



öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Konrad-Adenauer-Platz - Weiterführung des Kooperativen Verfahrens zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

### Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Beratungsqualität
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	17.01.2024	Vorberatung
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	24.01.2024	Vorberatung
Bezirksvertretung 1	26.01.2024	Anhörung
Haupt- und Finanzausschuss	29.01.2024	Vorberatung
Rat	22.02.2024	Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

~~Der Rat der Stadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung auf der Grundlage des Eckpunktepapiers zur Rahmenvereinbarung 3 mit DB Station&Service AG, des dargestellten Sachstandes des Bebauungsplanverfahrens und den Ergebnissen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden nach §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB zum Bebauungsplan Vorentwurf Nr. 01/016 Konrad Adenauer Platz sowie der vorliegenden Vorplanung (Freianlagen, Verkehrsanlagen und Unterirdische Fahrradgarage/Fahrradabstellanlage) das Bebauungsplanverfahren bis zum Offenlagebeschluss, die Freianlagenplanung, die Verkehrsanlagenplanung sowie die Planung der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) bis zur Herbeiführung des Bedarfsbeschlusses fortzuführen und alle dazu notwendigen Gutachten erstellen zu lassen sowie entsprechende Verträge mit DB S&S AG vorzubereiten.~~

Der Rat der Stadt Düsseldorf beauftragt die Verwaltung, das Bebauungsplanverfahren bis zum Offenlagebeschluss, die Freianlagenplanung, die Verkehrsanlagenplanung sowie die Planung der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) bis zur Herbeiführung des Bedarfsbeschlusses fortzuführen und alle dazu notwendigen Gutachten erstellen zu lassen sowie entsprechende Verträge mit DB S&S AG vorzubereiten.

Dies erfolgt auf der Grundlage des Eckpunktepapiers zur Rahmenvereinbarung 3 mit DB Station&Service AG, des dargestellten Sachstandes des Bebauungsplanverfahrens und den Ergebnissen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden nach §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB zum Bebauungsplan -Vorentwurf Nr. 01/016 - Konrad-Adenauer-Platz sowie der vorliegenden Vorplanung (Freianlagen, Verkehrsanlagen und Unterirdische Fahrradgarage/Fahrradabstellanlage) mit der Maßgabe, dass

- die Zahl der oberirdischen Stellplätze auf 30 begrenzt wird. Sollten weitere Kurzzeitplätze erforderlich werden, werden diese – vorbehaltlich einer ausstehenden Prüfung – in der privaten Tiefgarage des geplanten Hochhauses angeboten und über den Vorplatz verknüpft werden.
- weitere Gleiskörper der Rheinbahn, die nicht begangen oder befahren werden, als Grüngleise geplant werden.
- oberirdisches Fahrradparken für Tagesparken auf dem Platz vorgesehen wird.
- der Konrad-Adenauer-Platz über die zuführenden Straßen an das Radhauptnetz optimal angebunden wird.

## **Sachdarstellung:**

# **I Historie**

## **Rückblick auf Wettbewerbsvorbereitung und Wettbewerbsentscheidung**

Der gemeinsame Wettbewerb von Landeshauptstadt Düsseldorf (LHD) und Deutsche Bahn Station&Service AG (DB S&S) – mit breit angelegter, vorlaufender und begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung – im Jahr 2017 hatte als gemeinsames Ziel, den Konrad-Adenauer-Platz und sein Umfeld als lebendiges Entrée für Bürgerschaft und Gäste der Stadt Düsseldorf zu entwickeln. So sollte sich die Eingangssituation von der Bahnseite in die City deutlich verbessern und der Konrad-Adenauer-Platz ein Raum für Aufenthalt, Begegnung und Orientierung werden, der eine neue Funktionalität als Verkehrsraum in Bezug auf Umsteigeverkehre im Sinne eines Mobilitätsknotenpunktes der Zukunft bietet. Im Frühjahr 2018 endete das Wettbewerbsverfahren mit der einstimmigen Entscheidung der Jury für zwei erste Preisträger: Den ersten Preis für den Realisierungsteil zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (Frei- und Verkehrsanlagen) erhielt die Arbeitsgemeinschaft GTL (Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten), Kassel, mit Vössing Ingenieure, Düsseldorf. Für den Ideenteil (Hochhaus) konnten sich Mono Architekten, Berlin durchsetzen. Darüber hinaus wurden Arbeiten angekauft, unter anderem der Entwurf für den Umbau des Empfangsgebäudes von Auer+Weber, München.

## **Zusammenarbeit zwischen DB S&S und LHD**

### **Planungsgespräche zwischen DB S&S und LHD**

Seit Beginn des Kooperativen Verfahrens in 2017 dienen regelmäßige Abstimmungsgespräche zwischen DB S&S und LHD auf der Arbeitsebene zur

engmaschigen Bearbeitung der Planungsthemen. Diese Zusammenarbeit mit der DB S&S - als Grundstückseigentümerin großer Teile des Platzes - bildet die Grundlage für die erste konkrete Realisierungschance für eine Modernisierung des Konrad-Adenauer-Platzes seit den 1990er Jahren.

### Eigentumsverhältnisse

Ungefähr 60% der gesamten Fläche des Konrad-Adenauer-Platzes (ca. 10.400 m<sup>2</sup>) stehen im Eigentum der Deutschen Bahn Netz AG. Daraus ergeben sich Fragestellungen wie z. B. die Klärung der Zuständigkeiten, Investitionssicherheit und EU-Beihilferechtskonformität bei Investitionen der LHD auf fremdem Eigentum, die Verhandlung von Kostenbeteiligungen, die Verkehrssicherung, die spätere Unterhaltungspflicht bzw. -kosten und vielem mehr. Diese Themen sind im Verfahren vollständig zu lösen.



Übersicht Eigentumsverhältnisse (rot=DB; blau=LHD)

### Bisherige Rahmenvereinbarungen mit DB S&S, gemeinsamer Bebauungsplan

Zur Verständigung über die gemeinsamen Ziele schlossen LHD und DB S&S bereits zwei Rahmenvereinbarungen ab. Die erste Rahmenvereinbarung (24.03.2017) behandelte die Inhalte und die Kostenteilungen zu dem Wettbewerb. Die zweite Rahmenvereinbarung (18.12.2019) regelte die Einsetzung und die Kostenteilung eines gemeinsamen Projektsteuerungsbüros (Schüssler Plan Ingenieure) im Schnittstellenbereich.

### Lenkungskreis

Seit November 2019 entscheidet ein für das Projekt einberufener Lenkungskreis über die erarbeiteten Varianten der Arbeitsebene. Der Lenkungskreis setzt sich bisher zusammen aus dem Oberbürgermeister, der Dezernentin für Planen, Bauen, Wohnen und Grundstückswesen, dem Dezernenten für Mobilität und Umwelt, den Amtsleitern und Amtsleiterinnen der beteiligten Fachämter der LHD, den Vertretern und Vertreterinnen des Vorstandes der Rheinbahn AG sowie Vertretern und Vertreterinnen der DB S&S. Dieser Lenkungskreis soll nach dem Bedarfsbeschluss in eine „Kleine Kommission“ überführt werden. Seit 2019 tagte der Lenkungskreis vier Mal. Inhalte der Beratungen waren zuletzt unter anderem die Kenntnisnahme der vorgeschlagenen Vorgehensweise der Verwaltung, die Machbarkeitsstudien zur Architektur, planerische Entscheidungen zur Weiterführung der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) und Überlegungen zu Bauabläufen.

### Beschlusslage

Seit den 1990er Jahren hat es Bemühungen zur Modernisierung und Gestaltverbesserung des Hauptbahnhofsvorplatzes gegeben, die bisher aus verschiedenen Gründen scheiterten. Die aktuelle Zusammenarbeit zwischen DB S&S

und LHD führt erstmals zu dem heutigen Planungsstand der Leistungsphase 2 (Vorplanung).

Der Start des Verfahrens fußt auf den APS-Beschlüssen APS 61/17/2017 (Vorgehensweise Wettbewerb und Öffentlichkeitsbeteiligung), APS 61/36/2017 (Rahmenvereinbarung 1) und APS 61/58/2017 (Teams und Jury), APS 61/106/2017 (Auslobung) und APS 61/75/2018 (Kenntnisgabe Wettbewerbsergebnisse).

Die Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses (Planung der Freianlagen und Verkehrsanlagenplanung, Vorplanung) zum Projekt wurde auf der Basis des Beschlusses OVA 24/2019 (Rahmenvereinbarung 2, Beauftragung der Projektsteuerung, Zuständigkeit OVA) entschieden.

Zur Erörterung der kritischen Anmerkungen zur Planung vor der § 3 (1) BauGB-Beteiligung (u.a. Kurzzeit-Stellplätze, Umgang mit Bäumen, Freistellung Uhrenturm) fanden 2020 und 2021 zwei Fraktionsgespräche statt, in denen mindestens ein Vertreter jeder Fraktion geladen war und mit der Verwaltung die Themen diskutierte.

Die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs zum Bebauungsplan-Vorentwurf (Nr. 01/016 – Konrad-Adenauer-Platz) wurde mit dem Beschluss APS/53/2020 vom 03.06.2020 entschieden. Die Bekanntmachung über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 21. August 2021 im Amtsblatt.

