

B e g r ü n d u n g

**gem. § 5 Abs. 5 Baugesetzbuch
Teil A - Städtebauliche Aspekte
zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 125
- Kö-Bogen -**

Stadtbezirk 1 Stadtteil Stadtmitte

1. Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet erstreckt sich von der Königsallee über die Hofgartenstraße sowie Teile der Berliner Allee und des Martin-Luther-Platzes, Abschnitte der Schadowstraße sowie den Jan-Wellem-Platz und den Schadowplatz.

Der Geltungsbereich der Planänderung wird zurzeit größtenteils durch Verkehrsflächen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geprägt. Durch das Gebiet verlaufen mehrere Straßenbahnlinien, der Jan-Wellem-Platz dient als Straßenbahnwendeschleife. Die mehrstreifige Hofgartenstraße teilt den Hofgarten in die Bereiche Landskrone (westlich Hofgartenstraße) und Reiterallee (östlich Hofgartenstraße) und bestimmt den Rand des Hofgartens gegenüber der angrenzenden Innenstadt. Die Hochstraße (Tausendfüßler) verbindet die stadteinwärts führenden Fahrstreifen der Hofgartenstraße mit der Berliner Allee und der Immermannstraße.

Die Bebauung innerhalb des Plangebietes umfasst vorwiegend Einzelhandelsnutzungen in den unteren Bereichen und Büros in den oberen Etagen der Gebäude.

Der im Norden angrenzende Hofgarten ist in Verbindung mit dem südlich anschließenden Kö-Graben aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht die bedeutendste Parkanlage im Zentrum der Stadt.

Seine ursprüngliche Ausdehnung nach den Plänen von Nicolas de Pigage von 1769 und Maximilian Friedrich von Weyhe von 1804 wurde durch Kriegswirren und verschiedene Bautätigkeiten immer wieder verändert. Um weitere Eingriffe in den Park zu verhindern, verabschiedete der Stadtrat im Jahr 1963 die „Satzung zum Schutz des Hofgartens“.

2. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Mit dem inzwischen begonnenen Bau der „Wehrhahn-Linie“ (U-Bahn) bietet sich die Gelegenheit, die auf dem Jan-Wellem-Platz vorhandenen Gleis- und Wendeanlagen aufzuheben, die Freifläche einschließlich der umgebenden Bereiche städtebaulich neu zu ordnen sowie die Hofgartenbereiche Landskrone und Reiterallee zu verknüpfen. Auf den bisherigen Verkehrsflächen der Straßenbahn auf dem Jan-Wellem-Platz sowie im Bereich heute oberirdisch verlaufender Straßen werden deshalb Kerngebietsflächen entwickelt bzw. Grünflächen geschaffen.

Angesichts dessen ist ein Ziel des für die Innenstadt von Düsseldorf einzigartigen Projektes „Kö-Bogen“, die Promenade der Königsallee entlang einer neuen Stadtkante dort zu verlängern, so dass der Hofgarten wieder fußgängerfreundlich an die Königsallee angebunden ist. Es kann stadträumlich ein neuer Abschluss für den nördlichen Rand der Innenstadtbauung zum Hofgarten hergestellt werden, mit dem die historische Stadtkante zum Hofgarten wieder aufgegriffen wird.

Die bisher durch die Hofgartenstraße getrennten Teile des Hofgartens sollen durch die Tieferlegung der sechs- bis achtstreifigen Hofgartenstraße und die Gestaltung der oberirdisch gewonnenen Freiflächen räumlich näher zusammenrücken, um als einheitliche Parkanlage wahrgenommen zu werden.

Weiterhin soll die fußläufige Anbindung an die Schadowstraße und an den Gustaf-Gründgens-Platz verbessert werden, indem trennende oberirdische Fahrbahnen als Barriere verschwinden. Durch diese Maßnahme wird die Aufenthaltsqualität für die Besucher und Nutzer der Innenstadt gesteigert sowie eine funktionale Verknüpfung der beiden Haupteinkaufslagen der Stadt, Königsallee und Schadowstraße, geschaffen.

Hierzu soll nicht nur die Verbesserung der fußläufigen Anbindung beitragen, sondern auch die Schaffung weiterer Einzelhandelsflächen in der neuen Bebauung als „Gelenk“ zwischen beiden Haupteinkaufsstraßen.

Parallel zur Flächennutzungsplanänderung wird der Bebauungsplan Nr. 5177/123 „Kö-Bogen 1. Bauabschnitt“ aufgestellt, der in einer ersten Stufe die Verlegung der Fahrbahnen der Hofgartenstraße und der Elberfelder Straße in Nord-West-, Süd-West und der Süd-Nord-Richtung der Berliner Allee/ Hofgartenstraße in Tunnellage und eine Bebauung der Straßenbahnwendeschleife auf dem Jan-Wellem-Platz ermöglicht. Orientiert an der Vorkriegssituation wird die Bauflucht an der Königsallee kontinuierlich verlängert und entlang des Hofgartens parallel zur Uferkante der Landskrone geführt, so dass in Anlehnung an die historische Struktur eine räumliche Fassung des Parks gewährleistet ist. Die städtebauliche Figur sieht zwei Baukörper vor, zwischen denen ein Durchgang vom Schadowplatz zum Hofgarten entstehen soll. Der konisch zulaufende Schadowplatz, der heute nur zwei Platzwände aufweist, kann durch die geplante Bebauung eine nördliche Fassung und den Charakter eines umschlossenen Stadtraums erhalten.

In einem anschließend durchzuführenden weiteren Verfahren zur Schaffung verbindlichen Baurechts für einen zweiten Bauabschnitt soll auch die Verlegung des Straßenzuges Hofgartenstraße/Berliner Allee in Nord-Süd-Richtung in einen Tunnel rechtlich bindend verankert werden, um auch dort, wo heute die Hochstraße verläuft, sowie insbesondere im Bereich der Tuchtinsel zukunftsträchtig städtebauliche Qualitäten entwickeln zu können. Mit dem zweiten Bauabschnitt können dann auch im Bereich des Hofgartens die Flächen, auf denen heute noch die Hofgartenstraße verläuft, in die Parkgestaltung miteinbezogen werden.

Um einerseits möglichst bald die beabsichtigte Aufwertung in den Bereichen Königsallee/Hofgarten sowie Jan-Wellem-Platz herbeizuführen, andererseits aber die detaillierte Beplanung des Bereichs der heutigen Hochstraße und der Tuchtinsel breit abgestimmt und sorgsam vornehmen zu können, erfolgt die Bebauungsplan-Entwicklung in zwei aufeinander aufbauenden Stufen.

Ein gestuftes Vorgehen ermöglicht - insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass außerdem zeitlich verbunden die U-Bahn „Wehrhahn-Linie“ realisiert wird - Synergieeffekte bei der Koordinierung von Bauabläufen, Bauzeiten und Baukosten. Es wird dadurch eine mit weniger Behinderungen durchführbare Umsetzung erreicht.

