

B e g r ü n d u n g

**gemäß § 9 Abs. 8 BauGB
zum Bebauungsplan Nr. 5778/35
- Hans-Günther-Sohl-Straße -**

Stadtbezirk 2 Stadtteil Flingern

1. Rahmenplan Schlüterstraße

Im Norden des Stadtteils Flingern steht ein größeres Gebiet zur städtebaulichen Neuordnung an. Unter der Bezeichnung "Rahmenplan Schlüterstraße" wurde ein Bereich zur Erarbeitung eines gemeinsamen Plans zusammengefaßt, der durch

- die Grafenberger Allee im Nordwesten,
 - die Altenbergstraße im Nordosten,
 - die Trasse der Deutschen Bahn AG, die Siedlung "Märchenland", den Flinger Richtung im Osten,
 - den Hellweg im Süden und
 - das Gelände des Güterbahnhofes Grafenberg im Westen
- begrenzt wird.

Der Rahmenplan stellt Gebäude für ca. 350.000 qm Bruttogeschoßfläche gewerblicher Nutzung dar. Angestrebt werden Nutzungen aus dem sekundären und tertiären gewerblichen Sektor. Die ehemals industriellen Flächen sollen neben dem bisherigen Schwerpunkt Arbeiten auch für das Wohnen geöffnet werden. Durch die Zuordnungen des Rahmenplans werden ca. 600 Wohneinheiten neu entstehen.

Im Norden des Geländes befindet sich ein Großhandelsunternehmen (Metro), für welches Erweiterungsflächen vorgesehen bleiben. Südlich anschließend befindet sich der eigentliche Kernbereich des Rahmenplans, in dem, in Baublöcken organisiert, gewerbliche Nutzungen untergebracht werden. Am Südrand wird die vorhandene Wohnbebauung entlang der Eythstraße und der Schule an der Schlüterstraße ergänzt. Weitere Wohnnutzung wird in den sogenannten Meisterhäusern an der Dinnendahlstraße und der Daehlenstraße, sowie nördlich angrenzend vorgesehen.

Auf den aufgegebenen Gütergleisen des Güterbahnhofes wird die im Ansatz vorhandene Büronutzung entlang der Grafenberger Allee fortgeführt. Nach der endgültigen Aufgabe des Güterbahnhofes soll hier ein Grünzug entstehen.

Verkehrsanbindung

Die Erschließung des Gebietes wird durch zwei Nordsüdachsen gewährleistet. Zum einen wird die vorhandene Schlüterstraße ausgebaut, jedoch im Bereich der Kurve Richtung Osten vor dem Schulgrundstück abgebunden, so daß aus Richtung Norden keine Verbindung zum Hellweg mehr besteht. Zum anderen wird die Simrockstraße jenseits der Grafenberger Allee verlängert und zwischen dem vorhandenen Großhandelsbetrieb und den Sportnutzungen hindurch in einem Bogen etwa parallel zur östlich gelegenen Bahntrasse bis in den Kernbereich des Rahmenplangebietes geführt.

Die beiden Nord-Süd-Achsen werden mit Erschließungsstraßen für das Gebiet verbunden. Die wichtigste der inneren Straßen wird in Verlängerung der Daehlenstraße angelegt (im Rahmenplan Hohenzollernallee genannt).

Vorhandene Grünstrukturen innerhalb des Geländes an den Meisterhäusern, im Dreieck zwischen Daehlenstraße und Neumannstraße, um die denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Hohenzollernwerks und eine zentrale Fläche innerhalb des Gebietes werden als Grünflächen erhalten und in ein internes Wegesystem eingebunden. Die Wege werden in Ost-West-Richtung über die Bahntrasse Richtung Ostpark und über eine geplante Fußgängerbrücke über den Güterbahnhofes zur Hans-Günther-Sohl-Straße und weiter Richtung Grafenberger Allee angebunden.

In Nord-Süd-Richtung soll entlang des noch vorhandenen Güterbahnhofes auf dessen Westseite ein durchgehender Fuß- und Radweg entstehen, der zentrale Bereiche in Flingern (an der Bruchstraße) mit der nördlichen Düssel an der Simrockstraße verbindet.

