

Baumschutzgruppe Düsseldorf

Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren

KONRAD-ADENAUER-PLATZ vor dem Hauptbahnhof

Frühzeitiges Beteiligungsverfahren gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch

Frühere Stellungnahmen der Baumschutzgruppe zur Neugestaltung des Stadtraums um den Hauptbahnhof

Die Baumschutzgruppe fordert konsequent seit 2008, bei den Planungen den Baumerhalt zu berücksichtigen (seit 2020 mit einer Unterstützung von 5024 Unterzeichnenden in der Petition „Rettet die Platanen vor dem Düsseldorfer Hauptbahnhof“). Da genau diese Forderungen im Resultat überhaupt nicht zu finden sind, bekräftigen wir nochmals den für das Stadtklima so wichtigen Aspekt, den vorhandenen Baumbestand in die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes zu integrieren und wenn möglich noch weitere Großbäume zu pflanzen.

Darüber hinaus wollen wir hier auch auf weitere Punkte der Planungen und deren Auswirkungen auf die Nutzer*innen des Platzes hinweisen.

Rechtmäßigkeit des Planungsverfahrens ist nicht gesichert

Die Bürgerbeteiligung vor dem Wettbewerbsverfahren erbrachte offensichtlich aufgrund eines technischen Fehlers im Computersystem gerade mal ca. 50 Stellungnahmen aus der Bürger*innenschaft, was keineswegs der Bedeutung des Platzes und deren Wichtigkeit für die Stadtgesellschaft entspricht (Siehe <https://www.openpetition.de/petition/online/rettet-die-platanen-vor-dem-duesseldorfer-hauptbahnhof-2>).

Wäre dieses Beteiligungsverfahren rechtmäßig durchgeführt worden, wären sicherlich zehnmal so viele Gestaltungsvorschläge aus der Bevölkerung eingegangen.

Der Baumerhalt wurde damals sicherlich nicht nur von der Baumschutzgruppe als Planungsvoraussetzung für das Wettbewerbsverfahren eingebracht.

Mit diesen mangelhaften Planungsvorgaben wurden demnach von keiner oder keinem der Wettbewerbsteilnehmer*innen vergleichbare Gestaltungsvorschläge mit den Bestandsbäumen vorgelegt. Aus dieser Auswahl wiederum wurden die Sieger gekürt, die nun in dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren den Bürger*innen präsentiert werden.

Sowohl in der Ausstellung (bis zum 12. September in der Brücke des Central), als auch in der digitalen Beteiligung sind nur Varianten ohne die Platanen zu sehen bzw. konnten nur diese kommentiert werden.

Von einer Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) kann daher nicht die Rede sein.

Zitat des ersten Absatzes des Paragraphen 3 BauGB:

*Die Öffentlichkeit ist **möglichst frühzeitig** über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich **wesentlich unterschiedliche Lösungen**, die für die Neugestaltung ... eines Gebietes in Betracht kommen, und die **voraussichtlichen Auswirkungen der Planung** öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben.*

Da es sich bei der vorgelegten Planung nur um eine Vorgabe der Neugestaltung, basierend auf den Siegerentwürfen, handelt, ist bei diesem Teilnahmeverfahren eine wesentliche Voraussetzung der Rechtmäßigkeit nicht erfüllt – wie zum Beispiel die der möglichen Alternativen für die Neugestaltung mit dem geforderten Baumerhalt.

Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität schon vorhanden

In den Erläuterungen zu den Plänen der Neugestaltung wird die Behauptung aufgestellt, dass den Menschen eine Fläche mit hoher Aufenthaltsqualität nicht zur Verfügung stünde und erst die Neugestaltung diesen Raum schaffen würde.

Dies ist nicht richtig, denn der Vergleich der heutigen Fläche zwischen den beiden Taxiszufahrten (im Norden vor dem Nordeingang und im Süden bis ca. 20 m vor dem Haupteingang) und der zukünftigen Fläche mit ausschließlicher Nutzung durch Fußgänger zeigt, dass den Fußgängern weniger Fläche des Konrad-Adenauer-Platzes zugestanden wird, da sie nach dem Umbau deutlich kleiner würde.

