



Hochhausentwicklung in Düsseldorf Rahmenplan Beiträge zur Stadtplanung und Stadtentwicklung in Düsseldorf

5



Vorwort



Düsseldorf hat sich zu einer europäischen Metropole mit vielfältiger Wirtschaftsstruktur und zu einem attraktivem Wohnstandort entwickelt. Düsseldorf wächst gegenwärtig entgegen dem Trend vieler anderer Städte an Arbeitsplätzen und Bevölkerung. Von Wirtschaftsinstituten werden die Aussichten übereinstimmend als günstig eingestuft. Wachstum vollzieht sich jedoch bei knappen Flächenressourcen. Mit Blick in die Zukunft erscheint es wahrscheinlich, dass für besondere Projekte eine größere Verdichtung mit einer stärkeren Entwicklung in die Höhe bei gleichzeitigem sparsamen Flächenverbrauch notwendig ist. Zur Steuerung dieser sich abzeichnenden Entwicklung wurde der Rahmenplan „Hochhausentwicklung in Düsseldorf“ erstellt. Ziel ist es, einerseits der Vielfältigkeit einer modernen Dienstleistungs- und Verwaltungstadt im Stadtbild Raum zu geben, andererseits das Erbe Düsseldorfs als

Europäische Stadt mit einem historischen Stadtkern zu wahren. Mit diesem Konzept sagt Düsseldorf ja zu Hochhäusern an den richtigen Standorten in einer anspruchsvollen architektonischen Qualität, bewahrt aber gleichzeitig die Identität historisch gewachsener qualitativvoller Bereiche und Lebensqualität in den Wohngebieten und hält diese frei von Hochhäusern. In Düsseldorf werden Hochhäuser sorgfältig in das Stadtbild eingepasst sowie funktional und umweltgerecht in die Umgebungsbebauung gebaut.

Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Konzept den zukünftigen Anforderungen an die bauliche Entwicklung unter Wahrung der Stadtbildqualität unserer schönen Stadt entsprechen können.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Joachim Erwin'. The signature is fluid and cursive.

Joachim Erwin
Oberbürgermeister



07	Einleitung
08	1. Hochhausentwicklung in den Städten
10	2. Hochhäuser – Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung
12	3. Heutiger Hochhausbestand und geplante Hochhausstandorte
14	4. Ziele des Rahmenplanes „Hochhausentwicklung“
15	5. Eignung von Stadtbereichen für eine Zulassung von Hochhäusern
16	5.1 Gebiete, in denen keine Hochhausentwicklung zugelassen werden sollte
17	5.1.1 Bereich Historischer Stadtkern und Rhein (Zone 1)
18	5.1.2 Bereich Königsallee, Schwanenspiegel, Hofgarten (Zone 1)
18	5.1.3 Historische Ortskerne (Zone 1)
19	5.2 Für eine Hochhausentwicklung geeignete Gebiete mit und ohne Bauhöhenbeschränkungen
19	5.2.1 Bereich City (Zone 2)
19	5.2.2 Bereiche übrige Innenstadt
20	5.3 Für eine Hochhausentwicklung besonders geeignete Bereiche
20	5.3.1 ÖPNV-Schwerpunkte (Zone 3)
20	5.3.2 Bürobauschwerpunkte (Zone 4)
21	6. Bauhöhenbeschränkung durch den Rhein-Ruhr-Flughafen und den Flughafen Mülheim
22	7. Standortverträglichkeitsprüfung für Hochhausprojekte
23	7.1 Prüfkatalog
25	Fazit
26	APS Beschluss
27	Veröffentlichungen



Einleitung

Die Entwicklung von Hochhausprojekten ist sicherlich ein bedeutender Teil der Stadtplanung, der zur erfolgreichen Umsetzung einer besonders intensiven Form der Private-Public-Partnership bedarf. So sind derartige Projekte kaum im Sinne einer Vorratsplanung planbar, da Standortwahl, Grundstücksverfügbarkeit, Hochbauentwurf und Bebauungsplan in einem engen wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnis stehen.

