5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

137.11 Der Einwender ist der Auffassung, nach derzeitigem Kenntnisstand dürfe, unter Berücksichtigung der hohen Kosten der vorgestellten Planung, ihrer Auswirkungen auf öffentliche Haushalte und auf die städtebauliche und verkehrliche Situation im Innenstadtbereich, die Abwägung aller Belange zugunsten alternativer Lösungsvorschläge und zugunsten der Erhaltung des Tausendfüßlers ausfallen. Die Bedeutung der städtebaulichen Maßnahme verdiene zum jetzigen Zeitpunkt eine Denkpause.

Antwort:

Mit Bezug auf die oben dargelegten Antworten Nr. 137.1 bis Nr. 137.10 und mit Verweis auf die vollständige und sachgerechte Abwägung, wird die Notwendigkeit einer Denkpause nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 138.:

138.1 Die Einwenderin begrüßt grundsätzlich eine städtebauliche Neugestaltung des Innenstadtbereiches um den Jan-Wellem-Platz und hält es grundsätzlich für richtig, mit der städtebaulichen Neuordnung die Königsallee mit dem Hofgarten besser zu verbinden. Sie finde es selbstverständlich, dass dabei die stadträumlich bedeutenden Baudenkmäler im Planungsbereich sowie dessen Nahbereich und das Gartendenkmal "Hofgarten" nicht in ihrer Bedeutung und Wirkung geschmälert werden dürften. Sie regt an, in der Begründung auf unbestimmte Begriffe, Pauschalierungen sowie unspezifische Floskeln zu den "Raumbedürfnissen des Menschen", Aussagen zum "menschlichen Maßstab" und "Planung für den Menschen" zu verzichten.

Antwort:

Bei den zitierten und in der Begründung verwendeten Begriffen handelt es sich um Fachtermini, die im städtebaulichen Kontext Verwendung finden. Zu dem Begriff "menschlicher Maßstab" wird auf die Antwort Nr. 39.10 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.2 Die Einwenderin ist der Auffassung, der Planungsstand habe Defizite, die für einen rechtssicheren Bauleitplan Planänderungen und Ergänzungen erforderlich machten. Die gem. § 1 Abs. 5 BauGB erforderliche Gewährleistung nachhaltiger städtebaulicher Entwicklung liege nicht vor und es sei in wesentlichen Teilen die baukulturelle Erhaltung und Entwicklung der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes zu vermissen.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung orientiert sich im besonderem Maße an den in § 1 Abs. 5 BauGB genannten Zielen einer zukunftsfähigen und in diesem Sinne nachhaltigen Stadtentwicklung. Dies gilt uneingeschränkt auch für den von der Einwenderin angesprochenen baukulturellen Erhalt und die Entwicklung der städtebaulichen Gestalt sowie des Orts- und Landschaftsbildes.

Dies verdeutlichen die in der Satzungsbegründung ausführlich dargelegten Planungsziele und die erläuterte Planerfordernis. Als zentrale städtebauliche Ziele seien an dieser Stelle die Schaffung von öffentlichen Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens-Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz genannt. Dieser neue hochwertig gestaltete öffentliche Raum verknüpft als weitgehend autofreier Bereich die beiden wichtigen Haupteinkaufslagen Königsallee und Schadowstraße. Damit gehen die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina einher. Durch die dafür notwendige, weitgehende unterirdische Führung des Verkehrs kommt es zu einer unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs. Diese städtebaulichen Zielvorgaben zeugen von einer bewussten Neuausrichtung der Düsseldorfer Stadtentwicklung und dem Willen, den Bereich der nördlichen Kö, der ein Produkt der Nachkriegsplanung war, konsequent umzubauen und im Sinne einer Stadtreparatur nachhaltig neu zu entwickeln.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.3 Die Bau- und Unterhaltungskosten für alle Verkehrsbauwerke würden langfristig den städtischen Haushalt belasten, so dass zukünftige Generationen die finanziellen Folgelasten tragen müssten. Für die Abbildung der finanziellen Folgen fehlten in der bisherigen Planung zuverlässige diskussions- und entscheidungsvorbereitende Alternativen. Abwägungsgerechte Bauleitpläne setzen eine Alternativenprüfung voraus, das bisherige Planverfahren habe keine Alternativen i.S. des § 3 Abs. 1 BauGB aufgezeigt. Die unterlassene Prüfung von Alternativen könne zur Nichtigkeit des Bebauungsplanes führen, ganz besonders, wenn offensichtlich werde, dass die Alternativen zu einem objektiv besseren Planungsergebnis geführt hätten. Die Einwenderin fragt, warum von der Verwaltung keine Alternativen in das Verfahren eingebracht und diesbezügliche Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ignoriert worden seien.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf, dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und den Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Wirtschaftlichkeit der Planung wurde abwägend in die Planungsentscheidung mit eingestellt.

Im Vorfeld der Aufstellung und während der Aufstellung des Bebauungsplanes fanden die notwendigen Alternativprüfungen umfänglich statt. Ebenso wurden die Anregungen aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß §3 Abs.1 BauGB bzw. §4. Abs.1 BauGB im Verfahren berücksichtigt.

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der Wehrhahnlinie und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs (ÖV) lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des ÖV in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen, verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Neben der grundsätzlichen Machbarkeit wurde die verkehrstechnische Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ untersucht und öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse dieser Prüfphase sind in einer im Jahre 2007 veröffentlichten Broschüre „Kö-Bogen - Variantenprüfung Verkehr“ umfassend zusammengefasst. Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich beschlossen. Verknüpft war der politische Beschluss mit zwei konkreten Aufträgen: Zum einen sollten die weit gereiften Überlegungen für den Bereich des ehemaligen Jan-Wellem-Platzes als ein erster Bauabschnitt über die Ausschreibung des Grundstückes entwickelt werden (Kö-Bogen 1. BA). Für diesen Bereich liegt mittlerweile ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Zum anderen sollten für den Gesamtbereich die mit der Stadtreparatur verbundenen Chancen über einen europaweit ausgeschriebenen offenen Wettbewerb ermittelt werden. Das Ergebnis dieses qualitätssichernden Verfahrens ist die städtebaulich-freiraumplanerische Grundlage für das vorliegende Bebauungsplanverfahren (Kö-Bogen 2. BA).

Die Anregungen aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie § 4 Abs. 1 und 2 BauGB wurden im Verfahren berücksichtigt. Auch die Anregungen und Planungsvorschläge, die seitdem und im Rahmen der Offenlage - z.B. als Beitrag zur Ausstellung im Kö-Bogen-Info-Pavillon - eingebracht wurden, sind umfänglich abgewogen worden (siehe dazu Antwort unter Nr. 138.4).

Zur rechtlichen Beurteilung zum Umfang der Alternativenprüfung, siehe Antwort zur Stellungnahme Nr. 139.1.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.4 Städtebaulich-funktional und finanziell prüfungswürdig seien die (Alternativ-) Vorschläge des BDA mit der Initiative "Lott stonn!", als 8-seitige Information veröffentlicht am 21.06.2011 und allen Tageszeitungsabonnenten in Düsseldorf zugestellt (siehe Behandlung unter Anhang Nr. Nr. 24 bzw. Nr. 103). Der RVDL empfehle der Stadt Düsseldorf nachdrücklich, diese Planungsalternativen in das Bebauungsplanverfahren aufzunehmen, um dem Fachausschuss und dem Rat eine solide abwägungsgerechte Entscheidungsgrundlage vorbereiten zu können.

Antwort:

Die Vorschläge des Bundes Deutscher Architekten (BDA) und der Initiative „Lott stonn!“ wurden, seit Bekanntwerden, in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen. So hat die Landeshauptstadt Düsseldorf die Vorschläge in ihrem Informationspavillon auf dem Schadowplatz zusammen mit weiteren Beiträgen der Initiativen und Vereine der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Des Weiteren fand eine intensive Abwägung der vorgebrachten Anregungen statt. Zu den Einzelaspekten siehe die Antworten unter Nr. 1, Nr. 24, Nr. 65.a, Nr. 76 sowie Nr. 103.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

138.5 Die Einwenderin führt aus, die Ziele einer städtebaulichen Qualitätssteigerung seien auch mit einer offenen Diskussion über Alternativen und mit geringeren Realisierungskosten erreichbar.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

138.6 Die Verbindung der Hofgartenteile sei eine begrüßenswerte städtebauliche Qualitätssteigerung der innerstädtischen Freiräume, das Gartendenkmal verlange aber bereits in diesem Planungsstadium eine Detailschärfe, die der "Gartendenkmalpflegerische Fachbeitrag" alleine nicht leisten könne. Die Einwenderin äußert die Auffassung, dem Gutachter sei nicht die Möglichkeit gegeben worden, eigene Überlegungen zu allen von der Bebauungsplanung betroffenen Freiräumen beizutragen. Die vorhandenen Freiraumqualitäten würden u.a. durch die Lage der nördlichen Tunnelmündungen so stark negativ beeinflusst, dass statt einer Verbindung eine Barriere geschaffen werde.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung innerhalb des Hofgartens sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung. In Rahmen dieses Planungsprozesses, der parallel und nachlaufend zum vorliegenden Bebauungsplan stattfindet, werden auch die Anregungen des "Gartendenkmalpflegerischen Fachbeitrags" behandelt. Diesbezüglich war es nicht Aufgabe des Fachbeitrages, Vorschläge für planungsrechtliche Festsetzungen zu treffen.

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Gleichzeitig werden durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Diesbezüglich können heutige Fuß- und Radwegeverbindungen qualitätsvoll im Zuge der Neugestaltung ersetzt und ergänzt werden. Eine Barriere, insbesondere im Vergleich zur heutigen Situation der oberirdischen Verkehrsführung, wird dadurch nicht geschaffen, sondern es wird die bestehende Barriere der 6-spurigen Straße zurückgebaut.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.7 Die Plandarstellungen (Blatt 3 von 4) seien zwar nur schematischen Inhalts ohne Festsetzungscharakter, hätten aber z. B. in der Querschnittsdarstellung A-A den ganzen Planbereich (in der Schnittebene) darstellen müssen. Damit wäre deutlich geworden, dass mit der bisherigen Planung keine dem Gartendenkmal adäquate und zeitgerechte Qualität erreicht werde.

Antwort:
Es handelt sich um schematische Schnitte zur Lage und Dimensionierung der Tunnel. Die Frage der Qualität der Freiraumplanung ist in dieser Form nicht darstellbar und war auch nicht Ziel dieser zusätzlich zu den planfeststellungsersetzenden Inhalten als Erläuterungen beigefügten Schnitte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.8 Die Einwenderin stellt fest, die vorhandene Jägerhofpassage habe gestalterische, funktionale und denkmalrechtlich bedeutsame Vorteile, die durch denkmalverträgliche Detailergänzungen verbessert werden könnten, aber nicht einem anders lösbaren Verkehrsbelang geopfert werden könnten.

Antwort:
Durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen muss die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage entfallen. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet.

Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.9 *Des Weiteren stellt die Einwenderin fest, der (Anm. der Redaktion: gartendenkmalpflegerische) Fachbeitrag enthalte qualitative Aussagen zu bedeutsamen Details, hier nur beispielhaft der Runde Weiher und die Szenerie zum Hofgärtnerhaus, die das bedeutende Potential des Hofgartens verdeutlichten. Die derzeit angestrebten planungsrechtlichen Lösungen reagierten nicht auf den historisch entstandenen kulturellen Kontext.*

Antwort:
Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung innerhalb des Hofgartens sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung, die den Hofgarten qualitätsvoll weiterentwickelt.

Um eine solche freiraumplanerische und denkmalpflegerische Aufgabe lösen zu können, schafft der Bebauungsplan mit den Festsetzungen von unterirdischen Verkehrsflächen, von besonderen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und im Besonderen durch die Festsetzung einer Öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage mit Wasserflächen“ und der nachrichtlichen Aufnahme des Denkmals Hofgartens in die Planzeichnung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um eine, den historisch entstandenen kulturellen Kontext berücksichtigende, Freiraumplanung umzusetzen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

138.10 Die Einwenderin führt aus, der RVDL bestärke das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland in seiner Haltung, dass für einen Abbruch der Hochstraße die denkmalrechtlichen Voraussetzungen nicht vorlägen. Die Argumentation in der Begründung zum Bebauungsplan erfülle nicht die Anforderungen von § 1 Abs. 5 BauGB.

Antwort:

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassende Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegen im öffentlichen Interesse.

Ergebnis der Abwägung ist ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Denkmals „Tausendfüßler“ gem. § 9 Abs. 2 DSchG. Sicherheitstechnische und gestalterische Auswirkungen der Straßenbahn auf den denkmalgeschützten Hofgarten werden im Rahmen der Freiraumplanung beachtet.

Zu den Gründen des notwendigen Abrisses wird auf die Ausführungen in der Satzungsbegründung und auf Abwägung im Rahmen der Stellungnahme des LVR verwiesen (siehe unter Anlage 3 Nr. 5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

138.11 Die Einwenderin ist der Auffassung, nach derzeitigem Kenntnisstand dürfe, unter Berücksichtigung der hohen Kosten der vorgestellten Planung, ihrer Auswirkungen auf öffentliche Haushalte und auf die städtebauliche und verkehrliche Situation im Innenstadtbereich, die Abwägung aller Belange zugunsten alternativer Lösungsvorschläge und zugunsten der Erhaltung des Tausendfüßlers ausfallen. Die Bedeutung der städtebaulichen Maßnahme verdiene zum jetzigen Zeitpunkt eine Denkpause.

Antwort:

Mit Bezug auf die oben dargelegten Antworten Nr. 138.1 bis Nr. 138.10 und mit Verweis auf die vollständige und sachgerechte Abwägung wird die Notwendigkeit einer Denkpause nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 139.:

139.1 Die Einwenderin schließt sich dem Alternativ-Entwurf und den Argumenten des BDA an. Sie verweist auf die Stellungnahme des Planungsforums vom 24.03.2010, in der Folgendes geäußert wurde:

139.1.1 Die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege würden nicht gewürdigt, weil das Denkmal Tausendfüßler alternativlos für den Abriss vorgesehen sei. Das Denkmal stehe einer Neuplanung in keiner Weise im Wege. Um den Abriss zu rechtfertigen, bedürfe es gewichtiger öffentlicher Belange.

Antwort:

Die Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes werden im Verfahren gewürdigt und mit dem öffentlichen Interesse abgewogen. Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.1.2 Mit Bezug auf das Gebäude der Börse / IHK und die Johanneskirche solle das geplante Hochhaus auf der Tuchtinsel nochmals überdacht werden.

Antwort:

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurde die städtebauliche Situation der Tuchtinsel umfassend berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Ursprünglich sah der städtebauliche Entwurf auf der Südseite des Grundstücks ein bis zu fünfzehn Geschosse umfassendes Gebäude vor. Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und zur Wahrung der nachbarschaftlichen Rechte zur Nutzung und Entwicklung des Grundstückes wurde auf Grundlage gutachterlicher Aussagen auf das Baufeld verzichtet und der öffentliche Raum entsprechend erweitert.

Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt.

139.1.3 Die Baublöcke in der Nähe von Dreischeibenhaus und Schauspielhaus seien diesen beiden Denkmälern unbedingt unterzuordnen und Blickbeziehungen seien freizuhalten.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung der Baufelder 1 bis 4 ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Sie ordnen sich mit ihrem zulässigen Maß der baulichen Nutzung mit ihrer räumlichen Stellung den beiden genannten Denkmäler unter.
Die Baufelder 1 bis 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft. Die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen werden nunmehr bewusst unter Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich neu geordnet.

Ganz bewusst werden auf Basis der intensiven städtebaulichen Beschäftigung dabei zwischen der Bleichstraße und dem neu zu schaffenden Platz in Höhe der Tuchtinsel mehrere Baufelder festgesetzt. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.
Die gefundene Lösung wird damit im Sinne der gewünschten Stadtreparatur den Anforderungen an eine zukunftsfähige Stadtstruktur in besonderer Weise gerecht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung der Fußgängerbereiche und der Schaffung qualitätvoller öffentlicher Räume sowie der räumlichen und funktionalen Anbindung des Gustaf-Gründgens-Platz mit dem Schauspielhaus an die Schadowstraße.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

139.1.4 Das nördliche Tunnelende zerschneide vorhandene Fuß- und Radverbindungen.

Antwort:

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Gleichzeitig werden durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Diesbezüglich können heutige Fuß- und Radwegeverbindungen qualitätvoll im Zuge der Neugestaltung ersetzt und ergänzt werden.

Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.1.5 Im Süden an der Johanneskirche entstehe eine neue Barriere. Der hohe Aufwand stehe in keinem Verhältnis zur geplanten Aufenthaltsqualität.

Antwort:

Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung der Tunnelrampe aus.

Aufgrund der Kfz-Frequenz aus der Tiefgarage Schadow-Arkaden kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden.

Darüber hinaus ist der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße, auch aufgrund der dort beginnenden U-Bahn-Station Steinstraße / Königsallee, zu kurz für den Tunnelmund. Aus diesen Gründen ist eine Verschiebung der südlichen Tunnelausfahrt des Nord-Süd-Tunnels weiter in Richtung Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

139.1.6 Die Gestaltung an der Landskrone sei ungenügend, der historische Baumbestand müsse wiederhergestellt werden.

Antwort:
Der Bereich südlich der Landskrone ist nicht Bestandteil dieses Bauleitplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

139.1.7 Der Bau der Entlastungsstraße sei ein Eingriff, der möglicherweise im Bebauungsplanverfahren der Abwägung unterliege, die Öffentlichkeit sei davon nicht rechtzeitig informiert worden.

Antwort:
Dies ist nicht Gegenstand dieses Bauleitplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

139.1.8 Durch die Zugrundelegung nur eines Wettbewerbsentwurfes - ohne Alternativplanung - läge eine Verletzung des Abwägungsvorganges vor. Die Verkehrsplanung sei alternativlos auf die Untertunnelung ausgerichtet, eine öffentliche Diskussion von Varianten fehle.

Antwort:
Im Vorfeld der Aufstellung und während der Aufstellung des Bebauungsplanes fanden die notwendigen Alternativprüfungen umfänglich statt.

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der Wehrhahnlinie und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des ÖV in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen, verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Neben der grundsätzlichen Machbarkeit wurde die verkehrstechnische Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ untersucht und öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse dieser Prüfphase sind in einer im Jahre 2007 veröffentlichten Broschüre „Kö-Bogen - Variantenprüfung Verkehr“ umfassend zusammengefasst. Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich beschlossen. Verknüpft war der politische Beschluss mit zwei konkreten Aufträgen: Zum einen sollten die weit gereiften Überlegungen für den Bereich des ehemaligen Jan-Wellem-Platzes als ein erster Bauabschnitt über die Ausschreibung des Grundstückes entwickelt werden (Kö-Bogen 1. BA). Für diesen Bereich liegt mittlerweile ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Zum anderen sollten für den Gesamtbereich die mit der Stadtreparatur verbundenen Chancen über einen europaweit ausgeschriebenen offenen Wettbewerb ermittelt werden. Das Ergebnis dieses qualitätssichernden Verfahrens ist die städtebaulich-freiraumplanerische Grundlage für das vorliegende Bebauungsplanverfahren (Kö-Bogen 2. BA).

So hat sich bereits vor Einleiten des vorliegenden Planverfahrens sowie des benachbarten Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf mit der beabsichtigten Verkehrsführung befasst und nach gründlicher Diskussion auch von Alternativen grundsätzlich beschlossen, die bislang oberirdischen Verkehre in Tunnellage zu verlegen und oberirdisch Fußgängerzonen zu schaffen.

Das der Bebauungsplanung zugrunde liegende verkehrsplanerische Planungsziel war also – auf Grundlage der oben genannten politischen Beschlüsse - die Verlegung von Straßenverkehr und Straßenbahn in Tunnellage.
Im Rahmen der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes wurden darauf aufbauend für die Führung der Tunnel, der Lage und Ausgestaltung der Tunnelzu- und abfahrten, wie in der Satzungsbegründung dargelegt, unter Berücksichtigung aller verkehrlichen und bautechnischen Zwänge verschiedenste Alternativen untersucht. Dabei wurde im Hinblick auf die vorgesehenen Qualitätssteigerungen an der Oberfläche zum Einen besonderer Wert auf die städtebaulich und verkehrlich optimale Lage der Rampen bzw. die Länge der Tunnelbauwerke gelegt. Zum Anderen erfolgten für die einzelnen Tunnelzu- und abfahrten gutachterliche Prüfungen zu den jeweiligen umweltrelevanten Auswirkungen.
Das OVG Rheinland-Pfalz hat sich in seinem Urteil vom 22.12.2010 - 8 C 10600/10 - juris mit dem Thema Alternativenprüfung befasst und hierzu folgendes festgehalten:

> „Die Einbeziehung möglicher Alternativen für eine Planung in das Bauleitplanaufstellungsverfahren ergibt sich zum einen aus § 3 Abs. 1 BauGB, wonach die Öffentlichkeit bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung auch über sich wesentlich unterscheidende Lösungen unterrichtet werden soll (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 3, Rn. 15); darüber hinaus schreibt § 2 a Satz 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. Nr. 2 d der Anlage 1 zu § 2 a BauGB Angaben über in Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten im Umweltbericht vor (vgl. auch dazu Krautzberger, a.a.O., BauGB, § 2, Rn. 212 ff. m.w.N.).

Das Aufzeigen von Alternativen ist danach kein Selbstzweck, sondern soll dazu dienen, die unter den tatsächlichen Gegebenheiten bestmögliche Lösung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu finden. Als Alternativen kommen solche Gestaltungen in Betracht, die aus Sicht der planenden Gemeinde als real mögliche Lösungen ernsthaft zu erwägen sind. Es ist allerdings nicht erforderlich, verschiedene Bauleitpläne zu erstellen. Andererseits kann der Verzicht auf die Einbeziehung von Alternativen in die Planung ein Abwägungsfehler sein, wenn sie naheliegen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28. August 1987, BRS 47 Nr. 3 und juris, Rn. 20; OVG RP, Urteil vom 4. Juli 2006, BRS 70 Nr. 23 und juris, Rn. 55).

Im Weiteren wird im oben zitierten Urteil weiter ausgeführt, dass die Alternativen-Prüfungspflicht in der Bauleitplanung in mehrfacher Hinsicht eingeschränkt sei. Für das vorliegende Planverfahren ist folgender Punkt entscheidend:

> „… Eine dritte Einschränkung ergibt sich aus dem Begriff der Alternative: Von einer alternativen Planungsmöglichkeit kann nur gesprochen werden, wenn sie grundsätzlich mit der favorisierten Planung das gleiche Planungsziel teilt. Es muss sich also um eine ziel- und damit plankonforme Alternative zu der favorisierten Planung handeln. Läuft eine Planungsvariante auf einen vollkommen anderen Plan hinaus, so handelt es sich nicht um eine Alternative im Sinne der Nr. 2 d der Anlage 1 zu § 2 a BauGB, die im Umweltbericht darzustellen ist“ (vgl. zum Ganzen: Kersten, in: Spannowsky/Uechtritz, BauGB, 1. A. 2009, § 2 a, Rn. 61 bis 63, m.w.N.) (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 22.12.2010 – 8 C 10600/10 – juris).

Die vom Einwender vorgebrachte Alternative der Beibehaltung des Tausendfüßlers und der teilweisen oberirdischen Führung des Verkehrs verfolgt nicht das vom Rat vorgegebene Planungsziel einer Verlagerung des bisher oberirdischen Verkehrs in Tunnellage. Damit handelt es sich dabei somit nicht um eine Alternative zur favorisierten Planung, sondern eine völlig andere Planung, die gemäß oben zitierter Rechtsprechung nicht dazustellen ist.

Mit ähnlichem Tenor hat sich das OVG NRW in seinem Urteil vom 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris geäußert:

> „Bei der Festlegung der Linienführung einer Straße in einem Bebauungsplan braucht die Gemeinde, um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im vorstehenden Sinne Genüge zu tun, den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sich ernsthaft anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden. Die Variantenprüfung muss nicht stets bis zum Abschluss des Verfahrens offengehalten werden, und es müssen nicht alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht werden.

Alternativen, die aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, dürfen schon in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen. …“

Auch nach dieser Entscheidung ist es zulässig, Alternativen, die aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, schon in einem frühen Verfahrensstadium aus der Betrachtung auszuscheiden. So ist das auch hier zulässigerweise geschehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.1.9 Mit Verweis auf ein Urteil zum Eon-Kraftwerk in Datteln zu den Auswirkungen einer solchen Verletzung von Abwägungsvorgängen wird appelliert, die genannten Mängel zu heilen und eine ergebnisoffene Diskussion in der Öffentlichkeit zu führen.

Antwort:

Ein Abwägungsmangel liegt, wie unter der Antwort Nr. 139.1.8 ausgeführt, nicht vor.

Zu der Frage der notwendigen öffentlichen Diskussion wird darauf hingewiesen, dass Grundlage für die Bauleitplanung der Ratsbeschluss vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und die Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs „Kö-Bogen 2. BA“ sind.

Diesen Entscheidungen ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung vorausging, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weitere Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt, ebenso im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs sowie der Freiraumplanung. In diesen Veranstaltungen fand ein Dialog über Planungsziele und Alternativen zwischen interessierten Bürgern, Planern und der Verwaltung statt.
So wurden die Planungen am 10.03.2011 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - der Öffentlichkeit präsentiert. Im Februar 2011 erschien eine Informationsbroschüre, die im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung Ende Februar 2011 vorgestellt wurde. Des Weiteren eröffnete die Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz den „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und der geplanten Freiraumgestaltung präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD), "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf e.V. (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße, sog. ‚Tausendfüßler‘“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung incl. der vorliegenden Fachgutachten entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.
Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältige Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Im nächsten Schritt des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - ist der Satzungsbeschluss vorgesehen. Auch darüber hinaus wird in Zukunft umfassend über das Projekt und die weitere Freiraumplanung informiert und Gelegenheit gegeben werden, Anregungen mitzuteilen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.2 Die Einwenderin ist der Auffassung, dass der vorliegende Bebauungsplanentwurf verschiedene Grundsätze der Bauleitplanung, u.a. das Abwägungsgebot nach § 1 Absatz 6 BauGB, elementar verletzt. Bei der Abwägung seien alle planerisch relevanten Belange einzustellen und zu gewichten. Ein wesentlicher Mangel bestehe darin, dass sich die planerische Gestaltungsfreiheit alternativlos und ausschließlich auf die Umsetzung eines einzigen Wettbewerbsergebnisses beschränke. Nach Auffassung der Einwenderin spräche nichts dagegen, dass in einem Bebauungsplan ein städtebauliches Ziel vorgegeben werde, eine gerechte Abwägung erfordere jedoch, dass das Wettbewerbsergebnis, welches das städtebauliche Ziel darstelle, mit anderweitigen Planungsmöglichkeiten und deren Vor- und Nachteilen verglichen werde. Es sei ein Mangel, dass seitens der Stadt keine Alternativen ernsthaft geplant und geprüft worden seien.

Antwort:

Ein Mangel der Planung und der erfolgten Abwägung ist nicht erkennbar. Zu der Frage der erforderlichen Alternativprüfungen für eine sachgerechte Abwägung, wird auf Antwort Nr. 139.1.8 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.3 Der mittlerweile vom BDA erarbeitete Vorschlag werde von den Entscheidungsträgern der Stadt ignoriert. Er zeige, dass auch mit Erhalt des Tausendfüßlers eine Aufwertung der Innenstadt gelingen könne, der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werde und die Kosten deutlich geringer seien.

Antwort:

Der Vorschlag des BDA wurde seit Bekanntwerden in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen. So hat die Landeshauptstadt Düsseldorf den Vorschlag in ihrem Informationspavillon auf dem Schadowplatz zusammen mit weiteren Beiträgen der Initiativen und Vereine der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Des Weiteren fand eine intensive Abwägung der vorgebrachten Anregungen statt. Zu den Einzelaspekten, siehe Antworten unter Nr. 24.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.4 Weitere Mängel bestehen nach Meinung der Einwenderin darin, dass der Bebauungsplan auf der Grundlage von Vorwegbindungen erarbeitet worden sei. Die Aufteilung des Gebietes in zwei räumlich und zeitlich voneinander abgekoppelten Planverfahren sei problematisch, da der inzwischen rechtskräftige Teil 1 des Bebauungsplanes im Hinblick auf die Anbindung an den Hofgarten ebenfalls Vorwegbindungen schaffe, die der Chance einer ganzheitlichen Entwicklung an dieser zentralen und prominenten Stelle im Stadtgebiet entgegenstünden.

Antwort:

Eine Vorwegbindung durch die Aufteilung der planungsrechtlichen Sicherung dieser großen Stadtentwicklungsaufgabe ist nicht gegeben.

Vielmehr wurden bereits parallel zur Entwicklung und zum Bau der Wehrhahnlinie seit 2003 Überlegungen angestellt, wie sich der Gesamtbereich nördlich der Königsallee bei Wegfall der oberirdischen Straßenbahnlinien entwickeln könnte. Ein zentrales Thema war dabei, welche Chancen sich für die Innenstadt durch die Tieferlegung des motorisierten Verkehrs ergeben können. Auf Basis der Untersuchungen zur grundsätzlichen Machbarkeit und zur verkehrstechnischen Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ hat der Rat der Landeshauptstadt im Jahre 2007 einen entsprechenden Grundsatzbeschluss gefasst. Dabei wurden zwei Aufträge an die Verwaltung erteilt. Zum einen sollte der Bereich des Jan-Wellem-Platzes als ein erster Bauabschnitt über die Ausschreibung des Grundstückes entwickelt werden. Die planungsrechtliche Umsetzung erfolgte im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA. Zum anderen sollte im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens für den Gesamtbereich ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept erarbeitet werden. Die Ergebnisse dieses europaweit ausgeschriebenen offenen Wettbewerbes liegen dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde.

Die planungsrechtliche Umsetzung zeichnet die politische Beschlusslage nach und gewährleistet, dass die Umsetzung des für die Innenstadt der Landeshauptstadt Düsseldorf bedeutsamen Projektes koordiniert und zügig realisiert werden kann.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.5 Die Einwenderin führt aus, in der Plandarstellung des Bebauungsplanentwurfes werde das eingetragene Denkmal Tausendfüßler weder nachrichtlich übernommen noch werde argumentativ eine Abwägung des öffentlichen Belanges „Erhalt eines Denkmals“ gegen den öffentlichen Belang „Schaffung einer öffentlichen Grünfläche und Wegebeziehung“ getroffen.

Antwort:

Das Denkmal Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee/Immermannstraße („Tausendfüßler“) ist in dem, den Planzeichnungen zugrundeliegenden, Katasterplan im Bestand dargestellt und in den textlichen Festsetzungen unter den nachrichtlichen Übernahmen als eingetragenes Denkmal aufgeführt.

Der Bebauungsplan schafft auf Basis einer sachgerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der Planung. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Belange des Denkmalschutzes in der Abwägung zum laufenden Bebauungsplanverfahren angemessen berücksichtigt. Ergebnis der Abwägung war ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Denkmals „Tausendfüßler“ gemäß § 9 Abs. 2 DSchG.

Zu den Städtebaulichen Gründen für den Abriss wird auf die Satzungsbegründung verwiesen. Des Weiteren siehe Nr. 103 bzw. Nr. 24 und der Träger öffentlicher Belange Anlage 3 Nr. 5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.6 Der BDA-Entwurf zeige, dass eine großzügige städtebauliche Lösung bei Erhalt des Tausendfüßlers möglich sei.

Diese Planung beinhalte die Verkehrsführung von Norden kommend über den Tausendfüßler, aus Süden durch einen kurzen Tunnel. Sie schaffe eine großzügige städtebauliche Lösung unter Einbeziehung einer begrünten Fußgängerachse und sogar die Möglichkeit einer Fußwegebeziehung auf Ebene +1, ähnlich wie in New York mit der Highline. Auch eine großzügige Platzgestaltung an der Schadowstraße sei möglich. Der alternativlose Abriss sei daher ein zentraler Abwägungsmangel. Der Bebauungsplan nenne zwar das Ziel einer Neuplanung auf der Grundlage des Abrisses des Denkmals Tausendfüßler. Er bleibe jedoch die Begründung und Abwägung für den Abriss als einzig mögliche und optimale Planung an dieser Stelle schuldig. Grundlage des zweiten denkmalrechtlichen Verfahrens sei das Erlaubnisverfahren nach § 9 DSchG, in dem die öffentlichen Belange gegeneinander gestellt würden.

Antwort:

Zu der Notwendigkeit eines Abrisses wird auf die Satzungsbegründung zum Bebauungsplan sowie die Antworten zu Nr. 103 bzw. Nr. 24 und der Träger öffentlicher Belange Anlage 3 Nr. 5 verwiesen.

Das Beispiel in New York ist in keiner Weise mit der städtebaulichen Situation in Düsseldorf vergleichbar. Dort ging es darum, in einem dicht besiedelten Gebiet ohne Freiflächen quartiersnahe Grün- und Aufenthaltsflächen anzulegen. Die dafür genutzte ehemalige gewerbliche Bahntrasse war brachliegend. Mit der Maßnahme wurde keine Veränderung des Verkehrssystems bewirkt oder beabsichtigt.

Die Situation in Düsseldorf stellt sich anders dar: Das Plangebiet umfasst zentrale Haupteinkaufsbereiche der Stadt, wie auch den Hofgarten als großen innerstädtischen Grünbereich. Durch den Abriss des Tausendfüßlers können die großen Potentiale und Qualitäten dieses Stadtbereichs erschlossen werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.7 Die Einwenderin führt aus, ergänzend zum grundlegenden Bauleitplanverfahren sei ein weiteres Verfahren zum Abriss des Denkmals Tausendfüßler erforderlich.

