

# **B e g r ü n d u n g**

**zum Bebauungsplan-Vorentwurf Nr. 07/001**

**- Innenhof Nördlich Hardtstraße -**

**Stadtbezirk 7    Stadtteil Grafenberg**

## **1    Örtliche Verhältnisse**

### **1.1    Lage des Plangebietes**

Das rund 2,7 ha große Plangebiet befindet sich im Stadtteil Grafenberg, im Innenhofbereich zwischen der Hardtstraße und der Ludenberger Straße. Das Plangebiet wird im Norden durch die rückwärtigen Innenhofbereiche der Bebauung entlang der Ludenberger Straße und der Straße Pöhlenweg, der Brandenburgstraße im Osten, der Hardtstraße im Süden und im Westen durch die Flurstücke 157 (Hardtstraße 52), 158 und 140 (Innenhof Ludenberger Straße 15) begrenzt.

### **1.2    Bestand**

Das Plangebiet ist im westlichen Bereich durch kleingewerbliche Nutzungen in den rückwärtigen Gebäuden im Innenhof geprägt. Neben dieser kleingewerblichen Nutzung bestehen im Innenhofbereich bereits vereinzelt Wohngebäude (im Plangebiet: Hardtstraße 56a und 56b sowie Ludenberger Straße 33a; außerhalb des Plangebietes: Ludenberger Straße 27a, 27b und 27c). An der Hardtstraße sowie an der Brandenburgstraße befinden sich Wohngebäude. Die städtebauliche Struktur entlang der Hardtstraße ist geprägt durch Einfamilien-Doppelhäuser, entlang der Brandenburgstraße bestehen größtenteils Mehrfamilienwohnhäuser.

### 1.3 Umgebung

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Zentrum des Stadtteils Grafenberg. Der Stadtteil Grafenberg besitzt eine hohe Bevölkerungsdichte und durch seine Nähe zum Grafenberger Wald mit vielen Sport- und Erholungsangeboten gleichzeitig eine hohe Wohnqualität.

### 1.4 Erschließung

Das Plangebiet wird über die Hardtstraße, die Brandenburgstraße und die Ludenberger Straße erschlossen. Es ist über die Ludenberger Straße (B7) an das städtische und regionale Straßennetz für den Individualverkehr gut angeschlossen.

Durch die Haltestelle Staufenzplatz ist das Plangebiet an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Straßenbahnlinien 709 und 719 sowie mit der Buslinie 730 angebunden. In unmittelbarer Nähe befindet sich die Haltestelle Burgmüllerstraße, die ebenfalls von den Straßenbahnlinien 709 und 719 angefahren wird. Darüber hinaus verkehren an der Burgmüllerstraße die Straßenbahnlinien 703 und 713. Die Buslinie 733 sowie die Linien NE 4 und NE 5 halten dort ebenso. Insgesamt besteht eine gute Anbindung mit dem ÖPNV an die Düsseldorfer Innenstadt sowie in die umliegenden Stadtteile.

## 2 Gegenwärtiges Planungsrecht

### 2.1 Darstellung des Flächennutzungsplanes (FNP)

Im gesamtstädtischen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1992 werden die Grundstücke Ludenberger Straße 15 bis 37 (ungerade Seite), Pöhlenweg 1, 3 und 5 sowie Hardtstraße 56a und 56b als besonderes Wohngebiet, und die übrigen Grundstücksflächen als Wohnbaufläche dargestellt.

Im südlichen Plangebiet verläuft eine Richtfunkstrecke in Ost-West-Richtung.

### 2.2 Festsetzungen in bestehenden Fluchtlinien- und Bebauungsplänen

Für den Bereich entlang der Brandenburgstraße zwischen Pöhlenweg und Hardtstraße bestehen die Bebauungspläne Nr. 5878/021 und 5878/024. Darin ist eine Wohnbebauung mit zwei Geschossen entlang der Brandenburgstraße vorgesehen.