Die Umsetzung solcher Projekte ist nur in einem engen abgestimmten Verfahren möglich, in dem städtebauliche, architektonische und nutzungsbezogene Anforderungen zum Einklang gebracht werden müssen. Das nachfolgend geschilderte Verfahren zur Erreichung einer Standortverträglichkeit von Hochhausprojekten dient dem Ziel eines Interessenausgleichs.



1. Hochhausentwicklung in den Städten

Die Erfindung des Fahrstuhles durch Otis, die Entwicklung der Stahlbau- und Feuerschutztechnik waren die Voraussetzung für die in den USA Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende Hochhausentwicklung. Dort entstand in den meisten Städten im „Central Business District (CBD)“, also dem Stadtzentrum, schon ab den 20er Jahren bis heute eine dichtgedrängte Hochhauskulisse.

In den europäischen Städten entwickelten sich Hochhäuser außerhalb der überkommenen historischen Stadtzentren bis in die 60er Jahre vereinzelt und dispers. Als eines der ersten Hochhäuser in Deutschland entstand in Düsseldorf das Wilhelm-Marx-Haus (Architekt: Wilhelm Kreis). In vielen Städten setzte erst in den 60er Jahren eine verstärkte Bautätigkeit von Hochhäusern ein, die eher von einer dezentralen und dispersen Standortentwicklung geprägt war. In diesen Städten ist der historische Stadtkern

frei von einer Hochhausbebauung geblieben. Städte wie z.B. München, Hamburg, Mailand, Rom u.a. haben spezielle Gestaltungsprinzipien, die der Erhaltung und Sicherung der "Stadtkrone" dienen. Berlin hat eine generelle Orientierung auf die sog. „Berliner Bauhöhe“ (22 m), die eine Hochhausentwicklung nur vereinzelt zulässt. Selbst in den europäischen Megalopolen Paris und London vollzieht sich die Hochhausentwicklung verstärkt außerhalb der City (La Defense, Canary Wharf - Docklands). Auch in Frankfurt, der deutschen Stadt, in der sich eine Hochhausentwicklung am deutlichsten durchgesetzt hat, vollzog und vollzieht sich diese außerhalb, wenn auch in direkter Beeinflussung, des historischen Stadtkerns. Dort entstand die Hochhausentwicklung im wesentlichen im Bankenviertel auf engstem Raum und symbolisiert den Schwerpunkt Frankfurts als nationale und internationale Finanzmetropole.



Downtown der amerikanischen Stadt San Francisco



Downtown der europäischen Stadt Düsseldorf

Im Gegensatz zu Frankfurt ist in Düsseldorf die Entwicklung differenzierter verlaufen. Die Landeshauptstadt ist in ihrem Erscheinungsbild vielfältig strukturiert, was auch im Stadtbild zum Ausdruck kommt. Sie weist auch keine eindeutige Prägung eines Wirtschaftsbereiches auf, sie gilt als "Messestadt", "Stadt der Mode", "Stadt der Werbung" und "Internationales Handelszentrum". Sie ist die "Banken- und Börsenstadt Nr. 2" und "Landeshauptstadt" sowie in jüngster Zeit „Kommunikationsmetropole“. Aus diesen unterschiedlichen Stärken haben sich unterschiedliche Entwicklungsbedürfnisse herausgebildet. Neben der Nachfrage nach zunehmend größeren Büroeinheiten (Banken, Versicherungen, Firmenverwaltungen, Landesregierung mit Landesbehörden) entstehen zunehmend auch Anforderungen nach kleinteiligen Einheiten mit hohen Qualitätsansprüchen an Lage und Umfeld aus dem Dienstleistungssektor. Die große Nachfrage dieser Unternehmen, sowohl nach kleine-

ren qualitätvollen Bürogebäuden (wie z.B. im Medienhafen) als auch nach Teilflächen in anspruchsvollen großen Gebäuden (z.B. Stadttor und Gehry-Bauten) weist darauf hin. Der diese Bauformen bevorzugt nachfragende Wirtschaftszweig Dienstleistungen (u.a. unternehmensbezogene Dienstleistungen wie Werbeagenturen, Wirtschaftsberatung, Ingenieurbüros, Anwälte usw.) hat die größten Beschäftigungszuwächse in Düsseldorf.

