



B e g r ü n d u n g

gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch  
zum Bebauungsplan Nr. 5676/49

Stadtbezirk 3

Stadtteil Oberbilk

Geltungsbereich: Güterzugstrecke zwischen Erkrather und  
Werdener Straße, Werdener Straße, Kölner  
Straße

1. Örtliche Verhältnisse

1.1 Lage des Plangebietes und städtebauliche Situation

Das ca. 22,5 ha große Plangebiet liegt am Rande der Innenstadt im Stadtteil Oberbilk des Stadtbezirk 3.

Das Plangebiet ist heute größtenteils Industriebrache. Seine Lage ist gekennzeichnet durch die Nachbarschaft zum Hauptbahnhof Düsseldorf und dem östlich des Hauptbahnhofes gelegenen Cityerweiterungsgebiet.

Der Hauptbahnhof selbst ist Verknüpfungspunkt des überregionalen und regionalen Schienenverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr für den ganzen Verkehrsraum Düsseldorf. Von hier aus übernimmt der Schienenverkehr auch Zubringerfunktionen zum Flughafen Düsseldorf und zum Flughafen Frankfurt/M.

Nördlich des Plangebietes befindet sich zwischen Kölner Straße und Erkrather Straße die Paket- und Briefauslieferung der Deutschen Bundespost. Im Osten verläuft die Güterzugstrecke vom Derendorfer Bahnhof nach Düsseldorf-Eller. Dahinter liegt ohne direkte Wegverbindung der Stadtteil Flingern-Süd. Im Süden wird das Gebiet begrenzt durch die Hauptverkehrsstraße Werdener Straße mit den angrenzenden Industriebauten der Vereinigten Kesselwerke.

Im Südwesten schließt sich über den Oberbilker Markt die historische Wohnbebauung des Stadtteils Oberbilk mit dem Einzelhandelszentrum Kölner Straße an. Im Westen wird das Plangebiet von der Kölner Straße und der benachbarten Citybebauung des Hauptbahnhofsgebietes begrenzt.

## 1.2 Bebauung und Nutzung

Nördlich der Werdener Straße bis etwa zur neu gebauten Stadtbahn-Trasse ist das Gelände im Eigentum der Stadt und fast vollständig freigeräumt worden. Es verbleibt die 3-6 geschossige Bebauung des Gesundheitshauses. Neu errichtet wird z.Z. das Russische Handelszentrum am Oberbilker Markt.

An der Ostseite der Kölner Straße beginnt mit dem ehemaligen Bürogebäude der Firma Kahle (Kölner Straße Nr. 170) bis zur Eintrachtstraße eine geschlossene Straßenrandbebauung mit überwiegender Wohnnutzung, rückwärtigen Nebengebäuden und großflächigen inzwischen aufgelassenen Produktionsgebäuden (Eigentum der Stadt) im Hintergelände.

An der Südseite der Eintrachtstraße setzt sich die Straßenrandbebauung (Wohnen) der Kölner Straße fort. Im mittleren Abschnitt (Eintrachtstraße Nr. 21-25) stehen Verwaltungsgebäude der Rheinsischen Bahngesellschaft AG (Rheinbahn). Daran schließen sich gewerblich genutzte Grundstücke und 3 Wohngebäude an.

An der Nordseite der Eintrachtstraße befinden sich 4 Wohngebäude und ein Betriebshof der Rheinbahn (Busdepot mit Werkstattgebäuden).

### 1.3 Verkehrerschließung

Das Plangebiet wird heute durch folgende Straßen erschlossen.

- Kruppstraße / Werdener Straße als innerstädtische Ringstraße (Bundesstraße 8, Autobahnezubringer)
- Kölner Straße als Tangentialstraße in Nord-Südrichtung
- Erkrather Straße (erschließt die Grundstücke der Post und den Betriebshof der Rheinbahn)
- Eintrachtstraße

Über Straßenbahn- und Buslinien in der Kölner Straße, der Werdener Straße und der Erkrather Straße wird das Gelände gut an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angeschlossen.

### 2. Bisheriges Planungsrecht

Planungsrechtliche Festsetzungen bestanden für das Plangebiet u.a. mit dem Durchführungsplan Nr. 5576/53 (1961), der für Teilbereiche nördlich und südlich von Eintrachtstraße und Kölner Straße Kleingewerbegebiet festsetzte und dem Bebauungsplan Nr. 5676/41 (1979), der ausschließlich Straßenbegrenzungslinien zur Verbreiterung der Kölner Straße nach Nordosten und der Werdener Straße nach Nordwesten zum Inhalt hatte.

Ebenfalls maßgebend war der Fluchtlinienplan Nr. 5676/31 (1950), der Straßenbegrenzungslinien für die Readinger Straße zwischen Kölner Straße und Erkrather Straße festsetzt hatte.

Der Regierungspräsident hatte in seiner Verfügung zum Flächennutzungsplan, der seit dem 18.1.92 rechtswirksam ist, das Plangebiet von der Genehmigung ausgenommen. Die

daher notwendige Ergänzung des FNP in diesem Bereich erfolgte parallel zum Bebauungsplanverfahren. Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf.

### 3. Ziel und Zweck des Bebauungsplans

#### 3.1 Anlaß der Planung

Das Plangebiet hat sich eng mit der Industrialisierung und dem Bau der Eisenbahnlinien im letzten Jahrhundert entwickelt. Es wurde überwiegend von Betrieben der Schwerindustrie (Metallverarbeitung) genutzt. Im Zuge der industriellen Umstrukturierung haben die ursprünglich prägenden Nutzungen diesen Standort aufgegeben und großflächige Industriebrachen hinterlassen.

Das Gelände soll nunmehr mit einer auf die zukünftige Entwicklung der Stadt ausgerichteten Funktion versehen und wieder in das Stadtgefüge eingegliedert werden. Mit dem Umbau des Bahnhofs hat sich die City nach Osten ausgedehnt und soll nun bis in das Plangebiet hinein erweitert werden. Um einen Bebauungsvorschlag von hoher gestalterischer Aussagekraft und mit einem städtebaulich richtungsweisen Nutzungskonzept zu erhalten, wurde 1989 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt.

Im September 1989 lag das Wettbewerbsergebnis vor. Auf der Grundlage der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit wurde im April 1990 frühzeitig die Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Ursprünglich umfaßte der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes auch das Gelände der Deutschen Bundespost. Wegen der ungeklärten Flächendispositionen der Post wurde dieser Teil des Plangebietes jedoch vom weiteren Verfahren ausgenommen, um die Planungen für das Internationale Handelszentrum zeitlich nicht zu verzögern.

Die Aufstellung eines B-Plans ist erforderlich, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der vom Rat beschlossenen Zielsetzungen sicherzustellen.

### 3.2 Allgemeine städtebauliche Ziele

Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, die großflächige Industriebrache in ihrer Grenzlage zu den Stadtvierteln Oberbilk und Flingern, die vorwiegend in der Gründerzeit bebaut wurden, als urbane Struktur mit einer eigenständigen, prägnanten Gestalt zu entwickeln. Das vorliegende Konzept übernimmt mit der Blockrandbebauung Gestaltelemente aus der Nachbarschaft und entwickelt damit das gewachsene Stadtbild fort.

Das beherrschende Motiv ist die zentrale Parkanlage in Nord-Südrichtung mit einer Längenausdehnung von ca. 430 m und einer Breite von ca. 100 m. Um den Park herum die ist eine Bebauung vorgesehen; sie ist regelmäßig ca. 70 m tief und besitzt zahlreiche Durchlässe, die die Bebauung in ihrer Längenausdehnung maßstäblich gliedern und eine Verbindung zu den benachbarten Quartieren herstellen.

Die Erschließung des äußeren Randes bilden die Kölner Straße, Werdener Straße und im Osten und Norden die Planstraße Nr. 2623. Entlang ihrer Ostseite wird diese Planstraße von einer Bauzeile räumlich gefaßt, die unmittelbar an die Güterzugstrecke der DB grenzt.

An der Ostseite des Parks ist nördlich der U-Bahn-Trasse eine Hochhausbebauung vorgesehen (bis ca. 140 m Höhe), die als weithin sichtbares Orientierungsmerkmal und Betonung des Gebietes wirkt. Die Bebauung entlang der Planstraße ist in der Regel 7-geschossig (bezogen auf Straßenniveau), während die Neubebauung an der Kölner Straße die Geschossigkeit der Nachbarschaft aufnimmt.

### Nutzungsziel

Die Stadt Düsseldorf hat sich zu einem bedeutenden Handelszentrum in der Bundesrepublik und auch im EG-Raum entwickelt. Die Zunahme der zentralen Bedeutung Düsseldorfs für den Handel vollzieht sich vor dem Hintergrund eines wirtschaftlichen Strukturwandels von einer Industrie- zur Dienstleistungsmetropole. Diese anhaltende Entwicklung hat bisher wenige bauliche Wahrzeichen oder Symbole hervorgebracht, die auf die hohe Zentralität Düsseldorfs verweisen könnten.

Das Plangebiet in unmittelbarer Nachbarschaft des Hauptbahnhofs, eines bedeutenden Verkehrsknotens in Nordrhein-Westfalen, eröffnet in diesem Zusammenhang Chancen, die die Stadt Düsseldorf zur Planung eines Internationalen Handelszentrums nutzen möchte.

Wegen der zunehmenden Bedeutung der Außenhandelsorientierung und der steigenden Zahl ausländischer Firmenniederlassungen, beinhaltet die Nutzungsvorstellung der Stadt die Entwicklung eines Büroquartiers, dessen Gebäude schwerpunktmäßig Handels- und Dienstleistungsunternehmen aufnehmen sollen.

