



**Lokale Agenda 21  
Düsseldorf**

**Fachforum II  
Lebensraum Stadt**

5. 07. 2011

Stadtplanungsamt Düsseldorf  
Brinckmannstraße 5

**40200 Düsseldorf**

**Stellungnahme des Fachforums II zum Bebauungsplan „Kö-Bogen II“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit diesem Schreiben übersende ich Ihnen die Stellungnahme des Fachforums II zum Bebauungsplan „Kö-Bogen II“.

Mit freundlichen Grüßen

(Professor Dr. Klaus Eick)



## Lokale Agenda 21 Düsseldorf

Fachforum II  
Lebensraum Stadt

### **Stellungnahme des Fachforums 2 „Lebensraum Stadt“ zum Bebauungsplan Nr. 5477/125 „Kö Bogen 2“**

#### **Vorbemerkung**

Hauptanliegen des Fachforums II der Lokalen Agenda 21 Düsseldorf ist eine zukünftig nachhaltige Stadtentwicklung, die u.a. auch vom Gedanken des Ressourcenschutzes geprägt ist. Bei einem so großen Projekt, wie den Umbau des Kö-Bogens sollte bei jeder Entscheidung mit bedacht werden, welche Wirkungen für die nächste Generation verbunden sind. Insbesondere da mit diesem Projekt nicht nur Schulden für den Bau der Tunnelanlagen verbunden sind, sondern es werden auch enorme finanzielle jährliche Aufwendungen für den Unterhalt der nächsten Generation Düsseldorfer Steuerzahler auferlegt.

Aus diesem Anliegen heraus verfasste das Fachforum 2 im August 2010 eine Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung, das zur Vervollständigung der Position des Fachforums als Anhang beiliegt.

Das Fachforum sieht als Kernproblem der Planung des Bebauungsplans, dass eine vollfunktionierende Verkehrsanlage mit geringen Unterhaltskosten zugunsten von Tunnelanlagen mit hohen Bau- und ständigen Unterhaltskosten, die zukünftige Generationen belasten, ersetzt werden soll, ohne dass dazu im Verhältnis zu den hohen Kosten eine wesentliche Verbesserung (Begründung unten) erreicht wird. Das Fachforum empfiehlt daher, eine Denkpause einzulegen und den in der Öffentlichkeit diskutierten Diskussionsentwurf des Bundes Deutscher Architekten (BDA), der nahezu die gleichen städtebaulichen Ziele mit Bestehen des Tausendfüßlers für die Hälfte der Tunnelbaukosten erreichen möchte, in eine Kosten-Nutzen-Betrachtung einzubeziehen, mit dem Ziel zu einer nachhaltigen Lösung zu gelangen.

#### **Fragen zur Begründung des Bebauungsplans:**

Im Bebauungsplan werden große Chancen nach Wegfall des Tausendfüßlers *„in der Schaffung neuer Räume für den Menschen“*, *„die Beseitigung nicht mehr zeitgemäßer Entwicklungsschritte“* und die *„Wiederherstellung historischer Verbindungen“* gesehen, die durch Verkehrsbauten wie den

Tausendfüßler im Rahmen des Düsseldorfer Ausbaues zur „*autogerechten Stadt*“ versperrt wurden. Unter diesen unbestimmten Begriffen, die nicht begründet werden, wird zum Abriss des Tausendfüßlers und zur ersatzweisen Zielerreichung konkret vorgeschlagen:

1. Herstellung einer Platanenallee auf Flächen des abgerissenen „Tausendfüßlers“ vom Martin-Luther-Platz bis zum Hofgarten neben der Straßenbahn
2. Neue Platzgestaltung des Martin-Luther-Platzes
3. Zusammenführung heute getrennter Hofgartenteile durch Wegfall der jeweils in beiden Richtungen dreispurigen Straßenflächen
4. Barriere freier Übergang in der Schadowstraße

Die Wertigkeiten dieser vermeintlichen Vorteile werden jedoch eingeschränkt, weil im Hofgarten die Straßenbahn mit drei Linien sowie die unterschiedlichen Geländehöhen bleiben und damit die Übergänge im Gegensatz zur heutigen Jägerhofpassage nicht mehr Barriere frei sind.