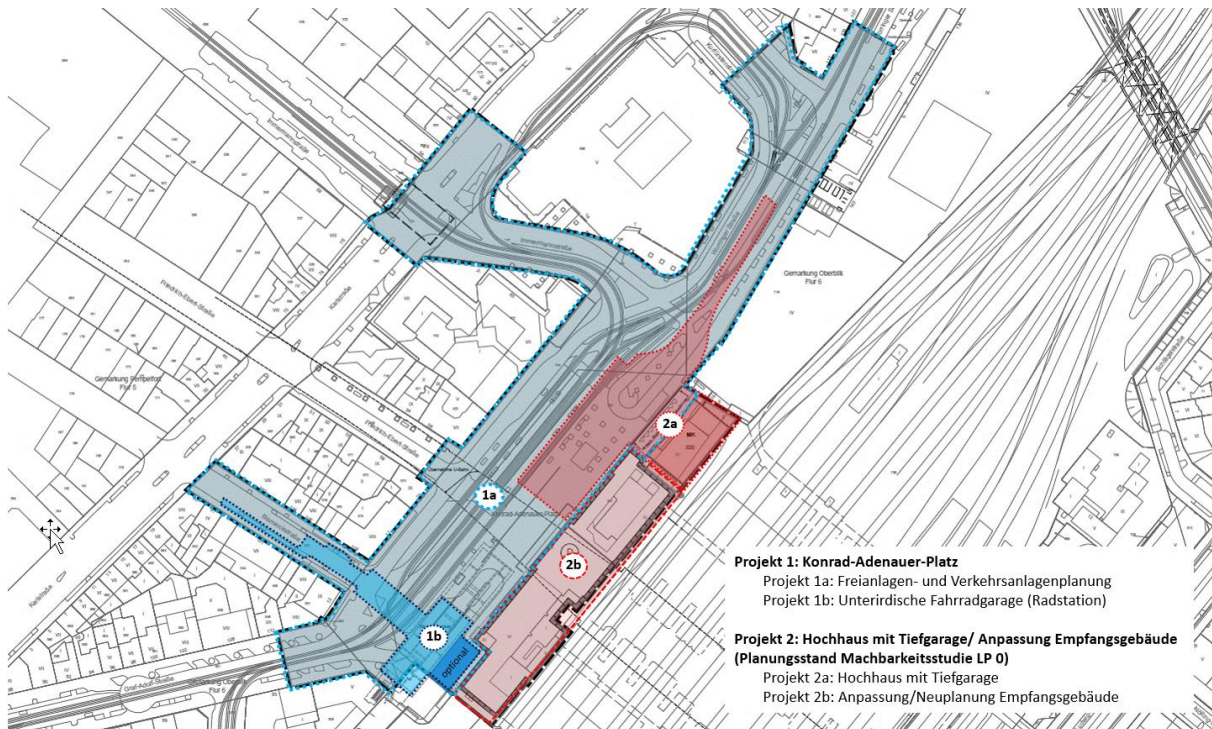
Ziel dieser Ratsvorlage ist es, die bisher aufgabenbedingt unterschiedlichen Zuständigkeiten zu bündeln und alle Gremien gleichberechtigt zu informieren und anzuhören.

## **II Sachdarstellung Vorhaben / Planung**

### **Planungsaufgaben und Vorhabenträgerschaft**

Die Inhalte des Planungsstandes gliedern sich derzeit in (siehe auch Anlage 1):

- a. Projekte ausschließlich in der Vorhabenträgerschaft der LHD:
  - Planung Freianlagen, Verkehrsanlagen (Projekt 1 a, LHD, Vorplanung)
  - Planung Unterirdische Fahrradgarage (Projekt 1 b, LHD, Vorplanung)
- b. Projekte ausschließlich in der Vorhabenträgerschaft der DB S&S:
  - Planung Hochhaus inklusive Tiefgarage (Projekt 2 a; DB S&S Machbarkeitsstudie)
  - Planung Empfangsgebäude (Projekt 2 b; DB S&S, Machbarkeitsstudie)
- c. Gemeinsamer Bebauungsplan mit planfeststellungsersetzendem Teil für die Straßenbahngleise (LHD und DB S&S; Entwurf vom 08.03.2022 Anlage 2)



Übersicht über die Projekte des Kooperativen Verfahrens zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

### **Vergabe und Planungsstand LHD**

Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung (Projekt 1a): Als Ergebnis eines sich an den Wettbewerb anschließenden Verhandlungsverfahrens der Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung gemäß Vergabeverordnung (VgV) wurde der Auftrag für die Freianlagen- und Verkehrsplanung an GTL/Vössing Ingenieure vergeben. Auftragnehmerin und projektverantwortliche Vorhabenträgerin ist die LHD. Die Planung ist bis zur Leistungsphase 2 HOAI abgeschlossen und liegt als Vorplanung vor (siehe Anlage 3).

Planung der Unterirdischen Fahrradgarage als Fahrradabstellanlage) (Projekt 1b): Die Nutzung des Bunkers als Unterirdische Fahrradgarage wurde im Wettbewerb zur Option gegeben. Der 1. Preis hat skizzenhaft diese dargestellt. In der weiteren Bearbeitung und nach Zustimmung des Lenkungskreises (11.11.2019) zur Vorzugsvariante des Zugangs wurde aufgrund der Komplexität der Aufgabe eine Vergabe in 4 Losen gemäß Vergabeverordnung (VgV) nötig.

Um die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Umfeld des Hauptbahnhofes entsprechend einer zukunftsorientierten Mobilität auszubilden, soll die derzeit ungenutzte Bunkeranlage im Süden der Platzfläche, die sich derzeit im Eigentum der DB Netz AG befindet, zu einer Unterirdischen Fahrradgarage als Fahrradabstellanlage, ergänzend zur bestehenden Fahrradstation am Bertha-von-Suttner-Platz, umgebaut werden (Systemskizze, siehe Anlage 4). Vorhabenträgerin dieses Umbaus ist jedoch die LHD. Die Erreichbarkeit soll einerseits über Zugangsmöglichkeiten auf dem Platz, andererseits über Zufahrtsmöglichkeiten durch einen Tunnel von der Bismarckstraße aus (unter den Rheinbahngleisen hindurch) gewährleistet werden. Diese Lösung wurde durch eine umfangreiche Variantenprüfung herausgearbeitet. Das aufwändige Vergabeverfahren dieser komplexen Planungsaufgabe über 4 Lose (Gebäudeplanung, Tragwerksplanung, Verkehrsplanung, Entwässerung usw.) ist für drei Lose abgeschlossen und die Planung hat begonnen. Für das Los 3, Technische Ausstattung waren bisher bei zweimaliger Ausschreibung keine Angebote eingegangen; eine dritte Ausschreibung erfolgte erneut nur für diese Leistungen im Februar 2023. Die Vergabe erfolgte im August 2023.

Der Bedarfsbeschluss für die Projekte in der Vorhabenträgerschaft der LHD kann erst nach Fertigstellung der Vorplanung für die Unterirdische Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) erfolgen, wenn die Kosten aller relevanten Gewerke Freianlagen, Verkehrsanlagen und Unterirdische Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) in einer Kostenschätzung zusammengetragen werden.

### **Vergabe und Planungsstand DB Station&Service AG**

Die DB S&S hat den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie bezüglich ihrer Hochbauten (Perspektive siehe Anlage 5) an eine Arbeitsgemeinschaft aus Mono Architekten, Berlin, und Auer + Weber, München, sowie ein Mobilitätskonzept an das Büro Happolt vergeben. Projektverantwortliche Vorhabenträgerin für die Hochbauten ist die DB S&S. Die Objektplanung der Hochbauten wurde durch DB S&S im Juni 2023 an die Arbeitsgemeinschaft aus Mono Architekten, Berlin, und Auer + Weber, München vergeben.

### **Gemeinsames Bebauungsplanverfahren**

Die Aufstellung eines Bebauungsplans für den Konrad-Adenauer-Platz ist sowohl für die DB S&S als auch für die LHD von Bedeutung: Neben der Schaffung von Baurecht für das Hochhaus auf dem ehemaligen Saalbaugrundstück sowie bauplanungsrechtliche Regelungen für eine Entwicklung des Empfangsgebäudes hat der Bebauungsplan planfeststellungsersetzenden Charakter (§ 28 Abs. 3 PBefG) und wird den Umbau der Gleisanlagen der Rheinbahn festsetzen. Für die Erarbeitung des Bebauungsplans wurde das Büro HJP durch DB S&S beauftragt. Der Vorentwurf des Bebauungsplans, auf dessen Grundlage die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB beschlossen und durchgeführt worden ist, liegt vor (Anlage 2). Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB ist abgeschlossen und gibt Aufschluss über den Bedarf an Gutachten und Anregungen für die weitere Bearbeitung. Die notwendigen Gutachten, die Zuständigkeit und die Kostenteilung regelt die dritte Rahmenvereinbarung (Eckpunktepapier Anlage 6). Für die von beiden Parteien benötigten Gutachten wird darin eine grundsätzliche 50:50 Kostenteilung festgelegt.