Neben der Kerngebietsnutzung soll auch die vorhandene Wohnnutzung soweit wie möglich gesichert und erheblich ausgeweitet werden. In Ergänzung der Wohnbebauung an der Kölner Straße sind dort neue Wohngebiete ausgewiesen. Die geplante Verkehrsberuhigung der Kölner Straße, die Einrichtung einer Kindertagesstätte an der Eintrachtstraße und die Herstellung des großen zentralen Parks stärken die Wohnfunktion und integrieren sie in den gewachsenen Stadtteil Oberbilk.

### 3.3 Die Planungsziele und Festsetzungen im Einzelnen

Das Plangebiet enthält im wesentlichen entlang der Hauptverkehrsstraßen (Werdener Straße, Planstraße Nr. 2623)

Festsetzungen für Kerngebietsnutzung (MK), an der Eintrachtstraße und der zukünftig verkehrsberuhigten Kölner Straße Festsetzungen für allgemeine Wohngebiete (WA).

Nach vollständiger Verwirklichung des Bebauungsplanes ergibt sich folgende grobe Bilanz der Geschoßflächen:

- MK ca. 300.000 qm
- WA ca. 72.000 qm

### Nutzungsverteilung

Der städtebauliche Ideenwettbewerb stand unter dem städtebaulichen Leitbild "Internationales Handelszentrum". Gleichzeitig sollte das erhebliche Defizit an Grün- und Freiflächenversorgung in den Stadtteilen Oberbilk und Flingern ausgeglichen werden.

Bei der Festsetzung der Art der Nutzung wurden während der Bebauungsplanerarbeitung im Vergleich zu dem Wettbewerbsergebnis neben der vorwiegenden Dienstleistungsnutzung verstärkt die Belange der Wohn- und Freiflächennutzung einbezogen, die zu einer differenzierten MK- und WA-Ausweisung führten.

Folgende Gründe waren für die Festsetzung dieser Nutzungsarten maßgebend.

Die Ansiedlung von Tertiärflächen ist gerade an dieser Stelle, die die besten ÖPNV-Voraussetzungen der gesamten Region Düsseldorf bietet, stadtökonomisch dringend notwendig. Die große Büronachfrage wird in der Wirtschaftsentwicklung der Stadt deutlich:

Die Prognose für die Büroflächenentwicklung hatte 1986 im Zeitraum des Flächennutzungsplanes bis 2000 einen durch



schnittlichen jährlichen Bedarf an Büroflächen von 60 000 qm veranschlagt. Die tatsächliche Bautätigkeit (fertigestellte Bürogebäude) lag jedoch in den Jahren 1987 - 1991 deutlich höher, nämlich bei durchschnittlich 134 000 qm Büronutzfläche. Für die Jahre 1992 - 1995 liegen bereits Neubauten im Umfang von 220 000 qm Nutzflächen vor. Insgesamt läßt sich mit dieser hier geschilderten Entwicklung die große Nachfrage nach dem Wirtschaftstandort Düsseldorf nachweisen. Auch wenn in der Öffentlichkeit in den nächsten Jahren ein Büroflächenüberhang mit größeren Leerständen befürchtet wird, wird nach den bisherigen langjährigen Erfahrungen der Büroflächenentwicklung in Düsseldorf eher mit einer mittelfristigen Beruhigung des Büroflächenmarktes gerechnet, was wegen des größeren Angebotes an Büroflächen zu einer erwünschten Dämpfung der Mietpreise führt. Langfristig, das zeigt die ungebrochene Nachfrage, wird auch in Hinsicht auf den EG-Binnenmarkt, mit einem hohen Niveau der Büroflächenachfrage und damit der Bürobautätigkeit gerechnet.

Es gibt wenige Standorte in Düsseldorf, die für eine Nutzung durch zentrale Einrichtungen der Verwaltungen der Wirtschaft so geeignet sind. Der optimale Anschluß des Plangebietes an das Netz des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) ermöglicht es den Beschäftigten und Besuchern im besonderen Maße, auf Bus und Bahn umzusteigen. Keine andere Nutzung kann in gleicher Weise zur Auslastung des ÖPNV und damit zur Entlastung der Straßenverkehrs beitragen.

Im Verlauf der Bebauungsplanerarbeitung sind auch in den öffentlichen Diskussionen die Forderungen nach einem größeren Wohnungsanteil gestellt worden. Der Bestand der Wohnnutzung im Plangebiet umfaßt ca. 22.000 qm Geschoßfläche. Bei Verwirklichung der Planung gehen ca. 107 Wohneinheiten durch Abbruch verloren. Nach vollständiger Umsetzung der Ziele des B-Plans werden im Plangebiet ca. 72.000 qm für Wohnnutzung (WA) zur Verfügung stehen. Damit wird die Wohnfunktion in Oberbilk erheblich ausgeweitet und gestärkt.

Nach Abwägung der konkurrierenden Flächenansprüche von Kerngebiets- und Wohnnutzung stellt der festgesetzte Umfang von WA- und MK-Nutzungen an diesem Standort eine städtebaulich ausgewogene Lösung dar. Durch die Einfassung des Parks auf jeweils zwei Seiten durch Wohn- und Büronutzungen wird die hier geschaffene Lagequalität hervorragend genutzt und auch ganztägig einer sozialen Kontrolle unterworfen.

#### WA-Gebiete

An der Ostseite der Kölner Straße wurden 4 allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Die hier gem. § 4 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen entsprechen dem Planungsziel, die Wohnfunktion an der Kölner Straße zu stärken.

Im Teilgebiet WA 2 ist etwa die Verdoppelung der dort bestehenden Wohnfläche vorgesehen. Dies setzt die Neuordnung des Blockinnenbereiches voraus, damit Grundstücke entstehen, die nach Zuschnitt und Gestaltung für eine Wohnnutzung geeignet sind. Der gesamte Innenhof muß freigemacht werden, damit die notwendigen Stellplätze in einer Tiefgarage hergestellt werden können. Der Umfang der geplanten Neubaumaßnahmen schließt die Festsetzung der baulichen Nutzung an der Kölner Straße als besonderes Wohngebiet aus.

In den WA-Gebieten sind oberhalb des Erdgeschosses nur Wohnungen zulässig (vgl. textliche Festsetzungen Nr. 1.2), um einen möglichst großen Anteil tatsächlicher Wohnnutzung zu sichern. Mit dem Ausschluß von Ausnahmen gem. § 4 Abs. 3 BauNVO (textliche Festsetzung Nr. 1.3) und dem Ausschluß von gewerblich betriebenen Anlagen für sportliche Zwecke sollen mögliche Beeinträchtigungen des Wohnens vermieden werden.

Mit dem Teilgebiet WA 4 wird das Gesundheitshaus überplant. Das baulich-räumliche Entwicklungsziel des Wettbewerbs und das Ziel, entlang der Kölner Straße Wohnnutzung

zu konzentrieren, haben hierfür den Ausschlag gegeben. Das Gesundheitshaus wird jedoch für eine z.Z. nicht näher bestimmbare Zeitspanne aufgrund des Bestandsschutzes erhalten bleiben.

Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung gem. § 17 Abs. 1 BauNVO, nämlich eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und eine Geschößflächenzahl (GFZ) von 1,2 für allgemeine Wohngebiete, werden in allen WA-Gebieten überschritten. Sie liegen jedoch nicht erheblich über den Dichte-Werten vergleichbar bebauter und genutzter Gebiete. Die Überschreitung resultiert aus der Bauform der geschlossenen Blockrandbebauung und der festgesetzten Geschößzahl. Beides ist städtebaulich mit der Umgebungsbebauung begründet: Die 5-6 geschossige Blockrandbebauung ist die für weite Teile von Oberbilk prägende Wohnform.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden mit dem festgesetzten Maß der Nutzung nicht beeinträchtigt. Überdies wird die relative Dichte durch den unmittelbar benachbarten großen Park ausgeglichen.

#### MK-Gebiete

Kerngebietsnutzungen werden entlang der Hauptverkehrsstraße Werdener Straße und der Planstraße Nr. 2623 festgesetzt. Sie sollen entsprechend den vom Rat beschlossenen Zielen für das Plangebiet schwerpunktmäßig Handels- und Dienstleistungsunternehmen aufnehmen und höchsten Gestaltungsansprüchen genügen. In den Erdgeschoßzonen sollen insbesondere solche Nutzungen Platz finden, die dem Charakter der Baugebiete in besonderer Weise entsprechen und geeignet sind, die Fußgängerebene lebendig zu gestalten.

Sonstige, nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO können ausnahmsweise zugelassen werden. Tankstellen und großflächige Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO (z.B. Verbrauchermärkte u.ä.) werden ausgeschlossen. Damit soll

vermieden werden, daß die städtebaulich wichtigen Versorgungsbereiche der umliegenden Wohngebietszentren in ihrer Funktion geschwächt werden.

Wohnungen sind in den MK-Gebieten nur ausnahmsweise und bei besonderen Vorkehrungen zulässig.

Im gesamten Plangebiet sind Spielhallen, Sexshops und ähnliche Einrichtungen ausgeschlossen. Das Eindringen derartiger Nutzungen würde zu einem Niveauverlust führen und den Planungszielen entgegenstehen. Ein großes Angebot derartiger Einrichtungen steht westlich des Hauptbahnhofs zur Verfügung.

Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung überschreitet in fast allen MK-Gebieten die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO. Wie in den WA-Gebieten ergeben sich auch hier die Dichtewerte aus dem bewußt gewählten städtebaulichen Raumkonzept, bei dem die Bebauung an den Randbereichen konzentriert wird, um eine zentrale große Grünfläche zu erhalten. Die Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 für eine Überschreitung der GFZ sind jedoch erfüllt. Der städtebauliche Ausgleich zur relativ dichten Bebauung ist mit dem mehr als 4 ha großen Park entlang der MK-Bebauung gegeben.