3. Planungsrechtlich bedeutsame Darstellungen und Bindungen

Der wirksame Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1992 stellte das Plangebiet in großen Bereichen als Verkehrsfläche dar. Daneben sind eine Kerngebietsfläche sowie die zum Zeitpunkt der Aufstellung mit dem Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Düsseldorf vom 16. März 2007 planfestgestellte Trasse der U-Bahn-Linie „Wehrhahn-Linie“ dargestellt. Südlich des Plangebietes ist im Kreuzungsbereich Berliner Allee, Immermannstraße, Martin-Luther-Platz und Ernst-Schneider-Platz das zeichnerische Symbol für den Siedlungsschwerpunkt Innenstadt dargestellt.

Der Änderungsbereich liegt innerhalb des Sektors 33 der Querwindbahn des für den Verkehrsflughafen Düsseldorf festgesetzten Bauschutzbereiches gemäß § 12 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Differenziertere Festsetzungen und Hinweise über die zulässige oder genehmigungsbedürftige Höhe sowie weitere Genehmigungserfordernisse nach dem Luftverkehrsgesetz erfolgen im Bebauungsplan, da sie die Darstellungsschärfe des Flächennutzungsplanes überschreiten.

Teilflächen des Geltungsbereiches liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 5576/78 und der Durchführungspläne Nr. 5477/92 und Nr. 5477/93. Für die Flächen des Hofgartens gilt die Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Schutz des Hofgartens.

Nach dieser Satzung sind seine Flächen in ihrer heutigen Ausdehnung „in den wesentlichen Gestaltungsarten ihrer Schöpfer Nicolas de Pigage und Maximilian Friedrich Weyhe zu erneuern und zu erhalten“. Der Hofgarten mit dem Corneliusplatz ist als Gartendenkmal eingetragen.

Im Geltungsbereich sind weitere Denkmäler vorhanden: das Schadow-Denkmal, die Hochstraße sowie die Gebäude Corneliusplatz 1 und Schadowplatz 14. Im unmittelbaren Umfeld stehen die Königsallee, das Dreischeibenhaus, das Schauspiel- und das Opernhaus sowie das Hofgärtnerhaus (Theatermuseum) unter Denkmalschutz.

Im Bereich der Elberfelder Straße befinden sich Reste der ehemaligen Stadtbefestigung im Boden. Die Flächen sind Teil des Bodendenkmals BD 017 Altstadt und Stadtbefestigung Düsseldorf.

4. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf von 1999 ist das Plangebiet als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) ausgewiesen. Es wurden bei der Anfrage gemäß § 32 (1) Landesplanungsgesetz keine landesplanerischen Bedenken vorgebracht.

5. Ziele der Flächennutzungsplanänderung

5.1 Kerngebiet

Durch die beabsichtigte Verlagerung des ÖPNV und des Individualverkehrs unter die Oberfläche kann auf dem Jan-Wellem-Platz und auf der Hofgartenstraße / Berliner Allee im Bereich südlich des Theatermuseums bis zur Schadowstraße sowie westlich der Tuchtinsel über die Schadowstraße hinaus bis an den Martin-Luther-Platz die (nur für den oberirdischen Bereich geltende) Darstellung als Verkehrsfläche entfallen.

Die Flächen südlich des Drei-Scheiben-Hauses werden nun als Kerngebiet dargestellt, auf denen zukünftig auch neues Bauland unter Zugrundelegung dazu noch zu entwickelnder detaillierter Regelungen und Festsetzungen in einem Bebauungsplan geschaffen werden kann. Eine entsprechende Bebauung soll das Einzelhandels-, Büro- und Dienstleistungsangebot in zentraler Lage ergänzen und zur Belebung sowie Attraktivierung der nördlichen Innenstadt beitragen. Es werden u. a. weitere Einzelhandelsflächen ermöglicht, die als „Gelenk“ zwischen den beiden wichtigen Einkaufslagen der Stadt, Königsallee und Schadowstraße dienen und zu einer Belebung des Nordendes der Königsallee, des Schadowplatzes und des Gustaf-Gründgens-Platzes beitragen sollen.

Um die „Gelenkfunktion“ wahrnehmen zu können, ist die Zulässigkeit von (u. U. im Rechtssinne - großflächigem, d.h. mit einer Verkaufsfläche von über 800 qm) hochwertigem Einzelhandel im Rahmen der Kerngebiets-Darstellung ausdrücklich erwünscht. Unmittelbar in der Innenstadt des Oberzentrums Düsseldorf entspricht sie den relevanten Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Die Ansiedlung von maximal 19.000 m² Verkaufsfläche deckt sich mit dem Ziel des vom Rat der Stadt verbindlich beschlossenen Rahmenplans Einzelhandel der Stadt, die oberzentrale Funktion Düsseldorfs als Mode-, Handels- und Einkaufsstadt mit internationaler Ausrichtung zu stärken. Die maximal mögliche Verkaufsfläche von 19.000 m², die sich aus den Festsetzungen des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes ergibt, bleibt unter dem im Regionalen Einzelhandelskonzept festgelegten Schwellenwert von 20.000 m² Verkaufsflächenerweiterung in den Hauptgeschäftszentren der Oberzentren und gilt somit als „regional vereinbart“.

Insbesondere in Verbindung mit der Innenstadt wird neu anzusiedelnder Einzelhandel in der in Betracht kommenden Dimension funktionieren und zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität des Stadtzentrums im Bereich des Siedlungsschwerpunktes sehr positiv beitragen können.

Es werden nicht allein die Chancen für den international bekannten Prachtboulevard „Kö“ als Aushängeschild des Düsseldorfer Einzelhandels gestärkt und erweitert, sondern es ergeben sich auf diese Weise - zumindest mittelbar - auch neue Möglichkeiten zur städtebaulichen Aufwertung des Jan-Wellem-Platzes, des Shadowplatzes und der Shadowstraße insgesamt sowie des Übergangs von der westlichen zu der östlichen Shadowstraße.

Für den ersten Bauabschnitt sind westlich der Hochstraße zwei Baukörper geplant, in denen in den unteren Geschossen Einzelhandelsflächen, in den oberen Geschossen Büroräume vorgesehen sind. Durch die Bebauung des Jan-Wellem-Platzes werden der Hofgarten und der Shadowplatz räumlich gefasst. Die Baugebiete grenzen unmittelbar an den unter Denkmalschutz stehenden Hofgarten. Zur Gestaltung des Übergangs werden im Randbereich Eingriffe in den Park erforderlich, die ebenso wie die zukünftige bauliche Fassung hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die denkmalgeschützte Substanz im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren und gegebenenfalls in denkmalrechtlichen Verfahren geprüft werden müssen.

In einem zweiten Bauabschnitt können auch im Bereich der Hochstraße und der Berliner Allee neben Fußgängerbereichen weitere kerngebietstypische Baumöglichkeiten entstehen, sobald diese Flächen oberirdisch für den Individualverkehr nicht mehr benötigt werden.

Über den Umfang einer möglichen Bebauung sowie die Größe und Stellung möglicher Gebäude wird im Zuge der Aufstellung eines dazu gesondert zu entwickelnden Bebauungsplanes entschieden.

5.2 Verkehrsflächen

Da die Darstellung des Düsseldorfer Flächennutzungsplanes lediglich zweidimensional die oberirdische Nutzung zeigt, entfällt für die Bereiche, in denen die Verkehrsführung zukünftig unterirdisch erfolgen soll, eine Darstellung der Hauptverkehrsstraßen. Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung werden infolge dessen konsequenterweise keine Verkehrsflächen mehr dargestellt.