Die Stadt Düsseldorf sei sich - nach den Presseberichten - anscheinend nicht darüber im Klaren, welches Verfahren sie ergänzend anstreben werde: Möglichkeit A wäre die denkmalrechtliche Erlaubnis zum Abbruch gem. § 9 Abs. 2b DSchG. Möglichkeit B sei die Austragung aus der Denkmalliste und dann die Abrissgenehmigung. Ob die Stadt letzteres Verfahren aufgrund des in der Rheinischen Post erwähnten Gutachtens von Herrn Dahms aus Hamburg anstrebe oder die Abbrucherlaubnis eines Denkmals nach § 9 verfolge, sei nicht bekannt. Für beide Verfahren sei die Benehmensherstellung mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland nötig. Fest stehe jedoch, dass es hierzu noch keine Entscheidung gebe. Daher unterliege der Bebauungsplan einem erheblichen Mangel, denn zum Zeitpunkt der Aufstellung handele es sich beim Tausendfüßler noch um ein eingetragenes Baudenkmal, welches nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden müsse.

Antwort:

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat mit Datum vom 11.03.2011 einen Antrag auf Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zum Abriss der Hochstraße Jan-Wellem-Platz - Berliner Allee / Immermannstraße (sog. Tausendfüßler) gestellt. Da eine Benehmensherstellung mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland nicht erfolgreich war, erfolgte gemäß § 21 Abs. 4 Satz 3 DSchG das Ministeranrufungsverfahren, das derzeit noch in Klärung ist.

Unbenommen davon steht es der Kommune frei, im Rahmen ihrer Planungshoheit unter Abwägung der denkmalpflegerischen Belange den Bebauungsplan in vorliegender Form zur Rechtskraft zu bringen

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.8 Die Einwenderin stellt fest, sie sähe mit erheblicher Sorge, dass die Fragen nach den Kosten des Projektes einschließlich seiner Folgekosten nicht beantwortet werden könnten. Ein Bebauungsplan müsse sich mit den finanziellen Auswirkungen dieser Planung auseinandersetzen.

In der Begründung werde stattdessen auf eine Kostenschätzung vom 13.12.2007 verwiesen (S.1-10). Angesichts der erheblichen Eingriffe und der bereits jetzt offenbaren Kostenerhöhungen der U-Bahn, stellt die Einwenderin einen nachlässigen sorglosen Umgang mit öffentlichen Mitteln fest. Ob die Finanzierung über den Grundstücksverkauf möglich sei, bleibe unklar.

Antwort:

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse (AuF) gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen.

Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden. Die folgenden Beschlüsse liegen vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt – mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.

Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.

In der Aufstellung der Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).

Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurden für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen, Bürgern und Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Wirtschaftlichkeit der Planung wurde abwägend in die Planungsentscheidung mit eingestellt.

Eine vollständige Refinanzierung über Grundstücksverkäufe ist nicht vorgesehen. Dieser rein ökonomische Ansatz würde der mit der Planung verfolgten städtebaulichen Aufwertung der Innenstadt mit einer Ausweitung und Aufwertung öffentlicher Grün- und Freibereiche entgegen stehen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet. Damit ist aus finanzieller Sicht die Verwirklichungsperspektive des Bebauungsplanes aufgezeigt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass die vom Einwender dargelegten Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden. Es wird ausdrücklich in diesem Zusammenhang auch auf den zugebilligten kommunalen Einschätzungsspielraum verwiesen, da die zukünftige Entwicklung der kommunalen Haushaltslage generell schwer absehbar ist und die planerische Vorstellung der Gemeinde nicht aus rein fiskalischen Gründen zu stark eingeschränkt werden darf (vgl. dazu OVG NRW Urteil v. 07.07.2011 - 2 D 137/09.NE - juris, Rn.102).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

139.9 Die Einwenderin regt an, die erwähnte Alternativplanung des BDA ernsthaft als Alternativlösung zu prüfen, in die Abwägung einzustellen und den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

Antwort:
Die Vorschläge des Bundes Deutscher Architekten (BDA) (Behandlung siehe Nr. 24) wurden, seit Bekanntwerden, in die Abwägung des Bebauungsplanes intensiv mit einbezogen. Die abschließende Entscheidung über ihre Abwägung durch den Rat der Stadt Düsseldorf ist - nach Vorstellung in den entsprechenden Fachausschüssen - am 15.12.2011 vorgesehen.
Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat die Vorschläge außerdem in ihrem Informationspavillon auf dem Schadowplatz zusammen mit weiteren Beiträgen der Initiativen und Vereine der interessierten Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

Zu 140.:

140.1 Die Einwenderin äußert die Auffassung, der Hofgarten zerfalle durch Wegfall der Jägerhof-Passage in zwei separate Teile.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

140.2 Sie sei für den Erhalt des Tausendfüßlers, da er formschön, elegant und die höchste Straßenerhebung in der Stadt sei und zusammen mit Theater und (Ex)Thyssenhaus ein Ensemble bilde.

Antwort:

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein bau-geschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut.

Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine über-geordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den Gründen für den notwendigen Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 140.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

140.3 Die Einwenderin ist der Meinung, ein Tunnel Süd-Nord reiche völlig und die Kosten seien dadurch 100 Mio. EUR geringer.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Das der Planung zugrunde liegende Verkehrskonzept benötigt für die Sicherstellung eines reibungslosen Verkehrsablauf und zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele der Planung auch den Nord-Süd- sowie den Westtunnel. Die dadurch entstehenden Kosten sind angemessen und im städtischen Haushalt gesichert.
Ein Diskussionsvorschlag mit verkürztem Süd-Nord-Tunnel und Erhalt des Tausendfüßlers wurde auch vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt (siehe dazu Antwort unter Nr. 24). Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

140.4 Die Tunnels führten zu nahe am Hofgärtnerhaus und an der Johanneskirche vorbei.

Antwort:
Auf der Seite des Hofgärtnerhauses zur Hofgartenstraße liegen heute bereits Verkehrstrassen an gleicher Stelle vor. Die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs bleiben erhalten und auch die funktionale Situation der oberirdischen Anbindung an die Kreuzung mit der Maximilian-Weyhe-Allee und der Jägerhofstraße. Dahingehend ändert sich die Situation des Hofgärtnerhauses nicht.
Der Tunnel führt an der Johanneskirche in etwas geringerem Abstand vorbei als die heutige Abfahrtsrampe der Hochstraße. Der begehbare Bereich zwischen Kirchengebäude und der Abgrenzung der Tunnelrampe wird allerdings nur geringfügig enger sein als der jetzige Raum zwischen Kirche und der heutigen Grüngestaltung.

Die stadträumliche Wirkung wird dagegen deutlich zum Positiven verändert, dadurch dass durch den Wegfall des Tausendfüßlers eine räumliche und visuelle Barriere entfällt. Damit wird das Sicht- und Blickfeld in der Umgebung zugunsten der denkmalgeschützten Kirche und ihrem angrenzenden öffentlichen Raum deutlich ausgeweitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

140.5 Die Einwenderin stellt fest, der Tausendfüßler sei eine Attraktion in Düsseldorf.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

140.6 Er sei von der Stadt bausubstantiell vernachlässigt worden, müsse aber auf jeden Fall saniert werden und bleiben.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 140.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 141.:

141.1 Die Einwenderin stellt fest, der Tausendfüßler müsse stehenbleiben, er gehöre wie Schauspielhaus und Dreischeibenhaus zu Düsseldorf und wäre zeitgleich mit diesen gemeinsam geplant und als zeitgemäßes Ensemble gebaut worden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

141.2 Diese Hochstraße erfülle ihren Verkehrszweck in vorbildlicher Weise (Unfallfreiheit), es sei eine Freude darüber zu fahren und einen freien Blick auf die Umgebung zu haben.

Antwort:
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren.

Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des Öffentlichen Personennahverkehr-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Die Verkehrsfunktion des Tausendfüßlers wird durch die neuen Straßentunnel vollumfänglich ersetzt.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 141.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

141.3 Einem Tunnel fehle diese Möglichkeit; er erzeuge Angst vor Unfall, Feuer und Rauchentwicklung,

Antwort:
Die unterirdischen Verkehrsanlagen wurden auf Grundlage des Gesamt-Verkehrskonzeptes ingenieurstechnisch geplant, so dass den Sicherheitsbelangen vollumfänglich Rechnung getragen wird. Grundlage für die Planung der Tunnel- und Rampenbauwerke ist insbesondere die „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunnelbauwerken" (RABT), Ausgabe 2006. Damit liegen für die Bauleitplanung bezüglich der Führung, Dimensionierung und technischen Ausstattung in ausreichendem Maße Informationen vor, um die entsprechenden Festsetzungen treffen zu können.
Im Übrigen hat die Landeshauptstadt Düsseldorf als Trägerin der Straßenbaulast bereits - im Zuge der weiteren Konkretisierung der Tunnelplanungen im Zusammenhang mit der Hochbaumaßnahme des 1. Bauabschnittes - ein Gesamtsicherheitskonzept nach RABT-2006 mit Stand vom 14.09.2010 und eine Quantitative Risikoanalyse nach RABT-2006 mit Stand vom 28.02.2011 vorliegen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

141.3 Der Tunnel sei völlig überflüssig und werde wegen der hohen Erstellungs- und Unterhaltskosten die Schuldenfreiheit der Stadt beenden. Leidtragende seien die Bürger der Stadt. Andere notwendige Projekte würden nicht mehr möglich sein, weil die Gelder bereits für den Tunnel verbraucht seien. Die Hochstraße benötige nur einen Bruchteil der Kosten, die für den Tunnel geplant seien.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

141.4 Zudem handele es sich bei dem Tunnel um ein hässliches Bauwerk, das den Hofgarten zerschneide und nicht in das Ensemble passe. Deshalb stehe die Hochstraße auch unter Denkmalschutz. Es sei zu hoffen, dass man sich nicht darüber hinwegsetze.

Antwort:

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar.

Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.

Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt und auf eine gestalterisch hochwertige Ausführung geachtet.

Auf der Strecke treten die Tunnel nicht in Erscheinung und wirken daher nicht störend.

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antworten unter Nr. 141.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 142.:

142.1 Der Einwender äußert die Auffassung, von der Überwindung der sperrenden Wirkung der Hofgartenstraße könne nicht gesprochen werden, durch den Abriss der bestehenden Passage Fußgänger wie Radfahrer genötigt würden, die Hofgartenstraße oberirdisch zu überqueren und auf den kreuzenden Straßenbahnverkehr zu achten. Durch die großzügige barrierefreie Fußgängerpassage in der Nähe des Theatermuseums hätte man bequem ohne störenden Autoverkehr durchgehen und -fahren können. Da die neuen Autorampen in Nord-Süd-Richtung ebenso breit seien wie die gesamte Hofgartenstraße könne von einem städtebaulichen Gewinn gerade an dieser Stelle nicht gesprochen werden.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

142.2 Mit dem Abriss des Tausendfüßlers ist der Einwender nicht einverstanden. Die Errichtung eines Tunnelbauwerks sei angesichts der Prognosen zum sinkenden Autoverkehr reine Verschwendung von Steuergeldern.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Als zentrale Maßnahme in diesem Bereich, um diese Ziele zu erreichen, hat sich die Landeshauptstadt Düsseldorf entschlossen, den bisher oberirdischen Verkehr weitgehend in Tunnellage zu verlegen.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.

Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

142.3 Der Tausendfüßler sei ein intaktes Bauwerk, das dem Tunnel-Projekt geopfert werde. Das Bauwerk sei funktionstüchtig und die Kosten für seine Instandhaltung bzw. seine "Ertüchtigung" seien gering, da sie nur so viel kosten würden, wie die jährlich anfallenden Unterhaltskosten der Tunnelbauwerke selbst.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.34).
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Des Weiteren zum Thema Kosten siehe Antwort unter Nr. 142.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

142.4 In den Tunnelrampen an der Johanneskirche in unmittelbarer Nähe zur Apsis sieht der Einwender eine eklatante Verletzung des Umgebungsschutzes laut Denkmalschutzgesetz NRW. Er fragt, wer ein öffentliches Interesse daran haben könne, das Denkmal Johanneskirche mit der neuen Planung einzuschnüren und in seiner städtebaulichen Bedeutung und Wirkung weiter einzuschränken. Das angeblich "öffentliche Interesse" an dem Abriss des Tausendfüßlers sei reine Fiktion, es bestehe nicht.

Antwort:

Das Baudenkmal „Johanneskirche“ und seine Umgebung werden derzeit durch den „Tausendfüßler“ empfindlich gestört. Die Wahrnehmbarkeit wird durch die Hochstraße stark eingeschränkt. Das filigrane Kirchengebäude wird durch die in direkter Nähe ansteigende Brückenkonstruktion geradezu erdrückt und die Brücke greift stark trennend in die städtebauliche Situation ein.

Demgegenüber stellt die Rampe eine weit geringere Beeinträchtigung des Denkmals dar. Insbesondere sind keine Aufbauten geplant, die das Gebäude stören. Notwendige bauliche Anlagen werden auf ein Minimum begrenzt und stadtverträglich und unter besonderer Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange geplant und ausgeführt.

Bereits im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z.B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung der Tunnelrampe nach Süden aus.

Aufgrund der Kfz-Frequenz aus der Tiefgarage Schadow-Arkaden kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Darüber hinaus ist der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße, auch aufgrund der dort beginnenden U-Bahn-Station Steinstraße / Königsallee, zu kurz für den Tunnelmund. Aus diesen Gründen ist eine Verschiebung der südlichen Tunnelausfahrt des Nord-Süd-Tunnels weiter in Richtung Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.
Zu den städtebaulichen Gründen siehe Antwort zu Nr. 142.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

142.5 *Zur Argumentation, der Hofgarten werde künftig als durchgängiger Grünraum erlebbar, stellt der Einwender fest, gerade durch die Fußgänger-Passagen der 60er Jahre sei der Hofgarten trotz zunehmendem und ihn zerschneidenden Autoverkehrs ein erlebbarer Grünraum geblieben. Die Wegnahme der Passagen sei ein Planungsfehler. Die neue Wegeführung sei durch die oberirdische Querung der Straßenbahntrasse kein gleichwertiger Ersatz.*

Antwort:
Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.
Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.
Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben.

Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.
In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder ein niedrige Abgrenzung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Darüber hinaus siehe auch Antwort zu Nr. 142.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

142.6 Der gartendenkmalpflegerische Fachbeitrag des Landschaftplaners W. Röthig werde im vorliegenden Plan in keiner Weise berücksichtigt und dessen Kernaussagen, die u.a. einen Verzicht auf die untere Wegeführung bei der Landskrone empfehlen würden, wären nicht beachtet worden. Dem alten Gartendenkmal Hofgarten werde eine Uferpromenade modernsten Zuschnitts mit terrassierten Ufer-Abschnitten ohne begleitende Baumreihen gegenübergestellt und damit sämtliche Prinzipien einer denkmalgerechten Gestaltung über den Haufen geschmissen, das Gartendenkmal Hofgarten in seiner Wirkung geschwächt und die Chance einer behutsamen Wiederherstellung der Hofgartenstraße vertan. Kirschbäume in unregelmäßiger Reihung seien beileibe kein Ersatz für das Wehye'sche Stilmerkmal, welches eine Baumreihe längs eines Weges oberhalb der Böschung vorsehe.

Dies allein wäre die Weiterführung der KÖ am Hofgarten und verdiene den Namen KÖ Bogen. Die künftige Zone an der Hofgartenstraße werde trotz Fortführung der Landskrone in Richtung Königsallee in ihrer Anmutung keinerlei Denkmalqualität a la Weyhe besitzen.

Antwort:

Zur Würdigung des Gartendenkmals Hofgarten ist der genannte gartendenkmalpflegerische Fachbeitrag erarbeitet worden. Die darin formulierten Ziele zur Gestaltung des Hofgartens werden im Rahmen der parallel erarbeiteten Freiraumplanung berücksichtigt.
Die Gestaltung der Uferpromenade südlich der Landskrone ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 143.:

143.1 Die Einwenderin stellt fest, der Tausendfüßler gehöre für sie unverwechselbar zum Stadtbild. Sie benutze ihn regelmäßig und gern. Eine Notwendigkeit, den Tausendfüßler abzureißen, sehe sie nicht.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

143.2 Hinsichtlich der Kosten-/Nutzen-Vergleiche verlasse sie sich auf die Darstellung der Bürgerinitiative „Lott stonn!“ in ihrem im Juni verteilten Informationsblatt. Den dort gemachten Ausführungen und Einwendungen schließt sich die Einwenderin an und bittet darum, den Bebauungsplanentwurf entsprechend abzuändern und den Tausendfüßler stehen zu lassen.

Antwort:
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ sowie der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) mit einer Alternativplanung wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!) bzw. Nr. 24 (BDA). Eine Umsetzung der vorgeschlagenen Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 144.:

144.1 Der Einwender bezieht Stellung zur geplanten Zerstörung der Hochstraße und stellt fest, an keinem anderen Ort Düsseldorfs ließe sich der Charakter der Stadt baulich in so einprägsamer Weise erfahren, wie inmitten des Ensembles aus Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Hofgarten und dem sogenannten „Tausendfüßler“, einem Ingenieurbauwerk von europäischem Rang.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung kommt bezüglich des Ensembleschutzes zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 144.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

144.2 Der Einwender führt aus, dass Verkehrsbauten häufig ausgesprochen negativ beurteilt würden. Umso mehr spreche nicht nur die herausragende gestalterische Qualität des Tausendfüßlers, sondern auch die Tatsache, dass das Bauwerk von den Düsseldorfer Bürgern zunehmend positiv beurteilt werde, für die besondere Qualität dieses Ortes, dessen Identität mit dem Verlust des Tausendfüßlers unwiederbringlich verloren ginge.

Antwort:

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.

Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 144.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

144.3 Der Einwender protestiert gegen die Zerstörung des städtebaulichen Ensembles durch den Abriss der Hochstraße.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zum Thema „städtebauliches Ensemble“ siehe Antwort zu Nr. 144.1.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 145.:

145.1 Der Einwender führt aus, die Begründung zu dem Bebauungsplan verwechsle in weiten Teilen politisch-wirtschaftliche Ziele mit der Realität und stelle Behauptungen an die Stelle von Argumenten. Schon in den Vorbemerkungen werde unrichtig behauptet, dass der Abriss des Tausendfüßlers Voraussetzung sei für die Entwicklung des gesamten Bereiches.

Auch sei das Ergebnis des Wettbewerbs nur das Feigenblatt für die inhaltlichen Festsetzungen, da diesem der Abriss der Hochstraße schon als Vorgabe der Politik zugrunde gelegen hätte. Insofern stehe von vornherein die städtebauliche Qualität und der Abwägungsprozess unter dem Verdacht, dass durch Entfernen eines Denkmals sich Politiker selber eins setzen wollten.

Antwort:

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der Wehrhahnlinie und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des ÖV in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen, verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Neben der grundsätzlichen Machbarkeit wurde die verkehrstechnische Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ untersucht und öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse dieser Prüfphase sind in einer im Jahre 2007 veröffentlichten Broschüre „Kö-Bogen - Variantenprüfung Verkehr“ umfassend zusammengefasst. Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich beschlossen. Verknüpft war der politische Beschluss mit zwei konkreten Aufträgen: Zum einen sollten die weit gereiften Überlegungen für den Bereich des ehemaligen Jan-Wellem-Platzes als ein erster Bauabschnitt über die Ausschreibung des Grundstückes entwickelt werden (Kö-Bogen 1. BA). Für diesen Bereich liegt mittlerweile ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Zum anderen sollten für den Gesamtbereich die mit der Stadtreparatur verbundenen Chancen über einen europaweit ausgeschriebenen offenen Wettbewerb ermittelt werden. Das Ergebnis dieses qualitätssichernden Verfahrens ist die städtebaulich-freiraumplanerische Grundlage für das vorliegende Bebauungsplanverfahren (Kö-Bogen 2. BA).

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 145.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.2 Der Einwender macht folgende Abwägungsmängel geltend: In Pkt. 1.2 der Begründung fehle die Hochstraße als wichtiger Identifikationspunkt, sie könne als solcher in der Darstellung des Bestandes nicht ignoriert werden.

Antwort:
Im Kapitel 1.2 „Bestandsituation“ der Satzungsbegründung Teil A 1 wird die Hochstraße beschrieben. Des Weiteren wird in Kapitel 2.5 „Denkmäler“ und in besonderer Weise in Kapitel 5.2 „Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler““ die bestehende Hochstraße sachgerecht behandelt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.3 In den Qualitätszielen werde behauptet, man stelle durch streckenweise geradlinige Tunnelführung ausreichend Sichtbeziehungen her. Der Blick auf den Plan zeige jedoch fast nur kurvenreiche und unübersichtliche Tunnelführungen, die viele Autofahrer/innen von deren Nutzung abhalten würden.

Antwort:

Die Tunnelanlagen werden nach dem gültigen Standard zur Errichtung von Verkehrstunnel incl. der Einhaltung allder notwendigen Sicherheitsbestimmungen ausgeführt. Diesbezüglich wird es für die Verkehrsteilnehmer keine Einschränkungen der notwendigen Sichtbeziehungen geben. Es ist in keinster Weise zu erwarten, dass diese Tunnel wegen fehlender Sichtbeziehungen oder unübersichtlicher Tunnelführungen von den Verkehrsteilnehmern gemieden würden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.4 Der Einwender bezweifelt die in 5.1 „Städtebauliche Ziele“ behauptete Stärkung von Sichtbeziehungen zwischen Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche und den Neubauten durch Abriss der Hochstraße. Dies könne jeder an Ort und Stelle nachvollziehen und erkenne, dass nicht der Tausendfüßler solche unterbreche, sondern das vorhandene Grün, wie viel mehr aber erst die im Wettbewerb, der angeblichen Grundlage für diesen Bebauungsplan, vorgeschlagene doppelte Baumreihe.

Antwort:

Wie vielfach städtebaulich untersucht und im Rahmen des Gutachten zur denkmalfachlichen Untersuchung und Beurteilung der Hochstraße nochmals dargelegt, stellt der Tausendfüßler eine städtebauliche Barriere dar, die in vielfältiger Weise Sichtbeziehungen stört. Auch bestehende dichte Bepflanzungen stören, wie richtigerweise angemerkt wird, Blickbeziehungen.

Bei der Konzeption der Neuanpflanzungen im Zuge der Umsetzung der Planung wurde im Rahmen der Freianlagenplanung darauf geachtet, dass die angesprochenen Beziehungen zwischen den Gebäuden durch die Gestaltung der Freibereiche und die Anordnung der Bepflanzung räumlich und funktional gestärkt werden. In diesem Sinne ist die geplante Baumreihe ein wichtiges Verbindungselement, das den Bereich des Hofgartens mit dem Umfeld der Johanneskirche verbindet. Der Abstand der Pflanzungen, die Stammhöhe und der Kronenumfang werden sicherstellen, dass für Fußgänger und Radfahrer auch im unmittelbaren Umfeld der Allee die gewünschten Sichtbeziehungen vorhanden sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.5 Der Einwender ist der Auffassung, auch die neuen Baufelder auf dem Gustaf-Gründgens-Platz sprächen gegen bessere Sichtbeziehungen. Gerade der Effekt der Überraschung im Entdecken von Identifikationspunkten beim Durchschreiten der Stadt mache diese liebenswert und stelle keinen Mangel dar.

Antwort:

Die Baufelder MK 1 bis MK 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.

Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätsvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus. Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Bei Konzeption der angesprochenen Baufelder MK 1 bis MK 4 wurde somit in besonderer Weise auf den Aspekt der Sichtbeziehungen eingegangen. Die Lage der Gebäude und der Gassen wurde so gewählt, dass, entsprechend der Intention des Einwenders, überraschende und spannende Blickbeziehungen insbesondere auf das Schauspielhaus und das Dreischeibenhaus geschaffen werden.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

145.6 Insofern werde auch die in 5.2 aufgestellte Behauptung als absurd empfunden, der Abriss der Hochstraße sei notwendig zur Wiederherstellung erlebbarer und dem menschlichen Maßstab entsprechender Stadträume. Die Höhe der Straße entspreche dem in allen anderen Unterführungen in der Stadt gewohnten Maßstab und wirke nicht erdrückend. Der Dunkelheit, die durch Verwahrlosung entstanden sei, könne durch Farbe und Beleuchtung abgeholfen werden, wenn nur der politische Wille dazu bestünde.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 145.7.
Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.7 Der Einwender ist gegen den Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“, weil die Hochstraße nicht dem Verkehrskonzept widerspräche, da die Verkehrsbeziehungen im gewollten Tunnel dieselben seien.

Antwort:

Die Veränderung der Verkehrsbeziehungen ist nicht Ziel der Planung.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind - wie schon unter Nr. 145.1 ausgeführt - die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung hochwertig gestalteter Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz, die Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind, als zusammenhängender Stadtraum, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Als zentrale Maßnahme in diesem Bereich, um diese Ziele zu erreichen, hat sich die Landeshauptstadt Düsseldorf entschlossen, den bisher oberirdischen Verkehr weitgehend in Tunnellage zu verlegen.

Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.

- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.8 Ein hochwertiges Denkmal könne niemals einer hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der Einkaufslage entgegenstehen.

Antwort:

Bei der Stadtentwicklung des Gesamtbereiches „Kö-Bogens“ geht es ausdrücklich nicht nur um die Weiterentwicklung einer Einkaufslage, sondern um eine umfassende städtebauliche und freiraumplanerische Erneuerung. Wie oben in Antwort Nr. 145.7 sowie in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausgeführt, sprechen diesbezüglich gewichtige städtebauliche Gründe für einen Abriss, so dass ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.9 „Aufwertung“ und „zukunftsfähig“ seien interpretierbare Schlagwörter und ungeeignet für eine Begründung.

Antwort:
Die zitierten Begriffe werden nicht als Schlagwörter verwendet, sondern werden im Kontext der Begründung jeweils begründet und inhaltlich vertieft.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

145.10 Der Entwicklung zum Wohnstandort, als einem etablierten und positiv besetzten Ziel, stehe die Hochstraße nicht entgegen. Schon heute seien alle anderen Geräusche präsenter, als die vom Autoverkehr auf der Hochstraße. Für die Geräusch-Beurteilung dürften die Straßenbahnen ausschlaggebend sein. Die unvermeidliche Elektromobilität komme entlastend noch hinzu.

Antwort:
Bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange wurde berücksichtigt, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgrund seiner zentralen innerstädtischen Lage lärmvorbelastet ist. Durch die Umsetzung der Gesamtmaßnahme Kö-Bogen im Kernbereich der Innenstadt von Düsseldorf kommt es zu derart deutlichen Lärmminderungen, dass zukünftig gute Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in heute stark verlärmten Bereichen im Bestand wie Neubau vorzufinden sein werden.
Die Bebauung entlang des Martin-Luther-Platzes und weiter auf der Westseite der Berliner Allee bis zum Jan-Wellem-Platz ist heute von den hohen Verkehrslärmimmissionen durch die oberirdischen Verkehre betroffen, wobei teilweise die höchsten Werte mit Überschreitungen der Orientierungswerte um fast 5 dB(A) tags und etwa 7 dB(A) nachts durch die heutige Hochlage der Fahrbahn ab der Höhe des 2. Obergeschosses vorliegen. In innerstädtischen Bereich liegt Wohnen in der Regel nur in den oberen Geschossen vor, so auch hier.

Für diese Fassaden ergeben sich für den Planfall 1. BA vor Rückbau des Tausendfüßlers nur geringfügige Verminderungen der Beurteilungspegel. Für die Umsetzung des Bebauungsplans Kö-Bogen 2. BA (Planfall 1. und 2. BA) jedoch wird durch die weitgehende Verlegung des Verkehrs in Tunnellage eine deutliche Minderung der Schallimmissionen erzielt, dies trotz des verbleibenden oberirdischen Straßenbahnverkehrs. Diese Minderung beträgt entlang des Martin-Luther-Platzes bis 3,5 dB(A) tags / nachts, so dass die Orientierungswerte für den Tageszeitraum weitgehend eingehalten, für die Nacht noch bis 4 dB(A) überschritten werden. Für die Planalternative 2 stellt sich die Situation noch günstiger dar. Im weiteren Verlauf der Berliner Allee an den Fassaden entlang der Schadowarkaden und auch an der Bebauung nördlich und südlich der Schadowstraße kommt es zu Reduzierungen der Beurteilungspegel um bis zu ca. 14 dB(A) tags / 12 dB(A) nachts. Dadurch werden die Orientierungswerte für Kerngebiete tagsüber weitgehend eingehalten und im Bereich der Schadow-Arkaden im Nachtzeitraum lediglich gering mit bis zu 1,0 dB(A) überschritten. Noch weitergehende Verbesserungen können für die Fassaden auf Höhe der Tuchtinsel und weiter nördlich erwartet werden. Hier sinken die Beurteilungspegel auf ca. 61 dB(A) tags und unter 54 dB(A) nachts, teilweise auf noch deutlich geringere Werte und halten damit die Orientierungswerte Tags wie nachts ein.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.11 Kein Verkehrsbauwerk in Düsseldorf sei besser städtebaulich integriert, als die elegant geführte und schlank gestaltete Hochstraße. Der letzte Neubau in ihrer Nachbarschaft, P&C, habe seine Glasfassade nicht nur an deren Biegung angepasst, sondern auch von innen her den Ausblick darauf als Erlebnis gestaltet.

Antwort:

Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.

Als Produkt der verkehrsoptimierten Prioritätensetzung der Nachkriegsplanung folgte die Planung ausschließlich verkehrlichen Belangen. Städtebauliche Überlegungen spielten - wenn überhaupt - eine untergeordnete Rolle.
Das heutige Leitbild der europäischen Stadt mit einer verträglichen Dichte, mit Raum- und Platzbildungen, mit zentralen fußläufigen Einkaufslagen, mit Flanier- und Aufenthaltsbereichen war der damaligen Planung fremd. Die Aufgaben in der Nachkriegszeit lagen vielmehr in der zügigen Wiederherstellung eines funktionierenden Wohnungsmarktes und dem Aufbau einer leistungsstarken Wirtschaft. Vor dem Hintergrund eines rasanten Bevölkerungswachstums und der prognostizierten Massenmobilität stand der Ausbau einer leistungsstarken Infrastruktur im Vordergrund.
Eine nachträgliche städtebauliche Integration dieser innerstädtischen Straße, die als Störung in der Stadtstruktur wahrgenommen wird, ist nicht vorstellbar. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Architektur des Gebäudes von P&C auf die unmittelbar an der Fassade vorbeigehende Hochstraße reagiert.
Der Ausblick aus dem Kaufhaus auf den neu entstehenden Platz sowie über die neue, verbindende Baumreihe bis zum Hofgarten wird auch in Zukunft ein Erlebnis sein.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.12 Der Einwender wendet sich gegen die Behauptung, die Hochstraße stelle eine Barriere im Stadtkörper dar und widerspricht der „stark“ eingeschränkten Wahrnehmbarkeit von Schauspielhaus und Gustaf-Gründgens-Platz. Was die „filigrane“ Johanneskirche betreffe, hätten die neuen Tunnelrampen und die Straßenbahngleise eine ebenso trennende Wirkung wie sie in der Begründung der vorhandenen Rampe der Hochstraße zugeschrieben würden.

Antwort:

Die Tunnelrampen ersetzen in ihrer Lage derzeit bestehende Straßenverkehrsflächen bzw. die - räumlich viel stärker wirksamen - Rampen des Tausendfüßlers. Durch die Tieferlegung des Verkehrs in Tunnellage entfallen zwischen den Rampen mehrspurige Verkehrsflächen, die nun für Fußgänger und Begrünung zur Verfügung stehen.

Insbesondere der Bereich um die Johanneskirche ist derzeit stark durch den Tausendfüßler und die Abfahrtsrampe zur Berliner Allee beeinträchtigt. Der öffentliche Raum ist nicht qualitätsvoll nutzbar und die Sichtbeziehungen sind gestört. Nach Umsetzung der Planung werden die Tunnelein- und -ausfahrtrampen städtebaulich und gestalterisch in den räumlichen Kontext harmonisch integriert sein, so dass die, mit der Neuordnung verbundenen und in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele voll erreicht werden. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Da auch die heute bereits bestehenden Straßenbahngleise weiterhin ebenerdig geführt werden und die Tunnelrampen bis auf Brüstungen entlang der Öffnungen keine räumliche Dimension im öffentlichen Raum entfalten, sind dadurch optisch keine trennenden Wirkungen zu erwarten, die das denkmalgeschützte Kirchengebäude negativ beeinflussen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.13 Der Einwender bestreitet die Feststellung, ein sinnvolles Verkehrskonzept werde mit Erhalt der Hochstraße unmöglich gemacht, das Gegenteil sei der Fall. Auch Autofahrer hätten ein Recht darauf, sich oberirdisch in der Stadt zu bewegen, um diese zu genießen und wie heute möglich den Blick von oben in reizvolle Umgebung und Einkaufsparadiese zu erleben.

Antwort:

Die Notwendigkeit und Sinnfälligkeit der städtebaulichen Planung des zugrunde liegenden Verkehrskonzeptes wurde oben ausführlich dargelegt. Das Recht des oberirdischen Autofahrens wird dadurch nicht beschnitten, sondern in Abwägung aller Belange in diesem zentralen innerstädtischen Bereich gegenüber einer städtebaulichen Entwicklung zurückgestellt, die im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.14 Der Einwender äußert die Auffassung, die Stadt solle die, für den Nord-Süd-Tunnel geschätzten, 100.000.000 € in den Stadtteilen sinnvoll investieren. Die jährlichen Folgekosten der Tunnel entsprächen dem gesamten für Schulsanierungen verfügbaren Jahresetat. Dies sei nicht hinnehmbar.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere sinnvolle Investitionen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.15 Das wichtige Ziel der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werde bei Abriss des Tausendfüßlers nicht nur nicht erreicht, sondern angesichts mehrjähriger Bauzeit, Umleitungen und Provisorien und angesichts der kommenden radikalen Änderung des Verkehrs weg vom Verbrennungsmotor sogar verfehlt.