Die geplante Platanenallee ist kein neuer Fußgängerbewegungsraum: dieser ist unterhalb der Verkehrsfläche des Tausendfüßlers dagegen weitgehend vorhanden und für den Fußgänger nutzbar. Es fehlt lediglich die Verbindung in den Hofgarten, die jedoch in dem bereits rechtskräftigen Bebauungsplan Kö-Bogen 1 hergestellt wird. Die Erholungsfunktion des als Hofgartenallee bezeichneten Freiraums wird von dem Einkaufs-Fußgängerverkehr überlagert und geprägt, der sich in Richtung Libeskindbau noch erheblich verstärken wird. Die Verbindung Martin-Luther-Platz / Hofgarten hat hier nur eine nachgeordnete Funktion. In den verkaufsfreien Zeiten entsteht hier, wie man heute allgemein beobachten kann, ein menschenleerer Raum. Hinzu kommt noch, dass sich der geplante innerstädtische Wohnstandort im Kerngebiet wegen fehlender Wohnfolgeeinrichtungen (z.B. Kinderspielmöglichkeiten u.a.), schlechten Belichtungsverhältnissen in den zu kleinen Innenhöfen der Baublöcke und der hohen Mieten in Konkurrenz zur Büronutzung nicht durchsetzen wird.

Wegen fehlender Attraktivität wird die Verbindung in den Hofgarten nicht über die Platanenallee gesucht, sondern über die Königsallee. Die Königsallee ist, auch historisch, die eigentliche Hofgartenpromenade, die Hofgarten und Libeskindbau erschließt!

Angesichts dieser Argumente stellt das Fachforum die Frage:

**Frage:** Sind die hohen die nachfolgenden Generationen belastenden Tunnelbau- und Unterhaltungskosten und damit auch der Abriss des Tausendfüßlers verhältnismäßig zu dem eingeschränkten Nutzen der Zusammenführung des Hofgartens und der Erholungsfunktion der neuen Platanenallee?

Der Bebauungsplan ersetzt nach § 38 Abs. 4 des Straßen- und Wegegesetzes NW ein Planfeststellungsverfahren für die Festsetzung von Straßen. Dieses ist nur möglich, wenn aus der Baumaßnahme kein Interessenausgleich von Betroffenen erwächst und keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Nun hat sich öffentlich die Gemeinde der Johanneskirche als von Lärm- und konzentrierten Schadstoffimmissionen Betroffene gemeldet. Die Gemeinde befürchtet, dass in die kirchlichen Andachtsruhe durch die direkt an der Kirche liegende Ausfahrrampe eingegriffen wird. Auch können sich durch die Einfahrrampe des Süd-Nord Tunnels enteignungsgleiche Betroffenheit bei den direkt angrenzenden Geschäftslagen ergeben, die einen Ausgleich erfordern.

**Frage:** Bezieht sich das Straßen- und Wegegesetz NW auch auf den Bau von Verkehrstunnel? Müßte nicht für die ca. 1.100 m langen Tunnelanlagen mit ihren Sicherheits- und sonstigen technischen und umweltbezogenen Anforderungen (Belüftung, Brandtechnik, Grundwasser usw.) ein echtes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, das im Gegensatz zu einem Bebauungsplanverfahren diesen Interessenausgleich ermöglicht sowie Kosten und Nutzen der Tunnelbaumaßnahmen benennt?

Mit dem Bau der Tunnelanlage wird eine „entscheidende Reduzierung der... Luftschadstoffbelastung und die Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ im Plangebiet angestrebt. Dies trifft sicherlich für den Bereich des neu gefassten Berliner Platzes zu, kann aber schon bei den Tunnelmündern im Hofgarten und vor der Johanneskirche nicht mehr verwirklicht werden. Hier kommt es im Bereich der Tunnelausfahrten zu Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Luftschadstoffgrenzwertes. Dieses Ziel wird damit begründet, dass mit dem Bau der Tunnel der Verkehr „verschwindet“ und damit eine Verkehrsentlastung im Plangebiet erreicht ist. In einem nachhaltigen Sinne dieser Planung sind auch die verkehrlichen Effekte für das Umfeld des Plangebietes mit zu berücksichtigen, die insbesondere sich durch die erhebliche Erweiterung der in den Tiefgaragen (gegebenen und neuen) bereitgestellten Stellplatzkapazitäten ergeben. Voraussichtlich wird das erweiterte Stellplatzangebot zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung, insbesondere für das nördlich und südlich gelegene Straßennetz führen, da jedem Autofahrer und jeder -fahrerIn ein Parkplatz in den neuen Tiefgaragen zugesichert wird.

**Frage:** Welche zusätzlichen Stellplatzangebote (in Anzahl und Quadratmeter) werden durch die Erweiterung der Tiefgarage Schauspielhaus/Dreischeibenhaus (2.BA) und dem Tiefgaragenneubau unterhalb des Libeskindbaus (1.BA) verwirklicht? Mit welcher zusätzlichen Verkehrsbelastung ist aufgrund dieses Stellplatzangebotes insbesondere nördlich und südlich des Tunnelbauwerks, zu rechnen? Wurde diese zusätzliche Verkehrsbelastung bei den lufthygienischen Prognosen und den Lärmberechnungen an den Tunnelmündern berücksichtigt?