Die Geschoßflächenzahl im MK 11 Gebiet wurde nach der öffentlichen Auslegung korrigiert und - wie in den ursprünglichen Planentwürfen und Beschlußfassungen vorgesehen - auf einen Wert von 6,0 festgesetzt. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben dieser Änderung schriftlich zugestimmt.

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes haben Bewohner des Gebäudes Kölner Straße 140 (MK 7) Bedenken und Anregungen vorgebracht, weil der Bebauungsplan an die mit notwendigen Fenstern und Balkonen versehenen Nordseite des Gebäudes eine Anbaumöglichkeit vorsieht. Diese Bedenken sind jedoch unbegründet. Wenn wegen bau-

licher Gegebenheiten an der Nordseite des Wohnhauses Kölner Straße 140 nicht angebaut werden kann, muß die Bebauung dort einen angemessenen Abstand halten. Die Einhaltung der Abstandflächen, deren Tiefe sich aus § 6 der Landesbauordnung (BauO NW) ergibt, wird im Baugenehmigungsverfahren geregelt. Darüber hinausgehende Abstände, wie von den Einsprechern angeregt, können nicht als angemessen bezeichnet werden.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes geben für diesen Bereich eine städtebaulich sinnvolle Entwicklungsperspektive wieder. Es sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den sich mit der Bebauung des MK 7- und WA 1-Gebietes ergebenden Block baulich zu schließen. Dadurch können Verkehrslärm und Abgase der Straßenkreuzung Ludwig-Erhard-Allee / Planstraße 2623 aus dem Innenhof ferngehalten und eine angemessene Baugestaltung erreicht werden. Ein geschlossener Blockrand wirkt sich positiv auf alle Gebäude in den Gebieten WA 1 und MK 7 aus, insbesondere auf die Freiflächennutzung des im WA 1 geplanten Kindergartens.

Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens soll deshalb in Absprache mit den Einsprechern eine bauliche Lösung angestrebt werden, die den Anbau an die Nordseite des Wohnhauses Kölner Straße 140 erlaubt und zugleich den Wohnwert der nach Norden gelegenen Wohnungen erheblich verbessert.

Die festgesetzten Geschößzahlen ermöglichen den Bau von Hochhäusern im Sinne des § 2 Abs. 3 BauO NW. Da das Plangebiet im Bauschutzbereich des Flughafens Düsseldorf liegt, muß der Bauträger des Hochhauses unter Hinzuziehung eines Radargutachters für signaturtechnische Aufgaben geeignete technische und bauliche Maßnahmen vorsehen, so daß die von der Radaranlage des Flughafens erfaßten Fassadenflächen eine ausreichende Rückstrahldämpfung aufweisen. Darüberhinaus muß das Gebäude als Luftfahrthindernis gekennzeichnet werden. Im Teilgebiet MK 9 kann ein Hochhaus mit einer maximalen Höhe von 180 m ü.NN errichtet werden.

Hochhäuser können auch mit geringeren Geschosßzahlen Störungen beim Rundfunk- und Fernsehempfang in der Nachbarschaft verursachen (vgl. IV. Hinweise im Bebauungsplan-Textteil). Es wird empfohlen, das Fernmeldeamt 2 (Dienststelle FuS) vor Erteilung einer Baugenehmigung mit der Erstellung eines Gutachtens zu beauftragen.

#### Grün- und Freiflächen

Im zentralen Bereich des Plangebietes ist eine großzügige öffentliche Grünfläche festgesetzt. Sie soll vielseitig gestaltet sein und als Spielfläche für alle Altersgruppen (Spielbereich A) dienen; die zulässigen Zubehörbauten eröffnen die Möglichkeit, z. B. betreutes Spielen anzubieten. Mit dieser Festsetzung kann das erhebliche Defizit an Grün- und Freiflächen nicht nur im Stadtteil Oberbilk, sondern auch im unmittelbar angrenzenden Flingern abgebaut werden. Der Park soll naturnah gestaltete Wasserflächen aufnehmen.

Die ca. 4,5 ha große Grünfläche wirkt auch als Ausgleich für die umgebende relativ dichte Bebauung.

#### Ver- und Entsorgung

Die Wasser- und Energieversorgung sowie die Abwasserbeseitigung können durch die Anschlüsse an die vorhandenen Netze sichergestellt werden. Die Leitungen zur Versorgung der Neubebauung innerhalb des Plangebietes werden in den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen verlegt. In Einzelfällen werden private Grundstücke mit einem Leitungsrecht belastet.

Das Plangebiet wird mit Fernwärme versorgt. In einigen Gebäuden sind hierzu Übergabestationen vorzusehen.

### Verkehrskonzept

Das Konzept der äußeren Erschließung des ca. 22,5 ha großen Plangebietes stützt sich auf die Hauptverkehrsstraßen und zwar

- im Südosten auf den vorhandenen Lastring (B 8) und seinen geplanten Ausbau ,
  
- im Norden/Osten auf eine geplante Erschließungsstraße (Planstraße Nr. 2623) zwischen Werdener Straße und Brückenbauwerk Kölner Straße / Worringer Platz, an die die Erkrather Straße einen neuen Anschluß erhält.

Die Erkrather Straße kann nach Fertigstellung der Planstraße 2623 in Höhe der heutigen Postzufahrt abgebunden werden. Die Kölner Straße zwischen Oberbilker Markt und Ludwig-Erhardt-Allee wird in ihrer heutigen Funktion als Hauptverkehrsstraße solange beibehalten, bis die Planstraße erstellt ist. Erst danach kann sie durch eine bauliche Unterbrechung in Höhe der U-Bahn-Querung (Grünzug) nördlich des Gesundheitshauses zu einer südlichen und nördlichen Erschließungsstraße mit Alleecharakter zurückgestuft und verkehrsberuhigt werden.

Diese Trennung bewirkt zwei voneinander unabhängige verkehrliche Gebietserschließungen. Die beiden Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz erfolgen hierbei

- im Norden an die Ludwig-Erhardt-Allee / Kölner Straße
  
- im Süden an die Werdener Straße.

Mit dem geplanten Bau der U-Bahn, der damit verbundenen Herausnahme der Straßenbahn und der aufgezeigten Verkehrsberuhigung in der Kölner Straße soll der Oberbilker Markt in Nord-Süd-Richtung künftig weitgehend vom Fahrverkehr befreit werden.

Die geplante Wohnbebauung zwischen Kölner Straße und dem Park wird über neu anzulegende reine Anliegerstraßen, die auf die Kölner Straße münden, erschlossen und versorgt.

Die geplanten MK-Bebauungen einschließlich des Bauriegels entlang der Bundesbahnstrecke werden ausschließlich über die Planstraße oder die Werdener Straße erschlossen.

Der verkehrlichen Erschließung des Gebietes liegen außergewöhnlich gute Anschlüsse an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs mit Deutscher Bundesbahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Buslinien zugrunde. Deshalb ist es möglich, das Pkw-Aufkommen im Plangebiet (Ziel- und Quellverkehr) zu verringern: Der Bebauungsplan setzt fest, daß bei Büronutzungen nur 50 % der sonst notwendigen Stellplätze hergestellt werden dürfen. Die Benutzung des ÖPNV wird hierdurch erheblich begünstigt.

Von der festgesetzten Stellplatzeinschränkung wird nur die bürogenutzte Geschoßfläche berührt; der Stellplatzbedarf aus anderen Nutzungsarten wird getrennt ermittelt und in vollem Umfang hergestellt.

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VVBauO) vom 11.03.93 Nr. 47.12 ist auf Grund der günstigen Anbindung an den ÖPNV 1 Stellplatz je 40 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche zugrunde zu legen. Die Erschließungsqualität des IHZ übertrifft die in der VVBauO genannten Voraussetzungen ganz erheblich.

Einsprecher haben während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes die Befürchtung geäußert, daß sich auf diesem Wege eine Reduzierung der Stellplätze um ca. 62 % gegenüber dem früheren Zustand ergäbe. Dies ist aber insofern ohne Aussagekraft, als in dieser Berechnung die Tatsache unberücksichtigt bleibt, daß heute für eine gleiche Beschäftigtenzahl eine deutlich größere Bürofläche hergestellt wird als früher. Mit der veränderten Bezugsgröße - 40 m<sup>2</sup> statt 30 m<sup>2</sup> je Stellplatz - wird auch der Flächenzuwachs je Arbeitsplatz aufgefangen.



Vermarktungsschwierigkeiten ergeben sich mit der 50 %-Einschränkung nicht. Den bisher im IHZ engagierten Investoren ist diese Festsetzung bekannt und sie wird als machbar akzeptiert. Schwierigkeiten bereitet hingegen teilweise die Herstellung der eingeschränkten, jedoch absolut großen Stellplatzzahl auf dem Baugrundstück selbst. Deshalb kann es notwendig werden, die Unterbauung der Straßen und öffentlichen Grünflächen mit Tiefgaragen zuzulassen.

Mit der Beschränkung der Stellplatzzahl soll der Straßenverkehr entlastet werden. Überfüllte Straßen können die Standortqualität von Firmen beeinträchtigen und sie zum Verlassen der Stadt bewegen.

Eine Reduzierung der Stellplätze im festgesetzten Umfang ist auch aus Gründen der Luftreinhaltung erforderlich. Überdies würde eine uneingeschränkte Herstellung der Stellplätze zumindest in einigen Baugebieten zu kaum überwindbaren Schwierigkeiten führen. Nicht hergestellte Stellplätze müssen abgelöst werden.