Antwort:

Zum Erreichen langfristig wirksamer städtebaulicher Qualitäten sind entsprechende Bauzeiten notwendig. Die Fertigstellung der Verkehrsanlagen und Freiflächen des Kö-Bogen-Projektes ist für 2015 geplant.

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Selbst bei einem, derzeit nicht absehbaren, vollständigen Ersatz von Verbrennungsmotoren würde ein oberirdisch geführter Verkehr die Umsetzung der städtebaulichen Ziele nicht ermöglichen. Autos mit anderen Antriebssystemen sind zwar emissionsärmer, ihr Flächenverbrauch an Straßenfläche sinkt allerdings nicht; ebenso verbleiben die Sicherheitsanforderung im Hinblick auf Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.16 Der Einwender widerspricht der Behauptung, der Erhalt des Bauwerks stehe öffentlichen Interessen entgegen. Die leider unbegründete Behauptung, durch Verzicht auf die Hochstraße könnten historische Bezüge wieder hergestellt werden, mache sich selber gegenstandslos, da darauf nicht erwidert werden könne.

Antwort:

Die städtebauliche Argumentation, das öffentliche Interesse und die sonstigen Gründe für den notwendigen Abriss der Hochstraße wurden in den Antworten zu Nr. 145.2 - Nr. 145.13 ausführlich dargelegt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.17 Der Einwender ist der Meinung, dass Aufwendungen zur Instandhaltung bei Erhalt der Hochstraße nötig seien, könne nicht deren Abriss begründen, andernfalls müsste man sofort viele Schulen abreißen.

Antwort:
Die laufenden Aufwendungen zur Instandhaltung der Hochstraße sind, wie oben unter der Antwort Nr. 145.7, nicht Grund für deren Abriss.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.18 Die ebenfalls nicht untermauerte Behauptung, eine verkehrssichere Nachrüstung würde die Denkmaleigenschaft in Frage stellen, sei fantasielos und angesichts fast 50 Jahren sicheren Funktionierens absurd.

Antwort:
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.19 Der Einwender macht des Weiteren Vorschläge zur Beleuchtung des Tausendfüßlers (LED-Leitbefeuerung) und zur Betonung seiner spezifischen Eigenschaften als Verkehrsbauwerk.

Der Einwender sieht eine „Idee“ im Gegensatz der harten Kanten beim Dreischeibenhaus zu den weichen Formen bei Hochstraße, Schauspielhaus, P&C-Haus und Libeskind-Bauten, die akzeptiert werden müsse. Er stellt fest, der Tausendfüßler sei ein Jahrtausendbauwerk, das nicht in Frage gestellt werden dürfe.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.20 Der Einwender kritisiert das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept mit den 26 m hohen Raumkanten bei maximaler Geschossflächenzahl der platzbildenden Gebäude und bezweifelt die Aufenthaltsqualität der neuen Baumachse.

Antwort:

Die festgesetzte Neubebauung im Bereich des Gustaf-Gründgens-Platzes ist Ergebnis des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung.

Die Gebäudehöhen und das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung orientieren sich an dem vorhandenen Bestand und entsprechen der städtebaulichen Situation. Als maximale Gebäudehöhe ist in den Teilbereichen MK 1, MK 3, MK 4 und MK 7 22, 0 m festgesetzt. Die Dimensionierung der öffentlichen Räume reagiert auf diese verträglichen Höhen und bildet wohlproportionierte Räume aus. Die städtebauliche Argumentation ist ausführlich in der Satzungsbegründung dargestellt.
im Weiteren siehe auch die Antworten zu Nr. 145.2 – Nr. 145.13.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.21 Sollte die geplante „Düsselpassage“ nicht gebaut werden, so werde die oberirdische „Verknüpfung“ der Hofgartenbereiche bei Wegfall der Jägerhofpassage und angesichts der Straßenbahnschranken keine gute Qualität haben.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Der Bau einer neuen Unterführung ist nicht vorgesehen und technisch nicht möglich. Vielmehr wird die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr nun weitgehend barrierefrei oberirdisch gewährleistet.

Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).
Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.22 Die Lage der Tunnelrampen am Baudenkmal Hofgärtnerhaus ignoriere und isoliere dieses aufs Gröbste. Der Einwender fragt, wo diese Tatsache in die Abwägung einbezogen werde?

Antwort:
Die Lage der Tunnelrampen wurde, wie in der Satzungsbegründung dargelegt, umfassend untersucht. Die im nördlichen Bereich des Hofgartens gefundene Lösung stellt nach Abwägung aller betroffenen Belange die beste Variante dar.
Auf der Seite des Hofgärtnerhauses zur Hofgartenstraße liegen heute bereits Verkehrstrassen an gleicher Stelle vor.

Die Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs und der Straßenbahn bleiben erhalten und auch die funktionale Situation der oberirdischen Anbindung an die Kreuzung mit der Maximilian-Weyhe-Allee und der Jägerhofstraße. Dahingehend ändert sich die Situation des Hofgärtnerhauses nicht.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.23 Die Behauptung, mit dem Verzicht auf Fußgängerpassagen würden Angsträume beseitigt, ignoriere die Interessen der Autofahrer/innen, denen mit langen und unübersichtlichen Tunneln klassische Angsträume zugemutet würden.

Antwort:
Die neu geplanten Tunnel stellen keine klassischen Angsträume dar. Des Weiteren siehe zu den Tunnelanlagen Antwort Nr. 145.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.24 Angesichts der Barriere der Straßenbahn könne keine qualitätsvolle Aufenthalt- und Bewegungsfläche für Fußgänger und Radfahrer entstehen, weil Störungen und Reglementierungen unausweichlich seien.

Antwort:

Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Flächen für Fußgänger und Radfahrer (vgl. auch Antwort zu Nr. 103.13).

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr miteinander verbindet, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke (vgl. Antwort zu Nr. 103.8), und die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

145.25 Der Einwender hinterfragt die Qualifikation des Planungsbüros für die Freiraumplanung.

Antwort:

Bei dem beauftragten Planungsbüro handelt es sich um ein renommiertes Fachplanungsbüro.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

145.26 Der Einwender stellt abschließend fest, angesichts gravierender Abwägungsfehler, insbesondere wegen Nichtbeachten entgegenstehender Interessen, Tatsachen und unverantwortlichem Umgang mit öffentlichem Geld in zentralen Planzielen sei dem Plan die Zustimmung insgesamt zu versagen.

Antwort:
Zu den einzelnen angesprochen Punkten wird auf die Antworten Nr. 145.1 bis Nr. 145.25 verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 146.:

146.1 Die Einwenderin äußert sich gegen den Abriss des Tausendfüßlers, seine elegante geschwungene Form könne ein Wahrzeichen von Düsseldorf werden. Neu gestrichen und beleuchtet - wie das Schauspielhaus - werde es ein Blickfang für Düsseldorf sein.

Antwort:
Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

146.2 Sie stellt fest, sie sei gegen den Abriss des Tausendfüßlers, weil es dort noch nie einen Unfall gab und keinen Stau. Der Blick von oben auf die Einkaufsmeile sei wundervoll. Der Tausendfüßler werde nur als marode dargestellt. weil die Stadt Düsseldorf jahrelang nichts mehr investiert habe, um dann zu sagen, er sei schmutzig und marode. Für dieses Denkmal sei die Stadt Düsseldorf zuständig.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen. Zu den notwendigen Maßnahmen und zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort unter Nr. 146.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

146.3 Die Einwenderin ist gegen den Abriss, weil die Folgekosten für Entlüftung und Beleuchtung der geplanten Tunnel sehr teuer und die Umwelt belastend seien. Jeder Bürger solle Strom sparen und hier solle Energie vergeudet werden. Die Tunnelein- und -ausfahrten verursachten Lärm und Abgase. Die Johanneskirche - eine Oase der Ruhe - könne von Niemandem mehr benutzt werden. Das Goethe-Museum, in dem viele Veranstaltungen stattfänden, sei nur von Abgasen und Lärm umgeben.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt.

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Auch der erhöhte Energieaufwand der Tunnelanlagen gegenüber der Hochstraße ist insofern gerechtfertigt.

Die zur Finanzierung der Maßnahmen sowie der Unterhalts- und Betriebskosten notwendigen Mittel werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen und den jeweiligen Kostengrößenordnungen, siehe Antwort Nr. 7.8.
Mit der Neuordnung öffentlicher Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden auf den Flächen der entfallenden Hochstraße hochwertig gestaltete öffentliche Räume und Freiflächen u.a. um die Johanneskirche entstehen. Die Flächen werden weitgehend vom Autoverkehr befreit und als zusammenhängender Stadtraum erlebbar sein. Im Bebauungsplan sind große Teile davon als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich festgesetzt. Diese Festsetzungen in Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung nach der parallel entwickelten Freiflächenplanung sichern diesen Räumen hohe Aufenthaltsqualitäten.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale am Hofgarten sowie an der Johanneskirche sind nicht zu erwarten. Bezüglich Lärm sind in den schalltechnischen Untersuchungen die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Gutachterlich festgestellt wurde, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Die Ausführung der Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt wird zusätzlich zu einer Reduzierung des Schallpegels beitragen.
Für einige Fassadenbereiche entsteht dennoch durch den Straßenneubau ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Eine detaillierte Überprüfung auf tatsächlich erforderliche Schallschutzmaßnahmen wird anschließend an das Bebauungsplanverfahren in einer gesonderten Untersuchung erfolgen. Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen werden entsprechend der üblichen gesetzlichen Regelungen der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung bestimmt.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Das Goethe-Museum ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung, da es außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanverfahrens Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. Bauabschnitt liegt. Aufgrund der Lage des Goethe-Museums im Schloss Jägerhof am östlichen Rand des Hofgartens, ist es nicht von den Planungen betroffen.
Sollte die Einwenderin nicht das Goethe-Museum, sondern das „Theatermuseum“ im Hofgärtnerhaus gemeint haben, so ist dazu festzustellen, dass dieses - gemäß Lärm- und Lufthygienegutachten - auch derzeit schon durch Lärm und Luftschadstoffe belastet ist. Eine Verschiebung der Tunnelmünder am Hofgarten vom Hofgärtnerhaus weg nach Norden, ist geprüft worden, aber aus verkehrlichen Gründen nicht realisierbar. Bei einer Verschiebung nach Süden bliebe der Hofgarten weiterhin durch die oberirdische Straßenführung der Hofgartenstraße beeinträchtigt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

146.4 Abschließend stellt die Einwenderin fest, es könne doch nicht wahr sein, dass eine sechsspurige Trasse mit zwei Straßenbahngleisen, Oberleitungen und Beleuchtung und die Zerschneidung des Hofgartens etwas Zukunftsweisendes sei.

Antwort:

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen werden. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt.

Die beiden Hofgartenteile werden damit zukünftig nicht mehr durch die Hofgartenstraße mit ihren sechs Fahrspuren getrennt. Lediglich die Straßenbahntrasse verbleibt, die oberirdisch überquert werden kann.

Die Gestaltung wird im Rahmen der Freiraumplanung angepasst. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Zur Gestaltung im Bereich des Hofgartens, siehe Antwort unter Nr. 146.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 147.:

147.1 Die Einwenderin spricht sich gegen den Abriss des Tausendfüßlers aus. Er werde weiterhin gute Dienste leisten, müsse aber natürlich gepflegt werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

147.2 Mit einem angehängten Zeitungsartikel weist die Einwenderin auf ein Beispiel für eine Umnutzung einer Hochtrasse zu einer begrünten Fußgänger-Flaniermeile hin.

Antwort:

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt.
Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

147.3 Sie äußert die Auffassung, die geplanten langen Tunnel würden die beiden Hofgartenhälften nicht miteinander verbinden und appelliert abschließend: „Lott stonn! und Geld sparen“.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt.

Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 148.:

148.1 Der Einwender ist der Auffassung, die geplante Tunnellösung inklusive Abriss des „Tausendfüßlers“ verschlechtere die heutige Situation in wichtigen Punkten und zerstöre ein markantes Baudenkmal.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

148.2 *Die Jägerhofpassage als einzige verkehrsfreie Fußgänger- und Radverbindung der beiden Hofgartenteile müsse aufgegeben werden, weil hier die geplanten Tunnelrampen diese wichtige und stark frequentierte Wegverbindung zerschnitten. Einen adäquaten Ersatz gebe es in der Planung nicht, weil eine ebenerdige, verkehrsfreie Verbindung durch die Straßenbahnführung verhindert werde. Außerdem sei die heutige Passage ein sehr gutes Beispiel für die Unterquerung einer Straße. Durch entsprechende Erneuerung - z.B. Beleuchtung - könne diese gute Bestandssituation wesentlich verbessert werden.*

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt.

Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

148.3 Der Einwender führt aus, die denkmalgeschützte Hochstraße bilde zusammen mit weiteren, als Baudenkmaler anerkannten Hochbauten, sowie im städtebaulichen Kontext mit den angrenzenden großzügigen Straßenräumen ein stimmiges urbanes Stadtgefüge. Stattdessen sollten durch Tunnelrampen hässliche Schneisen in Straßenräume geschnitten werden, z.B. Ecke Berliner Allee/Schadowstraße.

Antwort:
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Wie unter Nr. 148.1 ausgeführt, zielt die Neuplanung auf die bewusste Schaffung bzw. Bildung von Stadtraum.
Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

148.4 Der Einwender bezweifelt, dass durch die, anstelle der Hochstraße vorgesehenen Baumreihen mit begleitendem Bahnkörper der Straßenbahn ein urbaner Stadtraum entsteht.

Antwort:

Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.

Der „urbane Stadtraum“ soll nicht durch die Baumreihe, sondern durch die räumliche Fassung der Freiflächen durch die Bebauung der neu geschaffenen Baufelder MK 1 bis MK 4 entstehen. Die geplante Baumallee und der neue Boulevard bilden im neuen „Stadtraum“ die Verbindung zwischen Hofgarten, Schadowstraße und Martin-Luther-Platz. Es wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 148.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

148.5 Der Einwender stellt fest, eine Baumallee entlang der Landskrone sei sowohl gestalterisch wie auch vom Aufenthaltswert her und in Bezug zum historischen Kontext, wünschenswert.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung der Flächen zwischen Libeskind-Bau und der Landskrone sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

148.6 Der Einwender führt aus, im Bebauungsplanentwurf würden differenzierte Angaben die Wohnnutzung in den einzelnen Baufeldern festlegen, respektive sie ganz verbieten. Der Einwender ist der Auffassung, Wohnnutzung solle grundsätzlich möglich sein, respektive anteilmäßig gefordert werden, um nach Geschäftsschluss „tote" Innenstadtbereiche zu vermeiden.

Antwort:

Der Bebauungsplan stellt eine Angebotsplanung dar, die im Zuge der Hochbaurealisierung umgesetzt wird. Eine Festlegung bestimmter Flächenanteile für bestimmte Nutzungen ist nicht vorgesehen.

Ziel der Planung ist die Schaffung einer gemischt genutzten Neubebauung, die entsprechend ihre zentralen Lage wichtige Funktionen eines Kerngebietes wie Einzelhandel, Gastronomie, Büro- und Dienstleistungsnutzungen aber auch Wohnnutzung ermöglicht. Die Bestimmung und anschließende Festsetzung der für Wohnen am besten geeigneten Bereiche, erfolgte auf Grundlage der gutachterlichen Untersuchungen; siehe dazu „Studie zur Verschattung" (Peutz, April 2011) und „Schalltechnische Untersuchung" (Peutz, April 2011).

Die bedeutsame Rolle des Wohnens und die Förderung einer Nutzungsmischung wird voll umfänglich gesehen und durch die Planung unterstützt.

Die Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

148.7 Der Einwender stellt fest, mit modifizierter Tunnellösung und Erhalt des Tausendfüßlers (s. Vorschlag BDA) könnten die Hofgartenteile verbunden und die Jägerhofpassage erhalten werden und außerdem könne viel Geld eingespart werden.

Antwort:

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24.

Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 149.:

149.1 Die Einwenderin äußert die Auffassung, die Hochstraße sei mit dem Ensemble Schauspielhaus und Dreischeibenhaus schützenswert verbunden. Die Leichtigkeit der Straße könne nicht durch zwei Tunnel ersetzt werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.

Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

149.2 Die Tunnel würden die Innenstadt und den Hofgarten zerschneiden und die Johanneskirche isolieren.

Antwort:
Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Flächen für Fußgänger und Radfahrer.
Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr miteinander verbindet, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke (vgl. Antwort zu Nr. 149.3), und die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist.

Auch der Fußweg parallel zur Düssel wird mit einer Steigung von max. 6 % weitgehend barrierefrei ausgeführt.
Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und beseitigt Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage. Durch die Verlegung des Verkehrs unter die Erde werden in attraktiver innerstädtischer Lage in erheblichem Maße qualitätsvolle Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Durch die Neugestaltung wird der Hofgarten nicht zerschnitten und auch die Johanneskirche wird nicht isoliert. Das Gegenteil ist der Fall: Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.

Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Der Bereich um die Johanneskirche ist derzeit stark durch den Tausendfüßler und die Abfahrtsrampe zur Berliner Allee beeinträchtigt. Der öffentliche Raum ist nicht qualitätsvoll nutzbar und die Sichtbeziehungen sind gestört.
Nach Umsetzung der Planung werden die Tunnelein- und -ausfahrtrampen städtebaulich und gestalterisch in den räumlichen Kontext harmonisch integriert sein, so dass die, mit der Neuordnung verbundenen und in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele voll erreicht werden. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung des Tunnelportals sind auch an der Johanneskirche nicht zu erwarten, da auch hier die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt werden. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 149.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

149.3 Die Tunnel seien nicht fußgängerfreundlich, während unter der Hochstraße eine Verbindung des Hofgartens mit der Königsallee besonders gut zu schaffen sei.

Antwort:

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren sowie die Auffahrtrampe des Tausendfüßlers weg, diese Flächen können nun begrünt und für die Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer gestaltet werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage geschaffen.

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler - bei Erhalt der Hochstraße - wäre äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden.

Die neue Baumreihe, die an die Stelle des Tausendfüßlers tritt, verbindet zukünftig den Hofgarten mit der Schadowstraße bis hinunter zum Martin-Luther-Platz, und wird insbesondere zur attraktiven Benutzung und zum Verweilen für Fußgänger gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

149.4 Die enormen Kosten für die Tunnellösung seien nicht zu akzeptieren. Das Geld sei sinnvoller für Kultur und Schulen anzulegen.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Investitionen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 150.:

150.1 Die Einwenderin äußert sich für den Erhalt des Tausendfüßlers und seine Sanierung. Er sei Bestandteil des architektonischen Dreiklangs mit Dreischeibenhaus und Theater.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.
Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

150.2 Sie befürwortet den Erhalt der Jägerhofpassage als gefahrloser Überquerung.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

150.3 Sie sei aus finanziellen Gründen dafür, die Tunnelbauten zu vermeiden.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

150.4 Des Weiteren unterstütze sie den Standpunkt des Landeskonservators.

Antwort:
Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 (Kö-Bogen - 1. und 2. Bauabschnitt - Verkehrsanlagen - Grundsatzbeschluss) und der vorliegenden Ergebnisse des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs den Abriss des Tausendfüßlers vorsieht. Mit dem Abriss wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt und die Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume geschaffen. Diesen Entscheidungen ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des mit dem o.g. Beschluss angestoßenen umfangreichen Planungsprozesses wurden weiter Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert.
Der Erhalt des Tausendfüßlers würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung des vom Rat beschlossenen neuen Verkehrskonzepts unmöglich machen und einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.
Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.
Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassenden Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse.
Darüber hinaus kommt die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte. Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre – ebenfalls mittelfristig – der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.
Nur bei Umsetzung der Planung werden große Flächen, die heute von Verkehr und Verkehrsemissionen dominiert werden, für den Aufenthalt von Nutzern und Besuchern der Innenstadt sowie für Begrünung frei. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung wird damit ein attraktiver zusammenhängender Stadtraum erlebbar.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 151.:

Die Einwenderin bezieht sich auf einen Zeitungsartikel (Düsseldorfer Anzeiger, 22.6.2011) und zitiert den Architekten Libeskind. Sie stellt abschließend fest, der Plan sei gut und sie wünsche, dass er gelinge.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 152.:

152.1 Die Einwender sind der Auffassung, beim Tausendfüßler handele es sich um ein bundesweit einmaliges verkehrstechnisches Baudenkmal. Dies stelle auch die Stellungnahme des LVR/Amt für Denkmalpflege eindeutig fest.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur Abwägung der Stellungnahme des LVR siehe Antwort Anlage 3 Nr. 5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

152.2 Der derzeitige ungepflegte Zustand könne nicht Anlass sein, Bau- und Feuchtigkeitsschäden für einen Abriss abzuleiten. Die elegante verkehrstechnisch maßgeschneiderte Hochstraßen-Lösung verhindere eine Zerschneidung der Platzsituation an der Johannes-Kirche und eine Beeinträchtigung des Hofgartens mit breiten Schneisen für die Tunnel-Rampen mit einer einhergehenden Geräuschbelästigung und einer starken ästhetischen Umweltbelastung.

Antwort:

Die unter Nr. 152.1 schon erwähnte denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt zu dem Ergebnis, dass die Schäden am „Tausendfüßler“ augenfällig seien und auch von einem Ingenieurbüro in einer Vorstudie ermittelt wurden. Die dort genannten, dringend erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, die für die Verkehrssicherheit notwendig sind, würden das äußere Erscheinungsbild der Brücke erheblich verändern, was auch Einfluss auf die Denkmalwürdigkeit hätte. Insbesondere wären die Kappen und Geländer des Bauwerks baulich anzupassen, damit sie den normativen (Sicherheits-) Anforderungen entsprechen. Ferner wäre – ebenfalls mittelfristig - der Fahrbahnbelag auszutauschen, da das Bauwerk keine Abdichtung besitzt.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

In der derzeitigen städtebaulichen Situation werden die Johanneskirche und der sie umgebende Freibereich stark durch das Verkehrsbauwerk Tausendfüßler beeinträchtigt. Sichtbeziehungen sind gestört, die attraktive Nutzung der Freibereiche ist nicht möglich. Mit der Tieferlegung in den Straßentunnel verbleibt an der Johanneskirche die Ausfahrtrampe. Durch ihre abgesenkte Lage wird sie jedoch stadträumlich nur über die filigran gestalteten Geländer sichtbar – es bestehen hochwertige Blickbeziehungen zur Johanneskirche und der Freiraum nördlich der Kirche kann neu gestaltet und genutzt werden.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Flächen frei, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Der Tausendfüßler mit seinen Rampenbauwerken, die bisher eine städtebauliche Barriere bilden, entfällt. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Sie liegen unterirdisch auf Flächen, die bisher durch die Fahrspuren der Hofgartenstraße eingenommen werden. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt, z.B. durch die filigrane Gestaltung der seitlichen Rampengeländer.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.
In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärm erhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 152.4.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

152.3 Hinzu komme die Einsparung für die Stadt in Millionenhöhe, wenn sie den Tausendfüßler erhalte und damit auf die große Tunnellösung verzichten könne.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Diskussionsvorschlag mit einem verkürzten Süd-Nord-Tunnel und dem Erhalt des Tausendfüßlers wurde ursprünglich vom Bund Deutscher Architekten (BDA) gemacht. Er wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

152.4 Die Einwender stellen fest, es bestehe kein öffentliches Interesse, den Tausendfüßler abzureißen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt daher, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 153.:

153.1 Die Einwenderin sieht, mit dem Abriss des Baudenkmals „Tausendfüßler" und dem dadurch notwendigen Bau der Tunnel, die Gefahr, dass zu sorglos mit den Finanzen umgegangen werde und Schulden angehäuft würden. Die Kosten die insgesamt auf die Stadt, auch durch Pflege und Unterhalt, zukämen, würden den Stadthaushalt in einem Umfang belasten, der nicht transparent sei.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die notwendigen Mittel für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs bewegen sich in einem angemessenen Kostenrahmen (des Weiteren dazu, siehe Antwort unter Nr. 153.2).
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

153.2 *Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei im Vergleich zur Ist-Situation mit dem Tausendfüßler nicht hinreichend dargelegt, so dass der Bebauungsplanentwurf Kö-Bogen 2. BA keine echte Entscheidungsgrundlage für den Rat der Stadt Düsseldorf, die im Sinne der Bürger abzuwägen habe, darstelle. Einerseits würde immense Liquidität in das innerstädtische Bauvorhaben fließen, andererseits blieben für Düsseldorf dringend notwendige Infrastruktur-Maßnahmen in den Stadt- und Randbezirken unerledigt. Die Einwenderin ist der Auffassung, die Schuldenfreiheit sei mit positiver Abstimmung zum Bebauungsplanentwurf Kö-Bogen 2. Bauabschnitt gefährdet.*

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige Aufgaben der Stadt aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 154.:

154.1 Der Einwender äußert sich zur Tunnellösung, diese habe sehr hohe Kosten, inkl. konstanter bis steigender Unterhaltskosten.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Die Unterhaltung der Tunnelanlagen wird auf Dauer Kosten verursachen. Diese Unterhaltung (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wird einen jährlichen Unterhaltungsaufwand für den 1. Bauabschnitt von ca. 1,3 Mio. Euro und für den 2. Bauabschnitt von ca. 0,6 Mio. Euro verursachen. Die dafür notwendigen Mittel werden in den städtischen Haushalt eingestellt. Die Finanzierung des Unterhalts wird damit dauerhaft im städtischen Haushalt sichergestellt. Somit steht dies der Umsetzung der Planung nicht entgegen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

154.2 Die Tunnel hätten lange, hässliche Rampen.

Antwort:
Negative optische Wirkungen durch die Tunnelrampen sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Rampen werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen nicht beeinträchtigt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

154.3 Die Straßenbahn führe weiterhin oberirdisch und trenne dadurch weiterhin den Hofgarten.

Antwort:
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Lediglich die Straßenbahngleise verbleiben in diesem Bereich. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen. Die Freiraumplanung berücksichtigt die Gleise, diese werden weitgehend als Rasengleis ausgeführt und ganzheitlich in die Oberflächengestaltung eingebunden.

Die beiden Hofgartenteile werden so weitgehend oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

154.4 Durch die oberirdische Straßenbahn seien Fußgänger und Radfahrer gezwungen, anzuhalten und zu warten, während der Pkw-Verkehr im Tunnel störungsfrei fließen könne. Der Einwender befürchtet Unfälle zwischen Bahn und Radfahrern, Fußgängern, Kindern oder Tieren.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der ebenerdig geführten Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen.

Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

154.5 Der Einwender schlägt vor wenn es denn bei einer Tunnellösung bleiben müsse - die Straßenbahn auch unter die Erde zu verlegen und mit dem Jan-Wellem-Bahnhof zu verbinden. Der Hofgarten bilde dann wieder eine vollständige Einheit und ein Umsteigen innerhalb eines U-Bahnhofes in verschiedene Linien wäre, wie bisher oberirdisch am Jan-Wellem-Platz, wieder gegeben.

Antwort:
Der Vorschlag ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht umsetzbar. Im Übrigen binfindet sich die Wehrhahnlinie mit ihren Bahnhöhen bereits im Bau.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

154.6 Der Einwender würde es begrüßen, wenn die Tunnelein- und ausfahrten wie beim Rheinufertunnel gestaltet würden, d.h. dass die letzten Meter der Decke „schräg“ mit nach oben parallel zur Fahrbahn verlaufen würden, so dass die eigentliche Ein- und Ausfahrt dadurch kürzer wirke. Auf den schrägen oberen "Endflächen" könne dann Rasen o.ä. gepflanzt oder ggfs. sogar eine Skateranlage o.ä. gebaut werden. Vielleicht könne man diese Fläche auch seitlich mit seichten Hügeln derart in die beidseitige Hofgartenlandschaft integrieren, dass die Rampen nicht mehr auffielen.

Antwort:

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale und Tunnelrampen sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale und Rampen werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Bereich des Hofgartens werden die Rampen in die Grüngestaltung integriert.

Eine teilweise Einhausung der Rampen („Hügel“) ist auch aus Gründen des Denkmalschutzes des Gartendenkmals Hofgarten und der Freiraumplanung nicht vorgesehen. Blickbeziehungen sollen nicht beeinträchtigt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

154.7 Der Einwender äußert die Auffassung, der Tausendfüßler solle erhalten und dann begrünt werden. Es sollten Bäume angepflanzt und er solle für Radfahrer und Fußgänger freigeben werden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Eine Begrünung des Tausendfüßlers ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung bzw. Begrünung aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Der Tausendfüßler ist als Verkehrsbauwerk für den motorisierten Individualverkehr kaum geeignet zur Nutzung durch andere Verkehrsteilnehmer. Weder sind die verkehrlichen Bezüge darauf ausgerichtet, noch sind, insbesondere für Fußgänger, die Zu- und Abgänge ausreichend vorhanden. Zur Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer ist der Tausendfüßler in der heutigen Form deshalb nicht geeignet. Darüber hinaus müsste er aus Gründen der Verkehrssicherheit ertüchtigt und baulich saniert werden. Im Übrigen ist eine Bepflanzung des Tausendfüßlers aufgrund der unmittelbaren Nähe des Hofgartens mit seinem Freiflächenangebot nicht vorgesehen.
Zu den Gründen des Abrisses des Tausendfüßlers auch Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

154.8 Es müsse eine sichere Über- oder besser Unterquerung der "Hofgartenstraße" möglich sein.

Antwort:
Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.
Darüber hinaus siehe Antwort unter Nr. 154.4.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

154.9 Der Einwender würde es begrüßen, wenn die Schadowstraße zu einer "grünen" Flanier- und Einkaufszone erhoben würde.

Antwort:

Zu den Zielen der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA gehören die Stärkung des Einkaufsstandortes Düsseldorf-Innenstadt, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen und die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus. Die Umsetzung dieser Ziele betrifft in großem Umfang die Schadowstraße. Durch die weiträumige Verkehrsberuhigung im Schnittbereich von Berliner Allee und Schadowstraße sowie östlich anschließend und die räumliche Fassung durch die neuen Baufelder MK 1 bis MK 4 wird die Schadowstraße eine erhebliche Aufwertung erfahren.

Die konkrete Gestaltung der Freiräume ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 155.:

155.1 Die Einwenderin ist für den Erhalt des Tausendfüßlers.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

155.2 Ein Tunnel ließe zwar den Verkehr unter der Erde verschwinden, nicht aber die Straßenbahn. Somit sei eine Trennung des Hofgartens (wie begrünt auch immer) nach wie vor da.

Antwort:
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Lediglich die Straßenbahngleise verbleiben in diesem Bereich. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen. Die Freiraumplanung berücksichtigt die Gleise, diese werden weitgehend als Rasengleis ausgeführt und ganzheitlich in die Oberflächengestaltung eingebunden. Die beiden Hofgartenteile werden so weitgehend oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

155.4 Die Einwenderin ist der Auffassung, auch der unscheinbarste Tunnel habe sehr lange und hässliche Rampen an den Ein- und Ausfahrten.

Antwort:
Negative optische Wirkungen durch die Tunnelrampen sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Rampen werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen nicht beeinträchtigt.
Des Weiteren werden die Geländer möglichst transparent gestaltet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

155.5 Stimmig sei für die Einwenderin ein Abriss nur dann, wenn der ganze Verkehr inkl. Bahn unter der Erde verschwinde und die Fußgänger und Radfahrer den Hofgarten als Einheit erleben und nutzen könnten.

Antwort:

Die Möglichkeiten zur unterirdischen Führung der Straßenbahntrasse wurden umfassend geprüft. Dies ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich.
Gleichwohl werden hochwertig gestaltete Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz geschaffen. Diesbezüglich kann nach Entfall der oberirdischen Verkehrsflächen und durch den Abriss des Tausendfüßlers der Hofgarten als Einheit erlebt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 156.:

156.1 Die Einwenderin äußert die Auffassung, am Erhalt des Tausendfüßlers bestehe ein öffentliches Interesse. Die Ästhetik des Tausendfüßlers sei einzigartig. Zudem bilde er einen unverzichtbaren Teil des Ensembles mit dem Dreischeibenhaus und dem Schauspielhaus.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung. Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.2 Die Einwenderin stellt fest, die Hochstraße sei nicht marode, vielmehr sei sie vernachlässigt und schmutzig. Durch eine Renovierung und durch Entfernung von nicht notwendigen Müllcontainern und Verkaufsständen unter der Hochstraße käme die geschwungene, elegante Form wieder zur Geltung und könne zu einem Markenzeichen von Düsseldorf werden.

Antwort:
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 156.1.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 156.3.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.3 Der Tausendfüßler mache eine schnelle, in der Regel staufreie Querung der Innenstadt möglich und es mache verkehrstechnisch und ökonomisch keinen Sinn, ein funktionierendes System abzureißen.

Antwort:
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten.

Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Zu den Zielen der Planung siehe Antwort zu Nr. 156.1.
Zu den Investitions- und Unterhaltskosten siehe Antwort zu Nr. 156.7.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.4 Zum geplanten Tunnelbau widerspricht die Einwenderin dem Argument, dass durch den Tunnelbau die beiden Teile des denkmalgeschützten Hofgartens zusammengeführt würden. Tatsächlich werde die bereits vorhandene Zerschneidung des Hofgartens verstärkt.

Antwort:
Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße oberirdische Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Flächen für Fußgänger und Radfahrer.
Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr miteinander verbindet, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke (vgl. Antwort zu Nr. 156.5), und die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Der Fußweg parallel zur Düssel wird mit einer Steigung von maximal 6 % weitgehend barrierefrei ausgeführt.
Das neue Freiraumkonzept beseitigt vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Durch die Verlegung des Verkehrs unter die Erde werden in attraktiver innerstädtischer Lage in erheblichem Maße qualitätsvolle Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.5 Die derzeitige Lösung durch die Jägerhofpassage mache es Fußgängern, Rad- und Rollstuhlfahrern leicht und schnell möglich, von der einen zur anderen Seite zu gelangen. Im Übrigen spräche nichts dagegen, die Passage zu renovieren und freundlicher zu gestalten.