Während in den ersten Entwicklungsphasen des Rahmenplangebietes die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr in Form einer Buslinie geplant ist, soll langfristig eine Straßenbahnlinie über die Schlüterstraße / Cranachstraße geführt werden, die einen Haltepunkt zur Erschließung des Gebietes in Höhe der Hohenzollernallee bekommt. Erst durch die Straßenbahn kann eine ausreichende Anbindung des Gebietes an den ÖPNV von der Kapazität her geleistet werden. Dies ist erforderlich, um das übergeordnete Straßennetz im Osten Düsseldorfs durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der hier neu anzusiedelnden Arbeitsplätze nicht zu überfordern.

Bestand

Während die Neubebauung und die Freiflächengestaltung im südlichen Teil des Plangebietes bereits erfolgt sind, ist der Teil entlang der Grafenberger Allee noch mit Gebäudesubstanz aus den 50er und 60er Jahren bestanden. Die vorhandenen Gebäude sind überwiegend gewerbliche Anlagen und nur zum geringeren Teil Wohnhäuser entlang der Straße. Die Grundstücke sind überwiegend versiegelt, wertvolle Vegetationselemente existieren nicht. Zur Errichtung der neuen Bebauung wird der vorhandene Bestand vollständig abgebrochen.

Die Hans-Günther-Sohl-Straße inklusive der Brücke zur Cranachstraße ist bereits vollständig hergestellt.

2. Bisheriges Planungsrecht

Für das Plangebiet ist eine Flächennutzungsplanänderung erforderlich, da in bisher als Flächen für Bahnanlagen dargestellten Bereichen Bürogebäude errichtet werden sollen. Das entsprechende Verfahren ist die Flächennutzungsplanänderung Nr. 30.

Es wird als Parallelverfahren durchgeführt. Die bisherige MK-Fläche an der Grafenberger Allee wurde auf diejenigen Teilbereiche des Güterbahnhofes ausgedehnt, die von der Deutschen Bahn AG aufgegeben worden sind.

Der Bebauungsplan überlagert teilweise Flächen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 57 77/43 von 1986. Dieser setzt auf den Flächen entlang der Grafenberger Allee Kerngebiet, in den rückwärtigen Bereichen Gewerbegebiet fest. Die bisherige Kerngebietsfestsetzung im nördlichen Bereich sah eine GRZ von 0,8 sowie eine GFZ von 2,0 vor. Die Geschossigkeit variiert zwischen 5 und 6 Geschossen entlang der Grafenberger Allee und einer zweigeschossigen rückwärtigen Bebauung.

Die bisherige Gewerbegebietsfestsetzung, die durch die Festsetzung der Hans-Günther-Sohl-Straße im neuen Bebauungsplan überlagert wird, sieht eine GFZ von 2,2 vor.

Der südliche Teil des Plangebietes liegt innerhalb des Bauschutzbereiches des Flughafens Düsseldorf gemäß § 12 des Luftverkehrsgesetzes. Die genehmigungsfreie Gebäudehöhe beträgt 118 m ü. NN..

3. Ziel und Zweck des Bebauungsplans

3.1 Bauland

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans stellt den westlichen Rand des Rahmenplangebietes dar. Mit der Einmündung der Schlüterstraße und der langen Front zur Grafenberger Allee ist dieser Bereich der zentrale Eingang zum Rahmenplangebiet von der übergeordneten Stadtradiale Grafenberger Allee. Deshalb kam von Anfang an dieser Stelle eine besondere Bedeutung in der Gesamtplanung zu.

Um dem besonderen gestalterischen Anspruch, der an diesen Ort gestellt werden muß, gerecht zu werden, wurde ein Gutachterverfahren ausgeschrieben, das über die Ausformung der Gebäudekörper entscheiden sollte.

