

An
die Stadt Düsseldorf

Düsseldorf, den 3.6.2008

Stellungnahme zum Bebauungsplan Kö-Bogen 1. BA (5477/123) im Zusammenhang mit der Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 125 Kö-Bogen

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Bedenken und Anregungen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), die ich persönlich teile, zu den o.g. Planvorlagen dar.

Die äußerst nahe an den Hofgartenteich heranrückende massive sechsstöckige Bebauung beeinträchtigt den Hofgarten erheblich und macht ihn zur "Bürohaus-Grünfläche". Dabei wird der Hofgarten zu Recht in der Planbegründung selbst als aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht bedeutendste Parkanlage bezeichnet. Das städtische Video, das die Bebauungsperspektiven simulieren sollte, wurde schnell zurückgezogen, weil dadurch den Bürgern zu deutlich wurde, wie erdrückend die Bauten für den Hofgarten sind.

Dass die städtische Planung auf eine historische Baulinie verweist, ist wenig überzeugend. Historisch ging es nicht um sechsstöckige Gewerbebauten, sondern wohl eher um 2-3-stöckige Stadthäuser. Ein massiver baulicher "Abschluss" zum Hofgarten ist städtebaulich durchaus nicht besser als ein sanfter Übergang und eine bewusste Öffnung der Innenstadt zum Hofgarten.

Anmerkung zum erwähnten 2. BA: Inzwischen hat auch die Hochstraße, der "Tausendfüßler" insbesondere im Ensemble mit Drei-Scheiben-Hochhaus und Schauspielhaus, einen Denkmalswert als zentrales Projekt des Städtebaus zu Beginn der 60er-Jahre. Der Abriß der Hochstraße ist demnach sehr bedenklich.

Die verkehrlichen Bedingungen werden durch die Planungen trotz hohen Investitionsaufwandes eher schlechter als besser.

Verschiedene Verkehrsbeziehungen im Individualverkehr (z.B. Schadowstr. – Elberfelder Str.) und öffentlichen Verkehr (keine Schleife für Kurzfahrten oder betriebliche Wendefahrten, mögliche Ost-West-Verbindung (s.u.)) werden unmöglich.

Zwischen Steinstraße und Heinrich-Heine-Allee scheint es keine Bushaltestelle mehr zu geben, so dass die Anbindung der Schadowstr. schlechter wird. Die geplante Bahnschleife durch die Wohngebiete Pempelforts ist betrieblich ungünstig (längere Wege, kaum Abstellgleise, Wendefahrten nur aus Richtung Süden möglich) und für die Anwohner belastend.

Ob die genannten Verlagerungen des IV auf andere Straßen machbar und die Verkehrsmengen in der Größenordnung richtig modelliert sind, ist von uns nicht nachzuprüfen. Generelle Zweifel sind aber vorhanden.

Eine barrierefreie Verbindung zwischen Kö und Hofgarten gibt es heute schon, wenn auch mit einer Unterführung, die aber auf der Hofgartenseite im wesentlichen ebenerdig ist.

Eine vom MIV ungehinderte Fußgängerführung entlang der Schadowstr. ist auch mit bescheideneren Mitteln möglich, z.B. durch einen kurzen Süd-Nord-Tunnel oder durch eine Fußgängerunterführung in Kombination mit der Zwischenebene des neuen U-Bahnhofs Schadowstraße.

Der Tunnelmund Elberfelder Str. in unmittelbarer Nähe zum "Tor" der Altstadt (Bolker Stern) ist aus umwelt- und städtebaulicher Sicht sehr problematisch.

Wir weisen darauf hin, dass der Abbau der Ost-West-Straßenbahnstrecke bisher planerisch nicht beschlossen ist. Im Planfeststellungsverfahren zur Wehrhahnlinie wurde von der Bezirksregierung ausdrücklich gesagt, dass dieses Verfahren keinerlei Aussagen zur "alten" oberirdischen Streckenführung macht.

(Zitat aus der Niederschrift über den Erörterungstermin vom 24.-26.1.2006: "Der Verhandlungsleiter erläutert ergänzend, dass in diesem Planfeststellungsverfahren nicht über den Betrieb einzelner Straßenbahnlinien entschieden wird. Dies ist Gegenstand des gesonderten Genehmigungsverfahrens nach §9 PBefG. Auch über die Oberflächengestaltung nach Errichtung der Wehrhahnlinie wie über den eventuellen Rückbau der Gleise wird in diesem Verfahren ebenfalls nicht entschieden.")

Wir gehen davon aus, dass sich bis zur Fertigstellung der Wehrhahnlinie auch in Düsseldorf die verkehrspolitische Vernunft durchsetzt und die verkehrlich unsinnige Abdrängung der verbleibenden Straßenbahn auf die Berliner Allee nicht mehr realisiert wird. Die strikte Ablehnung der aktuellen Herausnahme der Linie 715 aus der Altstadt durch die zuständige Bezirksvertretung ist ein starkes Indiz dafür.

Deswegen halten wir es für geboten, die Option einer dauerhaften oberirdischen West-Ost-Straßenbahn offenzuhalten.

Die Zementierung der Verdrängung der Straßenbahn aus der Altstadt wäre jedenfalls eine erhebliche Schwächung der umweltfreundlichen Mobilität.

Vorsorglich weisen wir auch darauf hin: dass der aktuelle Bebauungsplan auch nicht geeignet ist, den Verzicht auf diese Straßenbahngleise planerisch festzulegen, da die entsprechenden Abwägungen überhaupt nicht Gegenstand des Verfahrens waren.

Die im Bebauungsplan vertretene Meinung, dass eine auch nur zeitweilige Unterbrechung der (Ost-West-)Straßenbahnlinien durch die Baumaßnahmen zu unzumutbaren Beeinträchtigungen für den öffentlichen Verkehr auf dieser Hauptachse führen würde und deshalb der kontinuierliche Betrieb notwendig ist, teilen wir allerdings.

Mit freundlichen Grüßen
Iko Tönjes

Mitglied des Vorstand des VCD Düsseldorf