5.2.1 Erster Bauabschnitt (1. BA)

Durch die Realisierung des 1. BA werden die Voraussetzungen geschaffen, das nördliche Ende der Königsallee und den gesamten Bereich im Übergang zum Hofgarten, den Jan-Wellem-Platz, den Schadowplatz und den Gustaf-Gründgens-Platz städtebaulich zu entwickeln und neu zu ordnen, d.h. es werden Flächen für einen baulichen Abschluss zum Hofgarten frei.

Es erfolgt eine Untertunnelung in Nord-West-Richtung (Hofgartenstraße - Elberfelder Straße) in Süd-West-Richtung und in Süd-Nord-Richtung (Berliner Allee im Abschnitt zwischen Immermannstraße und Höhe Theatermuseum). Im Süd-Nord-Tunnel zweigt eine Tunnelröhre in westlicher Richtung (Elberfelder Straße) ab. Die Tunnelrampen werden in der Hofgartenstraße (Höhe Theatermuseum), Berliner Allee (zwischen Immermannstraße und Schadowstraße) sowie in der Elberfelder Straße (zwischen Königsallee und Heinrich-Heine-Allee) angeordnet. Die Nord-Süd-Richtung verbleibt im 1. BA auf der Hochstraße. Die Tiefgaragen des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses sollen im 1. BA in Teilen bereits unterirdisch an den Süd-Nord-Tunnel angebunden werden. Sollte die Realisierung nicht möglich sein, so verbleibt die Erschließung der Tiefgaragen über die jeweils dazugehörige heutige Spindelrampe mit einer Zufahrt und Abfahrt über Bleichstraße - Goltsteinstraße bzw. Schadowstraße-Ost. Es wird eine unterirdische Anbindung der Tiefgarage aus Süden und die unterirdische Ausfahrt in Richtung Norden angestrebt.

Die Zufahrt zu den Tiefgaragen aus Richtung Norden erfolgt im 1. BA zunächst weiterhin über die August-Thyssen-Straße und die vorhandene Einfahrtsspindel des Schauspielhauses. Die Ausfahrt in Richtung Süden ist nur über die Relation Gustaf-Gründgens-Platz, Bleichstraße, Schadowstraße, Tonhallenstraße, Oststraße möglich.

Im Rahmen der baulichen Realisierung des 1. BA sind bereits entsprechende Vormaßnahmen zur späteren Anbindung des Nord-Süd-Tunnels im Zuge des 2. BA erforderlich.

Der Nord-West-Tunnel hat eine Länge von ca. 300 m. Die Länge der nördlichen Einfahrtsrampe in der Hofgartenstraße (Höhe Dreischeibenhaus), die im 2. BA wieder zurückgebaut wird, beträgt ca. 80 m.

Im Einfahrtsbereich der Tunnelrampe ist ein 1-streifiger Querschnitt mit Standstreifen vorgesehen. Die ca. 80 m lange Tunnelausfahrtsrampe in der Elberfelder Straße weist einen 3-streifigen Querschnitt auf.

Der Süd-Nord-Tunnel ist ca. 350 m lang und hat eine ca. 80 m lange südliche Einfahrtsrampe sowie eine ca. 80 m lange nördliche Ausfahrtsrampe. Der Tunnelquerschnitt beinhaltet 3 Fahrstreifen. Der Abzweig des Süd-Nord-Tunnels in westliche Richtung (Elberfelder Straße) erfolgt über einen Fahrstreifen mit Standspur.

Die bis zu 3-geschossige Tiefgarage (TG) unterhalb der geplanten Hochbauten Kö-Bogen wird an den Tunnel angeschlossen, wobei die TG-Einfahrt östlich der Ausfahrtsrampe Elberfelder Straße und die TG-Ausfahrt am Ende der Einfahrtsrampe Hofgartenstraße erfolgt.

Die Rampenanordnung in der Elberfelder Straße wird im Süden durch den Kaufhof und im Norden durch das Steigenberger Hotel bestimmt. Nördlich der Tunnelausfahrtsrampe verbleibt eine separate Anliegerfahrbahn mit Parkstreifen, über die die Andienung des Industriecubs und des Steigenberger Parkhotels über die Ludwig-Zimmermann-Straße gewährleistet wird.

Die Dimensionierung der Tunnelbauwerke und der Rampen ist an den mit dem neuen Netzzusammenhang zu erwartenden Verkehren ausgerichtet. Die Planung stellt somit eine gute Verkehrsqualität für die abzuwickelnden Verkehrsströme innerhalb der Tunnelbauwerke und für die anzubindenden oberirdischen Verkehrsknoten sicher.

5.2.2 Zweiter Bauabschnitt (2.BA)

Für den 2. BA soll ein diesbezüglicher Bebauungsplan voraussichtlich bis Ende 2009 erstellt werden. Dieser Zeitraum beinhaltet auch die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs für den Bereich des 2. BA gemäß Ratsbeschluss vom 25.03.2004.

Im 2. BA wird die die Hochstraße „Tausendfüßler“, die heute als Nord-Süd-Trasse dient, abgerissen und stattdessen in Tieflage gebracht.

Der Nord-Süd-Tunnel beginnt ebenfalls in Höhe des Theaternuseums und endet im Süden in Höhe Martin-Luther-Platz und im Süd-Osten in der Immermannstraße in Höhe Klosterstraße. Das Tunnelbauwerk einschließlich des Astes in die Immermannstraße ist ca. 650 m lang. Die Ein- und Ausfahrtsrampen sind je ca. 80 m lang.

Im Rahmen des 2. BA erfolgt dann auch die Anbindung der Tiefgaragen des Dreischeibenhauses und des Schauspielhauses als Vollanschluss. Damit ist auch die unterirdische Anbindung aus Fahrtrichtung Norden und in Fahrtrichtung Süden direkt möglich. Die oberirdischen Anbindungen werden damit zu diesem Zeitpunkt aufgehoben. Die Bauzeit für den 2. Ba liegt, abgestellt auf gemeinsame Baufenster mit der Wehrhahnlinie, zwischen 2010 und 2013 (Fertigstellung vor Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie 2014).

5.2.3 Verkehrsführungen im großräumigen Umfeld

MIV (Motorisierter Individualverkehr)

Der Untersuchungsraum für das Gesamtverkehrskonzept wurde weit über die eigentlichen Bebauungsgrenzen 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, 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. Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Zuge des Projektes Kö-Bogen insgesamt rd. 32 Kreuzungen und Signalanlagen teils signalmäßig, teils baulich angepasst bzw. ertüchtigt werden müssen.

Die entfallende Verkehrsbeziehung Königsallee (Ostseite) - Elberfelder Straße - Heinrich-Heine-Allee wird künftig durch die Verkehrsführung Umfahrung Kö-Graben (Theodor-Körner-Straße) - Königsallee (West) - Trinkausstraße - Breitestraße - Heinrich-Heine-Allee ersetzt. Hierzu wird es erforderlich, sowohl die Theodor-Körner-Straße im Abschnitt zwischen Königsallee-Ost und Königsallee-West als auch die Trinkausstraße für einen Zweirichtungsverkehr befahrbar zu machen.

Es sind signaltechnische und fahrbahnmarkierungsmäßige Anpassungen erforderlich, die die Leistungsfähigkeit der Ersatzverbindungen gewährleisten.