Der Entwurf, der als Ergebnis aus dem Gutachterverfahren hervorging, sieht eine Bebauung vor, die durch Stellung der Baukörper und Durchdringung höherer und niedriger Bauvolumen eine Situation herstellt, die sowohl den Straßenrand der Grafenberger Allee betont als auch die Öffnung zu dem in Richtung Süden verlaufenden Grünzug thematisiert. Der Bebauungsplan hat die Aufgabe, den Entwurf aus dem Gutachterverfahren im nördlichen Planbereich zu ermöglichen.

Im südlichen Teil des Bebauungsplans wird ein bereits errichtetes Gebäude als Erweiterung des westlich der Hans-Günther-Sohl-Straße gelegenen Thyssen-Trade-Centers planungsrechtlich abgesichert. Dieses Vorhaben wurde auf dem ehemaligen Güterbahnhofgelände nach § 34 BauGB genehmigt.

Im Zuge der Entwicklung westlich des Güterbahnhofes wurde die Hans-Günther-Sohl-Straße zur Erschließung der hinteren Bereiche als private Erschließungsstraße gebaut und im Süden über eine Straßenbrücke an die Cranachstraße angeschlossen. Der Bebauungsplan überführt diese private Straße in öffentliche Straßenverkehrsfläche. Ebenso wird der Bebauungsplan den bereits privatrechtlich gesicherten Fuß- und Radweg zwischen der Erweiterung des Thyssen-Trade-Centers und dem verbleibenden Güterbahnhof öffentlich-rechtlich festschreiben und seine Verbindung nach Süden in Richtung Flingern sowie nach Norden über das Kopfgrundstück hinweg zur Einmündung Simrockstraße hin ermöglichen.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan unterscheidet drei Baugebiete:

- Kerngebiet 1 (MK 1)
- Kerngebiet 2 (MK 2)
- Gewerbegebiet (GE).

Die Kerngebiete MK₁ und MK₂ werden gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Die Zulässigkeit der Nutzung wird nach den Möglichkeiten des § 1 BauNVO weiter differenziert. So werden Tankstellen, Parkhäuser, Vergnügungsstätten sowie Einkaufszentren, großflächiger Einzelhandel und sonstige großflächige Handelsbetriebe im Sinne des § 11 (3) BauNVO für nicht zulässig erklärt.

Tankstellen und Parkhäuser sind nicht zulässig, weil sie eine extensive Flächennutzung darstellen, die mit den Zielen des Rahmenplans und den Maßgaben zur Gebäudestruktur nicht vereinbar sind.

Vergnügungsstätten müssen in Bereichen der Stadt zulässig sein, in denen Infrastruktur (Verkehrerschließung, Stellplätze) und vorhandenes Umfeld (Gaststätten, keine sensiblen Nutzungen) eine Integration solcher Nutzungen ermöglichen. Diese Voraussetzungen für einen Bereich in der Stadt, der zur Versorgung überörtlich zentrale Funktionen wahrnimmt, sind im Plangebiet nicht gegeben und planerisch nicht Zielsetzung. Vergnügungsstätten sind mit dem geplanten Bürostandort als Eingangssituation zum Rahmenplangebiet mit gehobenen inhaltlichen und gestalterischen Ansprüchen nicht vereinbar, weil sie erhöhte Zu- und Abfahrverkehre sowie Stellplatzbedarf verursachen, was mit der angestrebten hochwertigen Gestaltung der Freiflächen nicht in Einklang zu bringen ist.

Die Baugebiete MK₁ und MK₂ werden als Kerngebiete gemäß § 7 festgesetzt, um in einer der Innenstadt entsprechenden Dichte Verwaltungsgebäude und ergänzende Nutzungen unterzubringen. Die Festsetzung erfolgt jedoch nicht, um umfassend zentrale Nutzungen, wie in den Kernbereichen üblich, anzusiedeln. So ist eine überregionale Versorgung mit Einkaufseinrichtungen im Plangebiet nicht angestrebt. Diese erfolgt im Stadtzentrum, in den Unterzentren der Stadt sowie an eigens dafür vorgesehenen Standorten. Insofern werden Einkaufszentren, großflächige Einzelhandel- und sonstige großflächige Handelsbetriebe ausgeschlossen.