Die Bauflucht entlang der Hardtstraße ist erstmalig durch den Fluchtlinienplan Nr. 5878/006 im Jahr 1897 festgesetzt und in den Fluchtlinienplan Nr. 5878/007 aus dem Jahr 1928 übernommen worden.

### 2.3 Sonstige Satzungen

Der nördliche Teil des Plangebietes entlang der Bebauung Ludenberger Straße und Pöhlenweg liegt im Satzungsgebiet der im Jahr 1987 vom Rat der Stadt Düsseldorf beschlossenen Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Ziel der Satzung ist der Erhalt der baulichen Anlagen und der Eigenart des Gebietes. Bei den Gebäuden handelt es sich um Mietshäuser mit zum Teil mehrgeschossigen hinteren Anbauten. Das erhaltenswerte Gebäudeensemble entlang der Ludenberger Straße und dem Pöhlenweg entstand im Wesentlichen zwischen 1874 und 1906 in der Fortsetzung der Grafenberger Chaussee.

## 3. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

### 3.1 Planungsanlass und Planungsziel

Bereits in den 1980er Jahren hatte es eine Planung für eine Erschließung und Bebauung des gesamten Innenhofbereiches gegeben. Das Verfahren wurde jedoch aufgrund der fehlenden Zustimmung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingestellt.

Im Rahmen einer Bauvoranfrage wurde 2011 eine Planung vorgestellt, die vorsieht, im Innenhofbereich zwischen Ludenberger Straße und Hardtstraße - im westlichen Teil des Plangebiets - eine aufgelockerte Wohnbebauung zu errichten.

Im Jahr 2012 hat die Bezirksvertretung 7 die Verwaltung gebeten, für den Bereich zwischen der Ludenberger Straße und der Hardtstraße einen Bebauungsplan aufzustellen unter der Zielsetzung einer Wohnbebauung mit Sicherung der vorhandenen Handwerks- und Gewerbebetriebe im Innenhofbereich.

In einem ersten Schritt sollen nun Bauungs- und Erschließungsvarianten für den Innenhofbereich entwickelt und vorgestellt werden.

### 3.2 Planungsvarianten

Entsprechend der oben genannten Aufgabenstellung wurden drei unterschiedliche Varianten für eine Erschließung und Bebauung entwickelt:

#### Variante - Einbahnstraße - Gewerbe

In dieser Variante verläuft die Erschließungsstraße als Einbahnstraße mittig durch das Plangebiet. Die Straße hat eine Länge von ca. 220 m. Die Einfahrt liegt an der Brandenburgstraße zwischen den Häusern Nr. 5 und 9. Die geplante Ausfahrt aus dem Gebiet befindet sich an der Hardtstraße zwischen den Gebäuden Nr. 56 und 58. Beidseitig der Planstraße ergeben sich mehrere unterschiedlich große Baufelder für Gewerbebauten mit einem oder zwei Geschossen.

Die Erschließung über eine durchgehende Einbahnstraße erscheint bezüglich der Flächenausnutzung effizient. Allerdings werden die an die Ein- und Ausfahrten grenzenden bestehenden Wohngebäude durch Verkehrslärm belastet. Insbesondere bei der Gewerbenutzung kann es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit täglich mehrfachen Zu- und Abfahrten pro Betrieb und einem erhöhten LKW-Anteil kommen. Auch von dem Gewerbe selbst können Emissionen ausgehen, die die bestehende Wohnbebauung stören. Somit würde die besondere Qualität eines solchen Innenbereichs, die begrünte und ruhige Lage, zerstört. Die im Innenbereich bereits bestehende Wohnbebauung würde überplant.

#### Variante - Einbahnstraße - Wohnen

Die Erschließung entspricht der Variante Einbahnstraße - Gewerbe. Entlang der Straße sind beidseitig Baugrundstücke für eine zweigeschossige Wohnbebauung als Doppelhäuser vorgesehen. Es ergeben sich rund 30 neue Wohneinheiten.

Auch in dieser Variante werden der Verkehr und damit der Verkehrslärm über die durchgehende Straße in das Gebiet geleitet. Bestehende Gewerbebetriebe werden überplant.