Antwort:
Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.
Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 156.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.6 Die Einwenderin führt aus, falls der Tunnel wirklich gebaut werde, fiele die Jägerhofpassage weg und das erhebliche Gefälle zwischen den beiden Hofgartenteilen müsse dann in anderer Form überwunden werden.

Es würden zurzeit „Rampen“ propagiert, die dann oberirdisch vor der vorhandenen Straßenbahn-Trasse enden würden. Wie eine sichere Querung derselben gewährleistet werden solle, sei bisher nicht klar.

Antwort:

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird den Hofgarten qualitätsvoll mit Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

In der Planung zur Ausgestaltung der Freibereiche, die parallel zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren betrieben wird, finden die Sicherheitsbelange im Umfeld der Straßenbahntrasse besondere Beachtung. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Die im Rahmen der Freiraumgestaltung geplanten umfänglichen Maßnahmen gewährleisten eine sichere Querung der Straßenbahntrasse für Fußgänger und Radfahrer.

Des Weiteren siehe Antworten unter Nr. 156.4 und Nr. 156.5.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.7 Die Einwenderin stellt sich die Frage nach den Kosten des Projektes. Bisher seien die Kosten für den 2. Bauabschnitt noch nicht bekannt, man könne wohl von mindestens 190 Millionen Euro ausgehen, nicht eingerechnet die jährlich zu erbringenden Folgekosten.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen, werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Die folgenden Beschlüsse liegen dazu vor:

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 196,9 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 25.03.2010.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kanalbaumaßnahme Jan-Wellem-Platz und Hofgartenstraße 1. BA (Baufeldfreimachung Kö-Bogen) - mit der Beschlusssumme von rund 4,0 Mio. Euro, beschlossen vom Bauausschuss am 21.10.2008.

Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Spichernplatz - Errichtung eines Aufstellgleises - mit einer Beschlusssumme von rd. 1,3 Mio. Euro, beschlossen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 24.09.2009.
Kosten entsprechend Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss - Kö-Bogen, Verkehrsanlagen 2. Bauabschnitt - mit einer Beschlusssumme von rd. 132,4 Mio. Euro, zur Beschlussfassung vorgesehen vom Rat der Stadt Düsseldorf in seiner Sitzung am 17.11.2011.
Die beiden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse für die Kosten der baulichen Realisierung der Freianlagen im Bereich des Gesamtprojektes Kö-Bogen sollen 2012 erfolgen. Eine Trennung in die Bauabschnitte des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. und 2. BA erfolgt hier nicht, da die Gestaltung der Oberflächen nur insgesamt erfolgen kann. Die Kostenannahme für die Errichtung der Freianlagen beträgt rd. 31,4 Mio. Euro. In dieser Summe nicht enthalten sind die Kosten für den Leitungsbau im Rahmen der Herstellung der Oberflächen und Freianlagen sowie die Kosten aus der Bodendenkmalpflege im Bereich der Erweiterung der Landskrone. Diese Kosten werden noch ermittelt.
In der Aufstellung der oben genannten Kosten sind alle Kosten des Gesamtprojektes Kö-Bogen erfasst, auch solche, die sich ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Kö-Bogen 1. BA sowie weiterer, vom Bebauungsplanverfahren Kö-Bogen 2. BA unabhängigen Verfahren ergeben (Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Landskrone, Errichtung der Brückenbauwerke, etc.).
Den angegebenen Kosten steht der Erlös aus dem Grundstücksverkauf Jan-Wellem-Platz in Höhe von rd. 52,8 Mio. Euro gegenüber. Darüber hinaus werden noch weitere Grundstückserlöse im Zuge der Umsetzung des Projektes Kö-Bogen 2. BA erzielt werden. Ihre Größenordnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.
Der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrstunnel (Wartung, Instandhaltung, Betrieb) wurde für den 1. Bauabschnitt mit 1,3 Mio. Euro ermittelt, für den 2. Bauabschnitt mit 0,6 Mio. Euro.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

156.8 Die Einwenderin zieht das Fazit, Rat und Verwaltung der Stadt Düsseldorf wären gut beraten, die Planung des Kö-Bogens neu zu denken. Sie stellt fest, weniger sei manchmal mehr, was heißen solle: Weniger Tunnel bedeute mehr Lebensqualität für die Stadt.

Antwort:

Die städtebauliche Neuordnung innerhalb des Geltungsbereichs und die Verlagerung des Verkehrs in Tunnellage sind im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtentwicklung notwendig und gerechtfertigt und liegen im öffentlichen Interesse.

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept, als Ergebnis des Planungsprozesses, stellt die städtebaulich und verkehrlich qualitätsvollste Lösung dar. Diesbezüglich besteht in Abwägung aller vorgebrachten Belange mit den oben dargelegten Planungszielen ein überwiegendes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des Plangebietes.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 157.:

157.1 Die Einwenderin meint, im Gegensatz zum Bau der neuen Wehrhahnlinie und der Tieferlegung des Verkehrs durch den Südwesttunnel seien der Bau des Nord-Süd-Tunnels und der Abriss des Tausendfüßlers nicht gerechtfertigt.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.
Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.2 Zur Begründung stellt die Einwenderin fest, die Denkmalbehörde sei gegen den Abriss des Tausendfüßlers, da er unter Denkmalschutz stehe.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland.

Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Bezüglich des überwiegenden öffentlichen Interesses am Abriss des Denkmals siehe Nr. 157.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.3 Das öffentliche Interesse an einem Abriss sei nicht gegeben, da die öffentliche Meinung dazu geteilt sei. Auch der Star-Architekt Daniel Libeskind hielte den Bestand des Tausendfüßlers mit seinen Planungen für vereinbar, wie er öffentlich bekundet habe.

Antwort:
Es ist richtig, dass die öffentliche Meinung zur Frage des Abrisses der Hochstraße geteilt ist: So haben sich viele Bürgerinnen und Bürger für den Erhalt der Hochstraße ausgesprochen, die Stadt hat aber im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auch viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung der Planung (inkl. Abriss des Tausendfüßlers) erhalten.
Beim „überwiegenden öffentlichen Interesse“ an einem Abriss (vgl. Antwort Nr. 157.1) geht es, gemäß § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch, um das Ergebnis einer sachgerechten, abwägenden Gegenüberstellung der angestrebten Ergebnisse und Folgen einer Planung und der Berücksichtigung verschiedener Interessen (Umweltschutz, Denkmalschutz, Verkehrsplanung, Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit, nachbarschaftliche oder eigentumsrechtliche Belange etc.). Die abwägende Entscheidung trifft der Rat der Stadt Düsseldorf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.4 Die sinnvolle Verteilung des Verkehrs auf zwei Ebenen sei durch den Tausendfüßler bereits vorhanden: Die Höherlegung des Autoverkehrs habe den Bereich zwischen Jan-Wellem-Platz und Johanneskirche sowie auf der Schadowstraße über Jahrzehnte erfolgreich vom Autoverkehr entlastet.

Antwort:
Siehe dazu Antwort unter Nr. 157.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.5 Die Überdachung der Fußgängerbereiche durch den Tausendfüßler sei im Interesse der Passantinnen und Passanten. Diese Aufenthaltsqualität solle nicht wegfallen, sondern könne ausgebaut werden durch Begrünung und Sitzgelegenheiten.

Antwort:
Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.

Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 157.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.6 Das Aufkommen von Schadstoffen - ob bei Nutzung von Tunneln oder der Hochstraße - ändere sich durch die Tieferlegung des Individualverkehrs alleine nicht; auch die Abgase aus den Tunneln müssten nach außen abgeleitet werden.

Antwort:
Es ist richtig, dass die vom motorisierten Verkehr emittierten Luftschadstoffe sich in der Menge nicht nennenswert durch die Verlegung des Verkehrs in die Tunnel verändern. Die Abgase werden vom Verkehrsstrom mitgeführt und treten daher insbesondere an den Tunnelausfahrten ins Freie. Zur Unterstützung des Luftstroms, für Stausituationen und andere Störfälle sind in den Tunnelanlagen Strahlventilatoren installiert.
An den Tunnelausfahrten werden durch die Konzentration der Abluft teilweise Überschreitungen der Grenzwerte für verkehrsbedingte Luftschadstoffe prognostiziert. Die Fachgutachten zur Lufthygiene kommen zu der Aussage, dass die heutige bzw. prognostizierte Überschreitung der Grenzwerte hinsichtlich der Luftschadstoffe aus dem Betrieb der Straße herrührt. Es ist geprüft worden, ob mit Hilfe der Luftreinhalteplanung diese Grenzwertüberschreitungen in den Griff zu bekommen sind. Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Maßnahmen erscheinen grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen.

Die Immissionsschutzbehörde kann aus dem Luftreinhalteplan heraus zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, der die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA sicherstellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.7 *Die Einwenderin vertritt die Meinung, durch den zusätzlichen Bau von Parkhäusern werde der unterirdische Individualverkehr erhöht werden und damit stiege auch das Abgasaufkommen.*

Antwort:
Die Tieferlegung der oberirdischen Verkehrsflächen für den KFZ-Verkehr erzeugt keine zusätzlichen Verkehre. Entsprechend der Verkehrsprognosen wird es jedoch zu Verlagerungen kommen, u.a. auch durch die geänderte Anfahrt der bestehenden und auch der geplanten Tiefgaragenanlagen. Die neu geplanten Tiefgargaragen sind notwendig, um die Stellplatzsituation u.a. an der Schadowstraße zu verbessern und Stellplätze für die Nutzer der neuen geplanten Bebauung bereit zu stellen.
Gutachterlich wurden auch unter Berücksichtigung des allgemeinen Verkehrszuwachses die Lärm- und Schadstoffbelastungen untersucht, dabei wurden die möglichen neuen Parkhausbauten im Plangebiet berücksichtigt.
Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchungen werden planungsrechtliche Festsetzung zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse getroffen. Des Weiteren stehen geeignete Maßnahmen der Luftreinhaltung auf gesamtstädtischer Ebene zur Verfügung, um die erforderlichen Grenzwerte einzuhalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.8 Der Erhalt des Tausendfüßlers als Fahrstrecke parallel zum Erhalt der Straßenbahnlinie sei im Hofgartenbereich so platzsparend und unauffällig, dass es möglich und sinnvoll sei, die umgebenden Bereiche zu pflegen und durch Passagen zu verbinden.

Antwort:

Zur Frage des Erhalts des Tausendfüßlers siehe Antwort unter Nr. 157.1.

Im Zuge der geplanten Neubebauung wird in sehr großem Maße oberirdische Verkehrsinfrastruktur zurückgebaut, es entstehen in großer Zahl neue Flächen für Fußgänger und Radfahrer.

Die Jägerhofpassage, die bisher die beiden Teile des Hofgartens für den Fußgänger- und Radfahrverkehr miteinander verbindet, entfällt aufgrund der Rampenbauwerke (vgl. Antwort zu Nr. 103.8), und die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Der Fußweg parallel zur Düssel wird mit einer Steigung von maximal 6% weitgehend barrierefrei ausgeführt.

Der durch die Planung ermöglichte Entfall der sechs Fahrspuren im Hofgarten und damit der Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und beseitigt Angsträume und ist insofern den von der Einwenderin vorgeschlagenen unterirdischen Passagen vorzuziehen.

Das neue Freiraumkonzept beseitigt vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage. Durch die Verlegung des Verkehrs unter die Erde werden in attraktiver innerstädtischer Lage in erheblichem Maße qualitätsvolle Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

157.9 Auf Grund aller dieser Vorteile sei die Investition in den Abriss des Tausendfüßlers und die Tieferlegung des Individualverkehrs in Nord-Süd-Richtung nicht gerechtfertigt. Sie sei eine überflüssige Belastung des städtischen Haushalts, zu der auch noch die jährlichen Unterhaltungskosten kämen. Beim Erhalt des Tausendfüßlers fielen nur Unterhaltungskosten an.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die gilt auch für die anfallenden laufenden Unterhaltskosten.

Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie der Unterhaltskosten wird im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 158.:

158.1 Der Einwender legt Einspruch ein gegen den Abriss des Tausendfüßlers.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

158.2 Des Weiteren sei er gegen die Tunnelplanung mit sechs Rampen.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden Flächen frei, die hochwertig gestaltet und neu begrünt werden können. Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der sechs Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt.
Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

158.3 Der Einwender wendet sich gegen die Missachtung der Forderung nach Barrierefreiheit für die Bürger.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Der durch die Planung ermöglichte Verzicht auf die unterirdischen Fußgängerpassagen erleichtert die soziale Kontrolle des öffentlichen Raums und vermeidet Angsträume. Das neue Freiraumkonzept beseitigt somit vorhandene funktionale und räumliche Barrieren und stärkt Wegebeziehungen in dieser zentralen Lage.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

158.4 Der Einwender begrüßt den Diskussionsvorschlag des BDA und der Bürgerinitiative „Lott stonn!" zum Kö-Bogen 2 vom Juni 2011 und stimmt ihm zu.

Antwort:
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!" und der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antworten unter Nr. 103 (Lott stonn!) bzw. Nr. 24 (BDA).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 159.:
Der Einwender ist der Meinung, dass nicht alle Optionen bzgl. des Tausendfüßlers überprüft worden seien und meint, dass dieser kreativ gestaltet und umgenutzt werden könne.

Antwort:
Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt.

Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 160.:

160.1 Die Einwenderin führt aus, der Tausendfüßler müsse erhalten bleiben wegen seiner architektonischen Bedeutung und des Ensembles mit dem Dreischeibenhaus und dem Theater.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die drei Bauwerke Schauspielhaus, Dreischeibenhaus und Tausendfüßler stellen kein baugeschichtlich oder architektonisch begründetes Ensemble dar. Die Bauwerke wurden zu unterschiedlichen Zeiten geplant und gebaut. Sie sind jeweils als skulpturale Einzelobjekte konzipiert und nehmen in ihren jeweiligen Entwurfsansätzen keinen direkten Bezug zur Umgebung.

Der Tausendfüßler wurde als Funktionsbauwerk errichtet, um den Ansprüchen der Verkehrsentwicklung und der Trennung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr nach der Errichtung der Berliner Allee und des Jan-Wellem-Platzes gerecht zu werden.
Eine gutachterliche denkmalpflegerische Einschätzung bezüglich des Ensembleschutzes vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass kein historischer städtebaulicher Zusammenhang zwischen dem älteren Dreischeibenhochhaus (1957/1960), dem jüngeren Schauspielhaus (1965/1970) und der 1960/62 errichteten Hochbrücke zu erkennen ist. Es gibt nach Auffassung des Gutachters weder einen bauhistorischen oder inhaltlichen Zusammenhang zwischen den drei Bauten, noch gibt es eine übergeordnete Idee, die diese Bauten verbindet.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

160.2 Der Tausendfüßler bewältige den Verkehr ausreichend und der Bau des Nord-Süd-Tunnels sei daher höchst überflüssig.

Antwort:
Ziel der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA ist nicht die Änderung des Verkehrssystems, sondern die Umsetzung der städtebaulich-freiraumplanerischen Ziele und Qualitäten. Es entstehen in diesem wichtigen Innenstadtbereich völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.
Zu den weiteren städtebaulichen Zielen und zu den Gründen für den Abriss der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 160.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 161.:

161.1 Die Einwenderin äußert sich für den Erhalt des Tausendfüßlers und der Jägerhof-Passage.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der gewünschte Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich. Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

161.2 Des Weiteren lehnt sie die neugeplanten Tunnelmündungen direkt vor dem Theatermuseum ab.

Antwort:

Die Tunnelrampen im Bereich südlich des Theatermuseums liegen auf Flächen der heute oberirdisch verlaufenden Hofgartenstraße.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer, sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet. Im Vergleich zur heutigen Situation nehmen die Tunnelrampen nur einen Teil der bisherigen Straßenflächen in Anspruch und ermöglichen, dass zusätzliche Flächen als Teil des Hofgartens begrünt werden können.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 162.:

162.1 Der Einwender stellt fest, dass eine Diskussion, ob der Tausendfüßler saniert oder stehen bleiben solle und die damit einhergehenden Verzögerungen, nicht nur für die Düsseldorfer, sondern auch für die „schwachen“ Kommunen in NRW ungut seien.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

162.2 Der Einwender schlägt vor, dass man den Tausendfüßler in Teilen stehenlassen könne und mit einer Holzkonstruktion und Glas zur Fußgängerbrücke „umbauen“ könne. Er schlägt weiter vor, ein Modell erstellen zu lassen, das eine strategische, bauliche Alternative aufzeige, mit Stegen von der Brücke zu den Obergeschossen der angrenzenden Kaufhäuser sowie eine angepasste Grünplanung. Der Einwender ist der Auffassung, dass dadurch die Schadowstraße besser in die Planungen integriert werden könne, ohne die geplanten Tunnel ändern zu müssen.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Das vom Einwender vorgeschlagene Konzept entspricht nicht den städtebaulichen Zielen des Bebauungsplans.

Zudem ist ein - vollständiger oder teilweiser - Erhalt der Hochstraße bei Bau des darunter liegenden Nord-Süd-Tunnels aus technischen und statischen Gründen (offene Bauweise des Tunnels) nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.
Zu den Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 163.:

163.1 Die Einwenderin plädiert für den Erhalt des denkmalgeschützten Tausendfüßlers, der eine elegante, nicht alltägliche Straßenführung vom Dreischeibenhaus und vom geschwungenen Schauspielhaus her sei.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Des Weiteren zur Frage des Erhalts der Hochstraße, siehe Antwort zu Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

163.2 Die geplanten Tunnel ließen jegliche Einmaligkeit vermissen.

Antwort:
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

163.3 Die Einwenderin fragt außerdem, welchen nachhaltigen Wert die Einstufung „denkmalgeschützt“ habe.

Antwort:
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Um den Abriss eines denkmalgeschützten Bauwerkes zu erwirken, muss ein entsprechender Antrag gestellt werden, der positiv beschieden werden muss. Der Antrag zum, Abriss der Hochstraße „Tausendfüßler“ wurde gestellt und ist derzeit im Verfahren.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 164.:

164.1 Der Einwender erhebt Einspruch gegen den Abriss des Tausendfüßlers mit der Begründung, die Hochstraße stehe unter Denkmalschutz. Sie sei filigran und störe niemanden.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.2 Der Einwender führt aus, die Kosten für Bau und Unterhalt der Tunnel stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen. Angeblich erforderliche Sanierungen der Hochstraße seien aufgeschoben worden bis die dafür aufzuwendenden Kosten unnötig gestiegen seien.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die notwendigen Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an der Hochstraße Tausendfüßler wurden im notwendigen Umfang laufend von der Landeshauptstadt Düsseldorf als Straßenbaulastträger durchgeführt.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.3 Die Kosten für die Sanierung der Hochstraße seien wesentlich geringer als die Kosten für Bau und Unterhalt der Tunnel.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zur Sicherung der Investitions- und Unterhaltskosten, siehe Antwort unter Nr. 164.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.4 Der Einwender stellt fest, es genüge eine Tunnelröhre für den Verkehr der Berliner Allee in Nord-Richtung.

Antwort:
Die Ziele des vorliegenden Bebauungsplanes, die Neuordnung öffentlicher Flächen und die Schaffung hochwertig gestalteter öffentlicher Räume und Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz, sind ohne den Abriss des Tausendfüßlers nicht erreichbar. Als Ersatz für den darauf fließenden Nord-Süd-Verkehr ist daher der Bau des Nord-Süd-Tunnels unverzichtbar.
Zu den städtebaulichen Zielen und weiteren Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 164.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.5 Der Einwender führt aus, es fehle die Angabe der Kosten für die Tunnel und ohne diese dürfe nichts beschlossen werden.

Antwort:

Die Kosten werden jeweils auf Basis der vorliegenden aktuellen Planungen ermittelt, die notwendigen Finanzmittel werden über entsprechende Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse gesichert und haushaltstechnisch eingeplant. Für einen Großteil der Kosten wurden bereits Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse herbeigeführt. Für die Verkehrsanlagen des 2. Bauabschnitts erfolgt dies vorbehaltlich der Genehmigung zum Abbruch der Hochstraße „Tausendfüßler“ und der Rechtskraft dieses Bebauungsplans. Für die Kosten der Oberflächengestaltung sind zwei weitere Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüsse vorgesehen. Das Kapitel „Kosten für die Gemeinde“ ist diesbezüglich nach der Offenlage in der Satzungsbegründung aktualisiert worden.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.6 Der Einwender ist der Auffassung, keinen Fußgänger auf der Schadowstraße störe die Hochstraße, man sehe sie nicht, wenn man nicht nach oben sehe.

Antwort:

Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung (oder auch Begrünung) aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden.

Dabei geht es weniger um den Blick von Fußgängern auf der Schadowstraße auf den Tausendfüßler als um Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.), die durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt werden. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.
Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden. Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

164.7 Der Einwender stellt fest, es habe noch nie einen Stau auf der Hochstraße gegeben.

Antwort:
Der Verzicht der Hochstraße wird nicht mit der fehlenden verkehrlichen Leistungsfähigkeit begründet. Der Abriss ist vielmehr zur Realisierung der Planungsziele erforderlich.
Des Weiteren siehe dazu Antwort unter Nr. 164.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 165.:

165.1 Der Einwender äußert die Auffassung, der Tausendfüßler sei aus wirtschaftlichen Gründen erhaltenswert, da ein Tunnel teuer sei, auch im Unterhalt.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Finanzierung erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalt der Stadt Düsseldorf eingestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

165.2 Weltweit kenne der Einwender kein so filigranes und ästhetisches Bauwerk als Auto-Brücke.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 166.:

Der Einwender gehört zu einer Gruppe bildender Künstler, Galeristen und Aktiven der Düsseldorfer Kunstszene und führt aus, dass er und die Gruppe gegen den Abriss und also für den Erhalt des Tausendfüßlers seien.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.
- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.

Aufgrund der vorgenannten Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 167.:

167.1 Die Einwender stellen fest, dass sie nicht auf die sonstigen baulichen Festsetzungen eingehen würden und auch nicht auf den Abriss des Tausendfüßlers, der aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig sei. Die Frage, ob Kosten und Nutzen in einem guten Verhältnis stünden und ob die Stadt Düsseldorf sich das leisten könne und solle, werde ebenfalls nicht diskutiert. Es gebe andere Maßnahmen, in denen das Geld sinnvoller eingesetzt werden könne, als in überaus kostspieligen Straßentunneln.

Antwort:

Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte. Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere notwendige und sinnvolle Maßnahmen und Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

167.2 Die Einwender unterstützen die Planung, dass die zentrale Nord-Süd-Strecke der Straßenbahn durch den Hofgarten erhalten und baulich besser gestaltet wird. Sie kritisieren aber, dass in der Begründung des Bebauungsplans das Problem verschwiegen werde, dass die bisher vorhandenen wichtigen Direktverbindungen nördlicher und südlicher Stadtteile zur Altstadt mit den Linien 706 und 715 wegfallen sollen. Eine Umsteigebeziehung sei ein erheblicher Attraktivitätsverlust, mit der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie würde dies auch noch das Überwinden von mehreren vertikalen Ebenen bedeuten. Mit steigendem Durchschnittsalter werde der Bedarf an umsteigefreien Verbindungen weiter wachsen. Der Satz „Damit sind alle Stadtteile ... wie bisher mit Stadt- und Straßenbahnen angebunden“ (Darstellung der Umweltauswirkungen, S. 34) sei schlicht falsch.

Antwort:
Die Einwender stellen richtig fest, dass die heutigen Straßenbahnverbindungen in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung erhalten bleiben. Sie sind eine wichtige Verbindung im ÖPNV-System der Landeshauptstadt Düsseldorf. Durch den Bau der unterirdischen Stadtbahn „Wehrhahn-Linie“ und dem Wegfall zahlreicher oberirdischer Straßenbahnverbindungen werden die Fußgängerbereiche in großem Maße aufgewertet, was auch ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzern zugutekommt.
Die Entscheidung, welche Straßenbahnlinie wie geführt wird, ist nicht Sache des Bebauungsplans. Dies wird durch die Stadt Düsseldorf in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn AG geplant und politisch entschieden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.3 Die Einwender verweisen auf die Niederschrift über den Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren zur Wehrhahnlinie vom 24. bis 26.1.2006, indem festgestellt werde, dass „in diesem Planfeststellungsverfahren nicht über den Betrieb einzelner Straßenbahnlinien entschieden wird. Dies ist Gegenstand des gesonderten Genehmigungsverfahrens nach §9 PBefG. Auch über die Oberflächengestaltung nach Errichtung der Wehrhahnlinie wie auch über den eventuellen Rückbau der Gleise an der Oberfläche wird in diesem Verfahren ebenfalls nicht entschieden“.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.4 Die Einwender äußern weiter, dass die Verlegung der Bushaltestellen an der Heinrich-Heine-Allee zum Ratinger Tor eine wesentliche Verschlechterung für die Fahrgäste bedeutet habe, der Weg zur Haltestelle sei erheblich verlängert worden, die Umsteigesituation zum U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee sei unzumutbar, und dort sei für die Linien auf der Wehrhahn-Trasse der einzig mögliche Umsteigepunkt. Und es sollten sogar noch zusätzliche Schnellbus-Linien zur Heinrich-Heine-Allee geführt werden.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.5 Die Einwender kritisieren, dass es keine konkreten Planungen zum Radverkehr gebe, sondern Radfahrer und Fußgänger fast durchgängig in einem Atemzug genannt würden. Es werde nur vage von einem Nord-Süd- und einem Ost-West-Radweg gesprochen, ansonsten werde auf die Freiraumplanung verwiesen, die allerdings nach der Realisierung der Bauten nur noch in einem sehr engen Rahmen möglich sei.

Antwort:

Mit der Neuordnung öffentlicher Flächen im Rahmen dieses Bebauungsplanes werden verschiedene städtebauliche Ziele verfolgt und konkretisiert. Diese sind für die Flächen der entfallenden Hochstraße u.a. die Schaffung hochwertig gestalteter öffentlicher Räume und Freiflächen zur Verbindung von Hofgarten, Gustaf-Gründgens Platz, Schadowstraße, Berliner Allee und Martin-Luther-Platz. Die Flächen werden weitgehend vom Autoverkehr befreit und als zusammenhängender Stadtraum erlebbar sein. Im Bebauungsplan sind große Teile davon als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich festgesetzt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sichern, in Zusammenhang mit der vorgesehenen hochwertigen Gestaltung nach der parallel entwickelten Freiflächenplanung, diesen Räumen hohe Aufenthaltsqualitäten. Sie ermöglichen einen großen Rahmen für die Freiraumplanung inklusive der Planung der Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

167.6 Tatsächlich sei ein Ost-West-Radweg aber gar nicht vorgesehen, sondern nur ein gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Kö-Bogen und Landskrone. Dieser sei mit 4 m Breite angesichts der erwarteten Verkehrsmengen nicht geeignet und widerspreche den Richtlinien der ERA 2010. Die Stadt gehe in Spitzenstunden von 180 Radfahrern und 1500 Fußgänger aus, ein gemeinsamer Geh-/ Radweg sei nach ERA 2010 schon ab 300 Fußgängern und Radfahrern ausgeschlossen.

Antwort:

Der Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.7 Des Weiteren fragen die Einwender, welchen Zuwachs im Radverkehr die Stadt in den nächsten Jahren annehme bzw. welchen Zuwachs sie politisch haben wolle und stellen fest, dies solle die Planung der Radverkehrswege wesentlich bestimmen und müsse zu anderen Lösungen führen.

Antwort:

Die Förderung des Radverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene und die Planung des entsprechenden Radwegenetzes ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes. Die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen und öffentliche Grünflächen im Plangebiet bieten umfassende Möglichkeiten, im Rahmen der Radwegeplanung entsprechende Angebote zu schaffen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.8 Die Einwender gehen davon aus, dass der Nord-Süd-Radweg die Anforderungen an eine moderne Radverkehrsachse erfüllen werde, d.h. dass er mindestens 4 m breit und ausreichend von den Gehwegen abgetrennt sein werde. Dieser Radweg solle ggfs. auf die westliche Seite der Bahntrasse verlegt werden, um besser an die anderen Netzelemente angeschlossen werden zu können.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die Festlegung der genauen Lage, der Breite sowie die konkrete Gestaltung der Fahrradwege sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.9 Des Weiteren regen die Einwender komfortable Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und an verschiedenen Stellen an. Hierbei seien auch Elektro-Fahrräder und Anhänger bzw. Tandems ausreichend zu berücksichtigen. Die Einrichtung einer Fahrrad-Servicestation an diesem zentralen Punkt solle bedacht werden.

Antwort:

Die Freiraumplanung und damit die konkrete Gestaltung von Fahrradabstellanlagen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Qualifizierung erfolgt im Rahmen der Freianlagenplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.10 Die Einwender bedauern, dass es keine Aussagen zur Klimawirkung der Verkehrsmaßnahmen gebe. Zum Thema Luftreinhaltung bleibe festzuhalten, dass die Einhaltung der NO_2-Grenzwerte nicht gewährleistet werden könne. In diesem Zusammenhang werde in der Begründung auf den gesamtstädtischen Luftreinhalteplan verwiesen. Bisher seien aus Sicht der Einwender dort aber keine Maßnahmen beschlossen worden, die eine ausreichende und nachhaltige Wirkung erwarten ließen.

Antwort:

Der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf wird derzeit fortgeschrieben. Insoweit wird auf die Maßnahmen des Luftreinhalteplans verwiesen, der die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte im Plangebiet mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA im Jahr 2015 sicherstellt.
Zum Verhältnis von Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung siehe Antwort unter Nr. 167.11.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

167.11 Die Aussage in der Begründung, „die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs“ sei eine Maßnahme zur Luftreinhaltung, empfinden die Einwender als zynisch, wenn im Rahmen des Projekts Kö-Bogen eine ganze Reihe von ÖPNV-Verbindungen und Umsteigesituationen verschlechtert würden, der Radverkehr nur als Randgröße vorkomme und in Ost-West-Richtung keine brauchbare Verbindung erhalte. Die Einwender äußern die Meinung, dieses Projekt sei mit den gesetzlichen Anforderungen der Luftreinhaltung nicht vereinbar.

Antwort:

Das Projekt „Kö-Bogen“ ermöglicht die Schaffung von Aufenthaltsqualitäts- und Grünflächen in Bereichen, die derzeit als oberirdische Straßenflächen versiegelt und für Fußgänger nicht, für Radfahrer nur eingeschränkt nutzbar sind.

Das Projekt „Wehrhahnlinie“ dient der Förderung und Verbesserung des ÖPNV im Düsseldorfer Stadtgebiet.
Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung.
Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.
Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf.
Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und auf die einzuhaltenden Grenzwerte reduziert werden können.
Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D l 4/09.NE - juris).
Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV derzeit einen solchen Luftreinhalteplan im Jahre 2008 aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden.

Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf fortgeschrieben.
Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann aus dem Luftreinhalteplan heraus zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen, so dass es zulässig ist, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet wird. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten. Insoweit wird auf eben die Maßnahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. Bauabschniits sicherstellen, sowie auf das Feinstaub- und Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung.
Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

167.12 Die Einwender regen an, Zielgrößen für die Verkehrsmittelverteilung vorzugeben, die u.a. Verbesserungen durch die U-Bahn und im Radverkehr eine Chance für die Verringerung des Autoverkehrs ansähen und auch entsprechende lenkende flankierende Maßnahmen vorsähen. Hierzu gehört nach Auffassung der Einwender auch die Verpflichtung bzw. Festsetzung im Bebauungsplan, dass es im fraglichen Gebiet keine kostenlosen Parkplätze geben dürfe. Auch gut erreichbare Car-Sharing-Stellplätze, sollten Teil des Bebauungsplans bzw. Verkehrskonzepts sein, da diese eine Verringerung des Pkw-Verkehrs und des Stellplatzbedarfs fördern würden.

In der Begründung zum vorliegenden Bebauungsplan werde dagegen noch von steigendem MIV ausgegangen.

Antwort:

Die generellen Zielsetzungen zur Förderung des Umweltverbundes entsprechen den Zielsetzungen der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Festlegung von Zielgrößen der Verkehrsmittelverteilung ist allerdings auf Ebene eines Bebauungsplanes gemäß dem abschließenden Katalog an Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 Abs. 1 BauGB nicht möglich.

Ebenso ist eine Festsetzung, die Grundeigentümer verpflichtet, keine kostenlosen Stellplätze anzubieten, im Rahmen der Bauleitplanung nicht möglich. Hierzu wäre ein politischer Beschluss über die Verpflichtung zur Parkraumbewirtschaftung in einem bestimmten Gebiet notwendig. Dies ist nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.

Ebenso ist die Festsetzung von Car-Sharing-Plätzen nicht Bestandteil der Bauleitplanung.

Die den Belastungsberechnungen zugrunde liegenden Verkehrszahlen basieren auf dem „Verkehrsmodell“ Düsseldorf. Vor dem Hintergrund der Rechtsicherheit ist es geboten, im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung bei der Ermittlung des zukünftigen Verkehrs und der davon ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen einen Zuschlag für die zukünftige allgemeine Verkehrszunahme hinzu zu nehmen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.13 Die Einwender stellen fest, die verkehrliche Planung der Stadt Düsseldorf zum Projekt Kö-Bogen entspräche nicht dem heutigen Stand der Planungsmethodik und Verkehrspolitik. Ein „Gesamtverkehrskonzept“ bestehe hier nur aus Trassen für Autos und U-Bahn, die eigentlichen Verkehrsbeziehungen der ÖPNV-Nutzer würden nicht beachtet, Radfahrer würden zusammen mit den Fußgängern mit allgemeinen Sätzen ohne konkrete Planung abgefertigt, eine Straßenbahn werde grundsätzlich als negativ für öffentliche Räume angesehen.

Für den Autoverkehr würden Maximalanforderungen an die Kapazitäten gestellt und auch erfüllt, eine Reduzierung des Autoverkehrs werde nicht einmal angedacht. Und es werde zuerst gebaut und dann erst das Verkehrskonzept im Zusammenhang diskutiert. Dies sei in modernen Städten im In- und Ausland seit vielen Jahren überholt.