### **Klärung rechtlicher Fragestellungen**

Durch die anteilig sehr große private Fläche der DB S&S, die überplant und zukünftig öffentlich genutzt werden soll, ergeben sich in den Verhandlungen umfangreiche rechtliche Herausforderungen, insbesondere eigentums-, beihilfen- und widmungsrechtlicher Natur. In diesem Zusammenhang erarbeitet derzeit eine interne Arbeitsgruppe aus Rechtsamt, Amt für Verkehrsmanagement und Stadtplanungsamt auf Basis der aktuellen Planungen Lösungsansätze zur Schaffung rechtskonformer und interessensgerechter Verhältnisse auf und unter dem Platz sowie Regelungen über Verbindlichkeiten und Verpflichtungen zwischen den beiden Parteien. Begleitet wird dieser Prozess durch intensive Verhandlungen mit DB S&S. Die Ergebnisse sollen in ein Kooperationspapier einfließen, ~~das als Rahmenvereinbarung 4 im vierten Quartal 2023 vorliegen soll.~~

## **III Rahmenvereinbarung 3**

### **(Gutachten zum Bebauungsplan)**

Im bisherigen kooperativen Verfahren zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes Düsseldorf wurden auf der Grundlage des Wettbewerbs von 2018 und den gefassten Beschlüssen der Entscheidungsgremien von LHD und DB S&S bereits zwei vorherige Rahmenvereinbarungen abgeschlossen. Die Vereinbarungen beinhalteten auch in der Vergangenheit jeweils die Aufgaben, Kostenteilungen und Verbindlichkeiten des anstehenden Arbeitsschrittes.



Die dritte Rahmenvereinbarung regelt nun ausschließlich das kooperative und koordinierte Verfahren zur gemeinsamen Durchführung des Bebauungsplanverfahrens mit den dafür notwendigen Gutachten, Planungs- und Dienstleistungen, deren Beauftragung und Kostentragungspflicht. Der Bebauungsplan dient neben der Schaffung von Baurecht für die Vorhaben der DB S&S auch als planfeststellungsersetzendes Verfahren für die zukünftige Gleisanlage der Rheinbahn und widmet die Flächen für die öffentliche Nutzung (siehe Anlage 2). Die Inhalte der dritten Rahmenvereinbarung sind im Eckpunktepapier zusammengefasst (Anlage 6).

## **IV Bebauungsplanverfahren**

Auf Grundlage der überarbeiteten Siegerentwürfe hat der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung der LHD im Juni 2020 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB beschlossen. Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt besonderen Umstände, ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie, konnte die geplante Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erst im Zeitraum 27.08. bis 24.09.2021 durchgeführt werden.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden im Zeitraum vom 21.03. bis 22.04.2022 gemäß § 4 (1) BauGB frühzeitig beteiligt. Nach zulässiger Fristverlängerung zur Abgabe der Stellungnahmen liegen seit Juni 2022 alle Eingaben der Fachämter der LHD und TÖBs vor.

### **Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB**

Um sowohl den Auflagen der Pandemie als auch der Besonderheit des Projektes Sorge zu tragen, wurde den Bürgerinnen und Bürgern der aktuelle Stand der Weiterentwicklung der Planung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 (1) BauGB nicht nur pandemieüblich als Planaushang im Technischen Verwaltungsgebäude (TVG) vom 27.08. bis zum 26.09.2021, sondern auch folgendermaßen präsentiert:

- Ausstellung der aktuellen Planstände auf zahlreichen Plakaten in der Brücke des Central am Hauptbahnhof vom 27.08. bis zum 12.09.2021 mit der Möglichkeit zur Erörterung der Planung, auch anhand des Stadtmodells und der drei Modellvarianten zur Erweiterung des Empfangsgebäudes sowie des Hochhauses
- Projekt-Webseite mit Videopräsentation zu den Themen „Bahnhof der Zukunft – Architektur“, „Mobilität“ und „Freiflächen, Klima, Bäume“ zur Erläuterung aller Planungsinhalte und der Möglichkeit zur direkten Beteiligung per Email
- Durch Düsseldorf-Marketing unterstützter Online-Fragebogen auf der Beteiligungswebseite [www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projektuebersicht/bebauungsplaene/nuegestaltung-kap](http://www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/projektuebersicht/bebauungsplaene/nuegestaltung-kap) vom 27.08. bis zum 12.09.2021

Durch die Wahl dieser Anwendungsformate konnte ein möglichst breiter Querschnitt der Düsseldorfer Bevölkerung erreicht werden. Die Bürgerinnen und Bürger wurden über den aktuellen Planungsstand informiert und hatten darüber hinaus die Gelegenheit ihre Meinung und Anregungen zu den aktuellen Entwürfen mitzuteilen. Die Ergebnisse der Beteiligung fließen in den Abwägungsprozess und somit in die weitere Planung der jeweiligen Teilvorhaben ein.

### **Auswertung Planaushang im TVG**

Über den Planaushang sind keine Stellungnahmen beim Planungsamt eingegangen. Der Wunsch nach einer Erörterung am Plan wurde während des o.g. Zeitraumes nicht geäußert.

## Auswertung der Ausstellung im Central

Die Ausstellung war täglich ab 11:00 Uhr für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger geöffnet und wurde von Mitarbeitenden der beiden Fachämter Stadtplanungsamt und Amt für Verkehrsmanagement betreut. An zwei Wochenenden bestand das Angebot, die Ausstellung für Gruppenführungen nach vorheriger Anmeldung zu öffnen. Dieses Angebot wurde nicht nachgefragt.

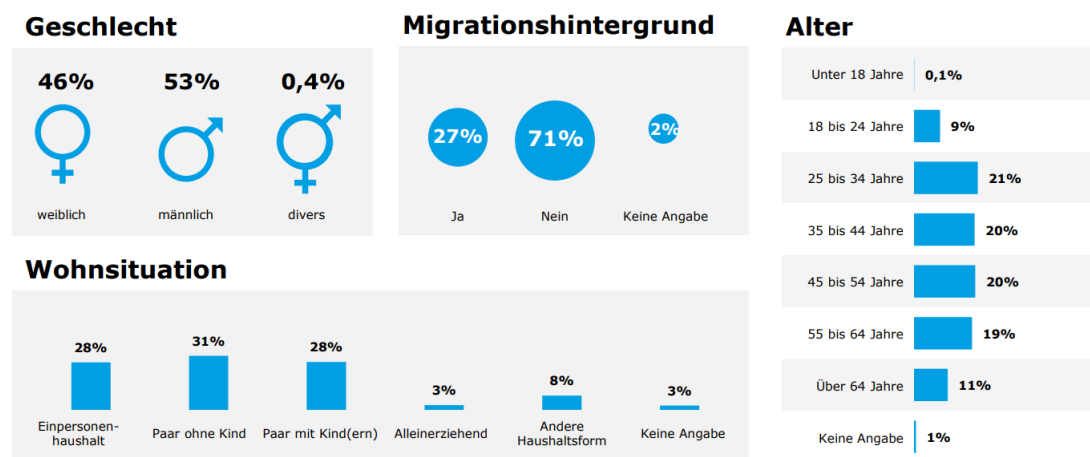
Werktags war die Ausstellung durchschnittlich gut besucht. Einige Gruppen nahmen das Angebot wahr, die Planung im Rahmen einer Führung erläutert zu bekommen. Mit Hilfe von Beteiligungskarten konnten die Besucherinnen und Besucher ihre Meinung zu den Themen „Bahnhof der Zukunft – Architektur“, „Mobilität“ und „Freiflächen, Klima, Bäume“ äußern. Insgesamt haben nur 36 Personen diese Möglichkeit der Meinungsäußerung genutzt. Das geringste Interesse weckte dabei die neue Landmarke (Hochhaus), die neben dem Empfangsgebäude entstehen wird. Die zentrale Kontroverse löste der Entfall mehrerer Platanen auf dem Platz aus, die jedoch im Rahmen der Neuplanung durch ein „Mehr“ an Bäumen ersetzt werden.

## Auswertung Stellungnahmen per Email (u.a. über Projekt-Webseite)

Per Email sind insgesamt 213 Stellungnahmen zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes eingegangen. Davon resultieren mindestens 68 Eingaben aus einem Aufruf der Baumschutzgruppe. Diese hatten sich bereits im Vorfeld aufgrund der geplanten Baumfällungen in einer gesonderten Online-Petition gegen die Planung des Bahnhofsvorplatzes ausgesprochen. Die übrigen Stellungnahmen betrafen im Wesentlichen ebenfalls die Themen Bäume und Klima. Der Tenor aller Emails richtete sich gegen die vorgeschlagene Neugestaltung und forderte eine grundsätzliche Überarbeitung im Sinne des Baumerhalts.

## Auswertung der online-Beteiligung

Ziel des von Düsseldorf Marketing unterstützten Online-Fragebogens war es, ein umfassendes Meinungsbild der Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger zur Akzeptanz und Wichtigkeit der geplanten Neugestaltung des KAP zu erhalten. Darüber hinaus wurden drei Varianten für eine mögliche Aufstockung des Empfangsgebäudes präsentiert, die durch einen Rücksprung den denkmalgeschützten Uhrenturm mit unterschiedlicher Prägnanz berücksichtigten. Die interessierte Öffentlichkeit konnte sich über einen Zeitraum von 24 Tagen, vom 22. August bis 12. September 2021, an der Umfrage beteiligen. Diese Online-Befragung wurde durch das wissenschaftliche Marktforschungsinstitut QuestionPro bereitgestellt. Dazu stellte das Düsseldorfer Marktforschungsinstitut INNOFAC durch ein „Panel“ die repräsentative Stichprobe von 1000 Personen und damit die unabhängige Meinungsfindung sicher. 1.372 Personen haben diese Möglichkeit wahrgenommen und den Fragebogen vollständig beantwortet. Die Stichprobe umfasste folgende Altersgruppen und Lebensumstände:



Auszug und Auswertung aus der Onlinebefragung



Die Bewertung der Neugestaltung des KAP fiel hier mit 79% Zustimmung – im Vergleich zu den Inhalten der Emails - deutlich positiver aus: nur jeweils 2% der Beteiligten äußerten sich kritisch zur Fällung der Bäume und zum Bau eines Hochhauses. Es wurde im Ergebnis differenziert, dass ein Entfall von Bäumen nachvollziehbar sei, wenn dadurch andere Ziele, wie die Mobilitätswende, eine Stärkung des ÖPNV, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit erreicht werden könnten und die Ersatzpflanzungen darüber hinaus zu einem Mehr an Grün auf dem KAP führen würden. Ein Votum zugunsten einer der Varianten zur Erweiterung des Empfangsgebäudes und der Freistellung des Uhrenturmes gab es nicht. Es zeichnete sich keine Vorzugsvariante ab; jede Version fand etwa zu einem Drittel Anklang.