Der Bebauungsplan „verfolgt als Leitidee die Ergänzung und Wiederherstellung von lebenswerten innerstädtischen Räumen auf bereits vor dem 2. Weltkrieg bebauten Flächen. Die neu geplanten Stadtstrukturen orientieren sich am in der Wiederaufbauplanung verloren menschlichen Maßstab. Stadträume, die bisher dem Verkehr vorbehalten waren oder aufgrund fehlender Raumkanten nicht vorhanden waren, sollen wieder erlebbar werden.“

**Fragen:** Was ist ein menschlicher Maßstab? Wie wird ein erlebbarer Stadtraum im menschlichen Maßstab definiert? Welcher menschliche Maßstab ist in der Wiederaufbauplanung verloren gegangen?

In dem Bebauungsplan findet keine Auseinandersetzung, keine Abwägung mit den Aussagen des Denkmalschutzes statt. Vielmehr werden pauschale Gründe für den Abriss des Tausendfüßlers aufgezählt, die das im § 9 des Denkmalschutzgesetzes NRW erhebliche öffentliche Interesse begründen sollen, den Tausendfüßler aus dem Denkmalschutz nehmen zu können. Mit dieser Begründung wird während Verfahrenslaufzeit des Bebauungsplans der Antrag auf Abriss des Denkmals gestellt.

**Frage:** Werden die Bürgerinnen und Bürger, die eine Stellungnahme zu dem Bebauungsplan abgeben möchten, nicht vor eine ungeklärte Situation gestellt, weil der Bebauungsplan hinfällig sein wird, wenn der Denkmalschutz zum Beispiel durch einen Ministerbescheid bestätigt wird? Hätte nicht der Bebauungsplan erst dann in die Offenlegung gebracht werden müssen, wenn die Denkmalschutzfrage geklärt ist?

Die Hochstraße „Tausendfüßler“ des Wiederaufbauplaners Friedrich Tamms wird als „Symbol für eine Zeit, in der die Raumbedürfnisse des Autoverkehrs vor denen des Menschen standen“, bezeichnet.

**Fragen:** Was sind die Raumbedürfnisse des Menschen? Wie können sie in Beziehung gesetzt werden mit den Raumbedürfnissen des Verkehrs?

**Anregung:** Es wird angeregt, in der Begründung alle pauschalen und unbegründeten Aussagen zum menschlichen Maßstab, zu den Raumbedürfnissen des Menschen und Planung für den Menschen zu unterlassen oder diese Aussagen stärker zu begründen.

„Die Hochstraße stellt eine Barriere im Stadtkörper dar und behindert wichtige stadträumliche Bezüge und Sichtbeziehungen.“ Eine Barriere ist eine Grenze, die nur mit großen Schwierigkeiten überschritten werden kann. Aus dem täglichen Erleben der Bürgerinnen und Bürger ist jedoch der Bewegungsraum für Fußgänger unter der Autoverkehrsfläche des Tausendfüßlers transparent und offen zugänglich. Aus der Perspektive des Fußgängers sind alle Sichtbeziehungen möglich.

**Frage:** Welche stadträumlichen Bezüge und Sichtbeziehungen behindert der Tausendfüßler?

Sicht- und stadträumliche Bezüge zum Schauspielhaus und Gustaf-Gründgens-Platz werden in dem Bebauungsplan durch das Baugebiet MK4 verhindert. Dieser Baublock verstellt die Verbindung des neuen Stadtraums um den Libeskindbau und Schadowplatz mit dem Gustaf-Gründgens-Platz.

**Frage:** Warum wurde nicht der Preisgerichtsempfehlung gefolgt, diesen Baublock zur stärkeren Freistellung des Thyssenhauses und der besseren räumlichen Verbindung des Gustaf-Gründgens-Platzes mit dem neuen Stadtraum um den Libeskindbau zurückzunehmen?

In dem Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt ein Teil des dreigeteilten Hofgartens, der den Trennungsbereich des nördlichen und südlichen Hofgartens umfasst. Diese Trennung geht schon auf Weyhe zurück und umfasste bereits Ende des 19. Jahrhunderts die Hofgartenstraße samt Straßenbahn. Die seit Jahren von den Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereinen so dringend und nachhaltig verlangte Wiederherstellung der historischen Hofgartensituation wird verschlechtert durch Straßenrampen in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Hofgärtnerhauses. Technische Anlagen zur Entlüftung der breiten Tunnelröhren und Absperrgitter beiderseits der mittigen Straßenbahntrassen werden das Erscheinungsbild zusätzlich stören. Der historische Hofgarten in seiner geschlossenen Gestalt und die verändernden Neuplanungen mit Rampen und Wegeplanungen stellen einen unversöhnlichen Stilbruch dar.

**Frage:** Ist ernsthaft beabsichtigt, im gleichen Wahrnehmungsraum ein solches kaleidoskopartiges Sammelsurium umzusetzen?