Antwort:

Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der „Wehrhahnlinie“ und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischem Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs, lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt wurden die Belange von Fußgängern und Radfahrern ebenso in die Planung mit einbezogen, wie die Ausgestaltung eines leistungsstarken und kundenfreundlichen ÖPNV. Insbesondere durch die neue U-Bahnlinie wird die Attraktivität des ÖPNV steigen und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV weiter verbessert.
Die ebenerdige Integration der Straßenbahn in die öffentlichen Bereiche wird städtebaulich, verkehrlich und gestalterisch als sinnvolle Lösung angesehen. Eine einseitige Erfüllung von Maximalforderungen des motorisierten Individualverkehrs ist im Zuge der sachgerechten Abwägung nicht erfolgt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

167.14 Des Weiteren machen die Einwender im Anhang konkrete Vorschläge zur Straßenbahnanbindung der Altstadt in Form einer „Altstadtspange“, zum Umbau und zur Anbindung der Bushaltestelle Heinrich-Heine-Allee sowie zu einem Radverkehrskonzept Kö-Bogen, das von ADFC und VCD entwickelt wurde. Im Einzelnen wird Folgendes ausgeführt:

167.14.1 Die Einwender sind der Auffassung, dass nicht über die Planung des Kö-Bogen 2. BA und das Freiraumkonzept entschieden werden könne, da derzeit ein Konzept für die Anbindung der Altstadt mit Bahn und Bus erarbeitet werde und evtl. noch Straßenbahntrassen vorzusehen seien.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.14.2 Die Linien 715 und 706 müssten auf jeden Fall weiter in die Altstadt fahren. Die Einwender plädieren für eine oberirdische „Altstadtspange“ zwischen Heinrich-Heine-Allee und Graf-Adolf-Platz. Die 715 könne außerhalb der Altstadt auf ihrem heutigen Linienweg verkehren und die 706 im Süden statt wie bisher zum Bahnhof Bilk in den Hafen fahren, so dass es zum ersten Mal eine Direktverbindung von Unterbilk und dem Medienhafen in die City gäbe.

Antwort:

Die angesprochenen Sachverhalte sind nicht Bestandteile der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.14.3 Für die Altstadtspange stellen die Einwender im Folgenden zwei verschiedene Alternativen vor: Ein Shuttlebus-Konzept für den inneren Altstadtbereich könne diese Lösungen ergänzen, aber nicht ersetzen, da es wieder unattraktives Umsteigen erzwinge und zudem kaum ausreichende Kapazitäten bereithalte.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Bestandteil der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.14.4 Die Einwender gehen davon aus, dass Breite Straße und Kasernenstraße auch mit Straßenbahn fahrradfreundlich gestaltet werden könnten. Der Verzicht auf Straßenrandparken würde hier ausreichend Raum für eine bessere Straßenraumaufteilung schaffen.

Es sei auch nicht zwingend nötig, dass die verbleibenden Straßenbahnlinien eine eigene Fahrspur erhielten. Eine intelligente Ampelschaltung könne auch ohne eigene Spur für zügige Fahrt sorgen, und für die schnelle Fahrt in Richtung Bilk gäbe es ja die U-Bahn.

Antwort:

Die angesprochenen Sachverhalte sind nicht Bestandteile der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.14.5 Für die Bushaltestelle Heinrich-Heine-Allee, deren Abfahrtsbahnsteige sehr ungünstig zum U-Bahnhof und zum Zentrum der Altstadt lägen und die daher unzumutbare Fußwege für Umsteiger mit sich bringe, müsse über Alternativen nachgedacht werden. Dies könne eine Durchbindung von weiteren Linien nach Norden sein, so dass die vorhandenen Haltestellen an der Oper genutzt werden könnten. Sofern das betrieblich möglich sei (Fahrzeuggrößen, Pünktlichkeit), könnten die Linien z.B. mit jetzt im Norden endenden Linien wie der 729, 733 oder der 756/758 verknüpft werden. Des Weiteren sei die Schaffung neuer Abstell- und Wendemöglichkeiten weiter südlich denkbar, so dass die vorhandenen Haltestellen vor bzw. gegenüber der Oper auch für beginnende Linien genutzt werden könnten.

Antwort:

Die angesprochenen Sachverhalte sind nicht Bestandteile der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

167.14.6 Des Weiteren stellen die Einwender fest, die Aussagen zu den Radverkehrsverbindungen blieben in der Planung sehr diffus und zitieren ein alternatives „Radverkehrskonzept Kö-Bogen“, das der VCD zusammen mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) entwickelt habe:

- Die Nord-Südachse des Radwegs entlang der Straßenbahn sei ok, solle aber ggfs. auf die westliche Seite verlegt werden, um besser an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden zu können. Dieser Radweg müsse mind. 4 m breit und ausreichend vom Gehweg separiert sein.

- Als West-Ost-Verbindung schlagen sie eine Fahrradstraße beiden Richtungen über Martin-Luther-Platz und Blumenstraße sowie Königstraße vor. Über die Königstraße und deren Verlängerung komme man auf kürzestem Weg bis zur Mittelstraße in die Altstadt, über die Blumenstraße komme man zum westlichen Ende der Schadowstraße und zum Nordende der Kö. Ein konfliktreicher Hauptradweg innerhalb des Fußgängerbereichs Schadowstraße/ Kö-Bogen werde so vermieden, der Umweg ist minimal. Durchgangsverkehr für Autos und Parken am Straßenrand werde an diesen Straßen allerdings großenteils nicht mehr möglich sein, hier sei auf andere Straßen und Parkmöglichkeiten zu verweisen. Der Bereich Martin-Luther-Platz / Blumenstraße sei entsprechend umzuplanen. Die Einwender gehen davon aus, dass wenigstens in diesem Bereich der Radverkehr Vorrang erhalte und die Maximalforderungen des Bebauungsplans in Bezug auf die MIV-Kapazitäten nicht erfüllt werden sollten. Ein höherer Verkehrsanteil des Radverkehrs verringere im Übrigen den Pkw-Verkehr.

- Diese Ost-West-Achse habe Anbindungen an die Nord-Süd-Achsen auf der Berliner Allee, der Kö und der Kasernenstraße/Breite Straße Im Westen gehe es weiter über die Benrather Straße Richtung Rhein, im Osten in die Schadowstraße und mit einer verbesserten Querung auch in die Klosterstraße und zur Bismarckstraße (Richtung Hbf). An der Johanneskirche am südlichen Tunnelmund entstehe dadurch ein wichtiger Radverkehrsknoten für die Innenstadt.

- Eine zweite nördlichere Ost-West-Achse für Radfahrer aus dem nördlichen Düsseldorf sei durch den Hofgarten nördlich der Landskrone nötig, parallel zur M.-Weyhe-Allee.

Diese Achse werde nach Westen durch die Mühlenstraße zum Rhein, nach Norden durch den Hofgarten und nach Osten durch die Reiterallee bzw. entlang der Jägerhofstraße in Richtung Jacobistraße angeschlossen. Dadurch entstehe am nördlichen Tunnelmund ebenfalls ein wichtiger Radverkehrsknoten.

- Falls die Straßenbahn später einmal über die M.-Weyhe-Allee fahre, könne ein weiterer Radweg auf der alten Bahntrasse durch den Fußgängerbereich eingeplant werden.

- Der offiziell geplante gemeinsame Fuß-/Radweg entlang der Landskrone sei nur akzeptabel, wenn für den schnellen Durchgangsverkehr nördlich und südlich davon attraktive Alternativen zur Entlastung geschaffen würden.

- Alle neuen Radwege müssten selbstverständlich den Anforderungen der aktuellen Planungsrichtlinien (ERA 2010) entsprechen.

Antwort:

Die Vorschläge und angesprochenen Sachverhalte sind nicht Bestandteile der Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 168.:

168.1 Der Einwender führt aus, der Abriss des Tausendfüßlers sei ein architektonisches und ein finanzielles Verbrechen. Es gebe keine verkehrstechnische Notwendigkeit.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Zur Frage der Finanzen ist festzustellen, dass durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht wird. Diese Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

168.2 Architektonisch und somit künstlerisch sei der Tausendfüßler nicht nur ein Zeitzeuge, sondern ein Stück Geschichte, die man nicht einfach dem Erdboden gleich machen dürfe.

Antwort:
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Der Abriss geschieht auf Grundlage eines umfassenden Abwägungsprozesses und vor dem Hintergrund des oben dargelegten überwiegenden öffentlichen Interesses an der Beseitigung des Tausendfüßlers.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 169.:

169.1 Die Einwenderin begrüßt den Vorschlag des BDA und stellt fest, sie könne nicht verstehen, dass dieser nicht mit offenen Händen angenommen werde. Es gebe verschiedene Gründe, die dafür sprächen: das Baudenkmal Tausendfüßler bleibe erhalten, der Denkmalschutz würde be- und geachtet und nicht mit Füssen getreten. Der Tausendfüßler sei eine elegante Konstruktion.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen. Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

169.2 Die Kosten für die Bürger blieben in einem überschaubaren Rahmen.

Antwort:
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

169.3 Die Zusammenführung des Hofgartens sei mit dem Entwurf des BDA wenigstens ansatzweise erreicht. Ein Tunnelmund am Theatermuseum und direkt an der Johanneskirche, wie in der Planung vorgesehen, sei eine grausige Vorstellung.

Antwort:
Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale am Hofgarten sowie an der Johanneskirche sind nicht zu erwarten.

Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen – im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA) wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

169.4 Die Bürger seien es leid, nur noch Baugruben, Dreck, Umleitungen und Staus zu haben. Ihre dringende Bitte sei: Umdenken!

Antwort:
Zur Umsetzung der Planungsziele und damit zur dauerhaft hochwertigen und attraktiven Gestaltung der Düsseldorfer Innenstadt, sind Bauarbeiten unvermeidbar. Die Beeinträchtigung durch die Baumaßnahmen werden so gering wie möglich gehalten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 170.:

170.1 Die Einwenderin führt aus, der Tausendfüßler sei ein genialer Verkehrsverteiler, es gebe so gut wie nie Staus oder Unfälle,

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Mit dem sich zu Teilen bereits in der Umsetzung befindlichen Verkehrskonzept aus dem 1. Bauabschnitt hat der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung verloren. Der Jan-Wellem-Platz war ehemals einer von drei wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV-Systems, in dessen Umfeld sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) als auch der öffentliche Verkehr (ÖV) möglichst störungsfrei und leistungsstark abgewickelt werden sollten. Um dies zu gewährleisten, wurden im Rahmen der umfassenden Neuordnung nach dem Zweiten Weltkrieg die Überfahrung des öffentlichen Verkehrssystems mit einer Hochstraße und die querungsfreie Abwicklung der Verkehre auf der Nullebene realisiert.

Diese verkehrliche Funktion hat der Tausendfüßler durch den Bau der Wehrhahnlinie und die Umorganisation des ÖV im Großraum der nördlichen Königsallee unter Wegfall des Jan-Wellem-Platzes als zentralem Umsteigeort vollständig verloren.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

170.2 Die Einwenderin stellt fest, allerdings sei dieses Denkmal arg vernachlässigt worden.

Antwort:

Der Tausendfüßler ist von der Landeshauptstadt Düsseldorf regelmäßig gewartet worden. Trotzdem weist das Bauwerk Mängel auf, die dringend behoben werden müssen.

Nach gutachterlicher Einschätzung sind dringende Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Form einer Verbreiterung des Unterbaus, der Anpassung der Kappen und der Leiteinrichtungen, der Instandsetzung der Lager, der Erneuerung der Geländer und der Erneuerung der Abdichtung und Fahrbahnoberflächen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig. Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde die denkmalgeschützte Struktur selbst und ihr Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

170.3 Eine Sanierung sei aber allemal günstiger als der Tunnel, dessen Ausfahrt auch noch die Johanneskirche beschalle.

Antwort:

Vor der Johanneskirche entfällt die als räumliche Barriere wirkende Abfahrtsrampe des Tausendfüßlers. Sie wird verkehrlich durch die unterhalb der Oberfläche liegende Tunnelausfahrtsrampe ersetzt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten aktive Schallschutzmaßnahmen ergriffen. So werden die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Des Weiteren wird im Bereich der Rampen der sogenannte Flüsterasphalt bzw. Lärmoptimierte Asphalt (LOA 5D) eingebaut.

Zu den Kosten siehe Antwort unter Nr. 170.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

170.4 Durch die Straßenbahn sei der Hofgarten weiter geteilt. Es bestehe also gar kein Grund, so verbissen an der unverhältnismäßig teuren beidseitigen Tunnellösung festzuhalten.

Antwort:

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun weitgehend barrierefrei oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt. So ist zum Beispiel angedacht, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor.

Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.
Zu den Kosten siehe Antwort unter Nr. 170.6.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

170.5 Grundrenoviert sei dieser schlanke Tausendfüßler eine optische Bereicherung.

Antwort:
Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von den Bearbeitern geprüft. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass bei Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.
Zur verlorengegangenen, verkehrlichen Funktion des Tausendfüßlers und zu den Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 170.1.
Des Weiteren wird angemerkt, dass durch eine grundlegende Sanierung des Bauwerkes zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, das Erscheinungsbild des Denkmals umfassend verändert wird. Dahingehend siehe auch Antwort unter Nr. 170.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

170.6 Die Einwenderin stellt fest, in diesem Fall wäre der Abriss eine Schande und bei Gegenüberstellung der Kosten beider Varianten einfach nur Dummheit.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern.
Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Zu den entsprechenden Ausführungs- und Finanzierungsbeschlüssen sowie der Höhe der Kosten und der Wirtschaftlichkeit siehe Antwort zu Nr. 7.8.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 171.:

171.1 Der Einwender führt aus, er sehe ein, dass der Tunnel mit den Parkhauseinfahrten von der Berliner Allee/Kaiserstraße zur Elberfelder Straße erforderlich sei. Die Tunnelverbindung von Süd nach Nord akzeptiere er, wenn die Belange der Bürger bzw. der Fahrradfahrer berücksichtigt würden.

Antwort:

Die Belange aller Verkehrsteilnehmer sowie aller betroffenen Bürgerinnen und Bürger werden berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Freiraumplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

171.2 Der Einwender stellt fest, er sei nach wie vor gegen den Abriss des Tausendfüßlers und den Tunnel von Nord nach Süd.

Antwort:

Das neue Gesamt-Verkehrskonzept für diesen Innenstadtbereich wurde in einem mehrjährigen Planungsprozess entwickelt. Bereits parallel zur Planung der Wehrhahnlinie und der damit verbundenen Aufgabe des Jan-Wellem-Platzes als oberirdischen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs (ÖV) lagen im Jahre 2003 erste Entwürfe zum hier betroffenen Bereich vor. Mit der Tieferlegung des ÖV in West-Ost-Richtung wurden planerisch die Chancen für die Innenstadt durch weitgehende unterirdische Führung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) untersucht. Dabei wurden unter Berücksichtigung der klein- und großräumigen Auswirkungen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur unterirdischen Verlegung des Verkehrs geprüft. Neben der grundsätzlichen Machbarkeit wurde die verkehrstechnische Optimierung unterschiedlicher „Tunnellösungen“ untersucht und öffentlich diskutiert. Die Ergebnisse dieser Prüfphase sind in einer im Jahre 2007 veröffentlichten Broschüre „Kö-Bogen – Variantenprüfung Verkehr“ umfassend zusammengefasst. Auf Basis dieser mehrjährigen Vorarbeiten wurde das dem vorliegenden Bebauungsplan zugrunde liegende Verkehrskonzept im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (Ö Vorlage 66/151/2007) vom Rat der Landeshauptstadt am 13.12.2007 mehrheitlich beschlossen.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

171.3 Der Einwender zeigt sich verärgert darüber, dass es nur Informationen zur oberirdischen Bebauung gebe. Informationen zum Tunnelbau seien nur unzureichend zu erhalten.

Antwort:
Die Öffentlichkeit wurde im laufenden Verfahren umfassend informiert und hatte vielfältig Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Informationen zu den Tunnelbauvorhaben waren von Anfang des Verfahrens an auch Bestandteil der in den Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgestellten und offengelegten Unterlagen. Insbesondere im planfeststellungsersetzenden Teil zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 wurden die Pläne und Festsetzungen für die Tunnelanlagen in Teil A 2 der Satzungsbegründung erläutert sowie auf Blatt 2/4 festgesetzt und auf Blatt 3/4 in schematischen Schnitten zeichnerisch dargestellt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

171.4 Der Einwender möchte wissen, wo der Autoverkehr neben der Baustelle entlang geführt werde, wenn der Tunnel von Süden nach Norden gebaut werde.

Antwort:
Für die einzelnen Bauzustände wird es verkehrliche Lösungen geben. Diese werden schrittweise umgesetzt.

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen auf ein Minimum begrenzt bleiben.
Die Öffentlichkeit wird darüber jeweils zeitnah informiert. Die Erreichbarkeit aller Gebäude und Geschäfte im Planungsgebiet während der Bauzeit wird für alle Verkehrsarten gleichermaßen sichergestellt.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 171.7.
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

171.5 Des Weiteren fragt der Einwender, wo die Straßenbahnen fahren würden und wo noch Platz für den Autoverkehr sei, wenn der Tausendfüßler abgerissen und ein Tunnel gebaut werde.

Antwort:
Auch für den öffentlichen Personenverkehr wird es während der Bauzeit zeitlich begrenzte Zwischenlösungen geben. Alle Verbindungen werden soweit möglich aufrechterhalten.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 171.4.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

171.6 Der Einwender möchte wissen, ob die Berliner Allee komplett für den Autoverkehr gesperrt werde.

Antwort:
Siehe Antworten unter Nr. 171.4 und Nr. 171.5.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

171.7 Der Einwender führt aus, die Pressemitteilungen der Stadt Düsseldorf über die geplanten und durchgeführten Baumaßnahmen, Verkehrsumleitungen und Sperrungen entsprächen vielfach nicht den Tatsachen. So sei der zugesagte Rückbau der Bauzäune auf der Schadowstraße nicht erfolgt.

Antwort:

Die im Zuge der Realisierung der städtebaulichen Neuordnung notwendigen Umbaumaßnahmen werden so geplant und durchgeführt, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin möglich ist. Die tief- und hochbaulichen Einzelmaßnahmen werden dergestalt koordiniert, dass die Auswirkungen auf den Verkehr, auf die Bewohner, die Kunden und die Beschäftigten so gering als möglich sein werden.
Einzelne zeitlich begrenzte Einschränkungen sind allerdings nicht auszuschließen. Diese baustellenbedingten Störungen sind im Hinblick auf die dadurch realisierten langfristigen Qualitäten in der Innenstadt hinnehmbar.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

171.8 Der Einwender lehnt den Abriss des Tausendfüßlers ab und zeigt sich verärgert über die schlechte Koordination der Bauphasen des Kö-Bogens und der Gleisbauarbeiten.

Antwort:

Die verschiedenen Baustellen und Gewerke werden in allen Bauphasen der Realisierung möglichst gut aufeinander abgestimmt. Wie schon unter Nr. 171.7 festgestellt, werden die tief- und hochbaulichen Einzelmaßnahmen bestmöglich koordiniert. Einzelne zeitlich begrenzte Einschränkungen sind allerdings nicht auszuschließen. Diese baustellenbedingte Störungen sind im Hinblick auf die dadurch realisierten langfristigen Qualitäten in der Innenstadt hinnehmbar.
Zu den städtebaulichen Zielen des Bebauungsplans und zu den Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 171.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

171.9 Der Einwender sieht bei der Bewertung eines Bürgerentscheides den Gleichheitsgrundsatz missachtet.

Antwort:

Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bebauungsplans.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 172.:

172.1 Der Einwender äußert die Auffassung, der Tausendfüßler solle erhalten bleiben, weil der stattdessen geplante Tunnel erheblich höhere Herstellungs- und Folgekosten verursache und Investitionen anderer Art verhindere.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller - auch der finanziellen - Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.

Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere wichtige kommunale Leistungen aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.
Zur Sicherung der Betriebs- und Unterhaltskosten siehe Antwort zu Nr. 103.16.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

172.2 Zudem biete der Tausendfüßler den darunter wartenden Fahrgästen der Linie 701 einen ausgezeichneten Wetterschutz, der durch normale Wartehäuschen nicht erreicht werde.

Antwort:
Eine hochwertige Gestaltung der Flächen unter dem Tausendfüßler ist äußerst schwierig, da die Räume unter einer Hochstraße meist wenig repräsentativ sind und eine Aufwertung aufgrund der Gründung des Brückenbauwerks, der stadträumlichen Enge und der ungünstigen Belichtung nicht realisierbar ist. Durch den Abriss und die damit verbundene unterirdische Verkehrsführung kann ein Großteil der vorhandenen funktionalen und räumlichen Barrieren in dieser zentralen Lage abgebaut werden. Sichtbeziehungen und stadträumliche Bezüge zwischen wichtigen Bauwerken des Stadtbereichs (Libeskind-Bau, Dreischeibenhaus, Schauspielhaus, Johanneskirche etc.) werden durch die Beseitigung der Hochstraße und den Wegfall der Rampen (wieder) hergestellt. Die Stadtbereiche westlich und östlich der Achse Berliner Allee sowie die Einmündung der Immermannstraße können besser verbunden werden. Fußläufige Verbindungen der Stadträume untereinander und die Herstellung von attraktiven Wegebeziehungen mit Aufenthalts- und Verweilqualität werden ermöglicht. Dazu gehört auch die Aufwertung des Übergangs von der Innenstadt zum Hofgarten.

Durch die geplante Baumallee und den neuen Boulevard wird sich für alle Anlieger und Benutzer ein Mehrwert ergeben, da solche Flächen erfahrungsgemäß sehr gut angenommen werden.
Auch die Schaffung neuer, begrünter Flächen und die Verbindung der beiden Hofgartenbereiche nördlich des Tausendfüßlers, wo derzeit noch der Verkehr oberirdisch zu der Hochstraße geführt wird, wird die Qualität dieses Innenstadtbereichs deutlich verbessern.
Die Funktion des Tausendfüßlers als Wetterschutz ist gegenüber den geschilderten städtebaulichen Vorteilen durch die Neugestaltung zu vernachlässigen. Im Zuge der Neugestaltung wird für die Wartenden ein entsprechender Witterungsschutz an den Haltestellen vorgesehen werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

172.3 Die Einrichtung einer durchgehenden Fußgängerzone auf der Schadowstraße sei auch bei Erhalt des Tausendfüßlers möglich.

Antwort:
Die Einrichtung einer durchgehenden Fußgängerzone auf der Schadowstraße ist nicht Ziel des Bebauungsplans Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA.
Mit der Umsetzung des Projektes soll auch eine bessere Verknüpfung der beiden Teile der Schadowstraße realisiert werden. Dieses Ziel bezieht sich jedoch nicht nur auf die fußläufige Erreichbarkeit, sondern vor allem auch auf eine generelle Aufwertung und Attraktivierung dieses Stadtraums. Dieses und die weiteren Ziele der Planung können nur erreicht werden, wenn der Tausendfüßler abgerissen und der Verkehr in Tunnel verlagert wird.
Zu den Gründen für den Abriss des Tausendfüßlers siehe Antwort zu Nr. 172.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

172.4 Der Einwender ist der Meinung, die Jägerhofpassage solle erhalten bleiben, da mit Drängelgittern bewehrte Gleisquerungen kein adäquater Ersatz für Fußgänger und Radfahrer seien.

Antwort:

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer und damit ein adäquater Ersatz für die Jägerhofpassage im Rahmen der Freiraumplanung geschaffen.

Die Gestaltung der geplanten Übergänge wird im Rahmen der Freianlagenplanung intensiv mit den Verkehrsplanern, den Landschaftsplanern und der Rheinbahn AG abgestimmt.

Für Fußgänger und Radfahrer werden durch den Wegfall der trennenden Straßen öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten entstehen, die weitgehend vom Autoverkehr befreit sind. Dieser zusammenhängende Stadtraum wird die Königsallee qualitätsvoll mit dem Gartendenkmal Hofgarten, dem Gustaf-Gründgens-Platz, der Schadowstraße, der Berliner Allee und dem Martin-Luther-Platz verbinden.

Nach der Tieflegung der Nord-Süd-Fahrtrichtung der Hofgartenstraße/Berliner Allee wird im gesamten Bereich lediglich die erforderliche Querung der Straßenbahn verbleiben. Im Zuge der Freiraumplanung werden in enger Abstimmung mit der Rheinbahn AG markierte Wege und Überwege so geplant, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gegeben sein wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

172.5 Durch die Tunnelbauten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) werde die verminderte Lebensqualität auf den anschließenden Straßen im Nord-Süd-Verlauf, Kaiserstraße, Corneliusstraße usw. manifestiert.

Antwort:

Ziel der Planung ist nicht die Generierung von Mehrverkehr, sondern die Verlegung der bestehenden Verkehrsbedingungen unter die Erde in Straßentunnel.
Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Verkehre nach Umsetzung der Planung bewegt sich im Rahmen des allgemeinen Verkehrszuwachses. Es wird lediglich zu geringen Verlagerungen des Verkehrs kommen. Im Umfeld werden auf einzelnen Strecken lediglich mäßige Verkehrsänderungen erwartet. Eine Verminderung der Lebensqualität ist nicht zu erwarten.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

172.6 Der Einwender führt weiter aus, die Planung widerspreche diesbezüglich dem angestrebten Ziel der Verringerung des Individualverkehrs durch Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs.

Antwort:

Es geht beim Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö Bogen 2. BA – nicht darum, den Individualverkehr zu reduzieren. Ziel ist, neben den vielfältigen städtebaulichen und freiraumplanerischen Verbesserungen, die Neuordnung der Verkehrsanlagen mit Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs und einer konfliktärmeren und unproblematischeren Führung des Straßenverkehrs. Gleichwohl wird durch die Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie dieser Bereich der Innenstadt leistungsfähiger an das ÖPNV-Netz angeschlossen und die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 173.:

173.1 Die Einwenderin äußert sich für den Erhalt des Tausendfüßlers und Hofgartens und unterstützt die Initiative „Lott stonn!“.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 103.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe insbesondere Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

173.2 Sie halte es für unverantwortlich, beträchtliche Gelder in unnötige teure Projekt zu investieren und sorge sich um den Erhalt des sozialen Friedens.

Antwort:

Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen. Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.

Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen.
Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.

Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass andere notwendige Maßnahmen und Leistungen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 174.:

174.1 Der Einwender sieht kein öffentliches Interesse, den Tausendfüßler abzureißen. Er sei ein Denkmal, da er laut Gutachten des Landeskonservators „…bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen sowie für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse ist. Er steht als markantes architektonisches Einzelglied in engem Zusammenhang mit der durch die Zerstörung des zweiten Weltkrieges bedingte städtebauliche Neuordnung der Düsseldorfer Innenstadt..."

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina.

Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.
Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss, siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

174.2 Der geplante große Tunnel an seiner Stelle trenne nicht nur den Hofgarten durch 4 Straßenbahnlinien; er reiße riesige Löcher in die Innenstadt und belaste nachhaltig die Umwelt durch Lärm und Abgase.

Antwort:

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich. Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen.
Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen.

Die übrigen Flächen der Hofgartenstraße werden als Teil des Hofgartens gestaltet und begrünt. Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere der Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich. Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden. Alle denkbaren Alternativen sind intensiv geprüft worden, um das vorliegend günstigste Ergebnis hinsichtlich verkehrlicher Funktion und städtebaulicher Integration zu entwickeln.
Die heute schon vorliegenden Straßenbahngleise bleiben in ihrer Lage erhalten und werden bei der Gestaltung verträglich und hochwertig in die Grünflächen integriert.
Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation - nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.
In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet.

Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.

Negative optische Wirkungen durch die Errichtung der Tunnelportale sind nicht zu erwarten. Bei der Gestaltung der Portale werden die Belange der visuellen Wahrnehmung der Rampenbauwerke besonders berücksichtigt. Da die Einschnitte unter Geländeniveau liegen, werden die Blickachsen - im Gegensatz zur heutigen Situation – nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Einfassungen der Tunnelmünder werden durch transparent wirkende Geländer sehr filigran und damit stadtgestalterisch hochwertig gestaltet.

In den schalltechnischen Untersuchungen sind die Freiflächen des Hofgartens im Plangebiet und angrenzend über den Vergleich der Isophonenpläne des Prognose-Nullfalls mit der Situation nach Umsetzung der Planung behandelt worden. Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern. Lediglich im Bereich der Tunnelrampen am nördlichen Ende des Plangebiets ergeben sich geringfügige Verkehrslärmerhöhungen. Die Tunnelwände und -decken werden in diesem Bereich mit einer hochschallabsorbierenden Auskleidung versehen, die Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D) ausgestattet. Eine Erweiterung der aktiven Schallschutzmaßnahmen durch eine Einhausung der Tunnelrampen würde, wie gutachterlich geprüft wurde, keine Verbesserung der schalltechnischen Situation am Hofgärtnerhaus erbringen und durch einen konzentrierten Luftaustritt würde die Schadstoffbelastung insbesondere durch NO_2 zusätzlich erhöht werden. Darüber hinaus stehen gartendenkmalpflegerische Gründe einer Portaleinhausung an dieser Stelle entgegen.

Aufgrund ihrer räumlichen Dimension einer solchen baulichen Anlage würden die optische Wahrnehmbarkeit des zusammenhängenden Hofgartens eingeschränkt und wichtige Sichtbeziehungen innerhalb des Hofgartens insbesondere zum Hofgärtnerhaus empfindlich gestört bzw. unterbunden.
Zur lufthygienischen Situation wurde eine Immissionsprognose der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Planungen erstellt. In weiten Teilen des Plangebiets verringert sich die Stickstoffdioxid-Belastung durch die Verlagerung des Straßenverkehrs unter die Erde, so auch in Teilen der Grünanlagen, die bisher entlang der oberirdischen Straßen liegen und den neu geplanten Grünflächen, die die Schneise zwischen den beiden bisher getrennten Hofgartenteilen schließen und zugänglich für Fußgänger machen werden. An den Tunnelausfahrtsportalen, u.a. am Tunnelportal im nördlichen Hofgarten, erhöht sich dagegen die Belastung. Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV zukünftig eingehalten.
Auf eine Einhausung der Tunnelportale zum weiteren Schutz vor den Verkehrsemissionen wird aus gestalterischen Gründen verzichtet. Die Gestalt und Größe solcher Überdeckungsbauwerke wäre mit dem angestrebten Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Hofgartens nicht vereinbar, die Emissionen würden zudem in Richtung des Theatermuseums verschoben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

174.3 Die Baukosten in Höhe von 100 Mio. € seien viel besser bei Sozial- und Kulturprojekten aufgehoben.

Antwort:
Durch die erhebliche Aufwertung im Rahmen des Projektes Kö-Bogen wird die Attraktivität der Düsseldorfer Innenstadt weiter erhöht. Die Attraktivität und die Lebensqualität der Stadt dienen allen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Besuchern. Dies sind auch wichtige Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und eine Grundlage für Standortentscheidungen von Unternehmen.

Die positive Entwicklung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wie Düsseldorf dient langfristig auch der Erhaltung und Verbesserung der Spielräume und Möglichkeiten der Stadt zur Finanzierung weiterer wichtiger Projekte.
Vor diesem Hintergrund bewegen sich die für die städtebauliche Neuordnung und die damit verbundene Tieferlegung des Verkehrs benötigten Mittel in einem angemessenen Kostenrahmen. Die Mittel zur Finanzierung der notwendigen Maßnahmen sowie zur Unterhaltung der Tunnelanlagen werden im städtischen Haushalt eingestellt und im Zuge entsprechender politischer Beschlüsse verantwortet.
Durch die Umsetzung der Planung wird der finanzielle Rahmen des kommunalen Haushaltes nicht dergestalt eingeschränkt, dass Sozial- und Kulturprojekte und andere Leistungen für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt aufgrund der Umsetzung der Planung in ihrer Finanzierung gefährdet werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

174.4 Der Einwender befürwortet für den Tunnel die kurze Version mit Unterquerung der Schadowstraße in Süd-Nord-Richtung. Die Schadowstraße würde komplett zur Fußgängerzone, was sicherlich dem Einzelhandel nütze. Für die Gegenrichtung Nord-Süd gäbe es den Tausendfüßler, der sich als Verkehrsbauwerk besten bewährt habe.

Antwort:
Technisch wäre eine Tunnelverkürzung in der vorgeschlagenen Form möglich, aber ein wichtiges Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen und des neuen Verkehrskonzeptes - die Befreiung des Hofgartens zwischen Düsselquerung und Hofgärtnerhaus vom motorisierten Individualverkehr (MIV) - würde nicht erreicht. Außerdem müsste in diesem Fall auf die Offenlegung der Düssel verzichtet werden.
Die Zusammenführung der beiden Hofgartenseiten spielt im Entwurf des ersten Preisträgers des Wettbewerbs eine zentrale Rolle. Sie wird durch die Beseitigung der trennenden Verkehrstrassen des MIV erreicht, die Flächen werden begrünt, nur noch die Straßenbahn verbleibt oberirdisch. Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenseiten im Vergleich zur heutigen Situation deutlich besser miteinander verbunden.

Eine Verkürzung der beiden Tunnel bei Erhalt des Tausendfüßlers widerspräche dieser Idee, da die insbesondere den Hofgarten trennende 6-spurige Hofgartenstraße erhalten bliebe.
Weitere Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.
Der Diskussionsvorschlag des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der ebenfalls den Erhalt der Hochstraße und „verkürzte Tunnel“ beinhaltet, wurde im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Siehe dazu Antwort unter Nr. 24. Eine Umsetzung dieser Alternativplanung ist aufgrund der dort dargestellten Argumente nicht vorgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

174.5 Der Einwender stellt fest, Japanische Zierkirschen passten nicht zu den Libeskind-Bauten; der Alleebaum in Düsseldorf sei die Platane.