Die Darstellung dieser Fläche entspräche nicht ihrer späteren Nutzung, denn im Süden, vor den Hotels und dem Landesrechnungshof bzw. der Bundespolizei werden Verkehre notwendig, um die Gebäude anfahren zu können. Anlieferungen werden sicherlich nicht ausschließlich durch die Harkortstraße geführt werden können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit einem „Aufräumen“ des Platzes vor dem Hauptbahnhof, der Verlegung der geparkten E-Scooter und der Entfernung der Verkaufsstände eine vergleichbare Aufenthaltsqualität heute schon möglich wäre, (allerdings ohne einen Springbrunnen, zugegeben).

Erschließung / Zufahrten zum südlichen Hauptbahnhof nicht gesichert



Wie dieser Auszug der Planung des südlichen Endes des KAP zeigt, ist zukünftig eine Anfahrt von der Bismarckstraße nicht vorgesehen. Aber auch nicht mehr möglich, denn ein begrüntes Dach über der Treppe zur und aus der unterirdischen Fahrradgarage versperrt die Zufahrt, die dort heute von den Anliegern genutzt wird.

Folge dieser Planung ist es, dass sowohl die Bundespolizei als auch der Landesrechnungshof über die Harkortstraße angefahren werden müssten. Das wiederum bedeutet, dass die „Fußgängerzone“ vor den Hotels stark gestört würde, auch und insbesondere tagsüber.

MIV wird bis zum Haupteingang geführt



Wie diese Darstellung zeigt, wird mit der Neugestaltung des Platzes der Motorisierte Individualverkehr (MIV) bis an den nördlichen Rand des Haupteingangs geführt.

Mit dieser Planung wird den Autos erheblich mehr Fläche zur Verfügung gestellt, als es heute der Fall ist. Sicherlich ist dies nicht im Sinne einer besseren Aufenthaltsqualität.

Diese mangelhafte Planung würde es nicht nur den Autofahrern ermöglichen bis zum Haupteingang zu fahren, was sie sicherlich reichlich tun werden, sondern würde den Fußgängern auch die Überquerung des Platzes erschweren, wenn Sie aus dem Nordeingang kommen.

Fahrradfahrer in den unterirdischen Bunker zu bringen ist nicht zukunftsweisend

Die Tauglichkeit der Planung, die zukünftige Entwicklung des Verkehrs bewältigen zu können, misst sich an dem Umgang mit dem Fahrradverkehr. Dieser emissionsfreie Stadtverkehr ist nicht nur erwünscht, sondern aus vielerlei Gründen zu fördern und dies auf allen Ebenen, gerade an dem Verkehrsknotenpunkt (Umsteigehub) Hauptbahnhof.

Es ist vorgesehen, die Fahrräder in dem Bunker vor dem Hauptbahnhofgebäude am südlichen Ende des KAP unterzubringen. Dafür würde eine Anfahrtunnel unter der Gleisanlage der Rheinbahn von der Bismarckstraße in den Bunker neu gebaut.



Wie in der oben gezeigten Darstellung zu sehen, ist der Ein- und Ausgang zu der neuen Fahrradgarage am südlichen Ende, vor dem Gebäude des Landesrechnungshofes vorgesehen. Eine sehr gewagte Standortwahl, denn damit müssen alle Fahrradnutzer*innen den ganzen Platz queren, wenn sie zum Nordeingang wollen. Ein schnelles Erreichen der Bahnsteige und der dort abfahrenden Züge würde somit für die umweltfreundlichen Nutzer*innen mehr als erschwert. Die besagte Förderung des Fahrradverkehrs sieht anders aus, als es die Planung der Neugestaltung des KAP für die Fahrradfahrer*innen vorsieht.