### **Frühzeitige Beteiligung gemäß § 4 (1) BauGB**

Durch die Auswertung der Eingaben der beteiligten Fachämter und Behörden konnte der Gutachtenbedarf, den die aktuelle Planung auslöst, ermittelt werden. Für das weitere Verfahren sind folgende Gutachten erforderlich, die je nach vereinbarter Zuständigkeit vom jeweiligen Projektpartner beauftragt und erarbeitet werden. Aktuell wird der Untersuchungsumfang mit den Fachämtern und Behörden abgestimmt. Zu gegebener Zeit können die Gutachten zusammen mit dem Bebauungsplan-Entwurf, seiner Begründung und weiteren Unterlagen im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB eingesehen werden:

- Schalltechnische Untersuchung
- Gutachten zur Besonnung / Verschattung
- Gutachten zum Windkomfort / Windgefahr
- Verkehrsgutachten
- Grünordnungsplan III
- Artenschutzprüfung I.1 und I.2
- Untersuchung Empfangsgebäude zum städtebaulichen Denkmalschutz
- Erschütterungsuntersuchung
- Ggf. lufthygienische Untersuchung (abhängig vom Mobilitätskonzept)
- Ggf. wasserwirtschaftliches Gutachten

## **V Überprüfung der Planung Prüfaufträge, Anregungen, Bedenken**

Sowohl im Zuge der politischen Beratung vor der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB als auch während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sind verschiedene Themenbereiche zur Überprüfung angesprochen worden. Die Prüfaufträge wurden im Rahmen der Vorplanung bearbeitet und werden im Folgenden vorgestellt.

### **Inhaltliche Anregungen aus dem Beschluss vom 03.06.2020**

In der Beratung des genannten Beschlusses im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung (APS/53/2020) wurde angeregt, folgende Themen zu überprüfen:

- Errichtung eines Fahrradparkhauses
- Baumerhalt und Klimaanpassung
- Denkmalschutzverträgliche Gestaltung des Bahnhofgebäudes
- Reduzierung der PKW-Stellplätze
- Qualitätsvollere Gestaltung des Entrees
- Verbesserung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung
- Sharing-Konzept für Autos, Fahrräder und Mopeds
- Prüfung eines Radtunnels durch das Bahnhofsgebäude
- Verbesserung der Haltestellensituation auf dem Bahnhofsvorplatz

### **Inhaltliche Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**

- Mobilitätswende: Oberirdisches Fahrradparken, dafür weniger Kfz / Taxen

- Erhalt der Bäume
- Neupflanzung von Bäumen
- Prüfung neuer Mobilitätskonzepte
- Leitsystem vom Empfangsgebäude zu den Bussteigen
- Querungshilfe (alarmbasiert) Rheinbahngleise
- Komplette Freistellung des Uhrenturms

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Prüfungen aufgeführt:

#### Prüfauftrag 1: Oberirdisches Fahrradparkhaus (alternativ oder zusätzlich zur Unterirdischen Fahrradgarage):

Die derzeitige Vergabeunterlage (Systemskizze, siehe Anlage 4) sieht die Umnutzung eines bestehenden Unterirdischen Bauwerks (Teil einer ehemaligen Bunkeranlage) zur Unterirdischen Fahrradgarage mit ca. 1.900 Stellplätzen als Fahrradabstellanlage vor, für die die Planung im Oktober 2022 begonnen hat. Die Erschließung soll durch einen neu zu errichtenden Tunnel über die Bismarckstraße erfolgen, der die Straßenbahngleise unterquert. Zusätzlich soll es auf dem Platz in Lage und Größe noch zu bestimmende Aufgänge/Aufzüge geben, die einen direkten vertikalen Zugang auf den Konrad-Adenauer-Platz ermöglichen. Die Vorteile der Unterirdischen Fahrradgarage sind:

- Vermeidung größere Aufbauten auf dem Platz (Reduzierung möglicher Konflikte mit dem Denkmalschutz)
- Umnutzung eines bestehenden Bauwerks im Vergleich zu einem Neubau (Nachhaltigkeit)
- Direkter Anschluss an das Fahrradhauptnetz (Karlstraße)
- Querung der Gleisanlage ohne oberirdische Konflikte mit der Straßenbahn und Individualverkehr von Westen
- Nähe zum Zielort Hauptbahnhof
- Zusätzliches Angebot von bewachten Fahrradstellplätzen und ggf. weiteren Serviceleistungen (Fahrradabstellanlage) auch auf der Bahnhofsvorderseite analog Radstation Willi-Becker-Allee 8a

Insofern hat das Fahrradparkhaus am beabsichtigten Standort das meiste Potenzial. In der weiteren Vorentwurfsplanung wird darauf geachtet, dass die Garage aus Kundensicht hinsichtlich Gestaltung, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit optimiert und somit gut angenommen wird.

Der Bau eines alternativen oder additiven oberirdischen Fahrradparkhauses wurde für das Hauptbahnhofumfeld - auch mit konkreten Anfragen an Immobilieneigentümer in der Nachbarschaft - geprüft. Es gibt in den angrenzenden bestehenden Gebäuden derzeit keine Kapazität zur Errichtung oder zur Entwicklung von Flächen für Fahrradstellplätze in angemessener Zahl oder Erreichbarkeit. Lediglich kleinere Kapazitäten zur Anmietung stehen von Zeit zu Zeit verstreut im Umfeld zur Verfügung, was aber eine sinnvolle und geleitete Führung und Vermarktung unmöglich macht.

Die Einbringung von Stellplätzen in das Hochhaus oder in das Empfangsgebäude wurde mit DB S&S am Anfang der Planung diskutiert und verworfen: Für den Neubau des Hochhauses der DB S&S ist in der Erdgeschosszone ein Empfangsbereich mit Foyer, im ersten Obergeschoss die Anbindung an den neuen RRX Bahnsteig vorgesehen. Insgesamt wird von DB S&S keine Möglichkeit zur Unterbringung eines Fahrradparkhauses in dem neu geplanten Hochhaus, in der neu entstehenden Tiefgarage oder innerhalb des Umbaus des Empfangsgebäudes gesehen.

#### Prüfauftrag 2: Baumerhalt und Klimaanpassung

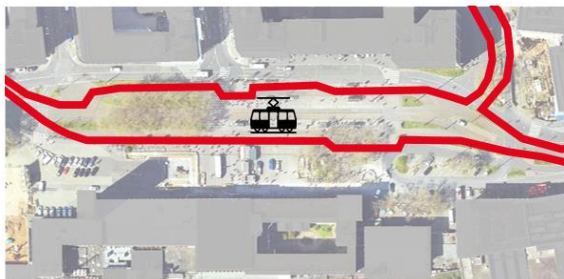
Die Grundlage für die Planung der Freianlagen und Verkehrsanlagen war die 2017 beschlossene Auslobung des Wettbewerbs, die in Kooperation der Projektpartner

LHD, DB S&S und Rheinbahn entstand. Sie wog die Belange Verkehrsfunktionsverbesserung als wichtigen Baustein der Mobilitätswende mit allen anderen Belangen ab. In der Auslobung hieß es: „... Vegetation auf dem Platz ist ausdrücklich gewünscht. Der Baumbestand, auch im Nordabschnitt des Platzes stellt einen großen Wert dar. In der Abwägung aller Belange notwendige Fällungen sind nach Möglichkeit durch Neupflanzungen zu kompensieren“. Die einstimmige Entscheidung der Jury im Preisgericht erfüllte die Anforderungen mehr als jede andere Lösung zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (Freianlagen- und Verkehrsanlagen) mit folgenden Gestaltungselementen:

- Verbesserung der Nutzung, auch durch Menschen mit Behinderung, Barrierefreiheit für die Straßenbahnhaltestellen und den gesamten Platz
- Optimierung der Verkehrssicherheit durch Aufteilung der Straßenbahnhaltestellen auf nördliche und südliche Platzhälfte (Sicherung der fußläufigen Querung)
- Verbesserung der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer
- Verbesserung der Orientierung durch Freihalten wichtiger Sichtachsen
- Herstellung einer Unterirdischen Fahrradabstellanlage mit ca. 1900 Stellplätzen
- Erstmals größere zusammenhängende Aufenthaltsfläche nur für Fußgänger\*innen (im Süden)
- 59 Baum-Neupflanzungen

Der gesetzliche Auftrag zum barrierefreien Ausbau der Gleise und Haltestellen gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Nahverkehrsplan 2017 stellt die Schlüsselaufgabe dar, an denen sich alle anderen Belange orientieren: Die Gleise müssen verschwenkt werden, um eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch die Gleisbereiche zu erhalten und um die technischen Voraussetzungen zu erfüllen, die der sichere und barrierefreie Ausbau der Haltestellen erfordert. Der positive Nebeneffekt ist ein Flächenzugewinn für den Platzbereich. Durch die erforderliche geometrische Gleisberechnung für die genaue Lage der Fahrleitung mit Maststandorten usw. hat jegliche Verschiebung Auswirkungen auf alle anderen Elemente der Planung.