Antwort:
Der angesprochene Sachverhalt ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 175.:

175.1 Die Einwenderin spricht sich für den Erhalt des Tausendfüßlers und der Jägerhof-Passage aus.

Antwort:

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Zielsetzungen der zugrunde liegenden Planung vereinbar. Auch unter Würdigung des Denkmalwertes liegt, nach Abwägung aller Belange, ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beseitigung des Tausendfüßlers vor.

Es ist richtig, dass durch den Bau der Tunnelanlagen und -rampen die bisher einzige verkehrsfreie Fußgängerwegeverbindung zwischen beiden Teilen des Hofgartens, die Fußgängerunterführung Jägerhofpassage, wegfällt. Ein Erhalt der Jägerhofpassage ist bereits durch die Umsetzung des im Bau befindlichen 1. Bauabschnittes nicht möglich.

Mit dem Abriss des Tausendfüßlers und dem Bau der Tunnel wird eine Zäsur im städtischen Grundriss beseitigt. In diesem Bereich des Hofgartens fallen sechs oberirdische Fahrspuren weg, diese Flächen können nun begrünt werden. Die beiden Hofgartenteile werden damit oberirdisch verbunden, es entstehen an dieser Stelle völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung zeitgemäßer öffentlicher Räume von hoher Qualität. Es werden in erheblichem Maße hochwertige Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer neu geschaffen.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort unter Nr. 1.1.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

175.2 Die Einwenderin wendet sich gegen den Abriss des Tausendfüßlers, der offiziell unter Denkmalschutz stehe und gemeinhin als die schönste und eleganteste Hochstraße der Bundesrepublik der Nachkriegszeit gelte.

Antwort:

Die denkmalpflegerische Einschätzung vom Februar 2011 kommt nach Recherche und Ortstermin zu dem Ergebnis, dass der „Tausendfüßler“ nicht von besonderer Bedeutung für die Kunst oder die Wissenschaft ist. Die Hochstraße ist nicht die erste oder einzige ihrer Art in Nordrhein-Westfalen oder gar in Deutschland. Sie wurde erst 25 Jahre nach der ersten deutschen Spannbetonbrücke erbaut und reiht sich damit in eine Vielzahl von Spannbetonbrücken ein, die um 1960 entstanden sind. Er ist damit weder technisch, noch baukulturell, noch zeithistorisch einzigartig.
Zur Frage des Erhalts der Hochstraße siehe Antwort zu Nr. 175.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

175.3 Weiter stellt die Einwenderin fest, das typische Lebensgefühl in einer Stadt entstehe durch gewachsenen Strukturen, die Beziehungen der Bewohner untereinander, aber auch die Gebäude die nach und nach entstünden, die Plätze auf denen man sich treffe, die markanten Formen an denen man sich orientiere, die Bilder der Stadt im kollektiven Gedächtnis der Bewohner und äußert die Befürchtung, es sei ein Schock, wenn ein großer Bereich dieser Stadt verschwinde, das Lebensgefühl werde verletzt und die Identifikation mit der Stadt schwinde.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

175.4 Für die Einwenderin ist es unerklärlich, warum man ein verkehrstechnisch notwendiges, funktionierendes Bauwerk wie den Tausendfüßler nicht in das sich wandelnde Stadtbild integrieren könne und man stattdessen gigantische Tunnelbauten anlegen wolle, die den Hofgarten in zwei Hälften unterteilten, nur noch über einen umständlich zu begehenden Weg miteinander verbunden seien, und die zudem riesige mehrspurige Einfahrten inmitten des Stadtzentrums beanspruchen würden.

Antwort:

Die unter Nr. 175.1 dargelegten sowie in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan ausführlich beschriebenen städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele der Planung, sind mit einem Erhalt des Tausendfüßlers nicht realisierbar.

Zu den städtebaulichen Gründen für den Abriss siehe Antwort zu Nr. 175.1.

Mit der Umsetzung der Planung werden die beiden Hofgartenhälften im Vergleich zur heutigen Situation - der Trennung durch mehrspurige Straßenflächen - deutlich besser miteinander verbunden.

Die Verknüpfung beider Hofgartenbereiche für den Fuß- und Radverkehr wird nun oberirdisch gewährleistet. Der bestehende Höhenunterschied zwischen den beiden Hofgartenseiten und den verbleibenden Trassen der Straßenbahn wird mit Rampen mit einer Steigung von maximal 6% ausgeglichen, so dass für Fußgänger und Radfahrer ein hoher Komfort sichergestellt ist. Auf unterirdische Fuß- und Radwegeverbindungen kann vollständig verzichtet werden. In Abstimmung mit der Rheinbahn wurden Maßnahmen zur Sicherung dieser Querungen entwickelt (Umlaufsperren).

Es werden im Zuge der ganzheitlichen Oberflächengestaltung im Hofgarten zwei weitgehend barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Die Hauptwegebeziehung zu den öffentlichen Freiräumen in Richtung Schadowstraße und in Richtung Libeskind-Gebäude wird nördlich der im Zuge der Planung als offenes Gewässer geführten Düssel verlaufen und mit einer Steigung von max. 6% ausgeführt. Die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen werden bei der Realisierung der Freianlagen berücksichtigt.

Die Planung, die aus dem prämierten Entwurf des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs entwickelt wurde, legt großen Wert auf die Schaffung von hochwertigen Aufenthaltsflächen in diesem innerstädtischen Bereich.

Die Rampenbauwerke liegen alle in Bereichen, die derzeit noch vom oberirdischen Verkehr belegt sind. Sie werden städtebaulich und gestalterisch in den räumlichen Kontext harmonisch integriert, so dass die mit der Neuordnung verbundenen und in der Satzungsbegründung zum Bebauungsplan dargelegten Planungsziele voll erreicht werden. Die hochwertige Freiraumgestaltung und die Großzügigkeit der Planung wird eine deutliche Verschönerung des Stadtbildes dieses so wichtigen innerstädtischen Bereiches der Landeshauptstadt Düsseldorf mit sich bringen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

175.5 Aus Sicht der Einwenderin sprechen baugeschichtliche, ästhetische, praktische und finanzielle Argumente für den Erhalt des Tausendfüßlers. Sie würde sich freuen, wenn die Planung des zweiten Bauabschnitts des Kö-Bogens noch einmal überdacht würde und der Tausendfüßler und die Hofgarten-Passage erhalten würden.

Antwort:

Der Entscheidung für die vorgelegte Planung ging ein komplexer und umfassender Willensbildungsprozess im politischen Raum und der Verwaltung voraus, zur Entwicklung der Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung anderer großer Verkehrsprojekte, wie der Planung und dem Bau der U-Bahn „Wehrhahnlinie“. Im Rahmen des umfangreichen Planungsprozesses wurden Alternativen geprüft hinsichtlich Realisierbarkeit, Verträglichkeit und Zielführung und auch immer wieder in die Öffentlichkeit kommuniziert. Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 5477/123 - Kö-Bogen 1. BA - und Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA - wurden mehrfach öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt. Das Ergebnis dieses Prozesses sind der vorliegende Bebauungsplan und die parallel zum Bebauungsplanverfahren in Erarbeitung befindliche Freiraumplanung.
Mit Bezug darauf und auf die oben dargelegten Antworten (Nr. 175.1 bis Nr. 175.4) sowie mit Verweis auf die vollständige und sachgerechte Abwägung, wird die Notwendigkeit einer Denkpause nicht gesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Stellungnahmen

der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange
aus der öffentlichen Auslegung vom 07.06.2011 bis 11.07.2011
zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125

– Kö-Bogen 2. BA – (4 Blätter)

A. Behandlung der Stellungnahmen

B. Liste der Einsprechenden

A. Behandlung der Stellungnahmen zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2. BA –

Zu 1.: Evangelischer Kirchenkreis Düsseldorf

1.1 Es wird auf die Stellungnahmen vom 7. April 2010 und 6. Januar 2011 verwiesen, deren Inhalte weiter Bestand hätten.

Antwort:

Beide Stellungnahmen wurden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens berücksichtigt. Zur Abwägung der Anregungen des Schreibens vom 7. April 2010 siehe Antworten unter Nr. 1.3 bis 1.8.

Die Stellungnahme vom 6. Januar 2011 ist bereits im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sorgfältig abgewogen worden (vgl. hierzu Anlage 2 zur Vorlage Nr. 61/39/2011).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

1.2 Kritisch wird die Nähe der Tunnelrampe zur Johanneskirche auch mit Blick auf die seitliche Ausbildung des Tunneltrogs gesehen. Die der Johanneskirche zugewandte, geplante Trogseite habe eine erheblich geringere, seitliche Distanz als der jetzige Tausendfüßler. Dadurch werde eine nicht zu akzeptierende räumliche Enge hinsichtlich des Umgebungs- und Schallschutzes der Kirche erzeugt. Es wird angeregt, die Ausrundung der Tunnelrampe zu Gunsten der Johanneskirche auszuweiten. Auch aus Rücksichtnahme auf die Denkmaleigenschaften der Johanneskirche sei die Vergrößerung des Abstandes unbedingt geboten.

Antwort:

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar.

Eine Ausrundung der Tunnelrampe neben der Johanneskirche ist aufgrund des Platzbedarfs des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (Straßenbahn) auf der Berliner Allee nicht realisierbar. Die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen ebenfalls eine Verschiebung der Tunnelrampe nach Osten, d.h. von der Kirche weg, aus.

Hinsichtlich der räumlichen Enge kann festgestellt werden, dass der begehbare Bereich zwischen Kirchengebäude und der Abgrenzung der Tunnelrampe nur geringfügig enger sein wird als der jetzige Raum zwischen Kirche und der heutigen Grüngestaltung. Die stadträumliche Wirkung wird dagegen deutlich zum Positiven verändert, dadurch dass durch den Wegfall des Tausendfüßlers eine räumliche und visuelle Barriere entfällt. Damit wird das Sicht- und Blickfeld in der Umgebung zugunsten der denkmalgeschützten Kirche und ihrem angrenzenden öffentlichen Raum deutlich ausgeweitet.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.3 Die Einwender sehen im vorliegenden städtebaulichen Entwurf gute Ansätze für eine nachhaltige und zielgerichtete Entwicklung des Quartiers, weisen aber auf aus ihrer Sicht teilweise schwerwiegende Mängel hin. Die Gestaltung des Straßenraumes und die Lage der Tunnelausfahrt lasse in der derzeitigen Planung eine beträchtliche Belastung der Johanneskirche erwarten. Durch die Nähe von Tunnelausfahrt und Chor der Johanneskirche werde eine hohe Belastung durch Verkehrslärm befürchtet und dadurch Störungen der zahlreichen Gottesdienste, Konzerte und kulturellen Veranstaltungen. Diese Veranstaltungen bedürften der Ruhe.

Die Kirche sei außerdem ein Ort des Rückzugs und der Besinnung und Einkehr; Stille im Kirchenraum sei erforderlich. Die Lage der Tunnelausfahrt bzw. die erkennbaren Lärmminderungsmaßnahmen am Tunnelmund seien nicht akzeptabel. Die Einwender schlagen vor, die Tunnelausfahrt deutlich nach Süd-Osten zu verschieben.

Sollte dies nicht möglich sein, solle ausreichender Lärmschutz eingeplant werden, der die Lärm-Werte wie für ein Wohngebiet am Tage im Kirchenraum deutlich unterschreite (z.B. Maßnahmen am Tunnelausgang mit lärmabsorbierenden Wandmaterialien), an der Fahrbahn (Flüsterasphalt) bzw. durch Geschwindigkeitsbeschränkung. Denkbar seien auch Maßnahmen direkt am Kirchengebäude (z.B. eine Zusatzverglasung außen und Lärmschutz-Windfänge an den Seitenportalen). Die Finanzierung dieser Maßnahmen solle der Verursacher tragen.

Antwort:

Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Gutachterlich festgestellt wurde, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt. Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Die Ausführung der Fahrbahndecken mit lärmoptimiertem Asphalt wird zusätzlich zu einer Reduzierung des Schallpegels beitragen.

Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen.
Für die Johanneskirche wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt und im Bebauungsplan benannt.
Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.
Eine Verschiebung der Tunnelausfahrt ist aus verkehrlichen Gründen nicht möglich. Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung aus.
Wegen der Ausfahrt aus der Tiefgarage Schadow-Arkaden kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Darüber hinaus ist der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße, auch aufgrund der dort beginnenden U-Bahn-Station Steinstraße / Königsallee, zu kurz für den Tunnelmund. Aus diesen Gründen ist eine Verschiebung der südlichen Tunnelausfahrt des Nord-Süd-Tunnels weiter in Richtung Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.
Aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche sind die Möglichkeiten zur Errichtung einer Tunneleinhausung stark eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung. Auch eine transparente Einhausung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken.

Darüber hinaus hätte eine transparente Portaleinhausung negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und –decke (sog. „Trompeteneffekt“).
Zum Anderen würden Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee führen.
Durch die Einhausung würden zudem die Luftschadstoff-Immissionen nach Süden in Richtung MK 9 verlagert.
Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.4 Bezogen auf die Varianten der Verkehrsführung am Linksabbieger Berliner Allee äußern sich die Einwender gegen die Variante 1 (Verkehrsführung nördlich zwischen Kirche und BF 8) und für die Variante 2 (Verkehrsführung nördlich des BF 8).

Antwort:
Die Variante 2 wurde inzwischen weiterverfolgt, die Fahrspuren werden daher wie gewünscht nördlich des MK 8 liegen.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

1.5 Zum Vorfeld vor der Evangelischen Stadtkirche Johanneskirche stellen die Einwender fest, die Blumenstraße werde offensichtlich dreispurig geplant und es gebe nur einen 3 m breiten Gehweg vor dem Hauptportal. Es werde hier ein größerer Bereich benötigt für z. B. Hochzeiten und Platz für herausströmende Besucher nach Veranstaltungen.

Die Einwender schlagen vor, die Breite der Blumenstraße auf zwei Fahrspuren zu reduzieren oder die Fahrbahn der Blumenstraße in Richtung Ministerium zu verlagern, so dass ein größeres Vorfeld vor der Johanneskirche entstehe.

Antwort:

Eine Reduzierung oder Verschiebung der Fahrspuren in der Blumenstraße wurde geprüft. Die gewünschte Veränderung ist aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.
Die Blumenstraße muss zur Sicherstellung des notwendigen Verkehrsflusses und der notwendigen Linksabbiegerspur zur Berliner Allee, dreispurig ausgeführt werden, so dass nur ein begrenztes Raumangebot zur Verfügung steht.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.6 Die Einwender äußern zur Gestaltung des Martin-Luther-Platzes und seines Umfeldes, der Raum solle seiner Funktion entsprechend und – in Abstimmung mit dem Denkmalschutz – hochwertig gestaltet werden und müsse vielfältig nutzbar sein. Es solle ein möglichst großer, zusammenhängender Freibereich geschaffen werden. Eine Verbindung zwischen Kirche und BF 8 müsse geschaffen werden, um das Gebäude und seine Nutzungen in den Straßenraum zu integrieren. Es wird von den Einwendern angeboten, für die Belebung des öffentlichen Platzbereiches um die Johanneskirche, z. B. durch Veranstaltungen oder ein Kirchencafé, Sorge zu tragen. Es dürften keine „Hinterhofbereiche“ oder Angsträume entstehen.

Antwort:

Die Gestaltung des Martin-Luther-Platzes ist nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Freiraumqualitäten werden im Rahmen der parallel zum Bebauungsplanverfahren erfolgenden Freiflächenplanung durch die entsprechenden politischen Beschlüsse gesichert.

Die in Bearbeitung befindliche Freiflächenplanung berücksichtigt die Verbindung der Kirche mit dem nördlichen Neubau durch eine einheitliche Oberflächengestaltung. Im Bebauungsplan wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich ausgewiesen. Die tatsächlichen Nutzungen in dem neuen Gebäude stehen noch nicht fest.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

1.7 Die Neubebauung nördlich des Chores der Johanneskirche (BF 8) wird von den Einwendern begrüßt. Sie diene der Fassung des Platzraums. Die Einwender regen an, die Gebäudehöhe um ca. 2-4m zu erhöhen, damit der Solitär stadträumlich wirksam würde.

Antwort:

Die Festsetzungen und die Größe im Baufeld MK 8 sind das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs und der anschließenden Konkretisierung der Planung. In diesem Zuge wurde im Rahmen von Vorentwurfsstudien eine städtebaulich und denkmalpflegerisch vertretbare Höhe von zwei Vollgeschossen und eine leicht veränderte Gebäudekubatur ermittelt. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Geschossigkeit und maximalen Gebäudehähe sowie für die überbaubare Fläche, um die gewünschte städtebauliche Struktur zu sichern.

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

1.8 Um eine öffentliche Nutzung zur Belebung des öffentlichen Raumes zu erreichen, wenden sich die Einwender gegen eine Beschränkung der Geschosszahl auf ein Geschoss und schlagen lediglich eine Höhenbeschränkung vor.

Antwort:

Siehe dazu obenstehende Antwort zu Nr. 1.7.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Zu 2.: Evangelische Johannes-Kirchengemeinde Düsseldorf

2.1 Die Einwenderin bekräftigt ihren Einspruch gegenüber der Position des Tunnelausgangs des Nord-Süd-Tunnels in direkter Nähe zur Kirche in Höhe des Altarraums, bezweifelt die prognostizierte leichte Erhöhung des Lärmpegels und erwartet eine starke Erhöhung der Lärmbeeinträchtigung, die für sie nicht hinnehmbar sei. Die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen erscheinen ihr weder ästhetisch, noch ausreichend und effektiv zu sein. Ungelöst sei das Problem der Lärmbeeinträchtigung schon während der langen Bauphase. Die Johanneskirche sei ein großer und wichtiger Versammlungs- und Veranstaltungsort für Gottesdienste, Konzerte und andere Veranstaltungen von stadtweiter Bedeutung und auch Raum für Ruhe und Meditation durch die Woche. Die Einwenderin sieht die Funktionsfähigkeit des Gebäudes durch den Verkehrslärm aufs äußerste gefährdet.

Antwort:

Bereits im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht und es wurde festgestellt, dass eine Verschiebung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche nach Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich ist (siehe auch Antwort unter Nr. 2.2). Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z.B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut. Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Dabei fand auch Berücksichtigung, dass sich in Teilen des Gebäudes Wohnnutzungen befinden.

Gutachterlich wurde festgestellt, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. So ist eine maximale Erhöhung der Lärmbelastung um 2,9 dB(A) an denjenigen Fassaden der Kirche berechnet worden, die im Nahbereich der Rampe liegen. Im Erdgeschoss ergeben sich durch die Abschirmung der Rampen Minderungen von 2-4 dB(A).

Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten aktive Schallschutzmaßnahmen ergriffen.

So werden die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Diese Maßnahme ist sehr effektiv und in der geplanten hochwertigen Gestaltung und Anbringung an den Tunnelwänden optisch keine Beeinträchtigung. Des Weiteren wird im Bereich der Rampen der sogenannte Flüsterasphalt bzw. Lärmoptimierte Asphalt (LOA 5D) eingebaut.

Aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche sind die Möglichkeiten zur Errichtung einer Tunneleinhausung stark eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung. Auch eine transparente Einhausung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken.

Darüber hinaus hätte eine transparente Portaleinhausung negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die vorhandenen Reflexionen des Schalls an den Wänden durch die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und –decke (sog. „Trompeteneffekt“).

Zum Anderen würden Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee führen.
Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen (siehe dazu auch Antwort Nr. 2.2). Die Gestaltung der oberirdisch sichtbaren Rampenbauteile (Geländer) erfolgt hochwertig und mit weitgehend transparenter Wirkung.
Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.
Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentlichen Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Für die Johanneskirche wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt und im Bebauungsplan benannt. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.
Mit den im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen wird den gesetzlichen Anforderungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse voll umfänglich entsprochen. Die Festsetzungen sind geeignet und ausreichend, die Funktionsfähigkeit des Gebäudes nicht durch Verkehrslärmimmissionen zu beeinträchtigen.
Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Belange des Einwenders auf ein Minimum begrenzt bleiben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.2 Die Einwenderin schlägt eine Verlegung des Tunnelmundes weiter nach Süden vor. Die Stadt hätte damit die Möglichkeit, weitere städteplanerische Optionen zur Gestaltung eines Platzes offen zu halten und das Ensemble von Kirche und Kirchplatz im Sinne des Denkmalschutzes zu bewahren. Mit der vorliegenden Planung werde diese Chance vergeben.

Antwort:

Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung der Tunnelrampe aus.

Aufgrund der Kfz-Frequenz aus der Tiefgarage Schadow-Arkaden kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Darüber hinaus ist der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße, auch aufgrund der dort beginnenden U-Bahn-Station Steinstraße / Königsallee, zu kurz für den Tunnelmund. Aus diesen Gründen ist eine Verschiebung der südlichen Tunnelausfahrt des Nord-Süd-Tunnels weiter in Richtung Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.3 Der Grund für die Positionierung des südlichen Tunnelmundes in unmittelbarer Nähe des Altarraumes der Kirche sei nach Angaben der Stadtverwaltung die Schaffung einer Abbiegemöglichkeit in die Blumenstraße. Dies sei für die Einwenderin nicht nachvollziehbar. Die Blumenstraße könne auch über die Kreuzung Steinstraße / Berliner Allee via Josephinenstraße erreicht werden. Für den über die Berliner Allee aus Richtung Süden kommenden Verkehr sei inzwischen an dieser Kreuzung eine Linksabbiegerspur nach Westen in die Steinstraße eingerichtet.

An dieser Kreuzung könne deshalb von der Berliner Allee aus in beiden Richtungen der westliche Teil der Steinstraße mit Rechtsabbiege-Möglichkeit in die Josephinenstraße/Blumenstraße erreicht werden.

Antwort:

Die vorgeschlagene Alternative über die Josephinenstraße / Blumenstraße ist nicht realisierbar, da die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Josephinenstraße dafür nicht ausreichend ist.

Für Verkehre in Richtung Norden kann auf den Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee nicht verzichtet werden (vgl. Antwort Nr. 2.2).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.4 Die Einwenderin ist der Auffassung, dass das Parkhaus der Schadowarkaden, dessen Zu- und Abfahrt den größten Teil des Verkehrs in dem Bereich Martin-Luther-Platz verursache, unmittelbar an den Tunnel angeschlossen werden solle.

Antwort:

Eine direkte Ausfahrt aus dem Parkhaus Schadow-Arkaden in den Nord-Süd-Tunnel ist im Jahr 2009 – auf Grundlage von Plänen der Eigentümer – geprüft worden. Aufgrund zahlreicher Schwierigkeiten mit einer solchen unterirdischen Anbindung (kritische Sichtverhältnisse durch Lage in Tunnelkurve, Lage der TG-Ausfahrt nicht parallel zur Fahrtrichtung, notwendige Länge des Beschleunigungsstreifens) wurde das Vorhaben nicht weiterverfolgt.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.5 Die Einwenderin schlägt vor, den Tunnel bis etwa in Höhe der Blumenstraße zu verlängern, so dass die Kirche im Vergleich zur aktuellen Planung erheblich von Verkehrslärm entlastet würde und zusätzlich der gesamte untertunnelte Bereich wesentlich aufgewertet würde.

Antwort:
Eine Verlegung des Tunnelmundes in Richtung Süden ist aus verkehrlichen Gründen nicht möglich (vgl. Antwort Nr. 2.2).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

2.6 Des Weiteren bittet die Einwenderin um eine Umgestaltung des Vorplatzes, so dass sich auch vor der Kirche Versammlungsmöglichkeiten böten. Die Einwenderin hält es für vorteilhaft für die Lebensqualität dieses Bereiches und im Sinne einer wirklich konzeptionellen Gestaltung des Martin-Luther-Platzes als Kirchplatz, wenn der Verkehr auf der Blumenstraße auf das Notwendige (Anlieger- und Lieferverkehr) reduziert werden könne.

Antwort:
Eine Vergrößerung der Fläche vor dem Kirchenportal wurde geprüft. Eine Verbreiterung des Gehsteigs ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich. Die Blumenstraße muss zur Sicherstellung des notwendigen Verkehrsflusses und der notwendigen Linksabbiegerspur zur Berliner Allee dreispurig ausgeführt werden, so dass nur ein begrenztes Raumangebot zur Verfügung steht.
Am Martin-Luther-Platz wird im Bebauungsplan eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: „Fußgängerbereich“ ausgewiesen. Die in Bearbeitung befindliche Freiflächenplanung für das Kirchenumfeld berücksichtigt den Denkmalcharakter und die gesamtstädtische Bedeutung der Johanneskirche durch eine hochwertige, einheitliche Oberflächengestaltung.

Die Blumenstraße sowie die am Martin-Luther-Platz als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: „Verkehrsberuhigter Bereich“ festgesetzte Straße, sollen die erforderlichen Anlieger- und Lieferverkehre, insbesondere der Schadow-Arkaden und der Tiefgarage aufnehmen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 3.: Handwerkskammer Düsseldorf

3.1 Die Ziele der Bauleitplanung sowie die daraus abgeleiteten baulichen und sonstigen Maßnahmen werden weiterhin begrüßt.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

3.2 Aufgrund der Tatsache, dass die Verknüpfung der Verkehrsflächen von Schadowstraße und Berliner Allee räumlicher Teil des Planentwurfs ist, wird angeregt, unter Punkt 3 der Entwurfsbegründung zusätzliche Informationen zu den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens zu ergänzen: „Die Umsetzung der Planung wird im Ergebnis dazu führen, dass bis auf eine Ausnahme alle wichtigen Verkehrsbeziehungen über Tunnellösungen aufrechterhalten bleiben. Alleine die bis zum Beginn der Baumaßnahmen nicht unwichtige Verbindung vom Wehrhahn über die Schadowstraße in die Elberfelder Straße sowie in die Hofgartenstraße muss aus bautechnischen Gründen entfallen. Das Gesamt-Verkehrskonzept zur Entwicklung des nördlichen Kö-Bereichs wird dazu sicherlich Alternativen aufzeigen.“

Antwort:

Die gewünschten zusätzlichen Erläuterungen sind inhaltlich in die Satzungsbegründung aufgenommen worden.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Zu 4.: Industrie- und Handelskammer Düsseldorf

4.1 Es wird zur Planung und insbesondere zu den prognostizierten NO_2-Immissionen im Fachgutachten „Lufthygiene“ festgestellt, dass entlang der Berliner Allee in diesem Bereich an der Randbebauung bis zu 46 µg/m³ erwartet werden.

Der Zusammenfassung des Gutachtens „Prüfen von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ wird entnommen, dass die untersuchten Maßnahmen, die am Tunnelbauwerk möglich wären, entweder aus Kostengründen oder aus städtebaulichen Erwägungen nicht zu empfehlen seien. Vielmehr empfehle der Gutachter, Maßnahmen an der betroffenen Bebauung zu treffen. Aussagen zu möglichen Kosten für die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen an den Immobilien treffe der Gutachter nicht. Laut Gutachter seien diese auch nicht ermittelt worden. Auch die Kombinationen der untersuchten bautechnischen Einzelmaßnahmen am Tunnelbauwerk seien nicht Gegenstand der Studie gewesen (es wird auf die Zusammenfassung des Gutachtens, HBI 2011, Seite 3, verwiesen). Es wird dazu festgestellt, dass das Gutachten auch keine detaillierten Aussagen zu möglicherweise notwendigen nachträglichen baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden trifft. Vor dem Hintergrund der fehlenden Untersuchungen biete dieses Gutachten – aus Sicht der Einwender – keine ausreichend sichere Entscheidungs- beziehungsweise Abwägungsgrundlage.

Antwort:

Mit der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes Kö-Bogen 1. und 2. Bauabschnitt wird durch die Tieferlegung des Verkehrs die Belastung mit Luftschadstoffen in einem großen Teil des Plangebiets reduziert. Im Bereich der Tunnelausfahrtsportale dagegen steigt die Schadstoffbelastung. Hiervon ist auch das angrenzende Gebäude der Einsprechenden betroffen.

Die Planung und insbesondere die Situation an den Tunnelrampen wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt.
Zu den von der Einwenderin genannten Werten ist zu sagen, dass im Gutachten zur Lufthygiene für die Berliner Allee zwischen Steinstraße und Immermannstraße im Planfall des 2. BA NO_2-Immissionen im Jahresmittel von höchstens 43 µg/m³ genannt werden (Tab. 6.1).
Die prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte für die Stickstoffdioxid-Immissionen im Bereich der Tunnelportale im Plangebiet treten in dieser Höhe auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.
Im Detail siehe dazu Antwort Nr. 4.2.
Die Untersuchung „Prüfen von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ ist vorsorglich erstellt worden.
Die darin genannten Maßnahmen haben lediglich empfehlenden Charakter für eine Bewältigung der Luftschadstoffproblematik innerhalb des Bebauungsplans. Es ist jedoch nachgewiesen worden, dass diese Maßnahmen zur Bewältigung der Konflikte aus der Problematik der Luftschadstoffe nicht notwendig sind. Die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau erfolgt vielmehr auf der Basis der Maßnahmen des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Düsseldorf. Dahingehend sind keine nachträglich baulichen Fassadengestaltungen an betroffenen Bestandsgebäuden aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen erforderlich.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.2 Unverständlich sei der Hinweis in der Begründung zum B-Plan (S. 98, 3. Abs.) in dem darauf verwiesen werde, dass man unter Abwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange trotz der zu erwartenden Grenzwertüberschreitung die Verkehrsplanung mit der gewählten Anordnung der Rampe beibehalten möchte. Da es keine gutachterlichen Aussagen zu möglichen zukünftigen Investitionskosten für bauliche Nachrüstungen an Bestandsimmobilien oder Aussagen zu möglichen Werteverlusten der betroffenen Bestandsimmobilien, die nicht nachgerüstet werden, gebe, wird um Klarstellung gebeten, auf welcher Basis die Belange der Eigentümer der Bestandsimmobilien dort, wo zukünftig eine NO_2-Belastung von mehr als 40 µg/m³ prognostiziert wird, sachgerecht abgewogen worden seien.

Antwort:

Alle Möglichkeiten zur Minderung der Schadstoffbelastung wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft und unter Würdigung aller, durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt.

Die Immissionskonzentrationen von Stickstoffdioxid innerhalb des Plangebietes und außerhalb angrenzend liegen an einzelnen Stellen oberhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV, und treten so auch an vielen anderen Innenstadtlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf auf. Daher können die Immissionen nicht nur punktuell für das Plangebiet betrachtet und im Bebauungsplan bewältigt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nur großräumig in der Innenstadt und zwar durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verbessert werden und bis 2015 mit Realisierung des Gesamtprojekts Kö-Bogen die Grenzwerte eingehalten werden.

Das Oberverwaltungsgericht NRW führt zum Verhältnis zwischen Bauleitplanung und Luftreinhalteplanung folgendes aus: „Der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) liegt eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG.

Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3 22. BImSch V)“ (OVG NRW, Urteil vom 22.02.2010 - 7 D l 4/09.NE - juris). „Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsgeber in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen.“ (OVG NRW, Urteil vom 25.01.2010 – 7 D 110/09.NE – Rn. 154 – juris.)

Die Bezirksregierung hat zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte der nunmehr geltenden 39. BImSchV in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Düsseldorf im Jahre 2008 einen Luftreinhalteplan aufgestellt, dessen Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden. Diese zielen zum Einen auf die Reduktion von Emissionen aus dem Verkehr und zum Anderen auf die Reduktion der gesamtstädtischen Hintergrundbelastung ab. Der Plan wird derzeit fortgeschrieben.

Die im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung stehenden vielfältigen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet, eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen. Die Immissionsschutzbehörde kann im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen. Daher ist es zulässig, die Problemlösung in die Luftreinhalteplanung zu verlagern, ohne bereits jetzt festzulegen, durch welche konkreten Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplans gewährleistet wird. Insoweit wird auf die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Düsseldorf verwiesen, die zu relevanten Minderungen ab dem Jahr 2015 mit Fertigstellung der Verkehrsmaßnahmen des 2. BA führen, sowie auf das Schadstoff-Monitoring zur Überprüfung. Des Weiteren sind zusätzlich Verbesserungen der klimatischen und lufthygienischen Situation auch aus dem Programm „Klimaneutrales Düsseldorf 2050“ zu erwarten.

Die punktuellen Grenzwertüberschreitungen durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Tunnellage können somit unter Würdigung der gesamtstädtischen Situation auf Ebene der städtischen Luftreinhalteplanung zukünftig durch geeignete Maßnahmen bewältigt werden.

Für die Lage der Ausfahrt Berliner Allee des Nord-Süd-Tunnels sind verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht worden. Aus verkehrstechnischer Sicht wird, zur Sicherstellung der Erschließung des Bereiches Martin-Luther-Platz und Königstraße, die Anbindung der Blumenstraße an die Berliner Allee auch zukünftig benötigt. Dies bedingt, dass zur Ausbildung einer entsprechenden Kreuzungssituation die Rampe nicht in Richtung Steinstraße verschoben werden kann. Des Weiteren stehen die unterirdischen Bauwerke des U-Bahnhofes Steinstraße auf dem kurzen Abschnitt der Berliner Allee zwischen Blumenstraße und Steinstraße einer solchen Verschiebung im Wege. Für die Ausfahrt Berliner Allee ist unter Ausschöpfung der verkehrlichen und konstruktiven Elemente die südlichste Portallage ermittelt worden. Damit wird die Sicherstellung hoher städtebaulicher Qualitäten im Umfeld der denkmalgeschützten Johanneskirche berücksichtigt. Eine Verschiebung der Rampe nach Norden widerspräche einem wichtigen städtebaulichen Ziel der Planung, der Schaffung hochwertiger Freiflächen in diesem Bereich.
Es sind keine baulichen Nachrüstungen an Bestandsgebäuden im Umfeld aus Gründen des Gesundheitsschutzes vor Luftschadstoffen notwendig. Aus den genannten Gründen sind ebenfalls keine weitergehenden Untersuchungen für bauliche Empfehlungen oder zu Wertverlusten von Bestandsimmobilien erforderlich.
Siehe dazu auch die Antwort unter Nr. 4.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.3 Es wird nachgefragt, warum bei der gutachterlichen Ermittlung von Maßnahmen seitens des Auftraggebers auf die Prüfung von Kombinationen verzichtet worden ist. Diese Prüfung werde eingefordert. Denn möglicherweise ergeben sich durch Kombinationen verschiedener Einzelmaßnahmen finanzierbare und städtebaulich vertretbare Lösungen, die im Tunnelbauwerk direkt installiert werden könnten, um die NO_2-Immissionen im Bereich der Berliner Allee und der Elberfelder Straße nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes deutlich zu senken.