Die Trinkausstraße, gegenwärtig eine Einbahnstraße mit nur etwa 200 Kfz in der Spitzenstunde verfügt über 2 Fahrstreifen, die verkehrsplanerisch problemlos im Zweirichtungsverkehr befahren werden können. Die beidseitigen Parkstreifen bleiben bestehen.

Das nördliche Ende der Kö bleibt weiterhin befahrbar, da es nach wie vor der Erschließung und der Andienung der hier liegenden Geschäfte, des Schadowplatzes und künftig auch der Neubebauung Kö-Bogen dient. Die entfallende Ost-West-Verkehrsbeziehung aus der Schadowstraße in Richtung Altstadt bzw. Oberkasseler Brücke (Am Wehrhahn-Schadowstraße - Elberfelder Straße - Heinrich-Heine-Allee) wird zum Einen ersetzt durch die Relation Am Wehrhahn - Oststraße - Immermannstraße - Berliner Allee - Süd-West-Tunnel - Elberfelder Straße - Heinrich-Heine-Allee, zum Anderen über Jacobistraße - Jägerhofstraße - Maximilian-Weye-Allee. Insbesondere im Kreuzungsbereich Immermannstraße / Oststraße bedarf es baulicher und signaltechnischer Anpassungen, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzung entsprechend sicher zu stellen. Des Weiteren wird in der Jacobistraße eine direkte Linksabbiegemöglichkeit in die Jägerhofstraße eingerichtet.

Auch hier muss der Einmündungsbereich in erforderlicher Weise signaltechnisch und baulich ertüchtigt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Bus

Die heute auf dem Jan-Wellem-Platz liegenden Bushaltestellen sollen künftig in den rechten Fahrstreifen der Heinrich-Heine-Allee nördlich der Oper verlegt werden. Ermöglicht wird dies durch Kürzung des heute überlangen Rechtsabbiegefahrstreifens in Richtung Maximilian-Weyhe-Allee auf die verkehrliche notwendige Aufstelllänge. Der gewonnene Raum steht dann den Bussen als Halteposition zur Verfügung. Zur besseren Andienung des Bereiches Schadowstraße wird in der Berliner Allee in Höhe Immermannstraße eine zusätzliche Bushaltestelle eingerichtet.

Straßenbahn

Die bisher auf dem Jan-Wellem-Platz abgewickelten Straßenbahn-Wendefahrten der Rheinbahn AG soll künftig weiter im Norden sowohl über die Straßenbahnwendeschleife Spichernplatz als auch über eine Blockumfahrt Sternstraße /Duisburger Straße / Nordstraße / Kaiserstraße geführt werden.

Hierfür ist im Knotenbereich Duisburger Straße / Nordstraße ein neuer Gleisabzweig in Fahrtrichtung Westen zu bauen. Ansonsten sind die Gleisanlagen vorhanden. Die Entwurfsplanung für die erforderliche Gleiseckverbindung wurde im Rahmen einer Sondersitzung der BV 1 und des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 20.06.2007 mehrheitlich beschlossen (vgl. Ö Vorlage Nr. 66/77/2077). Auf dieser Basis sind die Unterlagen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu erarbeiten.

Bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme der Wehrhan-Linie im Jahr 2014 wird - unter Berücksichtigung der neuen Tunnelausfahrtsrampe Elberfelder Straße und der Hochbauten Kö-Bogen – die oberirdische Führung des West-Ost-Straßenbahnbetriebes über den Jan-Wellem-Platz einschließlich Haltestellenanlagen für die West-Ost-Straßenbahn komplett entfernt.

Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahme wird die heute vorhandene Wendeschleife auf dem Jan-Wellem-Platz künftig entbehrlich. Nach der Inbetriebnahme der „Wehrhahn-Linie“ werden im Plangebiet oberirdisch lediglich die Nord-Süd- und die Süd-Nord-Straßenbahn-Linie in der Achse Hofgartenstraße - Berliner Allee verbleiben.

Fußgänger- und Radfahrer-Verkehr

Eine wesentliche Zielsetzung der Planungen des 1. und 2. BA ist auch die Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindungen durch die Aufhebung der bislang oberirdisch stark trennend wirkenden Fahrbahnen für den Individualverkehr auf der Elberfelder Straße und der Berliner Allee / Hofgartenstraße.

Aufgrund der unterirdischen Verkehrsführung der Hauptverkehrsströme wird in Zukunft im Bereich der Tuchtinsel auf der Null-Ebene lediglich ein Erschließungsfahrstreifen auf der Ostseite der Berliner Allee zur Andienung und Anlieferung der Schadowstraße aus südlicher Richtung verbleiben. Weitere Fahrbahnen für den Individualverkehr soll es auf der Fußgängerebene nicht mehr geben.

Mit Wegfall der oberirdischen Fahrbahnen Elberfelder Straße kann die fußläufige Anbindung der Königsallee über den Corneliusplatz zum Hofgarten zukünftig oberirdisch erfolgen, ohne dass die Fahrbahnen der Elberfelder Straße überquert werden müssen. Auf der Westseite wird der Fußweg unmittelbar in den Hofgarten in Richtung der Goldenen Brücke führen. Auf der Ostseite werden die Fußgänger und Radfahrer über eine Rampe hinunter zum Wasser geführt werden.

Die Rampe trifft auf einen wasserbegleitenden Weg mit einer Breite von 4,5 m, der die Hauptfuß- und Radwegverbindungen Richtung Norden herstellt.

In anderer Richtung führt dieser Weg um die bis zum Schnittpunkt von Hofgarten und Königsallee verlängerte Landskrone herum auf die Halbinsel, steigt dort an und wird mit der Verlängerung des westlichen Fußweges entlang der Königsallee verbunden.

Bereits im Rahmen des 1. Bauabschnittes entfällt die Jägerhofpassage als fußläufige Verbindung der Hofgartenbereiche. Insoweit sind im Rahmen der Detailplanungen für den 1. BA geeignete Ersatzverbindungen über die stadteinwärts noch oberirdisch befahrbare Hofgartenstraße zu entwickeln. Mit dem 2. BA entfällt dann die im 1. BA noch erforderliche Querung der Nord-Süd-Fahrbahn der Hofgartenstraße. Es verbleibt allerdings die oberirdisch verlaufende Straßenbahntrasse.

5.3 Grünfläche

Aufgrund der zukünftigen Tunnellage der Straße wird die dargestellte Grünfläche in der Königsallee um den bisher als Verkehrsfläche dargestellten Bereich des die Königsallee querenden Straßenzuges Hofgartenstraße/Elberfelder Straße bis an die Grünfläche des Hofgartens ergänzt.

Das Gleiche gilt für die dargestellte Grünfläche des Hofgartens nordwestlich des Dreischeidenhauses. Durch die Tunnellage können weite Bereiche der heutigen Hofgartenstraße in dem Bereich zwischen Reiterallee und Landskrone durchgängig als Grünfläche dargestellt werden.