Kund*innen der Rheinbahn wird das Leben schwerer gemacht

Bei der Neugestaltung wurden zudem nicht die Wegeverbindungen beachtet, die sich aus der neuen Nutzung der Gebäude im Norden des KAP (Stadtbibliothek, Central, Theatermuseum, Kino, Gastronomie, Busbahnhof) und aus der Verlegung der Haltestellen auf den südlichen Teil des Platzes ergeben.

Damit würden längere Wege quer über den Platz entstehen, wenn Fahrgäste der Rheinbahn mit einer Gehhilfe oder einem Rollstuhl aus südlicher Richtung am KAP ankommen und zu den im Nordeingang befindlichen Aufzügen und zu den Bahngleisen gelangen wollen.

Ungenügend wurde außerdem für Fußgänger gesorgt, die aus dem Nordeingang kommend die andere westliche Platzseite erreichen wollen.

Die Querung des Parkplatzes wäre dann wohl nur noch über die Feuerwehrezufahrt möglich, die um zu den Straßenbahnhalterstellen zu gelangen, ausschließlich mit dem Überschreiten der Straßenbahngleise mit schnellen Straßenbahnen erreicht werden könnte.

In der Summe hätten die Fußgänger, die Kunden der Rheinbahn und der DB-Bahn mehr Nachteile als Vorteile durch eine derartige Neugestaltung.

Gefährdung der Fußgänger*Innen besteht weiterhin und wurde in Norden noch verschärft

In der Begründung der Neugestaltung wird der schmalere Bereich für die Gleise der Rheinbahn hervorgehoben. Mit der Verschränkung der Gleise, im Westen für die Fahrtrichtung in den Süden und im Osten (zum Hauptbahnhof) für die Fahrtrichtung in den Norden, wird der Flächenbedarf tatsächlich geringer.

An der Stelle jedoch, wo es zu einer Kreuzung der Fußgänger*innen und den Straßenbahnen kommt, in Höhe des Haupteingangs und dem Übergang in die Friedrich-Ebert-Straße mit den Bushaltestellen, lässt sich keine Verbesserung erkennen.

Und eine Verschlimmbesserung ergäbe sich auf Höhe der Wegeverbindung Nordeingang - Immermannstraße. An dieser Stelle kreuzen sich die Wege von Fußgänger*innen und Straßenbahnen, die dort zukünftig höhere Geschwindigkeiten haben werden, da sie durch die verbesserte Gleisführung von Norden kommend schneller in die Haltestelle einfahren können und aus dem Süden nach dem Anfahren an den neuen Bahnsteigen schon schneller fahren könnten.



Begrünte Wartebereiche sind zu hoch, um vor Regen geschützt zu sein



Wenn die begrünten und überdachten Wartebereiche für die Kund*innen der Rheinbahn nicht an drei Seiten mit einer Glaswand versehen werden, können sie die Wartenden kaum vor Regen schützen. In dieser Darstellung sind solche Glasverkleidungen nicht zu erkennen.

Mangelhafte Berücksichtigung des städtischen Umfeldes

Wie oben schon beschrieben sind in den vergangenen Jahren viele neue Nutzungen nördlich des KAP in der Worringer Straße hinzugekommen, jüngst die Verlegung der Stadtbibliothek und des Theatermuseums ins KAP 1 mit einem erwartbaren erheblichen Besucherverkehr. Dieser Sachverhalt wurde bei der Neugestaltung nicht berücksichtigt, sonst wäre die Tiefgaragenein- und ausfahrt nicht in diesen Bereich unter der Brücke des Centrals gelegt worden.