In solch einem Fall seien dann Nachrüstungsmaßnahmen an den Fassaden der betroffenen Bestandsimmobilien genauso wie entsprechende Maßnahmen an den neu geplanten Immobilien überflüssig.

Antwort:

Die von der Einwenderin in Bezug auf das Gutachten „Prüfen von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“ genannten Maßnahmen sowie den damit verbundenen Kosten sind vorsorglich geprüft worden.

Es ist allerdings nachgewiesen worden, dass diese Maßnahmen zur Bewältigung der Konflikte aus der Problematik der Luftschadstoffe nicht notwendig sind. Die Minderung der Luftschadstoffe unter das gesetzlich geforderte Grenzwertniveau erfolgt vielmehr auf der Basis des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Düsseldorf. Dort stehen geeignete Maßnahmen zur Verfügung, um die Belastung zukünftig unter die gesetzlichen Grenzwerte zu senken.

Eine Prüfung von Kombinationen der Maßnahmen des genannten Gutachtens ist daher nicht erforderlich. Auch Nachrüstungen an den Fassaden aus lufthygienischen Gründen sind demnach nicht notwendig.

Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 4.2.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.4 Aufgrund der noch offenen Fragen, die möglicherweise zu Konflikten mit betroffenen Bestandsunternehmen führen könnten sowie wegen des unvollständigen Abwägungsmaterials, das möglicherweise zur Rechtsunsicherheit der vorgelegen Planung führen könne, werde – bis zur Vorlage des neuen Gutachtens – die Verkehrsplanung, die grundsätzlich unterstützt werde, abgelehnt.

Antwort:

Wie oben dargestellt wurden die von der Einwenderin aufgeführten Fragen im Rahmen der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange beantwortet und sachgerecht eingestellt. Diesbezüglich liegen vollständige Abwägungsunterlagen vor, die umfassend berücksichtigt wurden. Des Weiteren stehen hinreichende Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zur Verfügung, dass die gutachterlich prognostizierten Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden können und diesbezüglich Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen vermieden werden.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

4.5 Den übrigen Planinhalten werde zugestimmt.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 5.: Landschaftsverband Rheinland – Amt für Denkmalpflege

5.1 Es wird aus denkmalfachlicher Sicht auf erhebliche städtebauliche, stadtentwicklungs-, straßenbau- und architekturgeschichtliche Bedenken hingewiesen, besonders im Hinblick auf den im Bebauungsplan vorgesehenen Abriss der Hochstraße, die Neubebauung westlich und südlich des Gustaf-Gründgens-Platzes, die Schaffung einer Verbindung zwischen dem westlichen und östlichen Hofgartenbereich und den Standort der Tunnelrampen. Insbesondere der Abriss der als „Tausendfüßler“ bezeichneten Hochstraße sei aus denkmalpflegerischer Sicht höchst bedenklich und inakzeptabel.

Antwort:

Die vorgetragenen Belange werden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens umfassend berücksichtigt. Zu den einzelnen Teilaspekten wird auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.2 Das Baudenkmal "Tausendfüßler" sei aus städtebau- und entwicklungsgeschichtlicher, aus architektur- und ingenieurbaugeschichtlichen Gründen sowie aufgrund seines verkehrsgeschichtlichen Ranges für die Landeshauptstadt Düsseldorf und darüber hinaus ein sehr bedeutendes bauliches Zeugnis. Die Hochstraße sei in Gesamtdeutschland ein frühes Beispiel für die stadt- und verkehrsplanerische Reaktion, die ganz bewusst und zielgerichtet anstrebte, historische Strukturen zu überwinden. Mit der Planung, Entwicklung und Umsetzung dieses betont und bewusst gravierenden Eingriffs in bisherige Strukturen, sollte Düsseldorf, auch in verkehrsbaulicher Hinsicht „en vogue“, auf dem höchsten Stand verkehrsbaulicher Entwicklung stehen. Nach den Vorbildern der 1930 in den USA entstandenen Hochstraßen, sei die Hochstraße ein Zeugnis des Straßenbaus mit maßgeblichem Einfluss der Alliierten und den starken Verbündeten und Förderern Westdeutschlands.

Antwort:

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde gutachterlich eine denkmalfachliche Untersuchung und Beurteilung der Hochstraße hinsichtlich der erfolgten Aufnahme in die Denkmalliste gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW) durchgeführt.

Dabei wurde untersucht, ob die Voraussetzungen gem. § 2 Abs. 1 und 2 des DSchG NRW vorliegen. Dem Einwender liegt das Gutachten vor.

Danach stellt das Denkmal keineswegs eine herausragende stadt-, wirtschafts-, bau- oder technikgeschichtliche Besonderheit dar. Es handelt sich bei der Hochstraße um eine der vielen tausend Nachkriegsbrücken aus Spannbeton und eine von 14 Hochstraßen in Düsseldorf, die seit 1955 geplant und errichtet wurden. Der „Tausendfüßler“ reiht sich, wie gutachterlich ausführlich dargelegt wird, in die Vielzahl der anderen Spannbetonbrücken und -hochstraßen derselben Zeit ein und bildet eines, aber kein besonders herausragendes Beispiel für diese Bauten.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.3 Es wird angemerkt, dass der Tausendfüßler als markantestes architektonisches Einzelglied in engem Zusammenhang mit der durch die Zerstörung des Zweiten Weltkriegs bedingten städtebaulichen Neuordnung der Düsseldorfer Innenstadt stehe. Für das formgeberische Wirken von Friedrich Tamms stelle die Hochstraße ein nachhaltig prägendes Zeugnis dar, da er in seiner Nachkriegstätigkeit das gesamte Gesicht des Düsseldorfer Zentrums, gemäß damals vorherrschender Planungsvorstellungen, veränderte. Von besonderer Bedeutung und von besonders hohem stadtkonservatorischem Wert sei dabei die auffallende Leichtigkeit ihrer Formgebung, ihre Eleganz in Grundriss, Aufmaß und Querschnitt. In der Wahl neuer Techniken und Materialien und in der Anwendung von Spannbeton zugunsten einer besonders leichten Erscheinungsform, habe man neue Wege beschritten, die auch in zahlreichen anderen deutschen Städten, aber nie wieder in derart qualitätsvoller und nachhaltiger Ausführung, nachgeahmt worden seien. Das Meisterwerk der Handwerks- und Ingenieurkunst hebe sich als ästhetisch gelungenes Beispiel von Brückenbauwerken dieser Gattung weltweit ab.

Antwort:

Das Bauwerk hat durch seinen Planer Friedrich Tamms seine geschichtliche Bedeutung. Doch es hat im Schaffen des als Wegbereiter der Nachkriegsmoderne in Düsseldorf bedeutsamen Planers keinen exemplarischen Charakter, weder für das Werk des Architekten und Planers Tamms, noch für eine bestimmte Stilrichtung. Sie ist eine von 14 Hochstraßen in Düsseldorf, die seit 1955 von Tamms geplant und errichtet wurden und steht in einer Reihe mit vielen tausend Nachkriegsbrücken aus Spannbeton.

Der hohe stadtkonservatorische Wert, den der Einwender sieht, ist nicht gegeben. Eine „Leichtigkeit“ oder „Eleganz“ kann nicht gesehen werden, da diese Eigenschaften vor Ort nicht erfahrbar sind. Im städtebaulichen Kontext der eng bebauten Stadtstruktur, insbesondere im Bereich der Hochstraße, wirkt die Brücke wuchtig und störend.

Losgelöst von der konkreten räumlichen Situation wirkt die Ausführung durch ihren reduzierten Materialeinsatz in den einzelnen Bauelementen leicht und elegant. Doch eine solche vom städtebaulichen Kontext losgelöste Betrachtung ist nach gängiger Denkmalpraxis nicht Grundlage für eine baukünstlerische und denkmalfachliche Beurteilung. Künstlerische Bedeutung kann schließlich auch dann vorliegen, wenn sich Form und Funktion eines Bauwerks in besonders gelungener Weise entsprechen. Dies ist hier eindeutig nicht der Fall.

Darüber hinaus stellt die in der Nachkriegszeit gebotene sparsame Verwendung von Baumaterial und die aus heutiger Sicht geringen technischen Anforderungen an das Bauwerk einen großen Widerspruch zur Funktion des Tausendfüßlers als Hauptverkehrsstraße dar. Die Leichtigkeit trägt zum einen zu dem heute festzustellenden schlechten Bauzustand bei und zum anderen erwachsen daraus zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit Anforderungen an die Ertüchtigung des Bauwerks, die das Erscheinungsbild deutlich verändern würden.

Zu den notwendigen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, siehe Antworten zu Anlage 2 Nr. 103.6, Anlage 2 Nr. 103.7 und Anlage 3 Nr. 5.4.

Der „Tausendfüßler“ ist keineswegs ein sich weltweit abhebendes Meisterwerk der Handwerks- und Ingenieurkunst, wie in dem oben erwähnten Gutachten ausführlich dargelegt, sondern reiht sich in die Vielzahl der anderen Spannbetonbrücken und -hochstraßen derselben Zeit ein.

Er ist ein typisches Beispiel einer Hochstraße in Spannbetonbauweise, aber kein besonders herausragendes Beispiel für diese Bauten. Wie oben dargelegt, ist darüber hinaus eine gelungene Ästhetik des Bauwerks vor dem Hintergrund des städtebaulichen Kontextes nicht gegeben. Dies wurde im Übrigen bereits zum Zeitpunkt des Beschlusses zum Bau des Tausendfüßlers 1959 so gesehen. Die bereits seinerzeit vorgetragenen Argumente „die Hochstraße bedeute die Zerschneidung der Innenstadt und die Errichtung einer Barriere und (…) dem Menschen müsse der Vorzug vor dem technischen Verkehr eingeräumt werden“ sind aktueller denn je (Quelle: Zitat eines Ratsherrn in: Düsseldorfer Nachrichten, 6.5.1960).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.4 Die Hochstraße stehe mindestens auf dem gleichen Niveau wie ähnlich visionäre umgesetzte Planungen, die noch heute die Stadtentwicklung nachhaltig prägen. Sie sei deshalb als bauliches Zeugnis aus der Zeit des Wiederaufbaus zu erhalten. Der Erhalt sei künstlerisch, wissenschaftlich und städtebaulich begründet. Auch bei Erhalt der Hochstraße wären wichtige Ziele des Bebauungsplanes gewährleistet und u.a. sei die fußläufige Verbindung der beiden Teile der Schadowstraße weiterhin gesichert.

Antwort:

Zu der denkmalfachlichen Bewertung wird auf die oben stehenden Antworten Nr. 5.2 und Nr. 5.3 verwiesen. Betont sei an dieser Stelle, dass gutachterlich ausführlich dargelegt wurde, dass keine der durch das DSchG NRW vorgeschriebenen noch die vom Einwender vorgebrachten Kriterien heute noch pauschal auf die Hochstraße anzuwenden sind. Weder ist die Hochstraße die erste ihrer Art, noch die erste Spannbetonbrücke, noch sind bestimmte technische Lösungen, wie die Neotopflager, hier erstmalig eingesetzt worden. Außerdem kommt dem Tausendfüßler kein exemplarischer Charakter für eine bestimmte Stilrichtung oder das Werk des Architekten und Planers Tamms zu.

Der Tausendfüßler ist zudem so platziert, dass er die Umgebung der Baudenkmäler Dreischeibenhochhaus, Schauspielhaus und Johanneskirche sowie den Hofgarten als Gartendenkmal empfindlich stört und die stadträumlichen Zusammenhänge zertrennt. Somit kann dem Tausendfüßler auch die Denkmalfähigkeit im Wesentlichen abgesprochen werden.

Bei Erhalt des Tausendfüßlers sind die aus Gründen der Stadtentwicklung notwendige Umsetzung der städtebaulichen Neuordnung und das Erreichen der damit verbundenen Ziele nicht gegeben.

Ziele der Planung des Bebauungsplanverfahrens Kö-Bogen 2. BA sind die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Düsseldorfer Innenstadt, die Stärkung des Einkaufsstandortes, die verbesserte Führung des Straßenverkehrs, die Schaffung eines zusammenhängenden Stadtraums, die Verknüpfung zweier wichtiger Haupteinkaufslagen, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gustaf-Gründgens-Platz und Schauspielhaus sowie eine Neuordnung der Nutzungen, Raumkanten und Bauvolumina. Aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb 2008/2009 liegen zahlreiche Entwürfe vor, die zeigen, dass diese städtebaulichen Ziele nur erreicht werden können, wenn die Hochstraße abgerissen wird.

Ein Erhalt des Tausendfüßlers ist nicht mit den Inhalten des prämierten Wettbewerbsentwurfs vereinbar. Die Umsetzung des Freiraumkonzeptes mit der klaren gestalterischen Aussage einer Baumpromenade wäre durch die Beibehaltung des Bauwerkes nicht möglich. Darüber hinaus wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels in „offener Trogbauweise“ erfolgen, das heißt mit einer nach oben offenen Baugrube. Die Errichtung des Nord-Süd-Tunnels unter Beibehaltung der Hochstraße wäre nur mit unverhältnismäßig hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich.

Für einen Abriss sind folgende Gründe zu nennen:

- Mit der Umsetzung des politisch beschlossenen Verkehrskonzeptes verliert der Tausendfüßler seine funktionale Bedeutung.
- Die Brückenkonstruktion steht der hochwertigen Entwicklung und Gestaltung der bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs entgegen.
- Die Aufwertung bestehender und Schaffung neuer öffentlicher Räume ist zentrales Anliegen einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung und kann umfassend nur unter Verzicht der Hochstraße gelingen.

- Mit der Tieferlegung des Verkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, den zentralen Bereich neben seiner zentralen Einkaufsfunktion als Wohnstandort entwickeln zu können.
- Das Bauwerk ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße konzipiert und unzureichend städtebaulich integriert. Das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen Bezug auf den Tausendfüßler.
- Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.
- Durch den Verzicht der Hochstraße können funktionale und historische Bezüge (wieder) hergestellt werden.
- Für das Bauwerk sind Aufwendungen zur Instandhaltung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange notwendig.
- Die verkehrssichere Nachrüstung des Bauwerkes würde das äußere Erscheinungsbild tiefgreifend verändern, so dass die Gründe der Unterschutzstellung in Frage gestellt sind.
- Eine Tieferlegung des MIV wird entscheidend zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung und zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in diesem innerstädtischen Bereich beitragen.
- Spannbetonbrücken haben eine begrenzte Standdauer, die Hochstraße ist in ihrer heutigen Form nicht dauerhaft erhaltbar.
- Eine bauliche Sanierung ist in ihrer technischen Umsetzung dauerhaft auch durch die heute vorliegende räumliche Enge in weiten Bereichen der Hochstraße begrenzt.
- Die denkmalgerechte Sanierung unter gleichzeitiger Beachtung der verkehrstechnischen Sicherheitsvorschriften ist nicht möglich.

Die verkehrliche Funktion einer Hauptverkehrsstraße muss auf dieser Strecke für das Gesamtverkehrskonzept leistungsfähig erhalten bleiben. Eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Hochstraße aufgrund denkmaltechnischer Beschränkungen ist nicht kompensierbar. Die Gründe zum Abriss des Tausendfüßlers wurden dem Einwender im Rahmen des eingereichten Abrissantrages ausführlich dargelegt.

Aufgrund dieser im öffentlichen Interesse liegenden Gründe muss die Hochstraße zur Realisierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeptes vollständig entfernt werden.

Eine anderweitige Nutzung des Bauwerkes wurde auch im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbes von einzelnen Bearbeitern untersucht. Ein Wettbewerbsbeitrag hat dazu einen konkreten Vorschlag gemacht. Dieser wurde im Rahmen der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch die Preisgerichtsjury gewürdigt. Die Jury war sich einig, dass kein überzeugender Nachweis geliefert werden konnte, dass trotz Erhalt des Tausendfüßlers die zukunftsfähige Aufwertung des Gebietes geleistet werden könnte.

Der Erhalt des Tausendfüßlers würde die geplante hochwertige Entwicklung und Gestaltung der zentralen und bedeutendsten Einkaufslage Düsseldorfs verhindern, ferner die Umsetzung neuen Verkehrskonzepts, das auf Grundlage eines Ratsbeschlusses vom Dezember 2007 (Kö-Bogen – 1. und 2. Bauabschnitt – Verkehrsanlagen – Grundsatzbeschluss) entwickelt worden ist, unmöglich machen und einer zukunftsfähigen Innenstadtentwicklung im Wege stehen. Der Erhalt von Lebendigkeit und Atmosphäre der Innenstadt ist das Ziel der Planungen, eine gut funktionierende Einkaufsstadt braucht angenehm gestaltete, öffentliche Räume und eine angemessene bauliche Entwicklung. Mit der Hochstraße sind die gewünschten Qualitäten nicht erreichbar.

Bei einer Erhaltung des Tausendfüßlers würde die Landeshauptstadt Düsseldorf nicht nur in der Verfolgung ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Konzepte erheblich eingeengt und behindert, sondern könnte ihren gesetzlich vorgegebenen planerischen Verpflichtungen, durch ihre Bauleitplanung eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, nicht hinreichend nachkommen.

Zudem dient das verfolgte Planungskonzept auch der Verbesserung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, weil durch die Entfernung der Hochstraße und die geplante Verlegung der Straße in Tunnellage eine beachtliche Verbesserung der Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem hochfrequentierten und von vielen Menschen genutzten städtischen Raum erfolgen wird.

Der Abriss des Bauwerkes und die damit ermöglichte umfassende Neuordnung des Bereiches Kö-Bogen liegt diesbezüglich im öffentlichen Interesse und überwiegt das Interesse an der Beibehaltung des im Gesamtkontext der städtebaulichen Neuordnung funktionslosen und stark baulich geschädigten Verkehrsbauwerks bei weitem.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.5 Die Situation des Gustaf-Gründgens-Platzes mit Schauspielhaus und Dreischeibenhaus als herausragenden Denkmälern der Nachkriegszeit, die im städtebaulichen Zusammenhang zur Hochstraße zu sehen seien, würde durch die im Bebauungsplan aufgezeigte Bebauung erheblich verändert und durch die bauliche Verdichtung aus dem für die Nachkriegszeit beispielhaften städtebaulichen Zusammenhang genommen werden.

Antwort:

Ein beispielhafter städtebaulicher Zusammenhang der genannten Bauwerke, der in besonderer Weise städtebauliche oder freiraumplanerische Qualitäten begründet, ist nicht gegeben. Des Weiteren kann aus denkmalfachlicher Sicht ebenfalls kein städtebaulicher Zusammenhang erkannt werden. Die Baudenkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus sowie der Gustaf-Gründgens-Platz östlich des Tausendfüßlers weisen keine bauhistorischen und inhaltlichen Zusammenhänge auf, noch wird eine übergeordnete Idee gesehen, die die genannten Bauten verbindet. Beide Baukörper nehmen in ihrer skulpturalen Ausprägung keinen direkten Bezug auf den Tausendfüßler. Vielmehr ist die Wahrnehmbarkeit insbesondere des Schauspielhauses und des Gustaf-Gründgens-Platzes durch die Hochstraße stark eingeschränkt und die räumliche Verbindung wird durch die als Zäsur wirkenden Verkehrsanlagen der Berliner Allee behindert.

Durch die städtebauliche Neuordnung des Bereiches werden diesbezüglich keine negativen Auswirkungen auf die genannten Denkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus erfolgen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.6 Die im Bebauungsplan aufgezeigte Beplanung missachte in mehrfacher Hinsicht und an zahlreichen Stellen das konservatorische Ziel, dass auch historischer Freiraum eine erhaltenswerte Substanz darstelle. Dazu gehörten Plätze, Vorräume, Sichtachsen, Wirkungsräume, die in der vorliegenden Planung teilweise ignoriert, missachtet und zerstört werden. Diese konservatorisch höchst belangvollen Sichtbezüge würden teilweise auch vom Baudenkmal "Tausendfüßer" aus wahrgenommen, z.B. die bewusst konzipierte wechselseitige Blickbeziehung zum Schauspielhaus und dem benachbarten Dreischeibenhaus. Durch die Beplanung gehe ein sehr wichtiger, für die Erlebnisräume gemeinsamer städtebaulicher Wirkungsraum verloren, mithin der Umgebungsschutz der Baudenkmäler, der sich sehr nachhaltig verändern würde.

Antwort:

Der Wert des vorhandenen Freiraums wurde bei der Erarbeitung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Dies gilt insbesondere auch für die Umgebung der Denkmäler Dreischeibenhaus und Schauspielhaus und ihre jeweilige Wahrnehmbarkeit. Die Blickbeziehungen vom Tausendfüßler auf die genannten Denkmäler blieben allerdings außer Acht, da bedingt durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung Richtung Süden die visuelle Wahrnehmung, wenn überhaupt, nur äußerst begrenzt gegeben ist.

Im Einzelnen ist zu nennen:

Die festgesetzte Neubebauung ist Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kö-Bogen 2. BA und wesentlicher Ausdruck der gewünschten neuen städtebaulichen Ordnung. Mit der Tieferlegung der Verkehrsstraßen des motorisierten Verkehrs besteht die einmalige Chance, an zentraler innerstädtischer Stelle zusätzliche öffentliche Räume zu schaffen und die Innenstadt an dieser zentralen Stelle zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Die vorhandene städtebauliche Struktur im Bereich Schadowstraße / Berliner Straße ist stark geprägt von der Wiederaufbauplanung mit breiten Verkehrswegen und offenen baulichen Strukturen, die stark von solitären Einzelgebäuden wie das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus geprägt sind.

Der aktuelle Fokus liegt auf Fragen der Stärkung und Entwicklung der Einzelhandelsstrukturen, der Ergänzung vorhandener Freiraumqualitäten und die Neugestaltung repräsentativer Aufenthaltsbereiche insbesondere in zentralen Innenstadtlagen. Die qualitätvolle Weiterentwicklung ist für die Landeshauptstadt als global stark verflochtenes Wirtschafts-, Verkehrs-, Kultur- und Politikzentrum sowie als Messestadt mit Sitz vieler weltweit agierender Unternehmen von entscheidender Bedeutung.
Um die nachweislich gute Lebensqualität zu sichern und zeitgemäß weiter zu entwickeln, ist die Weiterentwicklung des weltweit bekannten Einkaufsboulevards Königsallee und seine Vernetzung mit den umliegenden Bereichen zwingend notwendig. Die Vernetzung bezieht sich gleichermaßen auf den Hofgarten, das Schauspielhaus, den Martin-Luther-Platz und den Einkaufsbereich Schadowstraße.
In diesem Kontext wird auch der südlich und östlich an das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus anschließende Bereich in die neue Stadtstruktur mit einbezogen. Mit der Umsetzung des Konzeptes werden bauliche Lücken geschlossen, die als Produkt der Kriegszerstörungen bzw. der Wiederaufbauplanungen eher zufällig als stadträumlich oder funktional begründet entstanden sind. Dies gilt in besonderer Weise für den dem Dreischeibenhaus vorgelagerten raumgreifenden Bereich, der sich an die Bebauung Schadowstraße 46 nach Westen anschließt. Dieser unbebaute Bereich an dieser zentralen innerstädtischen Lage unterbricht die Straßenrandbebauung der Schadowstraße und stellt somit sowohl eine baulich-räumliche als auch funktionale Lücke in der Hauptgeschäftslage Schadowstraße dar. Da die Unterbrechung an dieser Stelle für die wirtschaftliche Entwicklung im Übergang der Schadowstraße zum Bereich der Neubebauung auf dem Jan-Wellem-Platz und im weiteren Verlauf zur Königsallee schädlich ist, setzt der Bebauungsplan auf Basis des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes Bauflächen fest. Mit dem Wettbewerbsergebnis steht eine qualitätvolle Lösung zur Verfügung, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegt.

Eine der Leitideen des städtebaulichen Entwurfs ist die Bildung einer Reihe von Plätzen und begrünten Achsen als Wegeführung und zur Verbindung der Einkaufslagen Königsallee und Schadowstraße („neue Plätze schaffen, alte Plätze verbinden“). Die Neuordnung des Areals zwischen Schadowstraße und Gustaf-Gründgens-Platz bildet einen zentralen städtebaulichen Lückenschluss, ermöglicht eine innerstädtische Bebauung und definiert wichtige städtische Räume. Damit werden die als Resultat der massiven Kriegszerstörungen im Wiederaufbau eher zufällig entstandenen Raumkonfigurationen nunmehr bewusst unter Berücksichtigung des städtebaulichen Kontextes im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich neu geordnet.
Die Baufelder MK 1 bis MK 4 orientieren sich entlang der Schadowstraße und bilden zum Schauspielhaus eine parallel dazu stehende Raumkante aus. Die Stellung und Proportionen der Baufelder wurden im Zuge des zweistufigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs und der sich an das Verfahren anschließenden Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses anhand verschiedener Alternativen geprüft.
In der ersten Bearbeitungsphase des o.g. Wettbewerbs hatte der Entwurfsverfasser noch eine durchgängige Bebauung konzipiert. Im Zuge der weiteren Detaillierung der Planung wurde diese massive und den Gustaf-Gründgens-Platz abriegelnde Bebauung zugunsten einer kleinteiligeren Raumstruktur überarbeitet. Mit dieser Bebauung wird einerseits die Schadowstraße räumlich geschlossen, andererseits wird der räumlich, visuell und funktional wichtige Bezug zum Gustaf-Gründgens-Platz und zum Schauspielhaus durch öffentliche Räume gestärkt. Es werden ablesbare und individuelle Adressen in stadträumlich angemessenen Gebäudestrukturen ermöglicht. Die städtebauliche Struktur ist Teil der Ausbildung einer Abfolge von verschiedenen öffentlichen Räumen. Neben dem neuen Platz zwischen MK 4 und der Neubebauung am Jan-Wellem-Platz („Libeskind-Gebäude“) ist zwischen den Baufeldern MK 1 und MK 3 ein weiterer neuer kleiner Platz geplant, der als Ruhepunkt am Rande der Einkaufslage Schadowstraße gedacht ist. Durch zwei städtebaulich prägende Gassen ist diese platzartige Aufweitung mit dem Gustaf-Gründgens-Platz und dem Bereich um das MK 4 verbunden. Die Dimensionierung und Stellung der Baukörper berücksichtigt neben der qualitätvollen Raumbildung besonders die wichtigen Blickbeziehungen zum Schauspielhaus und zum Dreischeibenhaus.

Die beiden entstehenden Gassen zwischen den Teilbereichen MK 1 und MK 3 sowie MK 3 und MK 4 sind so konzipiert, dass von der Schadowstraße interessante Sichtbeziehungen zum Schauspielhaus geschaffen werden. Der Sichtbezug vom neu geschaffenen Platz im Kreuzungsbereich Berliner Allee / Schadowstraße ist auf das Schauspielhaus ausgerichtet. Zusammen mit der Belebung des Umfeldes mit neuen Nutzungen soll damit das Schauspielhaus sowohl funktional wie visuell stärker in den städtischen Kontext eingebunden werden.

Dem Baufeld MK 4 kommt dabei als Gelenk zwischen dem Gustaf-Gründgens-Platz und der Libeskind-Bebauung besondere Bedeutung zu. Städtebaulich wird mit dieser Bebauung ein neuer Platz anstelle der heutigen Verkehrsanlagen der Berliner Allee in der Vermittlung zwischen Tuchtinsel und Libeskind-Gebäude geschaffen. Des Weiteren erhält der Gustaf-Gründgens-Platz eine südwestliche Platzkante, die aus dem heute offenen und wenig angenommenen Raum erst einen städtischen Platz macht, der die gewünschten Aufenthaltsqualitäten entfaltet.

Bei der Positionierung und Dimensionierung des Baufeldes MK 4 wurde besondere Rücksicht auf das Dreischeibenhaus und das Schauspielhaus genommen. Bei der Untersuchung der Sichtbeziehungen zeigte sich, dass die Fernwirkung, z. B. für Autofahrer, die von Süden oder Norden auf den Planungsbereich zufahren, nicht beeinträchtigt wird. Im näheren Umfeld werden sich die Blickbeziehungen verändern. Statt dem heute, abgesehen von der Verkehrsinfrastruktur, freien Blick von Süden werden sich von den neu geschaffenen öffentlichen Räumen und dem neu gestalteten Gustaf-Gründgens-Platz verschiedene Wahrnehmungsperspektiven eröffnen, die in ihrer Vielfalt die heutige Wahrnehmung deutlich kompensieren können.

Diesbezüglich wird die Wertigkeit des Dreischeibenhauses für die Landeshauptstadt durch die Planung nicht geschmälert, sondern vielmehr erhält das imposante Gebäude ein hochwertiges Umfeld zwischen einem neu gestalteten Hofgarten und ausgedehnten öffentlichen Räumen. Das Gebäude erfährt durch das attraktiv gestaltete öffentliche Umfeld eine deutliche Aufwertung und wird im Kontext der neuen Stadtstruktur mit ihrer modernen Architektur an Bedeutung gewinnen. Auch das Schauspielhaus erfährt durch einen räumlichen gefassten Platz und durch die neu geschaffenen Sichtbeziehungen eine Aufwertung. Die Wechselbeziehung zwischen den beiden Denkmälern bleibt qualitätsvoll erhalten.

Diesbezüglich dient die gefundene städtebauliche Lösung gerade den städtebaulichen Zielen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.7 Das Baudenkmal Hofgarten sei als erste für die Öffentlichkeit zugängliche Parkanlage Deutschlands ab 1769 durch den kurfürstlichen Hofbaumeister Nicolas de Pigage konzipiert worden und ab 1804 gestaltet und erweitert worden von Maximilian Friedrich Weyhe, im Sinne eines englischen Landschaftsgartens. Dies sei noch heute der Maßstab für die Parkgestaltung. Aus den Erläuterungen zum Bebauungsplan gehe nicht hervor, dass die auf der Grundlage des Pflegewerkes auszuführenden Maßnahmen zur Wiederherstellung, Erhaltung und Pflege des Gartendenkmals berücksichtigt wurden. Die im Entwurf geplante Wiederherstellung der Baumreihe entlang der Landskrone als Verbindungselement von Hofgarten und Königsallee sei bei der Gestaltung des Freiraumes zu berücksichtigen.

Antwort:

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde in Anerkennung der Bedeutung des Gartendenkmals Hofgarten ein denkmalfachliches Gutachten erarbeitet. Dieses Gutachten war Bestandteil der offengelegten Unterlagen. Die gartendenkmalpflegerischen Belange flossen diesbezüglich, soweit sie Regelungsinhalte sind, in den Bebauungsplan ein.

Die weiteren Anregungen werden im Rahmen der nachgeordneten Freiraumplanung berücksichtigt und hier zur Kenntnis genommen.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

5.8 Die benannten Vorzüge einer Tunnelplanung im Gegensatz zur Hochstraße, um eine Verbindung des westlichen und östlichen Hofgartenbereichs zu erreichen und der damit einhergehende Verlust der Hochstraße, würden zahlreiche negative Folgen für das städtebauliche Areal an dieser Stelle bedeuten, die geplanten Tunnelbauwerke würden einen massiven Eingriff in die Stadtstruktur mit sich bringen. Im Bereich der Rampe, an der sich das Hofgärtnerhaus befinde, sei die historische Hauptverbindung zwischen den westlichen und östlichen Hofgartenbereichen gewesen. Eine Verbesserung der Lärmbelastung bleibe fraglich.

Antwort:

Die nicht weiter spezifizierten negativen Folgen werden nicht gesehen. Vielmehr werden durch die Neuordnung der verkehrlichen Infrastruktur und die Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt, wie sie mit der Tieferlegung der Wehrhahnlinie bereits in der Umsetzung ist, im hohen Maße neue stadträumliche und freiraumplanerische Qualitäten geschaffen werden. Insbesondere die Lage der Rampen, ihre stadträumliche Einfügung und ihre Auswirkungen auf das Umfeld wurden intensiv untersucht.

Der nördliche Teil der derzeitigen Hofgartenstraße wird zukünftig durch die Tunnelrampen in Anspruch genommen. Gleichzeitig werden durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Dabei ist der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Diesbezüglich können heutige Fuß- und Radwegeverbindungen qualitätsvoll im Zuge der Neugestaltung ersetzt und ergänzt werden.

Eine vollständige Verschiebung der Tunnelrampen aus dem Bereich des Hofgartens heraus ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar. Da zahlreiche vorhandene Verkehrsbeziehungen, insbesondere die Querachse Jägerhofstraße / Maximilian-Weyhe-Allee verflochten und angebunden werden müssen, ist eine Verschiebung nach Norden nicht möglich.