5.4 Planungsprozess

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat in einem sehr umfassenden Planungsprozess die städtebaulichen, technischen, stadtgestalterischen und wirtschaftlichen Bedingungen für eine Neuordnung des Planbereiches geprüft und abwägend ins Verhältnis gesetzt. Aufgrund dessen wird den mit dem in der Planung rechtlich fixierten Projekt verfolgten überwiegenden öffentlichen Interessen Vorrang eingeräumt. Das geschieht anhand der deutlichen städtebaulichen Aufwertung der stadträumlichen Qualität, der Optimierung der Verkehrsbedingungen, der Stärkung und Aufwertung des innerstädtischen Standortes sowie der weiteren Verbesserung der Wirtschaftskraft der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Teil B - Umweltbericht
gem. § 2a BauGB
zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 125
- Kö-Bogen -

Stadtbezirk 1 Stadtteil Stadtmitte

1. Zusammenfassung

Das Plangebiet wird heute durch Verkehrsströme auf Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahn-Trassen stark belastet. Die Änderungen der Darstellungen im Flächennutzungsplan beinhalten einen umfangreichen Rückbau heute vorhandener oberirdischer Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr und die Straßenbahn. Sie führen zu einer großräumigen Lärminderung, die den angrenzenden Nutzern der MK-Gebiete am Jan-Wellem-Platz, am Nordende der Königsallee, im Hofgarten und den Passanten zu Gute kommt. Als neue - punktuelle - Lärmquellen wirken jedoch die Rampen der Tunnel für den Kfz-Verkehr. Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren müssen die Auswirkungen der veränderten Verkehrsführungen insbesondere darauf bezogen ermittelt und Maßnahmen des Schallschutzes geregelt, ggf. aber auch dadurch veränderte andere Umweltauswirkungen abwägend bewältigt werden, z. B. hinsichtlich auftretender Luftschadstoff-Belastungen. Es ist jedoch bereits jetzt deutlich abzusehen, dass dann die Planung nicht insgesamt scheitern und daraufhin ihre Erforderlichkeit entfallen würde.

Das Plangebiet ist momentan bereits überwiegend versiegelt. Die Umwidmung von Verkehrsflächen in Kerngebietsnutzungen hat zwar in diesem Bereich partiell eine Erhöhung der Versiegelungsrate zur Folge, da die Vegetationsfragmente der Verkehrsinseln verloren gehen.

Dagegen wird es Entsiegelungen durch die Umwidmung von Verkehrsfläche in Grünfläche im Bereich des Übergangs von der Königsallee zum Hofgarten sowie durch den umfangreichen Rückbau der oberirdischen Verkehrsflächen der Hofgartenstraße geben.

Während die ökologischen und gestalterischen Auswirkungen der FNP-Änderung im nördlichen Bereich mit der Verbindung beider Hofgartenteile positiv zu bewerten sind, sind im südlichen Bereich angrenzend an die neuen Baugebiete die Auswirkungen aufgrund der hohen Vorbelastungen eher gering einzustufen: Auswirkungen auf den Hofgarten dort können nicht von vornherein ausgeschlossen werden, über sie wird in einem nachfolgenden Verfahren befunden werden.

Eine systematische Auswertung der seit 1945 im Stadtgebiet gemessenen Grundwasserstände zeigt für das Plangebiet einen minimalen Grundwasserflurabstand von > 5 m. Im Bereich der FNP-Änderung befinden sich Grundwasserverunreinigungen mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW), die bei Baumaßnahmen im Rahmen von Bauwasserhaltungen einen Mehraufwand ergeben können. Die Beeinflussung des Grundwasserkörpers durch Bauwasserhaltungen und Sperrbauwerke wird im Rahmen der nachfolgenden Bebauungspläne und der entsprechenden Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.

Der Bereich der Königsallee und der nördlich an den Hofgarten angrenzende Bogen entlang der Hofgartenstraße gehören stadtklimatisch betrachtet zum innerstädtischen Grünzug mit bio- und immissionsklimatischer Bedeutung. Die restlichen Teile der Flächennutzungsplan-Änderung zählen dagegen zu den klimatisch am stärksten belasteten Bereichen der hochverdichteten Innenstadt. Die Planung der Bebauung für die MK-Gebiete soll eine riegelartige Bauweise vermeiden, die sich ungünstig auf die Belüftung der südlich angrenzenden Bereiche auswirken würde.

Dass der Bogen der Hofgartenstraße zwischen den MK-Gebieten und dem Hofgarten nicht mehr dem oberirdischen Verkehr zu Verfügung steht und die versiegelten und lufthygienisch belasteten Verkehrsflächen insgesamt reduziert werden, ist bioklimatisch positiv.

In den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren ist anhand von Ausbreitungs-Gutachten zu überprüfen, wie sich die lufthygienische Situation im Plangebiet, insbesondere im Bereich der Tunnelöffnungen, darstellen wird.

Im Plangebiet existiert bereits ein Fernwärmeanschluss, so dass ein möglicher Anschluss weiterer Gebäude empfohlen wird.

2. Beschreibung des Vorhabens

Beschreibung der Änderung der Darstellungen sowie des Plangebietes und seiner Umgebung

Im Stadtzentrum von Düsseldorf wird ein nahezu vollständig als öffentliche Verkehrsfläche dargestelltes Gebiet mit Kerngebietsflächen und öffentlichen Grünflächen überplant werden. In den nachfolgenden Bebauungsplänen soll planungsrechtlich ermöglicht werden, große Teile der derzeit oberirdisch verlaufenden Verkehrsbeziehungen zukünftig unterirdisch verlaufen zu lassen und die frei werdenden Flächen für Baukörper, Fußgängerbereiche und Parkflächen zu nutzen.

3. Ziele von Umweltfachplanungen im Gebiet

Fachlich relevante Planungen gibt es auf den Gebieten Stadtklima und Freiraum. Die Aussagen der „Klimaanalyse Düsseldorf“ sind im Abschnitt „Stadtklima“ und die Einstufungen im Freirauminformations-System im Abschnitt „FIS“ wiedergegeben.

4. Schutzgutbetrachtung

Im folgenden wird die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens je Schutzgut beschrieben und werden die aus der Änderung der Darstellungen resultierenden Eingriffe herausgearbeitet, die nachteiligen Umweltauswirkungen dargestellt sowie mögliche Vermeidungsstrategien aufgezeigt.

4.1 Auswirkungen auf den Menschen

a) Lärm

Das Plangebiet wird heute durch Verkehrsströme auf Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahn-Trassen stark belastet. An der Elberfelder Straße betragen die Beurteilungsspiegel tags/nachts ca. 75/65 dB(A), an der heutigen Südkante des Jan-Wellem-Platzes ca. 65/60 dB(A), am Beginn der Schadowstraße ca. 75/65 dB(A) und an der Berliner Allee (in der Straßenschlucht südlich der Plangebietsgrenze) ca. 70-75/65 dB(A). Somit werden die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 für MK-Nutzung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts in großen Bereichen weit überschritten.

Die Änderungen der Darstellungen im Flächennutzungsplan beinhalten einen umfangreichen Rückbau heute vorhandener oberirdischer Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr und die Straßenbahn. Sie führen zu einer großräumigen Lärminderung, die den angrenzenden Nutzern der MK-Gebiete am Jan-Wellem-Platz, am Nordende der Königsallee, und den Passanten im Hofgarten zu Gute kommt. Durch den Wegfall der oberirdischen Verbindung Hofgartenstraße - Elberfelder Straße sowie der östlichen Trasse der Hofgartenstraße (Süd-Nord-Verbindung) wird es bereits in dem ersten Bauabschnitt zu einer deutlichen Entlastung des Hofgartens kommen.