Heute:



Zukünftig:



*Platzgewinn Optimierung der Gleisanlage; links heute, rechts nach Neuordnung*

In der Planung wurde gemäß einer Entscheidung des Lenkungskreises bereits eine geometrische Gleisberechnung vorgenommen. Der wichtigste Aspekt war dabei der Ausbau der barrierefreien Haltestellen mit Optimierung des so genannten Spaltmaßes: Nahezu auf der gesamten Bahnsteiglänge ist künftig ein stufenloser Ein- bzw. Ausstieg bei maximalem Abstand von 8 cm zwischen Bahn und Bahnsteigkante (Spaltmaß) möglich. Durch die Einsehbarkeit der Straßenbahnen auf der gesamten Länge von 80 m ist die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen zukünftig deutlich erhöht. Die Haltestellenanordnung ist optimiert und die Längen der Haltestellen sind maximiert. Auch die 60 m langen Bus-Haltestellen werden im nordwestlichen und südöstlichen Bereich barrierefrei ausgebaut.



Herstellung der Barrierefreiheit; links heute, rechts nach Neuordnung

Für die geplante Maßnahme müssen Bäume in drei Bereichen entfallen:

- Im Bereich der Gleisanlage (südlicher Platzbereich),
- im Bereich des geplanten Zugangs im Bereich der Bismarckstraße sowie
- im Bereich der geplanten Tiefgarage der DB S&S (nördlicher Platzbereich)

Für die Bereiche der Bismarckstraße und der Tiefgarage (DB S&S) konnten planerisch keine Varianten gefunden werden, da die räumliche Einschränkung keine alternative Lage zulässt: Die Tiefgarage der DB S&S dient als Nachweis der Stellplätze für das geplante Hochhaus. Die Erschließungsanlagen in der Bismarckstraße sind im jetzigen Planungsstadium in ihrer Grundfläche bereits minimiert.

Für den Bereich der Gleise wurde im Rahmen einer detaillierten Gleistrassierung geprüft, ob es für die 14 betroffenen Bäume Möglichkeiten des Erhalts oder Teilerhalts geben kann. Die Anlage 7 zeigt im Einzelnen die Prüfergebnisse der Varianten mit dem Ergebnis, dass nur durch die geplante Verschiebung der Gleislage der Rheinbahn der gesetzlich erforderliche barrierefreie Ausbau der Wartebereiche erreicht werden kann und die Vorteile des Wettbewerbsentwurfs umzusetzen sind (Aufenthaltsfläche, Baumreihe entlang der westlichen Längsseite usw.). Ein unabhängiges Baumgutachten von 2019 (Dipl. Ing. Meyer-Ricks, Meerbusch) konstatiert, „dass bei einem Neubau der angrenzenden Verkehrsflächen der Eingriff in den Wurzelbereich zwangsläufig so stark ist, dass einerseits die Vitalität der Bäume massiv leiden und andererseits die Verkehrssicherheit durch Wurzelverlust gefährdet sein wird“. Das Ergebnis der Prüfung wurde vom Lenkungskreis am 11.11.2019 (Dezernat, Amtsleiter, Rheinbahn, DB S&S) begutachtet und bestätigt und wurde Grundlage der vorliegenden Vorplanung. In der Baumbilanz stehen insgesamt im gesamten Geltungsbereich 49 entfallenden Bäumen 59 standortgerechte Neupflanzungen (Zukunftsbaumliste) gegenüber.

Es bleiben in den Randbereichen einzelne Bäume in der Bismarckstraße, vor dem Gebäude Konrad-Adenauer-Platz Nr. 13 (Hansahaushaus) sowie im Bereich des Gebäudes KAP 1 und Worringer Straße erhalten.



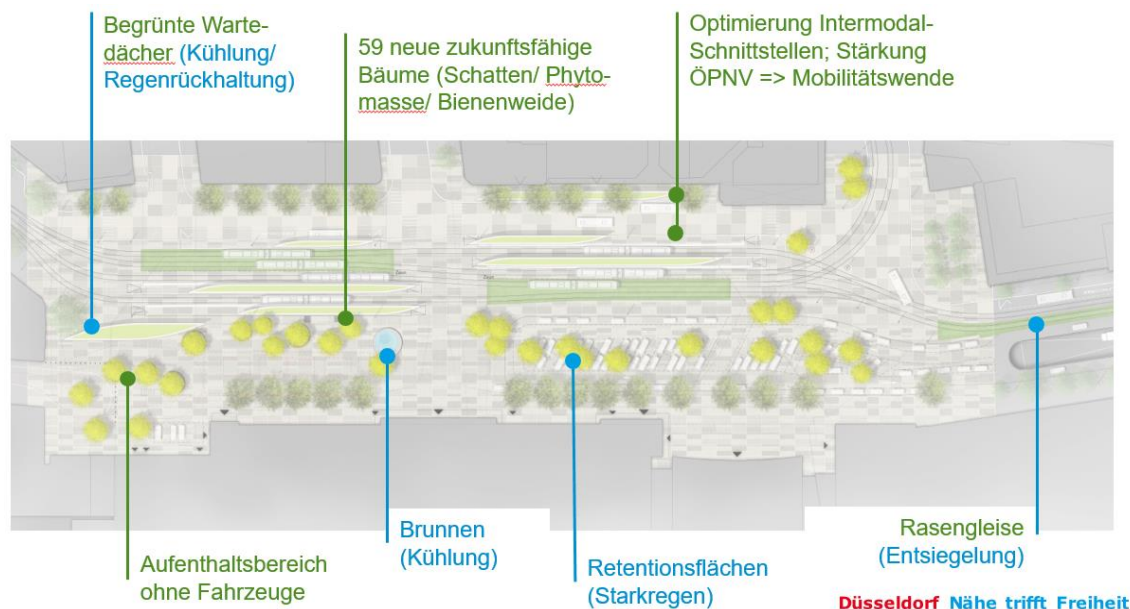
Baumbilanz, Erhalt, Neupflanzungen, Entfall

Nach der Gehölzwertermittlung der LHD (Methode Koch) ist ein Ausgleich durch die Neuplanung gegeben. Hier steht der Gesamtschätzwert der 49 Bestandsbäume von 327.200 € dem Gesamtschätzwert der geplanten Bäume von 454.300 € gegenüber (alle Werte brutto).

Bestand	Planung
8 Ginkgos, 27 Platanen und 14 Linden	27 <u>Gleditsien</u> (Stärke 45/50 cm StU).
<b>49 Bäume</b>	Katalogwert von 7.700 = 207.900 Euro
Gesamtschätzwert von <b>327.200,00 Euro</b>	32 <u>Sophoren</u> (Stärke 45/50 cm StU)
(Einzelberechnungen liegen vor)	Katalogwert von 7.700 = 246.400 Euro
	<b>59 Bäume</b>
	Gesamtschätzwert von <b>454.300 Euro</b>

Gehölzbewertung Methode Koch (Standardmethode LHD)

Neben Bäumen sind als klimarelevante Maßnahmen weitere aufwändige Maßnahmen geplant:



Klimamaßnahmen

Die gezeigten Maßnahmen, insbesondere die Wartedächer und die Ausführung von weiteren Rasen- bzw. Sedumgleisen wird in den folgenden Planungsphasen differenziert geprüft.

### Prüfauftrag 3: Denkmalschutzverträgliche Gestaltung des Bahnhofgebäudes

Die Sensibilität bezüglich einer denkmalschutzverträglichen Gestaltung war der Landeshauptstadt seit Beginn des Verfahrens bewusst. Bereits zur Auslobung des Wettbewerbs wurden die Belange der Denkmalpflege eingearbeitet und Vertreter der Oberen Denkmalschutzbehörde sowie des Landschaftsverbands Rheinland als Berater in die Preisgerichtssitzungen eingebunden.

Im Nachgang des Wettbewerbs und mit Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Empfangsgebäudes durch die DB S&S gab es Informations- und Abstimmungsgespräche zum weiteren Vorgehen und zur Berücksichtigung der Belange der Denkmalpflege. Gleichmaßen wurden die Behörden vor der



frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB über den aktuellen Sachstand informiert.