Der ruhende Verkehr ist regelmäßig in Tiefgaragen und Garagengeschossen unterzubringen, um den Verbrauch von Freiflächen und die negativen Auswirkungen großer Stellplatzanlagen auf das Stadtbild gering zu halten. Dächer von Tiefgaragen müssen intensiv begrünt werden.

Der Ordnungs- und Verkehrsausschuß (OVA) hat auf seiner Sitzung am 23.10.1990 das "Verkehrskonzept Düsseldorf" beschlossen. In Teil II Nr. 2 dieses Konzepts ist die Bevorrechtigung des Anwohnerparkens u.a. für die an das IHZ angrenzenden Wohngebiete vorgesehen.

## Städtebauliche Gestaltung

Das Hauptziel besteht in der Verwirklichung des klaren stadträumlichen Gesamtkonzeptes. Um in diesem Rahmen kreative bauliche Einzellösungen zu ermöglichen, sind bei der Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen und der Zahl der Vollgeschosse Ausnahmen vorgesehen (vgl. textliche Festsetzungen Nr. 3.1, 3.3 und Nr. 6). Demnach kann z.B. im MK 10 die Auskragung der im Realisierungswettbewerb vorgeschlagenen Schrägfassade oberhalb des Erdgeschosses (= parkseitige Baulinie) zugelassen werden.

Für Wohngebäude werden geneigte Dächer festgesetzt, die der Funktion angemessen sind und sich gestalterisch in die Wohnbebauung der Nachbarschaft einfügen. Die MK-Bebauung ist mit flachen Dächern zu errichten, die auch die festgesetzte Dachbegrünung ermöglichen.

Die textliche Festsetzung Nr. 8 beschränkt die Stellplatzzahl in den MK-Gebieten. Wegen der absoluten Größe der Baugebiete ist die Zahl der notwendigen Stellplätze, die regelmäßig im Gebäude zu errichten sind, immer noch sehr groß. Fassaden von Garagengeschossen sind üblicherweise gestalterisch unbefriedigend und - nutzungsbedingt - "tote Flächen". Deshalb folgt aus der textlichen Festsetzungen Nr. 15.3, daß in der Regel zwischen Garagengeschossen und Außenfassade Nutzungen liegen müssen, die in einer kommunikativen Beziehung zum öffentlichen Raum stehen.

## 4. Umweltverträglichkeit

### 4.1 Klima

Die Bebauung des Plangebietes entspricht mit ihrer Blockrandbebauung im wesentlichen der Bauweise in den benachbarten Baugebieten. Ausdehnung, Grundriß und Höhenentwicklung sind vergleichbar mit anderen dicht bebauten Innenstadtquartieren und lassen ähnliche klimatische Wirkungen erwarten.

Eine bedeutsame Beeinflussung des örtlichen Strömungsfeldes, der Immissionen und des Bioklimas kann jedoch mit dem Bau des geplanten Hochhauses angenommen werden. Da dessen Auswirkungen nicht ohne weiteres vorhersagbar sind, wurde ein klimatologisches Gutachten in Auftrag gegeben, das zu folgenden Erkenntnissen und Planungsempfehlungen gekommen ist.

- a) Der Aufenthalt im unmittelbar an das Gebäude angrenzenden Freiraum wird durch eine deutliche Windgeschwindigkeitserhöhung in seiner Qualität gestört. Mit dichten Busch- und Baumpflanzungen besonders am südlichen und nordwestlichen Rand des Hochhauses kann der negative Effekt gemildert werden.
- b) Die Ausnutzung der westlich des Gebäudes vorgesehenen Terrassen, besonders der südwestexponierten Terrassenseite kann durch die hohen Windgeschwindigkeiten problematisch werden.
- c) Das im Wettbewerb vorgeschlagene Luftgeschoß zwischen dem Gebäudesockel und dem Hochhausturm sollte geschlossen werden, da hier Düseneffekte zu erwarten sind.
- d) In der Grünfläche zwischen den MK 9- und MK 10-Gebieten muß eine deutliche Erhöhung der Windgeschwindigkeit nicht angenommen werden. Die Aufenthaltsqualität kann hier jedoch durch Lärm und Abgase der Planstraße K beeinträchtigt werden. Es wird empfohlen, hier einen 10 m tiefen Gehölzstreifen als Abriegelung gegen Lärm und Abgase vorzusehen.
- e) Zur Verbesserung der Luftqualität im städtischen Ballungsraum sollte eine Reduktion der Kfz-Menge durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot und eine Verknappung der Tiefgaragenplätze angestrebt werden.

- f) Wenn aus bautechnischen oder Kostengründen eine Ableitung der Schadgase aus der Tiefgarage über Dach des Hochhauses nicht in Frage kommt, sollten die Emissionen im besser belüfteten Freigelände, ca. 50 m südwestlich der südlichen Gebäudefassade nicht unterhalb von 10 m freigesetzt werden.
  
- g) Im Umfeld des Hochhauses ist mit einer erhöhten Wärmebelastung zu rechnen. Gründe dafür sind die Flächenversiegelungen und die langwellige Ausstrahlung der Fassade. Die Überwärmung kann durch Abschattung und größere Verdunstung gemildert werden. Das Gutachten empfiehlt für die unmittelbare Umgebung des Hochhauses die Anlage von Gehölzgruppen. Eine hochwachsende Vegetation sorgt für Abkühlung durch Verschattung und Verdunstung. Der südlich und westlich des Baukörpers geplante See mit Wasserfall an der Gebäudewand führt ebenfalls zur Luftbefeuchtung und zur Absenkung der Oberflächentemperaturen.
  
- h) Um die Wärmeabstrahlung der Fassade zu verringern, schlägt der Gutachter die Begrünung zumindest der südost-, süd- und südwestexponierten Wände bis in Höhe der sechsten oder siebten Etage mit Kletter- und Rankpflanzen vor.

Ein Teil der Empfehlungen kann nicht mit der verbindlichen Bauleitplanung umgesetzt werden. Hier sind geeignete Maßnahmen bei der Freiraumgestaltung und Begrünung zu ergreifen. Sollten sich stark windige Bereiche auf dem Baugrundstück ergeben, kann zu deren Schutz z. B. eine Glasveranda errichtet werden. Ein Geschoß ohne Fassadenabschluß (Luftgeschoß) wird es nicht geben, trotzdem soll die gestalterische Trennung des Hochhausturms vom Gebäudesockel erhalten bleiben.

Die Grünfläche zwischen den Gebieten MK 9 und MK 10 kann von den Emissionen der Planstraße 2623 belastet werden.

Hierzu ist festzustellen, daß in den Straßenseitenräumen von Hauptverkehrsstraßen Lärm- und Abgasimmissionen grundsätzlich unvermeidbar sind. Das Gutachten führt jedoch aus, daß sich bei nahezu allen Windanströmrichtungen Verbesserungen bei den simulierten Zusatzimmissionen nach Errichtung des geplanten Hochhauses ergeben, wobei die von der Planstraße ausgehenden Emissionen als gegeben angenommen werden. Der lufthygienische Vorteil resultiert vor allem aus der starken Kanalisierung der Strömung im Verlauf der Planstraße bei gleichzeitiger Geschwindigkeitserhöhung der Strömung. Den Gestaltungsempfehlungen des Gutachtens zur Abriegelung der Freiraumzone gegen Straßenlärm und Abgase z.B. durch eine ca. 10 m tiefe dichte Gehölzanzpflanzung in Richtung der Planstraße kann nur insoweit entsprochen werden, als hierdurch die gewünschte optische Durchlässigkeit des Grünzuges mit seinen Wegeverbindungen nicht verlorenght.

Als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität wurde gem. APS-Beschluß festgesetzt, daß nur 50 % der notwendigen Stellplätze für die Büronutzung hergestellt werden dürfen. Außerdem wurde eine Entlüftung der Tiefgaragen festgesetzt, bei der die Belange der Luftreinhaltung gewahrt bleiben. In der Abwägung zwischen einer Fassadenbegrünung und den hohen Anforderungen an die Architektur mußte im Ergebnis von einer Festsetzung der Fassadenbegrünung in den MK-Gebieten abgesehen werden. Den jeweiligen Architekten kann es vorbehalten bleiben, in den Entwürfen eine Fassadenbegrünung vorzusehen, wie zum Beispiel im Wettbewerbsbeitrag zum Hochhaus MK 9 bereits geschehen. Für die WA-Gebiete hingegen wurde die Fassadenbegrünung festgesetzt.

Eine positive Auswirkung auf das Stadtklima ist von der festgesetzten Begrünung der Flachdächer (MK-Gebiete) zu erwarten.

Zum Schattenwurf des Hochhauses im Untersuchungsgebiet stellt das Gutachten fest, daß eine merkliche, das mensch-

liche Wohlbefinden beeinträchtigende Beschattung zu keiner Tages- und Jahreszeit erkennbar ist.

Das Gutachten hat den Nachweis erbracht, daß die vorgesehene Hochhausbebauung umweltverträglich in das Gesamtkonzept der Bebauung eingefügt werden kann, wenn die oben erörterten Maßnahmen ergriffen werden.

#### 4.2 Luftreinhaltung

Das Plangebiet liegt in einem klimatisch-lufthygienischen Belastungsraum der Innenstadt.

Das flächendeckende, diskontinuierliche Immissionsmeßprogramm der Stadt Düsseldorf zeigt, daß bei Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) das langjährige Mittel (1984 - 09/90) den für die planerische Vorsorge heranziehbaren Richtwert für den Langzeitwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschreitet. Das gilt sowohl für das km-Quadrat 5576 als auch für 5676.

Auch das langjährige Mittel für Schwefeldioxid überschreitet den Vorsorgewert für langzeitliche Belastung von  $50 \mu\text{g}$ . Die Tendenz ist seit 1985/86 auf niedrigem Niveau, mit einem leichten Anstieg 1989.