Die Rampenlage in der Hofgartenstraße ist durch Zwangspunkte vorgegeben und im Rahmen der Planung optimiert worden. So ist das Rampenende südlich des Theatermuseums fixiert, damit eine fußläufige Anbindung in den östlichen Hofgarten aufrecht erhalten bleibt. Darüber hinaus soll die historische Allee im östlichen Hofgarten möglichst geradlinig angebunden werden.
Die Lärmbelastung im Hofgarten wird sich durch die Verlegung des oberirdischen Straßenverkehrs in Tunnellage evident verbessern. Die Freiflächen des Hofgartens sind über den Vergleich der Isophonenpläne für die Situation ohne und mit Umsetzung der Planung ebenfalls in den schalltechnischen Untersuchungen behandelt worden. So liegen für den Fall der Erhaltung der heutigen Verkehrssituation Schallpegel von bis zu 70 dB(A) tags auf den angrenzenden Flächen des Hofgartens vor, besonders auch auf den Gehwegen, die die Hofgartenstraße westlich und östlich begleiten und darüber hinaus. Für die Umsetzung der Planung werden die Werte in diesen Bereichen großteils auf unter 60 dB(A) tags sinken. Für den Nachtzeitraum liegen die Verhältnisse ähnlich (Planfall Null bis 60dB(A), Planfall 2.BA bis 50 dB(A)). Hier zeigt sich eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen auf den Flächen. Lediglich im engeren Bereich der nördlichen Tunnelein- und -ausfahrt erhöhen sich die Pegel geringfügig. Damit wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser innerstädtischen Parkanlage im Vergleich zur heutigen Situation erheblich verbessern.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.9 Der Hofgarten würde nach der intendierten Planung mehr zerschnitten als vorher, da sechs Autofahrspuren und zwei Straßenbahngleise in den Tunnel führen würden. Zudem seien die geplanten Tunnelbauwerke sowohl an der Berliner Allee vor der Johanneskirche als auch an der Hofgartenstraße vor dem Hofgärtnerhaus städtebaulich und denkmalpflegerisch eine massive Beeinträchtigung

Antwort:

Durch die Tieferlegung der bisher oberirdischen Straßenflächen in Tunnel werden gerade im Bereich des Hofgartens Verkehrsflächen zurückgebaut, die neu begrünt werden können und so einen grünen Übergang zwischen den beiden Hofgartenteilen herstellen. Damit wird ein im Zuge der Wiederaufbauplanung erfolgter umfänglicher Eingriff in die vorhandene Stadt- und Freiraumstruktur wieder geheilt. Der Flächenverbrauch der zukünftigen Tunnelrampen im Hofgartenbereich ist weitaus geringer als der heutige Anteil der Straßenflächen. Die öffentliche Aufenthaltsfläche im Grünen mitten in der Stadt wird umfangreich erweitert.
Zu der Frage der Beeinträchtigung des Hofgärtnerhauses, siehe Antwort Nr. 5.8.
Zu der Frage einer Beeinträchtigung im Bereich der Johanneskirche, siehe Antwort Nr. 5.11.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.10 Zusätzlich würde die Erfordernis von Tunnelbelüftungsschächten historische Sichtbeziehungen zwischen beiden Hofgartenteilen so wie auch das Erscheinungsbild des Hofgartens und der städtebaulichen Umgebung beeinträchtigen.

Antwort:

Im Rahmen der Abwägung wurden gutachterlich verschiedene Lösungen untersucht, wie die lufthygienische Belastung, die durch den Betrieb des Tunnels hervorgerufen wird, gemindert werden könnte (Gutachten „Prüfen von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV“). Es sind auf Grundlage dieser Untersuchung keine mechanischen Entlüftungen über gesonderte Lüftungsbauwerke für den ordnungsgemäßen Betrieb der Tunnelanlagen notwendig. Diesbezüglich werden somit weder historische Sichtbeziehungen zwischen beiden Hofgartenteilen noch das Erscheinungsbild des Hofgartens und der städtebaulichen Umgebung beeinträchtigt.

Der Stellungnahme ist bereits gefolgt.

5.11 Eine große Beeinträchtigung eines weiteren Baudenkmales wäre im Bereich der Tunnelmündung in südlicher Richtung an der Berliner Allee am Martin-Luther-Platz durch die geplante Einmündung der Unterführung in unmittelbarer Nähe des Altarraumes der Johanneskirche zu erkennen. Nicht nur die notwendigen Aufbauten einer solchen Tunnelrampe würden die Ansicht der Johanneskirche am Martin-Luther-Platz empfindlich stören. Auch würde sich die Rampe des Tunnels parallel und über die gesamte Länge des Kirchengebäudes ziehen. Dies hätte Geräuschentwicklungen zur Folge, die den Betrieb des Sakralgebäudes als Konzert- und Gottesdienststätte immens beeinträchtigen würden. Von Seiten der Stadt werde eingeräumt, dass durch den Straßenneubau "ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach" entstehe. Eine Lärmschutzwand sei aus Gründen des Umgebungsschutzes des Kirchenbaudenkmales nicht akzeptabel. Auch hier müsse im Vorfeld eine genaue Überprüfung stattfinden. Es werde von der Kirchengemeinde eine Verlegung des Tunnelmundes vorgeschlagen, da es sich um die erste, an städtebaulich herausragendem Standort, erbaute evangelische Kirche innerhalb der Düsseldorfer Innenstadt handele. Außerdem seien im Bebauungsplan Hochbauten in der Umgebung der Johanneskirche vorgesehen, die ebenfalls den Umgebungsschutz betreffen und historische Freiräume beeinträchtigen würden.

Antwort:

Das Baudenkmal „Johanneskirche“ und seine Umgebung werden derzeit durch den „Tausendfüßler“ empfindlich gestört. Die Wahrnehmbarkeit wird durch die Hochstraße stark eingeschränkt. Das filigrane Kirchengebäude wird durch die in direkter Nähe ansteigende Brückenkonstruktion geradezu erdrückt und die Brücke greift stark trennend in die städtebauliche Situation ein.

Demgegenüber stellt die Rampe eine weit geringere Beeinträchtigung des Denkmals dar. Insbesondere sind keine Aufbauten geplant, die das Gebäude stören. Notwendige bauliche Anlagen werden auf ein Minimum begrenzt, und stadtverträglich sowie unter besonderer Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange geplant und ausgeführt.

Bereits im Zuge der Voruntersuchungen zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Kö-Bogen 2. BA“ wurden verschiedenste Verkehrsvarianten und Rampenlagen untersucht und es wurde festgestellt, dass eine Verschiebung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche nach Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich ist. Die nunmehr gefundene Lösung stellt die, nach Abwägung aller Belange, beste Lösung dar. Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird der öffentliche Raum belebt und aufgewertet. Vorhandene Unsicherheitssituationen, z.B. unter den Rampen der Hochstraße, werden abgebaut.

Die Schallimmissionen an der Johanneskirche sind sehr differenziert begutachtet worden. Dabei fand auch Berücksichtigung, dass sich in Teilen des Gebäudes Wohnnutzungen befinden. Gutachterlich wurde festgestellt, dass es in einzelnen Fassadenabschnitten durch die Tieferlegung der Hochstraße und der Berliner Allee zu Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand kommt, in anderen Bereichen sind leichte Erhöhungen der Immissionen zu erwarten. So ist eine maximale Erhöhung der Lärmbelastung um 2,9 dB(A) an denjenigen Fassaden der Kirche berechnet worden, die im Nahbereich der Rampe liegen. Im Erdgeschoss ergeben sich durch die Abschirmung der Rampen Minderungen von 2-4 dB(A).

Zur Beurteilung der zulässigen Schallimmissionen am Kirchengebäude wurden, den rechtlichen Regelungen folgend, die schalltechnischen Orientierungswerte für Kerngebiete zugrunde gelegt.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrten aktive Schallschutzmaßnahmen ergriffen. So werden die Seitenwände im Rampenbereich, die der Rampe zugewandten Außenflächen des Tunnelportals sowie die Seitenwände und die Decke innerhalb des Tunnels bis 25 m vom Tunnelportal in den Tunnel hinein vollständig hoch absorbierend ausgeführt. Des Weiteren wird im Bereich der Rampen der sogenannte Flüsterasphalt bzw. Lärmoptimierte Asphalt (LOA 5D) eingebaut.

Aufgrund der Nähe der Ausfahrtsrampe zur denkmalgeschützten Johanneskirche sind die Möglichkeiten zur Errichtung einer Tunneleinhausung stark eingeschränkt. Aus denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen verbietet sich an dieser Stelle eine massive und damit hochschallabsorbierende Einhausung.

Auch eine transparente Einhausung des Rampenbereiches stellt in unmittelbarer Nachbarschaft eine starke Beeinträchtigung des Denkmals dar und würde darüber hinaus die gewünschte räumliche Offenheit und die Blickbeziehungen an dieser Stelle einschränken.

Darüber hinaus hätte eine transparente Portaleinhausung negative Auswirkungen im Umfeld. Dies bezieht sich zum Einen auf eine erhöhte Lärmbelastung südlich der Tunnelrampe durch die Reflexionen des Schalls an den Wänden und die nicht vorhandene Schallabsorption der transparenten Rampenwände und –decke (sog. „Trompeteneffekt“). Zum Anderen würden Reflexionen des vom oberirdisch fließenden Verkehr ausgehenden Schalls zu einer Erhöhung der Schallimmissionen auf der Ostseite der Berliner Allee führen.

Durch die Einhausung würden zudem die Luftschadstoff-Immissionen nach Süden in Richtung MK 9 verlagert.

Angesichts der dargelegten Argumente wird von einer Portaleinhausung an dieser Stelle abgesehen.

Auf Grundlage der berechneten Prognose-Verkehrslärmimmissionen wurden die Anforderungen an die Außenbauteile der Fassaden ermittelt. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Schalldämmmaße entsprechend dem jeweils vorliegenden Lärmpegelbereich festgesetzt.

Hinsichtlich der im Plangebiet in ihrer Lage geänderten Straßen wurde gesondert überprüft, ob durch die erheblichen baulichen Eingriffe nach 16. BImSchV eine wesentliche Änderung und somit Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an der bestehenden Bebauung vorliegen. Für die Johanneskirche wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ermittelt und im Bebauungsplan benannt. Inwieweit ein tatsächlicher Anspruch auf Schallschutz besteht, wird vor dem Abschluss der Straßenumbau-Maßnahmen gemäß 24. BImSchV durch einen von der Stadt Düsseldorf beauftragten Gutachter ermittelt werden. Wird der Anspruch bestätigt, so übernimmt die Stadt Düsseldorf auf Antrag diese Kosten.

Mit den im Bebauungsplan getroffenen Maßnahmen wird den gesetzlichen Anforderungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse voll umfänglich entsprochen. Die Festsetzungen sind geeignet und ausreichend, die Funktionsfähigkeit des Gebäudes nicht durch Verkehrslärmimmissionen zu beeinträchtigen.

Während der Bauphase sind baustellenbedingte Beeinträchtigungen nicht gänzlich zu vermeiden. Im Zuge der Baustellenlogistik wird dafür Sorge getragen, dass die jeweiligen negativen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Belange des Einwenders auf ein Minimum begrenzt bleiben.
Eine Verlegung des Tunnelmundes im Bereich der Johanneskirche wurde geprüft, aber die notwendigen oberirdischen Verknüpfungen am Martin-Luther-Platz (zwischen Berliner Allee, Blumenstraße, Königstraße, Parkhaus Schadow-Arkaden und Immermannstraße) schließen eine Verschiebung der Tunnelrampe aus.
Aufgrund der Kfz-Frequenz aus der Tiefgarage Schadow-Arkaden kann auf einen Abfluss über die Blumenstraße in die Berliner Allee (auch in Richtung Norden) nicht verzichtet werden. Darüber hinaus ist der Abschnitt der Berliner Allee zwischen Einmündung der Blumenstraße und Kreuzung mit der Steinstraße, auch aufgrund der dort beginnenden U-Bahn-Station Steinstraße / Königsallee, zu kurz für den Tunnelmund. Aus diesen Gründen ist eine Verschiebung der südlichen Tunnelausfahrt des Nord-Süd-Tunnels weiter in Richtung Süden aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.
Das im Umfeld der Kirche geplante Gebäude als solitärer Pavillon fügt sich in seiner Stellung und dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung in die Umgebung der Kirche ein und greift zudem die historische Raumkante der Vorkriegszeit zum Teil wieder auf.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.12 Unterstützung leiste ein großes bürgerschaftliches und politisches Forum für den Erhalt des "Tausendfüßlers", das sowohl aus Initiativen von Heimatvereinen als auch von Architekten und verschiedener Privatpersonen getragen werde. Auch politische Gremien und kirchliche Institute würden Widerspruch zu dem Bebauungsplan “Kö-Bogen“ erheben. Es wird kritisiert, dass die Stadtplaner nicht in einen Dialog treten würden. Es werde sich für Alternativplanungen eingesetzt, die ohne den Abriss denkmalwerter Substanz auskämen, nachhaltiger und wesentlich kostengünstiger wären.

Das in einem offenen Brief des Bundes Deutscher Architekten Düsseldorf zum Projekt „Kö-Bogen“ dargelegte Votum bestätige, dass es Lösungsansätze für eine qualitätsvolle städtebauliche Neuentwicklung unter Beibehaltung der Hochstraße gäbe. Es wird eine erneute Planungsvariante gefordert. Nach Aussagen zahlreicher Bürger und Bürgerinitiativen gehöre die Hochstraße zum gewachsenen Stadtbild und sei identitätsstiftend.

Antwort:

Die von Einzelpersonen, Initiativen und Vereinen vorgebrachten Anregungen werden inhaltlich im Bebauungsplanverfahren behandelt und gewürdigt. Dies geschah insbesondere durch die öffentliche Präsentation der Vorschläge und Ideen in dem von der Landeshauptstadt Düsseldorf im April 2011 auf dem Schadowplatz eröffneten „Kö-Bogen-Pavillon“. Darin wird der interessierten Öffentlichkeit alles Wissenswerte präsentiert. Im Mai 2011 wurde die öffentliche Ausstellung zur Wehrhahn-Linie sowie zum Gesamtprojekt „Kö-Bogen“ und zur geplanten Freiraumgestaltung um Beiträge der Initiativen und Vereine Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine AGD, "Düsseldorfer Jonges", BDA, "Lott stonn", Initiativkreis Kultur in Düsseldorf (IKiD) sowie das Denkmalschutz-Gutachten von Herrn Dr. Dahms „Hochstraße Jan-Wellem-Platz – Berliner Allee/Immermannstraße, sog. „Tausendfüßler“ ergänzt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde vom 07.06. bis zum 11.07.2011 die gesamte Planung, inklusive der vorliegenden Fachgutachten, entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen des BauGB öffentlich ausgelegt.

Die Öffentlichkeit wurde somit im laufenden Verfahren umfassend informiert und sie hatte vielfältig Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern.

Alle fristgerecht vorgetragenen Stellungnahmen wurden im Rahmen der Abwägung zum vorliegenden Bebauungsplan abgewogen.

Die Vorschläge der Initiative „Lott stonn!“, der offene Brief (vom Dez. 2010) des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der Diskussionsvorschlag des BDA (vom Juni 2011) sowie die obengenannten Ausstellungsbeiträge von BDA, „Lott Stonn!“, AGD, IKiD sowie „Düsseldorfer Jonges“ wurden im Rahmen dieser Abwägung ausführlich behandelt. Zu den einzelnen Ergebnissen der Abwägung, siehe Antworten in Anlage 2 unter Nr. 103 (Lott stonn!), Nr. 24 bzw. Nr. 47.4ff (BDA) sowie Nr. 1, Nr. 24.a, Nr. 65.a, Nr. 76 und Nr. 103.a (Ausstellungsbeiträge).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

5.13 Es wird angemerkt, dass die Stadt weder den städtebaulichen noch denkmalpflegerischen Belangen Rechnung trage und den Wegfall eines solch bedeutenden, ausgefeilten technischen Baudenkmales hinnehmen würde. Das Meisterwerk der Handwerks- und Ingenieurkunst hebe sich als ästhetisch gelungenes Beispiel von Brückenbauwerken dieser Gattung weltweit ab. Eine städtebauliche Neustrukturierung mit dem Denkmal-Ensemble Dreischeibenhaus, Schauspielhaus und Hochstraße sei eine Bereicherung für das Areal der mit den unterschiedlichsten Denkmalgattungen bereicherten innerstädtischen prominenten Fläche.

Antwort:

Wie oben ausführlich dargelegt wurden die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Belange umfassend berücksichtigt. Eine weltweite Alleinstellung des Brückenbauwerkes liegt nicht vor (vgl. Antwort Nr. 5.2 und Nr. 5.3). Aus den vorgetragenen städtebaulichen Gründen führt die Neustrukturierung unter Erhalt der Hochstraße gerade nicht zu einer städtebaulich zukunftsfähigen Stadtentwicklung und steht den Planungszielen entgegen. Im Übrigen besteht kein Ensembleschutz für Dreischeibenhaus, Schauspielhaus und Hochstraße. Ein städtebaulicher Zusammenhang mit dem Dreischeibenhochhaus und dem Schauspielhaus besteht in keiner Weise. Diese Gebäude sind ohne Bezug zum „Tausendfüßler“ und entstammen keineswegs einer übergreifenden Idee oder Planung (vgl. Antwort Nr. 5.5).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zu 6.: Naturschutzbund Deutschland e.V.

6.1 Es wird davon ausgegangen, dass alle Anregungen der letzten Stellungnahme in die Unterlagen aufgenommen worden seien.

Es sei jedoch immer noch so, dass sowohl textlich, als auch zeichnerisch keine grünordnerischen Maßnahmen festgesetzt seien. Einzig die Dachbegrünung sei als Standardformulierung aufgenommen.

Antwort:

Die im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vorgebrachte Stellungnahme ist bereits sorgfältig abgewogen worden (vgl. hierzu Anlage 2 zur Vorlage Nr. 61/39/2011).

Alle erforderlichen Festsetzungen zur Grünordnung sind im Bebauungsplan getroffen. Im Bereich der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen sind keine Festsetzungen zu grünordnerischen Maßnahmen getroffen, da diese, soweit erforderlich, auf städtischen Flächen durch die Stadt selbst erfolgen. Die Qualitäten dieser Freianlagen werden mit einer umfassenden und detaillierten Freiraumplanung gesichert. Die geplante Baumreihe zwischen Hofgarten und Berliner Allee, ein entwurfsbestimmendes Element, ist als Hinweis in den Bebauungsplan-Entwurf aufgenommen worden.

Bei den hochverdichteten, privaten Flächen der Teilbereiche MK 1 bis MK 4 sowie MK 7 ist die Begrünung flacher bzw. flach geneigter Dächer (bis 15 Grad) festgesetzt. Diese Festsetzung gilt, soweit brandschutztechnische Bestimmungen nicht entgegenstehen und soweit die Dachflächen nicht Belichtungszwecken dienen. Bei zurückversetzten Geschossen ist eine Begrünung des obersten Daches ausreichend, wenn die darunterliegenden Dächer als begehbare Dachterrassen ausgebildet werden.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

6.2 Ferner seien, bis auf Bestandsfortschreibungen öffentlicher Grünflächen im Hofgarten oder am Martin-Luther-Platz sowie nicht verbindlicher Hinweise von Verkehrsgrün, keine weiteren Maßnahmen festgesetzt. In diesem Punkt sei der Stellungnahme nicht gefolgt worden und es werde auf einen umfassenden Freiraumplan verwiesen. Der Plan, welcher im Internet veröffentlicht sei, wird als nicht akzeptabel zurückgewiesen.

Es würden in keiner Weise die freiraumplanerischen Qualitäten des Entwurfes durch den Bebauungsplan gesichert.

Antwort:
Alle erforderlichen Festsetzungen zur Grünordnung sind im Bebauungsplan getroffen. Im Bereich der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen sind keine Festsetzungen zu grünordnerischen Maßnahmen getroffen worden, da diese auf städtischen Flächen durch die Stadt selbst erfolgen. Die Qualitäten dieser Freianlagen werden mit einer umfassenden und detaillierten Freiraumplanung gesichert.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 6.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.3 Das grünordnerische Konzept sei zwar Grundlage der Planung und habe zu einem Teil zum Gewinn des Wettbewerbes beigetragen, der Bebauungsplan trage jedoch in keiner Weise zu dessen Umsetzung bei. Die Gefahr sei gegeben, dass, wenn keine detaillierten Festsetzungen gemacht würden, z.B. die Bilanzierung des Eingriffes in den Baumbestand negativ ausfalle. Eine rechtssichere Verpflichtung der Ausgleichspflanzung bestehe nur durch die Festsetzung im Bebauungsplan. Andernfalls seien diese Sachverhalte in einem städtebaulichen Vertrag zu regeln. Es wird gefordert, dass in der Abwägung Stellung zur Sicherung der Maßnahmen genommen wird.

Antwort:
Die Umsetzung des dem Wettbewerbsentwurf zugrundeliegenden, freiraumplanerischen Konzeptes und die gewünschten Qualitäten der Grünanlagen werden über eine detaillierte Freiraumplanung gewährleistet.
Im Bereich der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen sind keine Festsetzungen zu grünordnerischen Maßnahmen getroffen worden, da diese auf städtischen Flächen durch die Stadt selbst erfolgen.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 6.1.

In der Eingriffs-/Ausgleichsregelung (vgl. Pkt. 6.8 der B-Plan-Begründung) wurden die Eingriffe in vorhandene Grün- und Biotopstrukturen ausführlich dargestellt: Es handelt sich um Eingriffe in bestehende Biotopflächen, begrünte Straßenränder, Bankette, Mittelstreifen, den Verlust von Extensivrasenflächen sowie anderen begrünten Flächen. Für verschiedene Teilgebiete, die bisher nicht bebaut waren, kommt es durch die Planung ebenfalls zu Verlusten: So sind im MK 1 bis MK 4, MK 7 und MK 9 verschiedene nach der Baumsatzung geschützte Bäume betroffen. Am Ernst-Schneider-Platz (überplant mit dem Teilgebiet MK 7) entfällt eine kleine Parkanlage mit Baumbestand. Für die zukünftig überbaubare Fläche MK 8 entfällt Verkehrsgrün und für die Fläche MK 10 entfallen derzeitige geschotterte Gleisflächen und Baustellenflächen der Baumaßnahmen des „Kö-Bogen 1.BA“.

Durch die Maßnahmen im Bebauungsplanentwurf und die damit zusammenhängenden Planungen werden diese Eingriffe voll umfänglich ausgeglichen. So werden bisher versiegelte Flächen oberirdisch neu gestaltet, Straßenflächen werden entsiegelt und die Parkanlage im Anschluss an den Hofgarten wird erweitert. Innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen (mit Zweckbestimmung Fußgängerbereich) entstehen gering versiegelte Freiräume mit Bäumen. An Berliner Allee und Immermannstraße erfolgt die Neuanlage von straßenbegleitenden Grünbereichen, die Stadtbahntrasse wird großteils in Form eines Rasengleises angelegt. Innerhalb der neuangelegten Baufelder (MK 1 bis MK 4 und MK 7) sind die Dachflächen extensiv zu begrünen, wodurch auch ein Beitrag zur stadtklimatischen Verbesserung innerstädtisch verdichteter Bereiche geleistet wird.

Insgesamt ist ein externer Ausgleichsbedarf für dauerhafte und temporäre flächenhafte Eingriffe nicht notwendig. Die Einzelmaßnahmen ermöglichen einen dauerhaften Ausgleich der Eingriffe in heute vorhandene Biotop- bzw. Nutzungstypen. Die rechnerische Bilanzierung bestätigt, dass im bioökologischen und funktionalen Sinne darüber hinaus eine deutliche Verbesserung der bioökologischen Freiraumsituation erzielt werden wird.

Für die durch das Vorhaben entfallenden Bäume wird gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Düsseldorf Ersatz geleistet. Diesbezüglich wurde im Rahmen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages eine entsprechende Fäll- und Pflanzbilanz erstellt. Die zu erhaltenden Bäume sollen entsprechend den einschlägigen Regeln geschützt und gepflegt werden.

Die betreffenden Flächen stehen sämtlich in städtischem Eigentum. Die Ersatzverpflichtungen nach der Baumschutzsatzung fließen als Anforderung in die weitere Konkretisierung der Freiflächenplanung ein.
Die Freiflächenplanung wird politisch beschlossen und ist damit bindend.

Der Stellungnahme wird insofern gefolgt.

6.4 Die Bilanz wird als falsch angesehen, da nur das bewertet werden könne, was verbindlich festgesetzt sei. Es wird darum gebeten, nachzuweisen, in welcher Form der Investor zur Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet werde. Es wird gefragt, ob es einen städtebaulichen Vertrag gebe oder ob die Maßnahmen in einem Erschließungsvertrag gesichert würden.

Antwort:
Die Planungen des Bebauungsplanentwurfes stellen eine Angebotsplanung dar, für die bisher noch keine konkreten Investoren feststehen. Im Rahmen von nachfolgenden projektspezifischen Bauantragsverfahren wird die Einhaltung der Festsetzungen des Bebauungsplans geprüft. Der Abschluss von städtebaulichen Verträgen zur Sicherung der grünordnerischen Maßnahmen ist nicht erforderlich, da diese – mit Ausnahme der festgesetzten Dachbegrünung – ausschließlich auf im kommunalen Eigentum befindlichen Flächen durch die Stadt selbst durchgeführt werden.
Siehe auch Antwort unter Nr. 6.3.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6.5 Es dränge sich der Verdacht auf, dass zwar der Bebauungsplan zur Rechtskraft gebracht werde, aber freiraumplanerisch alle Möglichkeiten offen gehalten würden. Bereits in der Diskussion um die Anlage der Baumpflanzungen an der Landskrone (Zierkirschenallee, Zierkirschenreihe, Platanen, keine Bäume zur besseren Wirkung des Gebäudes, …) sehe man, dass rein auf die Anregungen des Investors und des Hochbauarchitekten gehört werde. Dadurch ginge die Planungshoheit nach und nach verloren und das sei eine bedenkliche Entwicklung.

Antwort:
Die Maßnahmen an der Landskrone sind nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 5477/125 – Kö-Bogen 2.BA –, sondern wurden im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 5477/123 – Kö-Bogen 1. BA – festgesetzt.
Der mit der getroffenen Aussage angenommene Verzicht auf die Ausübung der Planungshoheit wird ausdrücklich als unbegründet zurückgewiesen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6.6 Es seien detaillierte Freiraumfestsetzungen im Bebauungsplan angekündigt worden, die die Qualität der Freianlagen durch einen umfassenden Freiraumplan sichern würden. Dieser liege nicht vor. Es wird vermutet, dass es noch keinen abgestimmten und genehmigten Freiraumplan gebe, so dass alle möglichen Entwicklungen offen gehalten werden sollen. Eine Ausführungsplanung gebe es mit Sicherheit ebenfalls noch nicht. Es werden die Bedenken weiterhin aufrecht gehalten, dass die Freiraumqualität nicht gesichert sei, wenn keine verbindlichen bauleitplanerischen Festsetzungen getroffen würden. Das städtebauliche und grünordnerische Konzept sei leider im Bebauungsplan nur bedingt umgesetzt worden.

Antwort:
Bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde darauf hingewiesen, dass die Qualität der Freianlagen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen durch einen umfassenden Freiraumplan gesichert werden. Eine Ankündigung detaillierter planungsrechtlicher Festsetzungen erfolgte nicht, da die grünordnerischen Maßnahmen auf städtischen Flächen durch die Stadt selbst erfolgen.
Die Qualitäten dieser Freianlagen werden mit einer umfassenden und detaillierten Freiraumplanung, die politisch beschlossen wird, hinreichend gesichert.
Des Weiteren siehe Antwort unter Nr. 6.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.7 Für den Bereich des Hofgartens werde ausgeführt, dass die beiden Hofgartenteile, die heute durch die Hofgartenstraße getrennt sind, wieder zusammengeführt würden. Dieses stimme nicht, denn durch die weiterhin in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenbahntrasse bleibe eine deutliche Trennung vorhanden. Es wird gefragt, ob in diesem Zusammenhang an das bereits vielerorts erprobte System der „Shared Spaces“ gedacht worden sei. Sicherlich sei diese Möglichkeit geprüft und detailliert im freiraumplanerischen Entwurf dargestellt worden, denn die Flächen seien plangraphisch irreführend durchgehend grün dargestellt und durch kleine weiße Überwege über die Gleise durchbrochen worden. Der Erfahrung nach würden hier Drängelgitter verbaut (vgl. Hansaallee). Die Zäsur durch den Bahnverkehr sei also annähernd gleichgeblieben. Verbindliche Festsetzungen im Bebauungsplan seien auch hier dringend nötig.

Antwort:

Das „Shared Space“-Prinzip ist in diesem Fall nicht vollständig zutreffend, da es sich nicht um das gleichberechtigte Teilen eines Verkehrsraumes aller Verkehrsteilnehmer (also Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger und Radfahrer) handelt, sondern um eine öffentliche Grünfläche, die durch den schienengebundenen Nahverkehr befahren wird.

Die Zäsur durch den Verkehr wird im Vergleich zur heutigen Situation nicht mehr bestehen, da die derzeit beidseitig der Straßenbahntrasse gelegenen mehrspurigen Straßenflächen entfallen. Im Rahmen der Freiraumplanung werden verschiedene Möglichkeiten für die qualitätvolle Integration der Straßenbahntrasse in den Hofgarten erarbeitet und mit der Rheinbahn AG abgestimmt.

So ist vorgesehen, die Schienentrasse beidseits von weiträumigen Rasenflächen zu umschließen, um so das Blickfeld auf Augenhöhe freizuhalten und der notwendigen Sicherheit Rechnung zu tragen. Das Konzept sieht genügend markierte Wege und Überwege vor. Die Querungssicherung der Überwege erfolgt in Form von Umlaufsperren. Sitzbänke, leichte Anböschungen oder eine niedrige Einfassung (z.B. Kniezaun) können als Abtrennung zu den Gleisen Verwendung finden.

Die Notwendigkeit für Festsetzungen im Bebauungsplan für diese gestalterischen Maßnahmen innerhalb des als öffentliche Grünfläche festgesetzten Parks ist nicht gegeben.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

6.8 Zusammenfassend wird gebeten, um planungsrechtliche Sicherheit zu erlangen, die im landschaftspflegerischen Fachbeitrag formulierten Ziele im Bebauungsplan verbindlich festzusetzen. Andernfalls sei darzulegen, in welcher Form die Sachverhalte verbindlich geregelt würden.

Antwort:
Eine planungsrechtliche Festsetzung der angesprochenen Sachverhalte ist, über das bereits im Bebauungsplan getroffene Maß hinaus, nicht vorgesehen.
Die im landschaftspflegerischen Fachbeitrag formulierten Ziele sind Grundlage einer detaillierten Freiflächenplanung. Diese wird, genau wie der Bebauungsplan, politisch beschlossen und ist damit bindend. Die Sicherung erfolgt somit im Rahmen der kommunalen Selbstbindung.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

Zu 7.: Stadtwerke Düsseldorf AG

7.1 Es wird auf die Stellungnahmen vom 08.04.2010 und vom 18.01.2011 im Rahmen der Beteiligungen gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB verwiesen, die weiterhin gültig blieben.

Antwort:
Die Stellungnahmen sind bereits sorgfältig abgewogen worden (vgl. hierzu Anlage 2 zur Vorlage Nr. 61/39/2011).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.2 Es wird auf die Erfordernis hingewiesen, dass bei Unterbauungen mit Tiefgaragen oder ähnlichen Bauwerken für Versorgungsleitungen und -anlagen eine Mindestüberdeckung von 1,5 Meter oberhalb des Bauwerks vorhanden sein müsse. Dies gilt bei Unterbauungen von öffentlichen und privaten Flächen und insbesondere in den Bereichen MK 1 bis MK 4. Dieser Sachverhalt sei im vorliegenden Bebauungsplan nicht berücksichtigt.

Antwort:

Die Erschließung der Baufelder MK 1 bis MK 4 ist wie folgt gesichert: Baufeld MK 1 wird über die Bleichstraße, Baufeld MK 3 über die Schadowstraße und zusätzlich über das im Bebauungsplan festgesetzte Leitungsrecht „L1“, das von der Bleichstraße ausgeht, erschlossen. Die Erschließung des weitgehend über den Tunnelbauwerken liegenden Baufeldes MK 4 wird über das Leitungsrecht „L2“ gesichert. Damit ist jeweils planungsrechtlich sichergestellt, dass die technisch erforderliche Mindestüberdeckung vorhanden ist. Die Zuführung zum „L2“ erfolgt über die freigehaltene Leitungstrasse über den Süd-Nord-Tunnel.

Somit ist die Erschließung über die umliegenden öffentlichen Flächen gesichert. In denjenigen Bereichen, in denen eine Unterbauung durch private Tiefgaragen zulässig ist, dient die Festsetzung der Leitungsrechte zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung der Sicherstellung der Erschließung.

Für die übrigen öffentlichen Flächen sind die Festsetzungen von Leitungsrechten entbehrlich, da die Belange im Rahmen der kommunalen Selbstbindung sichergestellt werden.

Der Stellungnahme wird insoweit gefolgt.

7.3 Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche durch das Bauvorhaben bedingte Leitungsregulierungen in voller Höhe zu Lasten des Verursachers gehen.

Antwort:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zu 8.: Wehrbereichsverwaltung West

8.1 Die Einwenderin verweist auf ihre Stellungnahme vom 08.12.2010 im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Antwort:

Die Stellungnahme ist bereits sorgfältig abgewogen worden (vgl. hierzu Anlage 2 zur Vorlage Nr. 61/39/2011).

Der Stellungnahme ist bereits gefolgt worden.

B. Liste der einsprechenden Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5477/125 - Kö-Bogen 2. BA -

1. Evangelischer Kirchenkreis Düsseldorf
   Postfach 20 03 68
   40101 Düsseldorf

2. Evangelische Johannes-Kirchengemeinde Düsseldorf
   Pfr. Dirk Holthaus
   Schützenstraße 56
   40211 Düsseldorf

3. Handwerkskammer Düsseldorf
   Postfach 10 27 55
   40018 Düsseldorf

4. Industrie- und Handelskammer
   Postfach 10 10 17
   40001 Düsseldorf

5. Landschaftsverband Rheinland
   Amt für Denkmalpflege
   Postfach 21 40
   50250 Pulheim

6. Naturschutzbund Deutschland e.V.
   Herr Jörn Luther
   Anton-Betz-Straße 13
   40223 Düsseldorf

7. Stadtwerke Düsseldorf AG
   OE 331/1
   Postfach 10 11 36
   40002 Düsseldorf

8. Wehrbereichsverwaltung West
   Abt. IUW 4
   Postfach 30 10 54
   40410 Düsseldorf