Gemäß den Anregungen und des Wunsches, den Uhrenturm in seiner augenblicklichen Ausstrahlung und Wirkung nicht zu beeinträchtigen, wurden verschiedene Varianten zur Freistellung des Uhrenturmes erarbeitet. Diese wurden der Politik in Fraktionsgesprächen, noch vor der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, vorgestellt. Eine Entscheidung hinsichtlich einer Variante wurde jedoch nicht getroffen, sondern stattdessen entschieden, den Bürgerinnen und Bürgern alle Varianten zu präsentieren. Doch auch die öffentliche Meinungsbildung brachte kein eindeutiges Votum. Es wird nun vorgeschlagen, die Variante der maximalen Freistellung des Uhrenturmes weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB sind erwartungsgemäß Stellungnahmen der Bezirksregierung Düsseldorf und des Landschaftsverbands Rheinland eingegangen, in denen explizit die Belange des Denkmalschutzes angemerkt wurden. Darüber hinaus wurde ein Gutachtenbedarf bezüglich des Empfangsgebäudes zum städtebaulichen Denkmalschutz angemeldet. In einem Gespräch mit den Vertretern der Denkmalpflege konnte abgestimmt werden, dass ein zusätzlicher denkmalrechtlicher Ermittlungsbedarf mittels eines Gutachtens seitens der Bezirksregierung nicht erforderlich sei. Die bereits vorliegenden Recherchen und Unterlagen zur Historie des Empfangsgebäudes seien für die anstehenden Schritte zu Abwägung im Bauleitplanverfahren hinreichend. Grundsätzlich sei der Denkmalwert schon jetzt eingeschränkt. Im Rahmen der weiteren Beteiligungsschritte solle umfassend dargelegt werden, wie mit der verbliebenen Substanz umgegangen werde.

Die Betroffenheit des Denkmalschutzes wird – wie alle weiteren geäußerten Hinweise und Anregungen anderer Fachämter und Träger sonstiger öffentlicher Belange – in die Abwägung des Bebauungsplanes eingebracht und gegen- und untereinander abgewogen.

#### Prüfauftrag 4: Reduzierung der PKW-Stellplätze

Innerhalb des Planungs- und Abstimmungsprozesses haben zahlreiche Gespräche mit DB S&S stattgefunden, u. a. auch mit dem Ziel, weniger Kurzzeitstellplätze auf dem Vorplatz anzubieten als von DB S&S in der Auslobung gefordert. Die ursprüngliche Zahl von 75 Kurzzeitstellplätze (Auslobung des Wettbewerbs) wurde dabei auf folgende aktuelle Verteilung angepasst:

PKW Stellplätze: 66 (minus 9 im Vergleich zum Wettbewerb,  $75-9=66$ ),  
davon: Free Floating Car-Sharing: 4  
On Demand Haltestelle: 3  
Kurzzeitstellplätze: 59

Taxiplätze: 25

Ziel der Neugestaltung des Platzes ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, des Reisekomforts u.a. beim Umstieg von der Bahn auf Straßenbahn bzw. Bus und die Neuordnung der Mobilitätsdrehscheibe insgesamt. Um diese auch auf der Nordostseite des Platzes zu verbessern, ist die Anzahl der Kurzzeitstellplätze - insbesondere vor dem Nordeingang - zu reduzieren. Die Zahl der oberirdischen Stellplätze wird auf 30 begrenzt. Sollten weitere Kurzzeitplätze erforderlich werden, werden diese – vorbehaltlich einer ausstehenden Prüfung – in der privaten Tiefgarage des geplanten Hochhauses angeboten und über den Vorplatz verknüpft werden.

Nach ersten planerischen Überlegungen für den Bauablauf der vier Vorhaben (Freianlagen/Verkehrsanlagen, Planung unterirdische Fahrradgarage, Planung Hochhaus inklusive Tiefgarage, Planung Empfangsgebäude) ist zunächst die Erstellung der unterirdischen Fahrradgarage im Süden des Konrad-Adenauer-Platzes



sowie der Rheinbahngleise vorgesehen. Danach erst folgt die Fertigstellung der Tiefgarage DB und zuletzt schließlich würde die nördliche Platzfläche mit den bewirtschafteten Kurzzeitstellplätzen realisiert.

#### Prüfauftrag 5: Qualitätvollere Gestaltung des Hauptbahnhofs als Stadt-Entrée

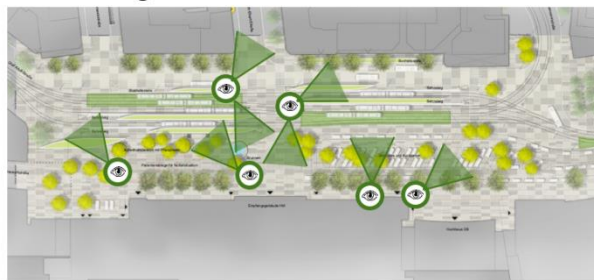
Die Ausbildung einer attraktiven Eingangssituation für Bürgerinnen und Bürger sowie ankommende Gäste in der LHD ist eine zentrale Aufgabe der Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes. Diese soll neben einer verbesserten Orientierung durch eine strukturiertere Anordnung aller Verkehre auf dem Platz sowie der Schaffung bislang nicht vorhandener qualitätsvoller Aufenthaltsbereiche realisiert werden.

Durch das Aufräumen des Platzes (Verkaufsbuden entfallen) und das Verschwenken der Rheinbahngleise mit dem Trennen der Ausstiege vor dem Überweg wird zukünftig zusätzlicher Raum generiert, der es ermöglicht, die hohen Nutzungsanforderungen an den KAP besser zu erfüllen. Trotz der vielfältigen Nutzungsansprüche (teilweise Funktionsüberlagerungen an gleicher Stelle: Flächen für Sicherheit, Anlieferung, usw.) bietet die Neugestaltung ein hohes Maß an Orientierung sowie erstmals auch einen zentralen Bereich, der dem Aufenthalt und Verweilen der Bürgerinnen und Bürger auf dem Platz dienen wird. Die Blickbeziehungen und Wege zu den Haltestellen der Rheinbahn werden freigestellt. Darüber hinaus wird für Ankommende eine Hauptwegerichtung in die Stadt über die Friedrich-Ebert-Straße ausgebildet, die ein schnelleres Orientieren ermöglicht.

Heute:



Zukünftig:

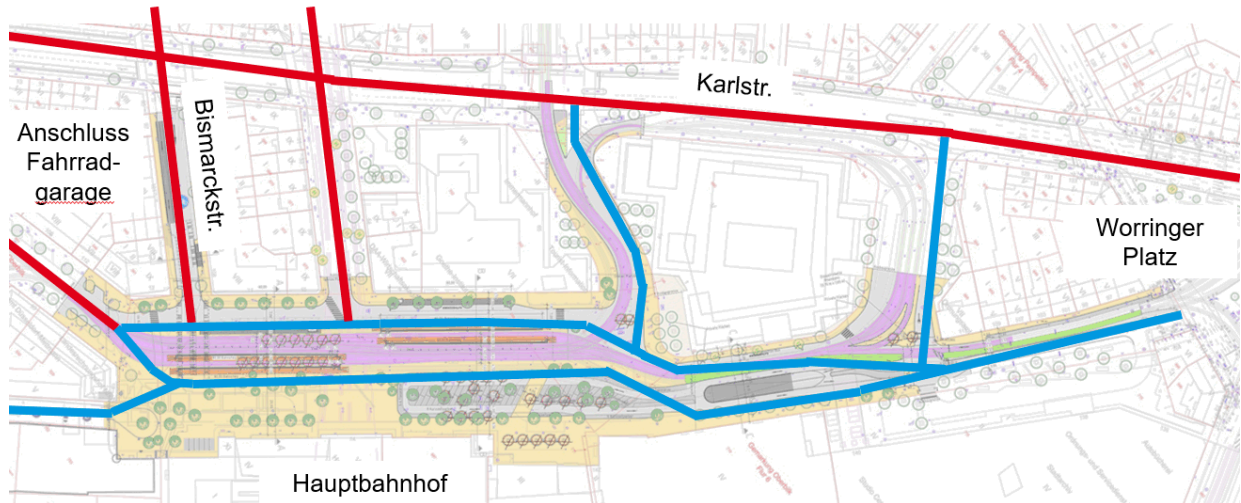


#### Prüfauftrag 6: Verbesserung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung

Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad erfolgt weiterhin über das Radhauptnetz von der Karlstraße und der Kölner Straße. Die Anbindung des Radverkehrs an das Hauptwegenetz Radhauptnetz soll wie bisher weiter hauptsächlich über die Bismarckstraße (siehe Erschließung der Unterirdischen Fahrradgarage) erfolgen. Die Friedrich-Ebert-Straße und die Immermannstraße sind für den Radverkehr nutzbar. Eine Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich der Achse Worringer Platz - Worringer Str. - Graf-Adolf-Str. ist aufgrund der Straßenbahngleise schwierig. Möglichkeiten wie z. B. die Mitbenutzung der Busspur werden geprüft. Im Rahmen der weiteren Planung wird vor dem Bedarfsbeschluss geprüft und in den Gremien berichtet, wie der Konrad-Adenauer-Platz optimal an das Radhauptnetz angebunden werden kann. Dabei wird in allen Straßen zwischen Karlstr. und Hauptbahnhof, Worringer Platz und Stresemannplatz prioritär geprüft, ob die Möglichkeit besteht, separate Radverkehrsanlagen anzulegen. Diese Anlagen benötigen keine Radhauptnetzqualität, sollten aber der zu erwartenden Nachfrage für eine gute Erreichbarkeit des Hbf und der anderen Ziele am Konrad-Adenauer-Platz genügen. Sollten separate Radverkehrsanlagen nicht angelegt werden können, ist zu prüfen, ob andere geeignete Führungsformen verkehrssicher umsetzbar sind, wie z.B. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Buslinienverkehr oder ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.