Im Plangebiet können der Kfz-Verkehr und der Hausbrand als Hauptemittenten angesehen werden. Für 1990 läßt sich festhalten, daß alle Schadstoffkomponenten in der Beurteilungsfläche höhere Konzentrationen aufweisen als dies durchschnittlich im Stadtbezirk 3 oder in der Gesamtstadt der Fall ist. Die Ursache für die höhere Belastung ist im wesentlichen auf die stark befahrenen Hauptstraßen und auf die in näherer Umgebung niedergelassene Industrie zurückzuführen.

Die Planung will mit folgenden Inhalten und Festsetzungen zur Luftreinhaltung beitragen:

- Ausschluß von Nutzungsarten, die zu einer weiteren Belastung führen könnten.

- Ausschluß von Kohle für Heizzwecke; bei Verwendung anderer fossiler Brennstoffe gelten Grenzwerte für Abgasverlust und Schadstoffgehalt. Das Plangebiet wird an das Fernwärmenetz angeschlossen
- Verringerung des Individualverkehrs durch erhebliche Reduzierung der Stellplatzzahlen
- Ausweisung einer ca. 4,5 ha großen zusammenhängenden Grünfläche mit Verbindungen zu benachbarten Grünflächen
- Dach- und Fassadenbegrünung, Begrünung der Tiefgaragen

Die industriell bedingte Luftbelastung im Planungsraum wird mit der Aufgabe benachbarter Produktionsstandorte tendenziell weiter abnehmen.

Emissionen aus dem Hausbrand werden maßgeblich durch den Anschluß des Plangebietes an das Fernwärmenetz reduziert. Weitere Maßnahmen des rationellen Energieeinsatzes, etwa durch aktive und passive Solarenergienutzung, o. ä. können im B-Plan ebensowenig festgesetzt werden wie die hierauf ausgerichtete Anordnung der Gebäude und Räume. Realisierbare Wege für den Einsatz alternativer Energieträger müssen im Gespräch mit Architekt und Bauherren aufgezeigt werden.

#### 4.3 Altlasten und Gewässerschutz

Im Plangebiet ist der Boden aufgrund industrieller (Metallverarbeitung) und gewerblicher Nutzung (z.B. Brennstoffhandel, Kraftfahrzeugwerkstatt) sowie planierungsbedingter Auffüllungen mit Verunreinigungen belastet.

Nach den Bodenuntersuchungen treten in einigen Bereichen sanierungsbedürftige Verunreinigungen mit Schwermetallen,

Arsen, Mineralöl- und polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen auf. Die Überplanung der verunreinigten Flächen ist unter der Voraussetzung möglich, daß die Sanierung dieser Flächen vor Realisierung der Neunutzung durchgeführt wird.

Die Sanierung wird durch öffentlich-rechtliche Verpflichtungserklärungen gesichert.

Da allerdings auch außerhalb der sanierungsbedürftigen Verunreinigungen im Bereich der Altstandorte Untersuchungsergebnisse vorliegen, die Auswirkungen auf die Bebauungsplanrealisierung haben, wurde eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 Baugesetzbuch (BauGB) erforderlich (siehe Nebenzeichnung im Maßstab 1 : 5000).

Die gravierendste Auswirkung ergibt sich für die abfallwirtschaftliche Betrachtung des bautechnisch bedingten Aushubes.

Dies sind im wesentlichen:

- die ordnungsgemäße Klassifizierung gem. Abfallgesetz (AbfG), Landesabfallgesetz Nordrhein-Westfalen (LAbfG-NW) und Verwertungskonzept der Landeshauptstadt Düsseldorf,
- das Entsorgungskonzept unter Berücksichtigung von Separations- und Behandlungsmöglichkeiten,
- die Durchführung des Aushubes (Separation, Behandlung) und die anschließende Entsorgung (Wiederverwertung),
- die fachgutachterliche Begleitung der abfallwirtschaftlichen Maßnahmen.

Die konkreten Anforderungen für die einzelnen Maßnahmen werden in den jeweiligen Genehmigungsverfahren (Baugenehmigung, wasserrechtliche Erlaubnis) berücksichtigt.



### Grundwasser

Es liegen Grundwasserverhältnisse vor, die bei tiefgründigen Bauvorhaben zusätzliche Maßnahmen erfordern. Auf die entsprechenden Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Landeswassergesetzes (LWG) wird verwiesen.

Jegliche Benutzung des Grundwassers bedarf der Genehmigung durch die zuständige Wasserbehörde. Bei bautechnisch bedingten Grundwasserhaltungen kann u. U. eine Behandlung erforderlich werden.

Zum Flurabstand des Grundwassers im Plangebiet können keine Angaben gemacht werden.

### Niederschlagwasser

Aufgrund der Bodenbelastung dürfen im Plangebiet keine Maßnahmen zur Versickerung von Niederschlagwasser durchgeführt werden.

Eine Oberflächengestaltung, die das Niederschlagwasser zu einer kleinräumig konzentrierten Versickerung ableitet, soll vermieden werden. Eine Einleitung von Regenwasser aus Dachflächen in den Boden kann ebenfalls nicht zugelassen werden. Die im B-Plan festgesetzte mindestens extensive Dachbegrünung in den MK-Gebieten und die intensive Begrünung der Innenhöfe der WA-Gebiete trägt zu einer Verbesserung des Kleinklimas bei, führt einen Teil des Niederschlagwassers durch Verdunstung wieder dem Wasserkreislauf zu und entlastet damit auch die Kanalisation.

### Oberflächengewässer

Zur Errichtung der innerhalb der öffentlichen Grünfläche geplanten Wasserflächen ist die Durchführung einer Planfeststellung gem. § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich.

Aufgrund der vorhandenen Bodenbelastung im Plangebiet sind die Wasserflächen so abzudichten, daß eine Versickerung aus den Teichen auszuschließen ist. Zudem darf das Wasser aus dem Überlauf der Teiche ebenfalls nicht in den Boden versickern.

#### 4.4 Bodenschutz

Der Bebauungsplan setzt fest, daß in allen Baugebieten die Grundstücke vollständig überbaut oder unterbaut werden können.

Hinsichtlich des Bodenschutzes ist der aus den Festsetzungen resultierende Umfang der Bodenversiegelung im Plangebiet von Bedeutung. Zur Aufrechterhaltung der natürlichen Funktionen des Bodens gehört der Anschluß an das Grundwasser. Aufgrund der Bodenbelastung im Plangebiet ist das Eindringen von Oberflächen- / Regenwasser durch den Boden in das Grundwasser jedoch nur sehr eingeschränkt zulässig (s.o.).

Der B-Plan setzt in Übereinstimmung mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO für die WA-Gebiete eine zulässige GRZ von bis zu 1,0 fest, weil die notwendigen Stellplätze nur bei vollständiger Unterbauung der Innenhöfe mit Tiefgaragen herstellbar sind und erst dadurch die zweckentsprechende Grundstücksnutzung (vgl. § 19 Abs. 4 Nr. 1 und 2 BauNVO) möglich wird. Die Decken der Tiefgaragen sind intensiv zu begrünen (textl. Festsetzung Nr. 12.1).

Die dichte Bauweise der geschlossenen Blockrandbebauung ist in der Nachbarschaft des IHZ die Regel. Im Plangebiet selbst ist die hohe Dichte durch das städtebauliche Ziel begründet, eine große zusammenhängende Grünfläche zu schaffen. Der so entstandene Park bildet den Ausgleich für die weitgehende Überbauung der Baugrundstücke.

#### 4.5 Grünordnung

Wesentliche Grundlage für die Beurteilung und Abwägung der Grünordnungsbelange ist die Tatsache, daß das genannte Plangebiet seit rund 100 Jahren Baugebiet ist und überwiegend gewerblichen und industriellen Nutzungen diente.

Der tatsächliche örtliche Zustand hat sich jedoch in den letzten 15 Jahren mehrfach verändert.

Ausgangssituation war eine großflächige Industriebebauung mit Hallen und befestigten Flächen, die nahezu den gesamten Bereich der nunmehr umstrukturiert wird, einnahm.

Nach Aufgabe der Stahlwerknutzung wurden 1976 neue Planungen für das Gebiet zwischen Readinger Straße und Werdener Straße erarbeitet. Konkrete Baupläne lagen 1976/77 für das Grundstück der Mannesmann- Röhrenwerke (MRW) vor. Hierfür faßte der Rat am 15.12.77 den Beschluß, einen Bebauungsplan aufzustellen. Er sollte u.a. die Änderung der Straßenbegrenzungslinien der Kölner Straße und der Werdener Straße und die Ausweisung eines gegliederten Industriegebietes enthalten. Der Bebauungsplan wurde in Teilen (Verbreiterung Kölner Straße und Werdener Straße) 1979 rechtsverbindlich. Wechselnde Nutzungs- und Bebauungsvorhaben ließen die Bebauungsplanung hinsichtlich der Bauflächen jedoch nicht zum Abschluß kommen.

Gleichwohl erfolgte 1980/81 der Hallenabbruch wegen eines dringenden Bauwunsches von Daimler Benz; die Nutzungsvorstellungen änderten sich ab 1983/84 in Richtung einer Kerngebietsnutzung.

Mitte der 80er Jahre begann die Vorbereitung des "Ringtausches", mit dem der Besitz und die zukünftige Bebauung mehrerer Gewerbegebiete in Verbindung mit der Verlagerung von Rheinbahn-Betriebshöfen neu geregelt wurde. Im Ergeb-

nis des Ringtausches kaufte die Stadt im Juli 1988 das MRW-Grundstück und bereitete im gleichen Jahr die Wettbewerbsauslobung für das Konzept "Internationales Handelszentrum" vor.