Die Lärmbelastung wird an der Trinkausstraße und in Teilen der Berliner Allee sowie der Königsallee-Westseite höher, dagegen an der Schadowstraße, am Corneliusplatz und im untertunnelten Bereich der Hofgartenstraße wesentlich niedriger sein als heute. Bei Realisierung der zweiten Baustufe werden zudem die Bereiche stark entlastet, die heute noch den Lärmemissionen des Tausendfüßlers ausgesetzt sind.

Als neue - punktuelle - Lärmquellen wirken jedoch die Verkehre auf den Rampen der Tunnel für den Kfz-Verkehr. Betroffen sind hiervon insbesondere die Randbebauungen an der Elberfelder Straße, der Immermannstraße und in der Berliner Allee, u. U. Theatermuseum sowie der Hofgarten im dortigen Bereich. Außerdem rücken – vorübergehend bis ca. 2015 – die Straßenbahntrassen in der Elberfelder Straße und an der Südkante des heutigen Jan-Wellem-Platzes näher an die dort gelegenen Gebäudefassaden heran. In allen Fällen werden jedoch nur MK-Nutzungen betroffen sein. Die Pegelerhöhungen durch Verkehrsverlagerungen auf Straßenzügen im weiteren Umfeld des Plangebietes liegen – bis auf wenige punktuelle Ausnahmen – unter 1 dB(A).

Die nach Norden erweiterte Kerngebietsnutzung wird keine wesentlichen Lärmauswirkungen auf die Umgebung haben, wenn - wie vorgesehen - ihre Erschließung (jedenfalls weitgehend) unterirdisch erfolgt.

Sie selbst ist jedoch bis zur Realisierung des zweiten Bauabschnitts in Teilen starken Lärmbelastungen ausgesetzt, solange der Verkehr in Nord-Süd-Richtung noch oberirdisch (auf der Hochstraße) geführt wird.

Im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren müssen die Auswirkungen der veränderten Verkehrsführungen - auch für die eventuellen Zwischenzustände - im einzelnen ermittelt werden und durch Maßnahmen des - überwiegend passiven - Schallschutzes geregelt werden.

b) Elektromagnetische Felder (EMF)

Mit den Fahrdrähten der Straßenbahn sind Quellen starker elektromagnetischer Felder im Plangebiet vorhanden. Falls Trafostationen zur Nahversorgung notwendig werden, so sollen diese nicht in der unmittelbaren Nähe sensibler Nutzungen (z. B. Wohnungen) angeordnet werden. Bei der Berücksichtigung der Vorgaben der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung über elektromagnetische Felder) und des Abstandserlasses NRW von 1998 sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu besorgen.

4.2 Tiere, Pflanzen und Landschaft

(inklusive der Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde)

a) Freirauminformations-System (FIS)

Der überwiegende Teil des Plangebietes besitzt keine relevanten Freiraumfunktionen. Einige Flächen ohne höhere Bebauung (Grünflächen, Straßen) sind auf Grund ihrer Belüftungsfunktion als Vorrangflächen des Schutzgutes Klima gekennzeichnet. Nördlich angrenzend ist der Hofgarten als innerstädtische Park- und Grünanlage mit gesamtstädtischer Bedeutung unter den Aspekten Stadtklima und Erholung als Vorrangfläche eingestuft. Nach der Systematik des FIS darf eine solche Vorrangfläche keiner baulichen Nutzung zugeführt werden. Die Ausweisungen der 125. Flächennutzungsplan-Änderung berücksichtigen überwiegend die Anforderungen des FIS.

b) Untere Landschaftsbehörde (ULB)

Ausgangssituation

Das Gebiet der 125. FNP-Änderung ist zu etwa 90% stark bis vollständig versiegelt. Den größten Anteil nehmen Verkehrsflächen mit etwa 4,8 ha ein, gefolgt von etwa 0,5 ha Baufläche und 0,7 ha Grünfläche.

Rechtliche Festsetzungen und umweltverbessernde Planungen

Der Untersuchungsbereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans. Im Grünordnungsplan (GOP I) sind die Flächen vor dem Dreischeibenhaus, der Hofgarten und der Kö-Graben, die sich zwar nicht im Plangebiet befinden, aber an dieses unmittelbar angrenzen, als öffentliche Grünfläche / Parkanlage dargestellt. Im Gebietsentwicklungsplan - GEP - von 1999 ist der Hofgarten als Ausläufer des regionalen Grünzugs Rheinaue und als Gebiet zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung ausgewiesen und somit vor anderweitiger Inanspruchnahme besonders zu schützen.

Prognose der Umweltwirkungen

Die Umwidmung von Verkehrsflächen in Kerngebietsnutzungen hat partiell in diesem Bereich eine Erhöhung der Versiegelungsrate zur Folge, da die Vegetationsfragmente der Verkehrsinseln verloren gehen und damit auch ihre - wenn auch eingeschränkte - landschafts- bzw. ortsbildgliedernde Funktion. Entsiegelungen wird es durch die Umwidmung von Verkehrsfläche in Grünfläche im Bereich der Hofgartenstraße und des Übergangs Königsallee – Hofgarten geben. Während die ökologischen und gestalterischen Auswirkungen der FNP-Änderung im abgegrenzten Bereich selbst aufgrund der hohen Vorbelastungen eher gering einzustufen sind, können Auswirkungen der MK-Ausweisung auf den Hofgarten - durch Flächeninanspruchnahme am Rand, Verschattung, Einschränkung des Luftaustauschs - nicht ausgeschlossen werden. Die Umwidmung weiter Teile der Hofgartenstraße zwischen Reiterallee und Landskrone in der Hofgartenstraße in Grünfläche ist hingegen ökologisch wie auch gestalterisch positiv zu bewerten.

4.3 Boden

a) Maß der baulichen Nutzung: Verdichtung und Versiegelung

Das Plangebiet ist momentan bereits überwiegend (zu 90% etwa) versiegelt. Es soll daher angestrebt werden, in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren den Versiegelungsgrad möglichst zu verringern. Hierzu sind neben Grünflächen mit Bodenanschluss auch Dach-, Tiefgaragen- und Tunneldeckelbegrünungen geeignet.

b) Altablagerungen im Umfeld des Plangebietes

Im Umfeld des Plangebietes befindet sich die Altablagerung mit der Kataster Nr. 11.343. Die Untersuchungsergebnisse aus dem Bodenluftmessprogramm zeigten keine relevanten Auffälligkeiten. Auswirkungen durch Gasmigration sind nicht zu besorgen.

c) Altablagerungen im Plangebiet

Im Plangebiet befinden sich keine Altablagerungen.

d) Altstandorte im Plangebiet

Im Plangebiet befinden sich mehrere Altstandorte. Nach den vorliegenden Erkenntnissen bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes. Die systematische Untersuchung der Altstandorte wird im Rahmen des nachfolgenden B-Planverfahrens durchgeführt.

4.4 Wasser

a) Grundwasser

Die höchsten bisher gemessenen Grundwasserstände liegen im Plangebiet bei ca. 30,50 m ü. NN (HGW 1988 - höchster periodisch wiederkehrender Grundwasserstand). Die höchsten ermittelten Grundwasserstände liegen bei ca. 32,00 m ü. NN (HHGW 1926 - höchster der Stadt Düsseldorf bekannter Grundwasserstand).