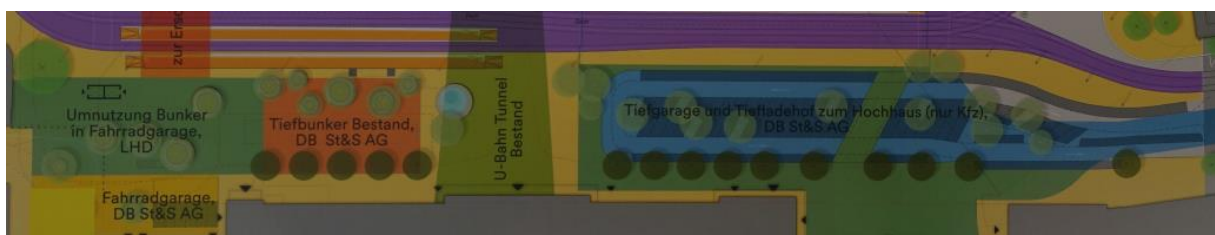
Dort soll nicht nur ein Loch entstehen, das sicherlich nicht zu einer guten Aufenthaltsqualität beiträgt, es werden auch links und rechts des „Lochs“ die Fahrspuren für die „Kurzzeitparker“ und Taxis geführt. Ganz zu schweigen von den heute schon vorhandenen Gleisen der Rheinbahn und den Zufahrten der Busse.

Anstatt hier einen besseren und ruhigeren Stadtraum zu planen, würde die Situation für die Besucher abweisender.

An dieser Stelle des Platzes wäre es angezeigt gewesen, für eine Aufenthaltsqualität zu sorgen, wie sie die Planer*innen auf der südlichen Platzhälfte erreichen wollen.

Großteil der Baumpflanzungen finden auf Beton statt

Die Darstellung der Flächen, die von den unterirdischen Bauwerken, neue Tiefgarage und vorhandener Bunker, in Anspruch genommen werden sollen, zeigt, dass der größte Teil der Neupflanzungen auf deren Decke geplant ist. Dort würden die neuen Bäume allerdings nur einen geringen Wurzelraum einnehmen und damit ein begrenztes Wachstum erlangen können.



Es ist daher in Frage zu stellen, ob das durch den Wechsel der Baumart (von Japanischen Kirschen zu Perlschnurbäumen) beabsichtigte Blätterdach in dieser Höhe überhaupt erzielt werden kann. Anzuzweifeln ist ebenso, ob in direkter Nachbarschaft zu Lebensmittelbetrieben oder Cafés die reichblühenden Gleditsien von den Menschen akzeptiert würden. Die Blüten sind sehr attraktiv für Insekten, was allerdings nicht mit einem Kuchenstück oder einem Glas Limonade vereinbar ist.

Unzureichende Begründung der Fällung vorhandenen Baumbestandes

Unverständlich bleibt die geplante Fällung der Bäume auf der Verkehrsinsel vor dem KAP 1.



Warum soll diese Baumgruppe entfernt werden? Warum kann dieses Grün nicht ebenso erhalten werden, wie es die einzelne Platane vor dem Landesrechnungshof vormacht?

Um Nachfragen vorzubeugen: alle Fällungen sind vermeidbar, hierzu haben wir auf unserer Homepage <http://baumschutzgruppe-duesseldorf.de/konrad-adenauer-platz/> hinreichende und machbare Vorschläge in den vorherigen Beteiligungen vorgebracht.

Der Konrad-Adenauer-Platz wird mit der Neugestaltung ärmer

Die Darstellungen und Visualisierungen der Neugestaltung sind für den Laien irreführend. Warum wurde für die Ansichten des neuen Hauptbahnhofgebäude eine Abendstimmung nach einem Regen gewählt – vielleicht um die enorme Mittagshitze auf dem versiegelten Platz nicht darzustellen?

Die neuen Bäume würden nicht den Schatten erbringen können, den heute die großen Platanen spenden. Es wird in der Summe eine schlechtere Aufenthaltsqualität entstehen als sie heute existiert.



Wie dieses Bild zeigt, würde die Neugestaltung weniger Bäume erbringen und damit weniger Blattmasse zur Kühlung des Stadtraums und weniger Schatten für eine gute Aufenthaltsqualität, also eine Verschlechterung des Stadtklimas mit sich bringen.

Es ist an der Zeit, die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes im Lichte einer guten Stadtplanung, einer angepassten Freiraumplanung unter Berücksichtigung der Klimaanpassung neu zu starten.

Baumschutzgruppe Düsseldorf

September 2021