Im Januar 1989 faßte der Rat den Beschluß, Bauleitpläne aufzustellen, die die Neuordnung des Gebietes zwischen Readinger Straße und Werdener Straße nach Maßgabe des Wettbewerbsergebnisses für ein "Internationales Handelszentrum" (IHZ) zum Planungsziel haben sollten. Damit wurde der Aufstellungsbeschluß von 1977 aufgehoben. Der Wettbewerb wurde 1989 durchgeführt und abgeschlossen.

In der Zwischenzeit entwickelte sich auf dem rund 90.000 qm großen freigeräumten Industriegelände eine Spontanvegetation, bis im Herbst 1989 der U-Bahn-Bau zwischen Kölner Straße und der Güterzugstrecke begann. Hierbei wurde etwa die Hälfte dieser Vegetationsfläche in Anspruch genommen, die sich nach der Entsiegelung des MRW-Geländes ab 1981 entwickelt hatte. Weitere Flächen gingen durch den Bau des Hauptsammlers-Mitte verloren. Heute sind die Flächen vegetationslos.

Mit der Realisierung wird eine brachgefallene bauliche Nutzung mit einer vollständigen Bodenversiegelung abgelöst von einer neuen Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten, die Platz läßt für eine große, vielfältig gestaltete Grünfläche.

Bei der Abwägung der Belange von Natur und Landschaft ist diese Entwicklung entsprechend zu berücksichtigen. Nimmt man die planerische Ausgangssituation bei der Fassung des Aufstellungsbeschlusses im Jahre 1977, so findet ein Eingriff in Naturhaushalt und Landschaft im Sinne von § 4 Abs. 1 und 2 Landschaftsgesetz NW (LG) kaum statt.

Gleichwohl wurde auch der Zwischenzustand vor Beginn des U-Bahn-Baus 1989 festgestellt und bewertet. Bezogen auf diesen, unabhängig vom Baurecht und Planungsabsicht eingetretenen Zustand ergibt sich ein Eingriff, der unter

Berücksichtigung der Standortqualität und der daraus abgeleiteten Planungsziele nicht vermeidbar war.

Die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich ergäbe eine notwendige Gesamtausgleichsfläche von 12,12 ha.

Von dieser Flächenzahl wären abzuziehen:

- ca. 1,2 ha Grundfläche für Wohngebäude, die nach § 4 Abs. 3 LG keinen Eingriff darstellen
- ca. 0,5 ha bereits festgelegte Ersatzfläche (Sukzessionsfläche) im Rahmen des U-Bahn-Baues.

Es bliebe eine notwendige Kompensationsfläche von ca. 10,42 ha übrig. Als Ausgleichsfläche auf dem Gelände des IHZ können insgesamt ca. 5,42 ha berechnet werden.

In der Gesamtbilanz ergäbe sich bei zusätzlicher Berücksichtigung der Versiegelung ein Ersatzflächenbedarf von ca. 5,7 ha.

Die Baumbilanz fällt mit insg. 214 zusätzlichen Bäumen positiv aus.

In Abwägung der verschiedenen, oben bereits diskutierten Nutzungsansprüche unter Berücksichtigung der Standortqualität und unter Würdigung der planerischen und tatsächlichen Entwicklung sieht der Bebauungsplan eine öffentliche Grünfläche von mehr als 45.000 m<sup>2</sup> fest.

Vorgesehen ist u. a. eine variantenreiche Bepflanzung. Als weitere Ausgleichsmaßnahmen sind Flachdächer mindestens extensiv und Tiefgaragen intensiv zu begrünen. In den WA-Gebieten ist eine Fassadenbegrünung durchzuführen.

Bei Abwägung der verschiedenen Planungsziele und den sonstigen berührten Belangen sind darüber hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans nicht möglich.

## Bepflanzung

Die Grünflächen und die Wasserflächen erzeugen positive Wirkungen auf das Kleinklima. Es können Verschattung, Abkühlung, Luftbefeuchtung und verminderte Windgeschwindigkeiten erreicht werden.

Ebenfalls zur Klimaverbesserung wurden als Ausgleichsmaßnahme zur Bodenversiegelung die Bepflanzung der Tiefgaragen (WA-Gebiete) und Begrünung der Flachdächer (MK-Gebiete) festgesetzt. Damit kann eine geringere Aufheizung des Bodens und der Gebäude und die Verdunstung des zumindest teilweise zurückgehaltenen Regenwassers erreicht werden. Die Zahl der Bäume auf den Tiefgaragen ist abhängig von dem Anspruch der übrigen Bepflanzung und den Nutzungsansprüchen aus der Wohnnutzung (z.B. besonnte Bereiche für Spielflächen der Kleinkinder).

Die Fassaden in den WA-Gebieten sind teilweise zu begrünen. Fassadengrün verringert die Wärmeabstrahlung der Gebäude und bietet Lebensraum für Kleinlebewesen. Einige Jahre nach der Pflanzung kann die Gebäudebegrünung zur Wohnumfeldqualität beitragen.

In den MK-Gebieten wird eine Fassadenbegrünung nicht festgesetzt, weil Gestaltung und Materialwahl bei Bürobauten überwiegend einer Begrünung entgegenstehen. In diesem Fall bleibt es dem entwerfenden Architekten überlassen, eine Gebäudebegrünung mit einer guten Gestaltung zu verbinden. Die Flachdächer der MK-Gebiete hingegen müssen als Ausgleich für die beeinträchtigten Potentiale Klima, Boden und Grundwasser extensiv begrünt werden. Dachbegrünungen begünstigen ein positives Kleinklima, verringern den Regenwasserabfluß und besitzen einen geringen, wenn auch völlig künstlichen Substrataufbau mit einem gewissen Bodenleben. Für die Extensivbegrünung sind sich selbst erhaltende, den extremen Standortbedingungen angepaßte Pflanzenarten zu verwenden, welche auf geringen Substratstärken eine dauerhafte ge-

schlossene Pflanzendecke bilden. Falls die Dächer intensiv begrünt werden, müssen Vorkehrungen zur Abwehr einer Brandgefahr getroffen werden.

Die Dachbegrünung wird nach Abwägung der öffentl. und privaten Belange wegen ihrer positiven Wirkungen und der Ausgleichsfunktion festgesetzt. Im Abwägungsergebnis werden die evtl. höheren Herstellungs- und Unterhaltungskosten, wie auch die Aufwendungen hinsichtlich bauordnungsrechtlicher Probleme (Brandverhalten, Standsicherheit, Feuchtigkeits- und Korrosionsschutz) demgegenüber geringer bewertet.

#### 4.6 Lärm- und Erschütterungsschutz

##### Lärmschutz

Die Baugebiete im Plangebiet werden von mehreren Lärmquellen belastet:

1. Straßenverkehr (Kraftfahrzeuge und Straßenbahnen),
2. Güterverkehr auf den Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn am östlichen Plangebietsrand,
3. U-Bahn (Stadtbahn), die das Plangebiet von der Hauptbahnhof-Ostseite zur Albertstraße quert.

Art und Umfang der erforderlichen Schutzvorkehrungen wurden aufgrund gutachterlicher Untersuchungen ermittelt.

##### Straßenverkehr

Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der Planstraße 2623 und der Werdener Straße sowie der derzeitigen Belastung der Kölner Straße kommt die Lärmuntersuchung zu sehr hohen Beurteilungspegeln im Außenlärm der

Baugebiete. Diese Werte sind insbesondere bei der dichten Bebauung mit der Begünstigung von Reflexionsschall realistisch. Sie verlangen ein besonders hohes Maß an Lärmschutz, was sich in den festgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen ausdrückt. Dabei erhebt sich naturgemäß die Frage, ob in Schallpegelbereichen mit mehr als 66 dB(A) (IV und V) überhaupt Wohnen zugelassen werden sollte. Die Realisierung solcher Lärmschutzmaßnahmen ist zwar, was Wände und Decken angeht, ohne weiteres umzusetzen. Im Bereich Fenster stößt dies aber bei Wohnungen auf erhebliche Schwierigkeiten. So müßten bei den genannten Lärmpegelbereichen entsprechend der VDI-Richtlinie 2719 entweder Kastenfenster mit besonderer Dichtung, großem Scheibenabstand und Verglasung aus Dickglas oder Verbundfenster mit akustisch entkoppeltem Flügelrahmen, besonderer Dichtung, Scheibenabstand über 10 cm und Verglasung aus Dickglas vorgesehen werden. Um die Schallschutzmaßnahmen zur dauernden Wirkung kommen zu lassen, müßten die Wohnräume zusätzlich be- und entlüftet werden.

Die ursprüngliche Absicht, in den MK-Gebieten auch Wohnen allgemein zuzulassen, kann demnach nicht aufrechterhalten werden. Deshalb sind Wohnungen hier nur dann ausnahmsweise zulässig, wenn an den Außenfronten der Gebäude Lärmpegel von weniger als 65 dB(A) prognostiziert werden (textl. Festsetzung Nr. 2.4).

Die Situation auf der Kölner Straße muß differenzierter betrachtet werden. Zwar müssen sich hier die Festsetzungen zum passiven Lärmschutz am heutigen (ungünstigsten) Belastungsfall orientieren. Aber nach der Fertigstellung der U-Bahn und der Planstraße 2623 bis Siegburger Straße wird die Kölner Straße nur noch Anliegerverkehr aufnehmen müssen.

Betroffen von den Festsetzungen zum Lärmschutz ist ohnehin nur die ca. 50 m lange Gebäudefront des Teilgebietes WA 3 (WA 2 und das Gesundheitshaus sind Bestand, WA 4 entsteht erst nach Entlastung der Kölner Straße). Das



Erfordernis für die Lärmschutzvorkehrungen am WA 3 (Kölner Straße) besteht also nur für wenige Jahre.