Nach § 7 BauNVO sind in Kerngebieten Wohnungen ausnahmsweise zulässig. Diese Regelung gilt auch für den Bebauungsplan.

Das Ziel der Stadt Düsseldorf, möglichst in allen Planbereichen Wohnungen zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs zu ermöglichen bzw. vorzuschreiben, wurde auf der Ebene des Rahmenplans verfolgt. Im Zuge der Gesamtentwicklung sind im Rahmenplan an anderer Stelle Bereiche für Wohnungsbau definiert worden, so daß insgesamt 600 Wohneinheiten entstehen sollen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist jedoch aufgrund seiner isolierten Lage und aufgrund der bereits vorhandenen und durch die Planung initiierten Verkehrsbelastungen auf der Grafenberger Allee und auf der Schlüterstraße für Wohnungsbau nicht geeignet. Insofern erfolgt keine Festsetzung eines Anteils von Wohnungen am Gesamtbauvolumen.

Für MK₁ wurde die Grundflächenzahl (GRZ) nach der öffentlichen Auslegung von 0,9 auf 1,0 heraufgesetzt. Die vorgesehene Bebauung wird diesen Wert nicht ausnutzen. Durch die Ausdehnung der Tiefgarage aufgrund der Festsetzung, daß Stellplätze mit Ausnahme von Besucherstellplätzen in unterirdischen Anlagen unterzubringen sind und durch die Notwendigkeit, Feuerwehrumfahrten zu den Gebäuden auf den Freiflächen vorzusehen, werden Flächen unterbaut, für Nebenanlagen benötigt oder von Stellplätzen und deren Zufahrten beansprucht, so daß die gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO auf die GRZ anzurechnenden Flächen mehr als 97 % der Gesamtfläche des Grundstücks betragen werden. Da die Gebäudemasse, die im Baugebiet MK 1 errichtet werden soll, über die Geschosflächenzahl gesteuert wird, war die Anhebung der Grundflächenzahl möglich, ohne daß die Grundzüge der Planung berührt werden. Die Bilanzierung der Pflanzflächen (differenziert nach Flächen mit Bodenanschluß und Flächen auf Tiefgaragen) im Grünordnungsplan ist bereits auf Grundlage der Gebäudeplanung erfolgt, so daß sich keine Änderung der insgesamt positiven Bilanz der Bodenversiegelung gegenüber dem Bestand ergibt. Die östlich angrenzende Grünfläche verbleibt bis auf anzulegende Wegeflächen vollständig unversiegelt.

Die Geschosflächenzahl (GFZ) beträgt 2,8. Zulässig sind maximal 10 Geschosse.

Mit der Festsetzung dieser Werte wird die Dichte der direkt angrenzenden Nachbarbebauung überschritten. Dieses wird wie folgt begründet:

- Wie bereits oben erläutert, stellt das Baugebiet MK 1 den Gebietseingang zum Gesamtrahmenplangebiet dar. Deshalb ist an dieser Stelle an der Grenze zur inneren Stadt eine städtebauliche Verdichtung vorgesehen, die als markanter Punkt im Verlauf der Grafenberger Allee signalisiert, daß im rückwärtigen Bereich weitere wichtige Nutzungen zu finden sind.

Für die verbliebenen beiden Autohäuser sind Ersatzstandorte gefunden. Von einem Unternehmen, das bereits umgezogen ist, wird der Standort nur noch kurzfristig für Ausstellungszwecke genutzt. Das zweite Autohaus hat unterdessen ein Grundstück erworben, die Bauarbeiten für Betriebsgebäude haben begonnen, so daß zum geplanten Baubeginn eine Verlagerung aller ansässigen Betriebe stattgefunden hat.

7. Kosten für die Gemeinde

Der Stadt Düsseldorf entstehen durch die Aufstellung des Bebauungsplans keine Kosten.

Düsseldorf, 20. Mai 1996

Der Oberstadtdirektor
in Vertretung

Stadtdirektor



bu