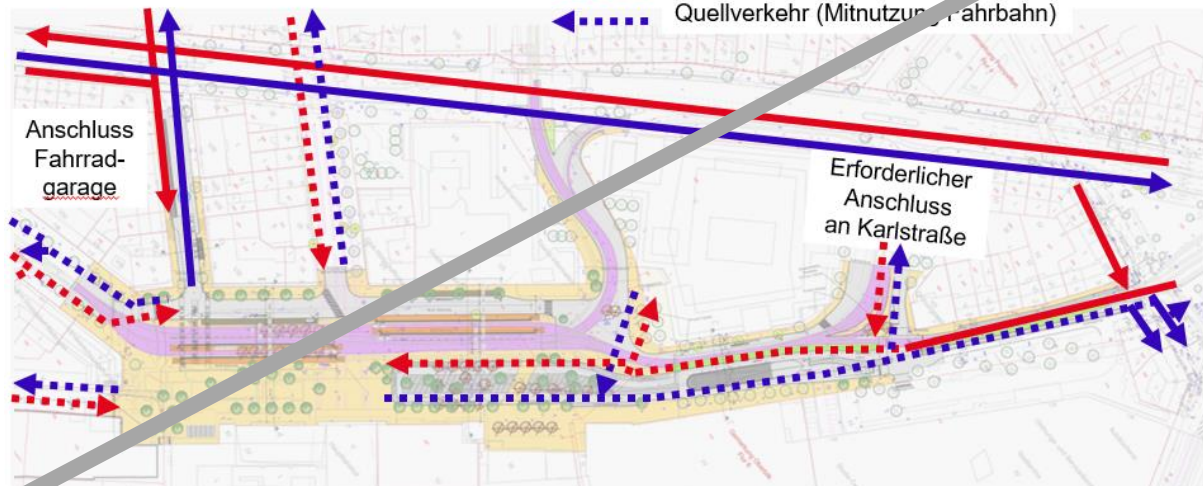
## Fahrrad Erreichbarkeit

- Radhauptnetz
- zu prüfende Strecken



## Optimierte Nahmobilität Fahrrad Erreichbarkeit

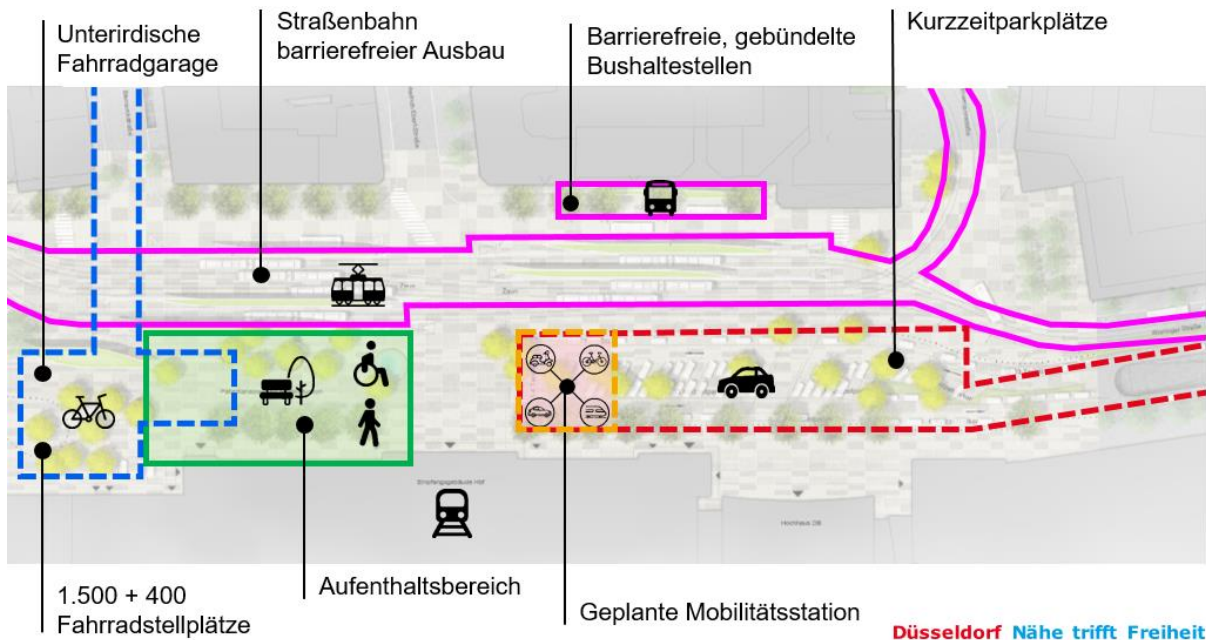
- ← Zielverkehr / Route im Radhauptnetz
- ← Quellverkehr / Route im Radhauptnetz
- - - Zielverkehr (Mitnutzung Fahrbahn)
- - - Quellverkehr (Mitnutzung Fahrbahn)



### Prüfauftrag 7: Sharing-Konzept für Autos, Fahrräder und Mopeds

Auf der Fläche der Kurzzeitparker ist eine Angebots-/Abstellfläche für Sharingfahrzeuge (Leihfahrräder und E-Tretroller) vorgesehen, die in der weiteren Planung der DB S&S detailliert wird und auf die Anforderungen an städtische Mobilitätsstationen angepasst werden soll.





Verteilung der Verkehre auf dem Konrad-Adenauer-Platz

Prüfauftrag 8: Prüfung eines Radtunnels durch das Bahnhofsgebäude

Die Forderung nach einer Querung des Hauptbahnhofsgebäudes ausschließlich für Fahrräder oder die Öffnung des ehemaligen Gepäcktunnels im Süden (Uhrenturm) ist nach wiederholter Prüfung aus technischen Gründen nicht möglich. Es liegen dort für den Betrieb sensible Leitungspakete, die nach der Aussage der DB Netze als Eigentümerin – auch unter größten Sicherungsvorkehrungen – einen öffentlichen Zugang unmöglich machen.

Prüfauftrag 9: Verbesserung der Haltestellensituation auf dem Bahnhofsvorplatz

Die Orientierung der Haltestellen wurde erheblich verbessert und die Umsteigebeziehungen optimiert durch Entfall der Verkaufsstände und die natürliche Abfolge der Haltestellen auf dem Platz.



Optimierung der Umsteigebeziehungen; links heute, rechts nach Neuordnung

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit erfolgt die Anordnung der Haltestellen immer in Fahrtrichtung **vor** der Fußgängerüberquerung in Höhe der Friedrich-Ebert-Straße. Die Bahnen passieren die Fußgängerüberquerung damit erst nach dem Fahrgastwechsel mit geringer Geschwindigkeit.

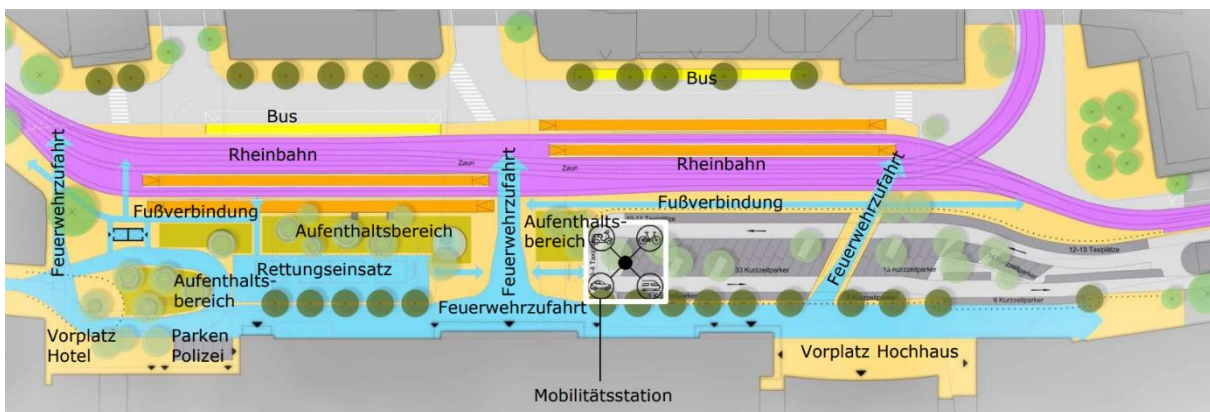


Verkehrssicherheit durch Trennung der Haltepunkte; links heute, rechts nach Neuordnung

## Prüfauftrag 10: Oberirdisches Fahrradparken

Der Wettbewerb als Planungsgrundlage der derzeitigen Planung sieht keine oberirdisch angeordneten Fahrradstellplätze vor. Eine erneute Prüfung der Planung hat ergeben, dass aufgrund der Flächenbelegungen, Aufenthaltsbereiche für Fußgänger, Erschließungs- und Notfallflächen keine Möglichkeit für zusammenhängende, größere oberirdische Fahrradstellplätze besteht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die derzeit zum Aufenthalt vorgesehene Fläche zum größten Teil durch zwingend erforderliche Nutzungen für Notfallereignisse freizuhalten sind, was einer Aufstellung von Fahrradbügeln entgegensteht. Lediglich vereinzelte kleine Abstellanlagen für Fahrrad-Kurzzeitparker werden in den Randbereichen möglich sein. Bei einer Reduzierung der Fläche für PKW-Kurzzeitparker auf max. 30 Stellplätze sind gegebenenfalls in der Nähe des Hauptbahnhofgebäudes weitere Abstellanlagen in geringem Umfang möglich. Ebenso bestehen noch Potenziale für ein Fahrradparkangebot oberhalb der Fläche des Bunkers im Südwesten des Platzes. Jegliches Angebot auf diesen Standorten sollte jedoch so bewirtschaftet werden, dass sichergestellt wird, dass die Flächen nur von Tagesparkern genutzt werden.