#### Variante - Stichstraßen - Wohnen

In dieser Variante ist nicht eine durchgehende Straße geplant, sondern drei separate Gebietszufahrten. Über diese Zufahrten werden die einzelnen Teilbereiche des Plangebietes separat erschlossen.

Die Haupteinschließung für den westlichen Teil des Plangebietes erfolgt über eine ca. 80 m lange Stichstraße, die zwischen den Gebäuden Hardtstraße 56 und 58 geführt wird. Hier könnte eine Tiefgarage den ruhenden Verkehr aufnehmen. Darüber hinaus ist eine Zu- und Abfahrt für den nordwestlichen Planbereich zur Ludenberger Straße vorgesehen. Die Erschließung des östlichen Plangebietes erfolgt von der Brandenburgstraße aus und ist ca. 100 m lang. Die Zu- und Ausfahrt liegt zwischen den Häusern Nr. 5 und 9, die Straße schließt im Gebiet mit der erforderlichen Wendefläche ab. Durch die Erschließung wird der Innenhofbereich in zwei eigenständige Bebauungsabschnitte geteilt. Die beiden Wohnbauflächen können über eine fußläufige Wegebeziehung verbunden werden.

Im westlichen Plangebiet ist eine Wohnbebauung mit ein- bis dreigeschossigen Gebäuden mit insgesamt rund 35 Wohneinheiten geplant. Eine bestehende gewerbliche Nutzung im Süden des Teilbereichs bleibt mitsamt dem zugehörigen Bestandsgebäude erhalten. Ein weiteres, daran angrenzendes Bestandsgebäude könnte beispielsweise für eine Kita umgenutzt werden.

Im östlichen Teilbereich sind 16 zweigeschossige Doppelhaushälften vorgesehen, die entlang der Stichstraße und um den Wendekreis angeordnet sind.

Die Variante Stichstraße – Wohnen bietet den Vorteil, dass der Innenhofbereich von durchgehendem Verkehr freigehalten wird. Zudem ist eine abschnittsweise Entwicklung der beiden Teilbereiche möglich. Unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse im Plangebiet könnte in einem ersten Abschnitt die Wohnbebauung im östlichen Bereich realisiert werden.

Für diesen möglichen ersten Entwicklungsabschnitt wurde ein Gestaltplan erstellt, sowie schematische Schnittzeichnungen – einmal mit Darstellung eines Flachdachs, einmal mit einer Satteldachform. Die bestehende Bebauung im Blockrandbereich ist mit Satteldächern ausgestattet, bei den bestehenden Gebäuden im Innenbereich überwiegen derzeit Flachdächer. Bei der Neuplanung würde die Variante Flachdach den Vorteil bieten, die Blickbeziehungen von der Bestandsbebauung am Rand in den Innenhof hinein weitergehend frei zu halten, als dies bei einer Bebauung mit aufgesetztem Satteldach der Fall wäre. Die Flachdachform bietet zudem den Vorteil, dass durch Dachbegrünung der grüne Charakter des Innenhofs unterstrichen werden kann.

Die Umsetzbarkeit der Planung ist jeweils an die Zustimmung der betroffenen Eigentümer gebunden. Ein Schwerpunkt liegt hierbei auf den Eigentümern in den Zufahrtsbereichen. Aufgrund der Vielzahl der beteiligten Eigentümer würde nach derzeitigem Kenntnisstand für den östlichen Bereich des Plangebietes vor Umsetzung der Planung ein Umlegungsverfahren durchgeführt werden, um eine ausgewogene und zweckmäßige Neuaufteilung der Grundstücke zu erreichen. Über das weitere Vorgehen wird nach der Öffentlichkeitsbeteiligung entschieden.

#### **4. Umweltbelange**

Die Angaben in Bezug auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad (im Sinne von § 2 Abs. 4 BauGB) der vorgesehenen Umweltprüfung werden im weiteren Verfahren erfolgen.