#### Güterzugverkehr

Mit dem Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Einhausung der DB-Strecke werden an der geplanten Büronutzung westlich der DB-Strecke passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Um Reflexionen und eine damit verbundene Erhöhung der Lärmbelastung an der Wohnnutzung (Albertstraße) zu verhindern, müssen darüberhinaus die bahnungsgewandten Fassaden der Gebäude im MK 11 bis MK 13 besondere Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen. Zum Genehmigungsverfahren von Bauvorhaben in den Teilgebieten MK 11 - 13 sind die Belange des Güterzugverkehrs im Einzelfall mit der Deutschen Bundesbahn abzustimmen.

#### U-Bahn

Die zukünftig an den fertigen Bauabschnitt der U- Bahn heranrückenden Gebäude müssen sich gegen Schalleinwirkungen, die von den Gleisanlagen ausgehen (Sekundärluftschall), schützen. Dafür gibt es grundsätzlich zwei Maßnahmen:

- die Bebauung hält einen ausreichend großen Abstand zum Stadtbahntunnel,
- die Schallübertragung in das Gebäude wird durch technische Vorkehrungen am Gebäude selbst gemindert.

Für die Beurteilung der ggf. notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an den Hochbauten ist ggf. ein Gutachter einzuholen.

Für die geplante Wohnbebauung (mit Massivdecken) WA 3 und WA 4 ist bei einem Abstand von 12 m - 15 m ein ausreichender Schutz gegen Sekundärluftschall (Spitzenpegel kleiner als 35 dB(A)) gewährleistet (Stellungnahme des

Gutachters von Juli 1991). Der Abstand ist hierbei von der Außenkante der Schlitzwand und nicht vom Tunnelbauwerk zu messen. In diesem Bereich sind keine Weichen vorhanden.

Die Baugrenzen der WA-Gebiete halten den genannten Abstand entlang der U-Bahn nicht ein, weil hier grundsätzlich eine zu große Lücke in der Bebauung aus städtebaulichen Gründen vermieden werden soll. Wenn technische Vorkehrungen an den Gebäuden jedoch mit vertretbarem Aufwand nicht herstellbar sind, um die zulässige WA-Nutzung zu ermöglichen, erlauben die textlichen Festsetzungen ein Zurücktreten der Bebauung.

Für die MK-Bebauung fordert der Gutachter (Juli 1991) zur Gewährleistung eines Sekundärluftschallspitzenpegels von 45 dB(A) in den Bürogebäuden mit Massivdecken einen Schutzabstand von 8 m bis 10 m. Falls ein Sekundärluftschallspitzenpegel von 35 dB(A) eingehalten werden soll, ist der Schutzabstand auf mindestens 15 m, möglichst 17 m zu vergrößern.

Der Bebauungsplan nimmt auch in den MK-Gebieten die Baugrenzen / Baulinien nicht auf den genannten Abstand zurück. Anders als bei der WA-Bebauung und den sehr schmalen Teilgebieten MK 11 und 12 werden im MK 9 und 10 jedoch Schutzmaßnahmen an den Hochbauten gefordert, mit denen eine Verringerung der überbaubaren Grundstücksflächen vermieden werden kann.

Der im Gutachten ermittelte Abstand bezieht sich auf den zulässigen Schallpegel für Büronutzung in MK-Gebieten. Für evtl. Wohnungen oder ähnlich lärmempfindliche Nutzungen sind weitergehende Anforderungen zu erfüllen (vgl. textliche Festsetzung Nr. 2.4).

### Erschütterungsschutz

Es ist ein wesentliches Ziel des städtebaulichen Entwurfs, die Planstraße 2623 als innerstädtische Erschließungsstraße beidseitig bebaut durch das Plangebiet zu führen. Dieses Konzept wurde bereits bei der Bürgeranhörung im April 1990 vorgestellt, und auch die Trägerbeteiligung (Januar 91) wurde auf dieser Planungsgrundlage durchgeführt. Bei dieser Zielsetzung kann ein schmaler, etwa 17 m tiefer Baustreifen zwischen der Planstraße und der Güterzugstrecke bebaut werden.

Die der Trägerbeteiligung zugrunde gelegte Fassung des B-Planes (Vorentwurf vom 30.10.90) sah vor, die Gleise der Güterzugstrecke einzuhausen, um die Trennwirkung der Bahnanlage zwischen den Stadtteilen Oberbilk und Flingern auf ganzer Länge aufzuheben. Mit der Anlage einer öffentlichen Grünfläche auf der Einhausung hätten sich die Gesamtkosten dieser "Landschaftsbrücke" auf 65 - 70 Mio DM belaufen. Kosten in dieser Höhe sind jedoch nicht finanzierbar. Eine "Einhausung" kann deshalb nur als großzügige, etwa 30 m breite Verbindung zwischen den Grünflächen im IHZ und im Plangebiet Albertstraße hergestellt werden.

Wegen der Lage der MK-Gebiete 11 - 13 unmittelbar neben den Gleisen sind besondere Vorkehrungen gegen Erschütterungen erforderlich. Maßnahmen zur Minderung sowohl der Erschütterungseinleitung an den Bahntrassen, als auch der Erschütterungseinwirkungen auf die geplanten Bürogebäude wurden gutachterlich ermittelt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die Gleise der Güterzugstrecke mit einem "Masse-Feder-System" unterbaut werden müssen. Besondere Sorgfalt ist auf die Abtrennung der Gründung des Masse-Feder-Systems von der geplanten Bebauung zu legen. Eine Dimensionierung der statischen Konstruktion (sehr steife Geschoßdecken mit Eigenresonanzen >30 Hz) der Bürogebäude im Hinblick auf die zu erwartenden Erschütterungseinleitungen ist fachtechnisch vorzunehmen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß es sich um Bürogebäude ohne Wohnungen handelt. Der Bebauungsplan setzt textlich fest (Nr. 2.4), daß Wohnungen nur ausnahmsweise zulässig sind, wenn der Bauherr über die vorgenannten Maßnahmen hinaus ausreichenden Erschütterungsschutz nachweist.

Die baukonstruktiven Anforderungen an die Hochbauten werden im Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Der Einbau des "Masse-Feder-Systems" ist mit der Bundesbahn in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zu regeln.

#### 5. Kinderfreundlichkeit

Das Plangebiet kann seinen Bewohnern und der Nachbarschaft gute Voraussetzungen auch für eine kindgemäße Aufenthalts- und Erlebnisqualität bieten.

An der nördlichen Eintrachtstraße ist die Einrichtung einer Kindertagesstätte im Zusammenhang mit dem geplanten Wohnungsneubau vorgesehen. Sie soll vier Gruppen umfassen und findet ausreichende und geschützte Freiflächen im begrünten Innenhof der Blockrandbebauung. Die Einrichtung ist sinnvoll, weil alleine die im Plangebiet möglichen mehr als 700 Wohneinheiten eine entsprechende Nachfrage auslösen.

Spiel- und Grünflächen finden die Kinder in großem Umfang und differenzierter Gestaltung vor. Kleinkindern können wohnungsnah Spielflächen in den intensiv begrünten Innenhöfen der WA-Gebiete bereitgestellt werden. Der große zentrale Park kann in ganzer Ausdehnung als Spielfläche genutzt werden und mit seinen vielfältigen Gestaltungselementen den Kindern einen anregenden Spielraum bieten. Es sind Wasserflächen vorgesehen mit teilweise naturnah gestalteten Uferbereichen. Geländemodellierungen und eine abwechslungsreiche Bepflanzung werden die Erlebnisqualität in dieser "benutzbaren" Grünfläche erhöhen. Innerhalb

des Parks können Zubehörbauten errichtet werden. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, betreutes Spielen anzubieten.

Kinder aus den benachbarten Wohngebieten können über zahlreiche Zugänge auf kurzen Wegen in den Park gelangen. Breite Grünverbindungen führen über die Planstraße 2623 und die DB-Gleise nach Flingern und in das Gebiet Hauptbahnhof-Ostseite hinein.

Das geplante Verkehrskonzept wird zur Entwicklung einer guten Wohnumfeldqualität beitragen. Mit der Verkehrsberuhigung der Kölner Straße werden alle WA-Gebiete von Anliegerstraßen umfahren. Die Hauptverkehrsstraßen erschließen nicht nur das Plangebiet, sondern übernehmen Anteile des überbezirklichen Verkehrsaufkommens. Auch breite Geh- und Radwege, sowie die vorgesehenen Baumpflanzungen verhindern nicht, daß diese Straßen - alleine schon wegen der Schadstoffbelastung - eine negative Aufenthaltsqualität haben. Es kommt hier darauf an, insbesondere auch von Kindern sicher zu benutzende Überwege zu gestalten.

#### 6. Bodenordnende Maßnahmen (Umlegung) und soziale Belange

Zur Verwirklichung der Planungsziele sind die bebauten und unbebauten Grundstücke durch Umlegung in der Weise neu zu ordnen, daß nach Lage, Form und Größe für die beabsichtigte bauliche oder sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete und erschlossene Grundstücke entstehen.

Der Rat der Stadt hat hierzu in seiner Sitzung am 30.08.90 die Umlegung angeordnet.

Bei der Überprüfung des räumlichen Konzeptes der Bebauung sind die unterschiedlichen Belange sorgfältig abgewogen worden. Im Ergebnis bleibt der Abriß von Wohn- und Gewerbebauten unvermeidbar, wenn die städtebaulichen Maßnahmen wie geplant verwirklicht werden sollen.