Eine systematische Auswertung der seit 1945 im Stadtgebiet gemessenen Grundwasserstände zeigt für das Plangebiet einen minimalen Grundwasserflurabstand von > 5 m. Bei einer Geländehöhe von ca. 36,5 - 37 m ü. NN können die Grundwasserstände danach Werte von ca. 31,5 - 32 m ü. NN erreichen. Diese Werte liegen in der Größenordnung bzw. etwas unterhalb des für 1926 ermittelten Wertes.

Im Plangebiet befinden sich Grundwasserverunreinigungen mit chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW), die bei Baumaßnahmen im Rahmen von Bauwasserhaltungen einen Mehraufwand (Voruntersuchung, Überwachung, Abreinigung, ggfls. erhöhte Ableitungskosten etc.) ergeben können.

Im Umfeld und innerhalb des Plangebietes ist die Errichtung weiterer Sperrbauwerke (z. B. Tiefgaragen und Tunnel) geplant, bei denen ggfls. Durchlässe (Fenster) für das Grundwasser vorzusehen sind.

Die Beeinflussung des Grundwasserkörpers durch Bauwasserhaltungen und Sperrbauwerke wird im Rahmen der Aufstellung der nachfolgenden Bebauungspläne und der entsprechenden Baugenehmigungsverfahren berücksichtigt.

b) Niederschlags- und Abwasserbeseitigung

Das Plangebiet wurde bereits vor 1996 kanaltechnisch im Mischsystem erschlossen. Eine ortsnahe Beseitigung des Niederschlagswassers gemäß § 51a des Landeswassergesetzes (LWG NRW) wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

c) Oberflächengewässer

Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung befinden sich verrohrte Abschnitte des Kö-Grabens und der Nördlichen Düssel.

In diese Abschnitte wird im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen eingegriffen. Hier müssen in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren wasserwirtschaftlich sinnvolle Lösungen für eine Umverlegung der Gewässer gefunden werden.

4.5 Luft

a) Lufthygiene

In den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren ist anhand von Ausbreitungsgutachten zu überprüfen, wie sich die lufthygienische Situation im Plangebiet, insbesondere im Bereich der Tunnelöffnungen, darstellt. Es sind gegebenenfalls Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, wie die Grenzwerte der 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung eingehalten werden können.

b) Umweltfreundliche Mobilität

Das Plangebiet ist überdurchschnittlich gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen, wenn man die Dichte des ÖPNV-Netzes in Düsseldorf zu Grunde legt. Die notwendigen Stellplatzflächen werden voraussichtlich in Tiefgaragen untergebracht.

c) Energieverwendung

Zur Verringerung der Umweltbelastungen durch Kohlenstoffdioxid (CO₂) und weitere Luftschadstoffe ist die Nutzung von Solarenergie sinnvoll. Um eine aktive Nutzung von Solarenergie (z. B. mittels Solaranlagen) zu ermöglichen, können im Plangebiet Baukörper mit Flachdächern errichtet werden.

Im Plangebiet existiert bereits ein Fernwärmeanschluss, so dass ein möglicher Anschluss weiterer Gebäude empfohlen wird.

4.6 Stadtklima

Das Plangebiet inmitten der Innenstadt umfasst sowohl Teile klimatischer Gunst- als auch Ungunsträume, welche hier unmittelbar aneinander grenzen.

Der Bereich der Königsallee und der nördlich an den Hofgarten angrenzende Bogen entlang der Hofgartenstraße gehören zum innerstädtischen Grünzug mit bio- und immisionsklimatischer Bedeutung. Die restlichen Teile der Flächennutzungsplan-Änderung zählen dagegen zu den klimatisch am stärksten belasteten Bereichen der hochverdichteten Innenstadt.

Der überwiegende Teil des Plangebietes befindet sich im sogenannten Teilgebiet C6, für das im Rahmen der Klimaaanalyse der Stadt Düsseldorf 1995 separate Planungsempfehlungen unterbreitet wurden. Demnach wird gerade im Übergangsbereich zwischen Ausgleichs- und Lastraum - also dem Bereich südlich des Bogens an der Hofgartenstraße - eine offene Randbebauung gefordert, die den Luftaustausch möglichst wenig behindert.

Weitere Planungsempfehlungen für die Lasträume der sehr hoch verdichteten Innenstadtbereiche sind:

- die Reduktion der Emissionen, besonders des Kfz-Verkehrs,
- das Öffnen von Belüftungsschneisen,
- der Erhalt und der Ausbau von Grün- und Freiflächen und
- der Verzicht auf weitere Versiegelung.

Die wesentlichen Planungsempfehlungen für die städtischen Grünzüge sind:

- Erhalt, Ausbau und Vernetzung,
- keine zusätzliche Versiegelung,
- Schaffung verschiedener Mikroklimata durch abwechslungsreiche Bepflanzung,
- eine Öffnung zur umgebenden Bebauung.

Planungen

Die aus stadtklimatischer Sicht wesentlichen Änderungen sind im Zuge der Flächennutzungsplanänderung die Entwicklung der Kerngebiete auf dem jetzigen Jan-Wellem-Platz und auf Flächen der Berliner Allee sowie die Reduzierung der oberirdischen Verkehrsflächen, insbesondere im Bereich des Hofgartens.

Bei der Planung des MK-Gebietes sollte eine kompakte riegelartige Bauweise vermieden werden, da eine solche Bebauung sich ungünstig auf die Belüftung der südlich angrenzenden Bereiche auswirken würde. Diese Planungsempfehlung wurde im Bebauungsplanentwurf für den ersten Bauabschnitt berücksichtigt und soll im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes für den zweiten Bauabschnitt aufgenommen werden. Dort, wo heute die Luft aus dem Hofgarten über den Jan-Wellem- und den Shadowplatz in die südlich angrenzenden Bereiche der Stadtmitte eindringen kann, würden riegelartige Gebäudekomplexe den aus Norden kommenden Frischlufttransport abbremsten. Bezogen auf den Belang des Stadtklimas wäre Zielsetzung, den relativ sauberen Luftmassen möglichst geringe Hindernisse in den Weg zu stellen, so dass sie nicht ausschließlich nur noch über die Königsallee in die Innenstadtbereiche eindringen kann.

Die Reduzierung der oberirdischen Verkehrsflächen und die Vernetzung beider Hofgartenbereiche werden positive Auswirkungen auf das Stadtklima entfalten.

Für die entsprechenden Bebauungspläne und für die Ausgestaltung der Freiflächen wird weiterhin die Planungsempfehlung gegeben, Grün- und Freiflächen auch im Inneren des Plangebietes einzuplanen und Baumpflanzungen auf den Straßen- und Platzflächen vorzusehen.

4.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der westlich angrenzende Hofgarten, die Anlage der Königsallee sowie einzelne Gebäude und Denkmäler im Plangebiet stehen unter Denkmalschutz. Parallel zu den nachfolgenden Planungsschritten sind erforderlichenfalls denkmalrechtliche Erlaubnisverfahren für notwendige Eingriffe in den Hofgarten und die Königsallee durchzuführen und hieraus resultierende Auflagen zu berücksichtigen.