Die genauen Standorte sind in den weiteren Planungsschritten ab der Entwurfsplanung, vor dem Bedarfsbeschluss noch genau festzulegen.



Sicherheitsrelevante Nutzungen (Notfallereignisse und Katastrophen) und erschließungsrelevante Flächenbelegungen auf dem Bahnhofsvorplatz

Auch bei Abfragen benachbarter Immobilieneigentümer ergab sich keine Lösung für Fahrradabstellanlagen auf ausreichend großen Flächen.

Im Bestand sind derzeit ca. 140 Fahrradabstellanlagen (Einzel- und Doppelparker) vorhanden.

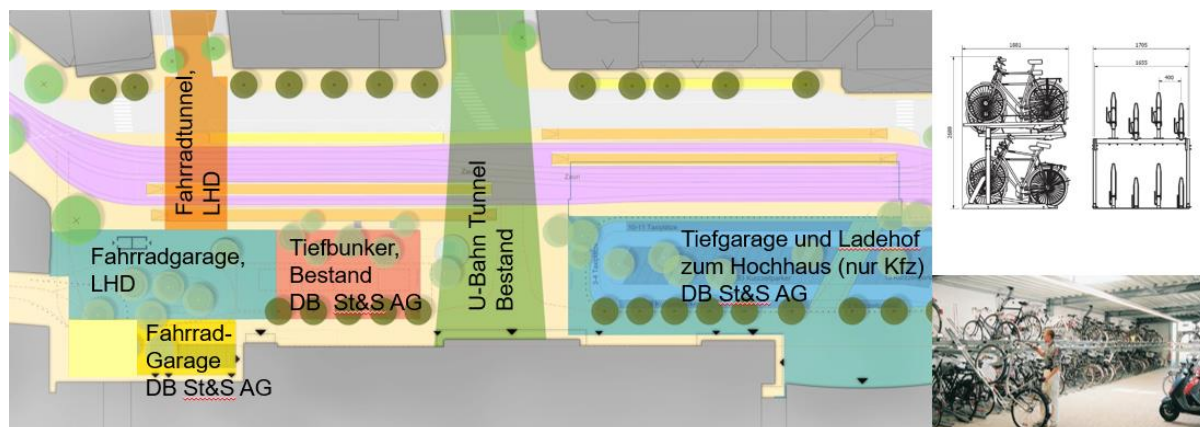


140 Fahrradstellplätze im Bestand

In der Auslobung von 2017 waren ursprünglich nur 200 Fahrradabstellplätze gefordert, schon zu Beginn der Planung wurde diese Zahl angepasst auf 1.500 neue



öffentliche Stellplätze in der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage). In der aktuellen Planung werden ca. 1.900 Stellplätze angeboten:



- Die Unterirdische Fahrradgarage, hier links, in blau) mit 1500 öffentlichen, bewachten Fahrradstellplätzen (hier links, in orange) werden über einen Zugang in der Bismarckstraße erschlossen.
- Weitere 400 Stellplätze sind von der DB S&S als Appendix (hier links, in gelb) zur öffentlichen Fahrradabstellanlage vorgesehen (etwa hälftig als Nachweis für die Hochbauprojekte Hochhaus und Empfangsgebäude; die andere Hälfte als Substitution von knapp 50 PKW-Stellplätzen in der Tiefgarage des Hochhauses).

Zur Erreichbarkeit werden zusätzlich Ausstiege aus der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) auf den Platz angeboten.

## VI Nächste Schritte, weiterführende Planung

Nach Abschluss der Vorplanung der Unterirdischen Fahrradgarage (Fahrradabstellanlage) wird diese mit der Vorplanung der Freianlagen- und Verkehrsanlagen zusammengeführt und anschließend mit einer Kostenschätzung für den Bedarfsbeschluss für das Gesamtprojekt voraussichtlich Ende 2024 ergänzt.

Weiterhin sind Vorbereitungen zur Förderung der zurzeit durch die LHD finanzierten Maßnahmen mit Landes- oder Bundesmitteln in Vorbereitung.

Das Bebauungsplanverfahren wird nach Abschluss der dritten Rahmenvereinbarung mit der Beauftragung der Gutachten weitergeführt. Die formelle Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB beginnt erst, wenn die Planungsaussagen zu den hochbaulichen Entwürfen einen aussagekräftigen, satzungsreifen Stand erreicht haben und alle notwendigen Gutachten abgestimmt vorliegen. Nach der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB folgen die weiteren planungsrechtlichen Schritte (Offenlage und Satzungsbeschluss).

Die offenen rechtlichen Fragestellungen, insbesondere zur Klärung der langfristigen Sicherheit und Zweckgebundenheit der geplanten Investitionen der LHD auf fremdem Eigentum wird in zeitlicher Abhängigkeit mit dem Planungsfortschritt zu lösen und vertraglich abzusichern sein. Mit den Projektpartnern DB S&S und Rheinbahn sind darüber hinaus Verhandlungen über angemessene Kostenbeteiligungen zu führen. Dazu gehören unter anderem auch Themen wie die Verkehrssicherung und die Unterhaltung des KAP. Während die erste, zweite und dritte Rahmenvereinbarung bisher ausschließlich die einzelnen Verfahrensschritte behandelten, konnten die oben genannten Themenbereiche sowie die Abhängigkeiten – insbesondere zwischen Bebauungsplan und Objektplanungen – bislang noch nicht umfassend betrachtet

werden. Dies ist auf Basis des aktuellen Planungsstandes nunmehr möglich, wenn auch aktuell noch keine abschließenden Vereinbarungen getroffen werden können. Es ist daher geplant, einen oder mehrere Kooperationsverträge zwischen DB S&S und LHD abzuschließen, die alle Fragestellungen – planerischer sowie rechtlicher Natur – bündeln und, orientiert am jeweiligen Stand der Planungen sowie der aktuellen Entwicklungen im Projekt, mit dem Ziel fortzuschreiben, zum Abschluss des Projektes für alle Themenbereiche fristgerecht detaillierte und interessensgerechte rechtliche Regelungen und Verbindlichkeiten geschaffen zu haben.

## VII Finanzierung

Ein detaillierter Zeit- und Kostenhorizont für die Realisierung ist vor dem Bedarfsbeschluss wegen der noch laufenden Planung zur unterirdischen Fahrradgarage zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu benennen. Erst mit Beendigung und Zusammenführung von Freianlagenplanung und unterirdischer Fahrradgaragenplanung kann mit dem Bedarfsbeschluss eine vollständige Aufstellung der weiteren Planungskosten und eine erste Schätzung der Baukosten erfolgen. Diese ist wegen der noch andauernden Planung der Fahrradgarage erst frühestens Ende 2024 möglich.

Die Vorplanung der unterirdischen Fahrradgarage wurde ~~in großen Teilen~~ in Höhe von rund 650.000 € bereits beauftragt. ~~Ein noch fehlendes Los wurde aktuell mit 70.000 € aus dem eigenen Budget finanziert.~~

Darüber hinaus sind für die planungsvertiefende Betrachtung bis zum Bedarfsbeschluss weitere Mittel erforderlich aufgrund

- der voraussichtlich erforderlichen Planungsanpassungen der Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung an den Schnittstellen der unterirdischen Fahrradgarage und der Hochbauprojekte der DB S&S (Brandschutz, Ausgänge, Tiefgarage DB, Höhenanpassungen usw.),
- der mit Rahmenvereinbarung 3 zu beauftragenden Gutachten für den gemeinsamen Bebauungsplan und
- des voraussichtlich erforderlichen Bedarfs an Rechtsberatung zur detaillierten Formulierung von Verträgen oder Vertragstexten.

Die Mittel sind im Folgenden aufgestellt:

- Mögliche Anpassungen der Freianlagen- und Verkehrsanlagenplanung: im Rahmen der Planungsfortschritte (unterirdische Fahrradgarage, DB-Projekte usw.) und zur Erstellung bzw. Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes im Bahnhofsumfeld (Sharing-Angebote) 50.000 €
- Möglicher Bedarf an externer Rechtsberatung zur detaillierten Erstellung bzw. Ausformulierung von Verträgen sowie weiterführende Projektsteuerung 300.000 €
- Gutachten: Bautechnische Gutachten wie Bodengutachten, Schall- und Erschütterungsgutachten, Verkehrsgutachten usw. und Sicherheitsrelevante Gutachten wie Zufahrtsschutzkonzept; 250.000 €

**Summe**

**600.000 €**

~~Die 600.000 Euro werden über nicht verausgabte Mittel aus 2023 finanziert und über das Veränderungsverzeichnis als Neuveranschlagung in den Haushalt aufgenommen. In Höhe der in 2023 nicht verausgabten Mittel von 600.000 EUR erfolgt eine Ermächtigungübertragung nach 2024.~~



**Anlagen:**

Anlage 1 Übersicht über die Projekte des Kooperativen Verfahrens zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Anlage 2 Entwurf des Bebauungsplans

Anlage 3 Vorplanung Freianlagen- und Verkehrsanlagen, Zwischenstand 2022

Anlage 4 Systemskizze Unterirdische Fahrradgarage

Anlage 5 Perspektive der Hochbauten aus der Machbarkeitsstudie DB S&S 2019

Anlage 6 Eckpunktepapier der dritten Rahmenvereinbarung mit Gutachtenliste

Anlage 7 Prüfergebnisse der Variantenprüfung Baumerhalt