Die Stadt wird mit den im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Bürgern, deren persönliche Lebensumstände von der Planung nachteilig betroffen werden, auf der Grundlage eines Sozialplans (§ 180 Baugesetzbuch) erörtern, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können.

Den betroffenen Mietern wird geeigneter preiswerter Ersatzwohnraum im Gebiet oder im Bedarfsfall anderswo angeboten.

Den Mietern und Wohnungseigentümern, die innerhalb des Plangebietes eine neue Wohnung beziehen oder erwerben wollen, soll in dem frühzeitig zu bebauenden Teilgebiet WA 3 ein entsprechendes Angebot gemacht werden.

Die finanzielle Belastung der vom Abriß betroffenen Mieter soll sich für die Ersatzwohnungen auf dem derzeitigen Mietniveau oder dem Mietniveau einer Vergleichsmiete nach der Mietrichtwerttabelle bewegen. Falls die Mietbelastung für die Ersatzwohnung wesentlich höher ist, besteht die Möglichkeit einer Subventionierung der Mietdifferenz für die Dauer von 10 Jahren.

Entsprechend werden auch mit den Gewerbetreibenden sozialverträgliche Lösungen erarbeitet.

## 7. Kosten für die Gemeinde

Für den Erwerb und die Freimachung der Grundstücke, die Herstellung der Erschließungsanlagen und der öffentlichen Grünflächen sowie für die Maßnahmen zum Erschütterungsschutz an Gleisen der Güterzugstrecke entstehen der Stadt zunächst Kosten in Höhe von etwa 277 Mio DM. Diesem Betrag stehen jedoch Einnahmen z.B. aus Grundstücksver-

käufen in Höhe von etwa 208 Mio DM gegenüber, so daß für die Stadt ein Restbetrag von etwa 69 Mio DM verbleibt.

Düsseldorf, 2. August 1993

Der Oberstadtdirektor

In Vertretung



Beigeordneter



**B e g r ü n d u n g**  
**Gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch**  
**zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 5676/49**  
**- Moskauer Straße -**  
**in violetter Farbe**  
**Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 Baugesetzbuch**

**Stadtbezirk 3    Stadtteil Oberbilk**

**1.    Örtliche Verhältnisse**

Das ca. 22,5 ha große Plangebiet liegt im Stadtteil Oberbilk und wird im Norden durch das ehemalige Postverteilzentrum, im Osten durch die Güterzugstrecke der Deutschen Bahn AG, im Süden durch die Werdener Straße und im Westen durch die Kölner Straße begrenzt.

Geprägt wird das Plangebiet durch die zentrale Parkanlage. Diese wird entlang der Moskauer Straße und der Werdener Straße durch eine verdichtete Blockstruktur mit Büronutzungen und Dienstleistungseinrichtungen und entlang der Kölner Straße vornehmlich durch eine verdichtete Blockstruktur mit Wohnnutzungen stadträumlich gefasst. Entlang der Moskauer Straße ist die städtebauliche Entwicklung insbesondere aufgrund des fehlenden Teilstücks als Übergang zur Kölner Straße noch nicht abgeschlossen. Zwischen der Güterzugstrecke und der Moskauer Straße befindet sich eine ca. 35 m breite Brachfläche, die überwiegend durch ungeordnetes Parken genutzt wird. In Höhe des U-Bahnzuganges an der Moskauer Straße ist ein größeres Baufeld ebenfalls unbebaut. Temporär wird diese Fläche für Flüchtlingsunterkünfte genutzt.



Die zum Park hin orientierte Wohnbebauung wird über die Anliegerstraßen Haifastraße und Eintrachtstraße erschlossen. Unterirdisch verläuft die Trasse der U-Bahn. An der Kölner Straße und in der Parkanlage befinden sich die Zugänge zur U-Bahnstation Moskauer Straße.

Zwischen der Moskauer Straße und der Parkanlage besteht ein Geländeversprung. Das Geländeniveau der Parkanlage liegt dabei ca. 4,0 m unterhalb des Niveaus der Moskauer Straße. Ansonsten verläuft das Geländeniveau im Plangebiet relativ eben-erdig.

## **2. Bisheriges Planungsrecht**

### **2.1 Flächennutzungsplan**

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt das Zentrum des Plangebietes als Grünfläche dar. Die Gebiete entlang der Moskauer Straße sind als Kerngebiete dargestellt. Nördlich der Werdener Straße und im südlichen Bereich der Kölner Straße ist ebenfalls Kerngebiet dargestellt. Der nördliche Teil der Kölner Straße ist als Wohnbaufläche dargestellt. Diese Fläche dehnt sich bis in den Bereich nördlich der Grünfläche aus. In der Wohnbaufläche befindet sich das Symbol Kindertagesstätte/Kindergarten.

### **2.2 Bebauungspläne**

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan 5676/49 setzt zentral eine öffentliche Grünfläche (Parkanlage mit Kinderspielplätzen, Spielbereich A für alle Altersgruppen, mit Zubehörbauten) fest. Entlang der Moskauer Straße und der Werdener Straße sind Kerngebiete ausgewiesen. Entlang der Kölner Straße und nördlich der öffentlichen Grünfläche sind allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

## **3. Ziel und Zweck der Bebauungsplan-Änderung**

Bisher war Wohnen in den Kerngebieten nur in den Bereichen ausnahmsweise zulässig, wo eine Verkehrslärmbelastung von weniger als 65 dB(A) prognostiziert wird. Bei dieser Regelung werden allein Belange des Immissionsschutzes berücksichtigt, städtebauliche Gründe sind bei dieser Festsetzung nicht erkennbar. Zudem sind die weiteren Regelungen zur ausnahmsweisen Zulässigkeit einer Wohnnutzung, wie der Nachweis eines ausreichenden Lärmschutzes durch einen genügend großen Abstand zur Bahn und der Nachweis geeigneter baulicher Vorkehrungen bei den Hochbau-

maßnahmen um einen ausreichenden Erschütterungsschutz gegenüber der Güterzugstrecke nachzuweisen, rechtlich unbestimmt und somit im Baugenehmigungsverfahren nicht anwendbar.

Mit der Änderung des Bebauungsplanes soll das Wohnen in den Kerngebieten auf eine neue, vor allem städtebaulich begründete Grundlage gestellt werden. Nunmehr werden die Festsetzungen zum Wohnen nicht mehr in Abhängigkeit zur Verkehrslärmbelastung getroffen. Somit können auch Kerngebiete, die einer stärkeren Verkehrsbelastung ausgesetzt sind und dennoch eine gute Wohnqualität haben, ausnahmsweise einer Wohnnutzung zugeführt werden. Damit wird auch eine Grundlage geschaffen, den Wohnanteil im Plangebiet zu erhöhen und so dem hohen Wohnraumbedarf im Plangebiet zu entsprechen.

Dem entsprechend wird die Gliederung der Kerngebiete in den textlichen Festsetzungen unter Punkt 2.4 dahin gehend geändert, dass die Zulassung einer Ausnahme von Wohnnutzung in den Kerngebieten:

- sofern
- an den Außenfronten Lärmpegel von weniger als 65 dB(A) prognostiziert werden
- durch genügend großen Abstand zur Bahn ausreichender Lärmschutz nachgewiesen wird
- durch geeignete bauliche Vorkehrungen bei den Hochbaumaßnahmen ausreichender Erschütterungsschutz gegenüber der Güterzugstrecke nachgewiesen wird

gestrichen wird.

Nunmehr werden Wohnungen im Sinne von § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als ausnahmsweise zulässig nur in den Kerngebieten MK 5, MK 6, MK 7, MK 8, MK 9 und MK 10 festgesetzt; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 (2) Nr. 6 BauNVO sind allgemein zulässig. Zur Klarstellung sind sonstige Wohnnutzungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplanes im Sinne von § 7 (2) Nr. 7 BauNVO ausgeschlossen.

Die ausnahmsweise zulässigen Wohnungen werden auf die Kerngebiete unmittelbar am IHZ-Park beschränkt, da nur in diesen Gebieten mit der Lage am Park die gewünschte hohe Wohnqualität gegeben ist. Das MK 7 liegt zwar nicht direkt am IHZ-Park, bildet aber zusammen mit dem WA 1 einen Baublock der ebenfalls eine hohe Wohnqualität bietet, zumal die Fassade zum ruhigen Blockinnenbereich nach Süden orientiert ist.

Darüber hinaus werden die textlichen Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm unter Punkt 11.4 entsprechend den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplan ergänzt. Entsprechend wird festgesetzt, dass offenbare Fenster oder sonstige Öffnungen zu Aufenthaltsräumen in Wohnungen an Fassaden mit einer Lärmpegelbelastung entsprechend dem Lärmpegelbereich VI unzulässig sind.

In der Konsequenz ergibt sich so eine Anordnung offener Fenster nur an den rückwärtigen bzw. vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten.

Öffenbare Fenster oder sonstige Öffnungen zu Aufenthaltsräumen von Wohnungen sind an den Fassaden mit einer Lärmbelastung entsprechend dem Lärmpegelbereich V nur zulässig, wenn mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume einer Wohnung über ein offenes Fenster oder sonstige Öffnungen zu einer Fassade mit höchstens Lärmpegelbereich III verfügt. Mit der Festsetzung wird gewährleistet, dass in einer Wohnung immer ausreichend ruhige Aufenthaltsräume mit zu öffnenden Fenstern zum Rückzug zur Verfügung stehen.

#### 4. Umweltbelange

Durch die Änderung des Bebauungsplanes sind keine zusätzlichen Umweltbelange betroffen.

Zum Beschluss des Rates  
der Landeshauptstadt  
Düsseldorf vom 13.07.2017

9/12- 3-5676/43  
Düsseldorf, 14.07.2017

Der Oberbürgermeister  
Planungsamt  
im Auftrag