Weiterhin werden unterhalb der Elberfelder Straße Reste der ehemaligen Stadtbefestigung vermutet, die als Bodendenkmäler einzustufen sind. Bei den Tiefbaumaßnahmen zur Umsetzung der Planung werden diese voraussichtlich betroffen. Für notwendige Eingriffe in die Denkmalsubstanz müssen entsprechende denkmalrechtliche Verfahren durchgeführt werden, in denen im Einzelnen über Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen entschieden wird.

5. Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Grundsätzlich andere Lösungsmöglichkeiten wurden nicht erarbeitet und konnten von daher auch nicht einer vertieften Umweltprüfung unterzogen werden. Diskutiert wurden jedoch Lösungen mit kürzeren Tunneln, die zu einer anderen Lage der Rampen geführt hätten. Unterschiede in den Umweltauswirkungen ergaben sich dabei im Wesentlichen im Bereich der Schall- und Luftschadstoffimmissionen, da diese stark abhängig von der Lage der Rampen sind. Die vorliegende Variante hat gegenüber den oben durchgestellten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten in diesen Bereichen keine relevanten Nachteile.

Welche Auswirkungen die vorliegende Planvariante im Vergleich zu den genannten Alternativen auf die Überleitung der Inneren nördlichen Düssel in den Hofgarten hat, werden erst die konkreten Planungen im nachfolgenden wasserrechtlichen Verfahren zeigen.

6. Nullvariante

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das Areal weiterhin in weiten Teilen für die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehen (Gleisschleife, Bushaltestellen).

Der Individualverkehr würde auch zukünftig oberirdisch geführt werden. Die Barrieren zwischen der Königsallee und dem Hofgarten sowie zwischen den Hofgartenbereichen Landskrone und Reiterallee blieben bestehen. Dies würde wegen der stark befahrenen Hofgartenstraße weiterhin eine starke Lärm- und Schadstoffbelastung des Hofgartens und der MK-Gebiete am Jan-Wellem-Platz sowie am Nordende der Königsallee bedeuten und würde den erwarteten Komfortgewinn für die Fußgänger verhindern, der durch die Grünflächenvernetzung von Königsallee und Hofgarten sowie Shadowplatz und Hofgarten erreicht werden soll.

In der Nullvariante würde die punktuelle Erhöhung der Lärm- und Luftbelastung an den Tunnelmündern nicht entstehen.

Wenn die Planung nicht durchgeführt würde, bestünde kein Erfordernis zur denkmalrechtlichen Überprüfung möglicher Eingriffe in den Hofgarten. Es würden keine Eingriffe in noch vorhandene unterirdische Denkmalsubstanz der ehemaligen Stadtbefestigungen erforderlich. Es unterbliebe eine Beeinträchtigung der Durchlüftung des Plangebietes und seines unmittelbaren Umfeldes.

Da bei Nichtdurchführung der Planung Potenziale der Innenentwicklung nicht ausgeschöpft werden, besteht die Gefahr, dass Kerngebietsflächen an anderen, möglicher Weise weniger geeigneten Standorten innerhalb des Stadtgebietes ausgewiesen würden, von denen ebenfalls Umweltauswirkungen zu erwarten wären. Die Umweltauswirkungen solcher Planungen wären mit einiger Wahrscheinlichkeit negativer zu bewerten, da an weniger integrierten Standorten insbesondere von einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen ausgegangen werden muss.

7. Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Überwachungsmaßnahmen werden gegebenenfalls im Rahmen der entsprechenden Bebauungspläne benannt, da durch die 125. Änderung des Flächennutzungsplans noch keine erheblichen Umweltauswirkungen ausgelöst werden.

8. Weitere Angaben (gem. § 2a BauGB)

Die verwendeten technischen Verfahren und Regelwerke zur Ermittlung der schutzgutbezogenen Auswirkungen sind in den jeweiligen Fachkapiteln erläutert. Die Erstellung von detaillierten Gutachten erfolgt gegebenenfalls im Rahmen des entsprechenden Bebauungsplanes.

Auch Art und Umfang der erwarteten Emissionen können den jeweiligen Fachabschnitten des Umweltberichtes entnommen werden. Technische Lücken und fehlende Kenntnisse sind für die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans nicht bekannt.

Zum Beschluss des Rates
der Landeshauptstadt
Düsseldorf vom 20.09.2008

61/12- *AKP 125*

Düsseldorf, 26.09.2008

Der Oberbürgermeister
Planungsamt
Im Auftrag



**Zusammenfassende Erklärung
gemäß § 6 (5) BauGB
zur Flächennutzungsplanänderung Nr. 125
- Kö-Bogen -**

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen zu den Bauleitplanverfahren Kö-Bogen wurden Anregungen zu den Themenbereichen

- Stadtgrundriss
- Gebäudehöhe
- Verfahren
- Nutzung und Gestaltung
- Verkehr

vorgebracht. Diese Themenbereiche bezogen sich vorwiegend auf den Regelungsgehalt im Bebauungsplan sowie in den entsprechenden Fachplanungen.

Die Beteiligungen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB wurden durchgeführt. Es wurden Stellungnahmen zu folgenden Themenbereichen abgegeben.

- Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege
- Verkehr
- Stadtklima, Grünstrukturen, Hofgarten

Die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sowie die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden eingehend geprüft und abgewogen. Darstellungsrelevant für die 125. Flächennutzungsplanänderung waren Anregungen, die sich auf den Geltungsbereich wie auf die Darstellung von Flächen für den überörtlichen Verkehr und von örtlichen Hauptverkehrszügen bezogen. Es wurden daher mehrere Varianten entworfen, die im Wesentlichen in der Abgrenzung des Plangebietes und der Darstellung von Verkehrsflächen voneinander abwichen.

Der Geltungsbereich der 125. Änderung wurde letztendlich aufgrund des Grundsatzbeschlusses des Rates vom 13.12.2007 zur Verkehrsplanung („Große Lösung“ Straßentunnellage) in der jetzt beschlossenen Fassung festgelegt. In diesen ist auch der 2. Bauabschnitt für einen Bereich südlich der Tuchtinsel miteinbezogen worden, der in einem späteren Verfahren in verbindliches Baurecht umgesetzt werden soll. Es wurden notwendige Ergänzungen der Begründung vorgenommen.

Anlässlich der öffentlichen Auslegung haben Träger öffentlicher Belange und Privatpersonen Stellungnahmen zu folgenden Themenbereichen abgegeben:

- Straßenbahnanlagen
- Verkehrskonzept und Stellplätze
- Denkmalschutz und Bodendenkmalschutz
- Oberflächengestaltung/Bepflanzung/Ökologie

Die eingebrachten Stellungnahmen wurden ebenfalls eingehend geprüft und abgewogen; sie haben zu keiner Änderung der Plandarstellung geführt. Einige Stellungnahmen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung oder der entsprechenden Fachplanungen berücksichtigt. Das Ergebnis der Abwägung zeigt, dass das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Planung, andere Belange deutlich überwiegt.

Das öffentliche Interesse ergibt sich aus der deutlichen städtebaulichen Aufwertung der stadträumlichen Qualität, der Optimierung der Verkehrsbedingungen, der Stärkung und Aufwertung des innerstädtischen Standortes sowie der weiteren Verbesserung der Wirtschaftskraft der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten sind nach Abwägung aller Belange nicht in Betracht gekommen.