Eine vielschichtige Nutzerstruktur zeigt sich auch bei den unterschiedlichen Bauherren Düsseldorfer Hochhäuser wie Banken und Versicherungen (Landeszentralbank, ARAG-Hochhaus, Victoria-Hochhaus, Landesversicherungsanstalt, Stadtparkasse), Firmenverwaltungen (Thyssen-Krupp-Dreischeibenhaus, Vodafone-Mannesmann), Landesregierung (Ministerien, Behördenzentrum), Bürohochhäuser als Mietobjekte (RWI, Bürohaus Emanuel-Leutze Str., Rheinstern, Deutsche-Industrie-Leasing Hauptbahnhof u.a.).



2. Hochhäuser – Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung

Als Hochhäuser werden nach der Landesbauordnung Gebäude bezeichnet, in denen der Fußboden mindestens eines Aufenthaltsraumes mehr als 22 m über der natürlichen Geländeoberfläche liegt. Hochhäuser werden meist als Bürohäuser, aber auch als Hotels, Wohnhäuser und auch Krankenhäuser oder mit gemischter Nutzung errichtet und sowohl zur vorwiegenden Eigennutzung als auch als Mietobjekte gebaut. In der wirtschaftlichen Betrachtung haben Hochhäuser in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern den Nachteil, dass nach der Landesbauordnung alle Aufenthaltsräume Tageslicht haben müssen und damit nur beschränkte Bautiefen möglich sind. Das Verhältnis zwischen Nutz- und Verkehrsflächen (Fahrstühle, Nottreppen) entwickelt sich unter solchen Anforderungen in Hochhäusern im Vergleich zu horizontal und flächenausgreifend entwickelten Gebäuden häufig ungünstig.

Hochhäuser ermöglichen die Unterbringung von viel Nutzung auf kleiner Grundfläche. Diese Bauform erfüllt damit die Anforderungen an einen flächensparenden Städtebau und ist besonders geeignet für Städte mit knappen und teuren Bauflächen. Im Umfeld vorhandene Infrastruktur – speziell die Verkehrsinfrastruktur – kann durch Hochhausnutzungen besonders intensiv ausgenutzt werden. Städtebaulich und stadtgestalterisch haben Hochhäuser für die Stadt einen hohen Orientierungs- und Symbolwert und erfordern deshalb eine entsprechende architektonische Ausprägung mit hoher ästhetischer Qualität. Anzustreben ist eine strategische Entwicklung von Hochhausstandorten, um auf diese Weise Akzente für das Stadtbild zu setzen, wie die Betonung von Sichtbeziehungen, die Hervorhebung besonderer Situationen, die Verbindung mit Plätzen und Straßen oder Grünzonen.

Stadtgestalterisch und städtebaulich können Hochhäuser als

- Einzeldominante,
- Lineare Reihung oder
- Konzentration

(“dicht bei dicht”, Clusterbildung) entwickelt werden.

Die Steuerbarkeit von Hochhausnutzungen an bestimmten Standorten ist dennoch nur eingeschränkt möglich: Geschossflächen in Hochhäusern sind in der Regel teurer als entsprechende Flächen in niedrigen Gebäuden; d.h. dass eine Investorentscheidung, ein Hochhaus zu bauen, von weiteren Gesichtspunkten abhängig ist (Image-Aspekte des Nutzers, Vermarktungsfähigkeit entsprechender Flächen etc.). Ob eine tragfähige Konstellation zustande kommt, hängt nicht primär von der städtebaulichen Eignung eines Standortes ab, sondern ganz entscheidend von der Standorteinschätzung der Investoren und der künftigen Nutzer des geplanten Hochhauses.

Vorhandene Hochhäuser

ARAG-Versicherung, 124,9 m
Baujahr: 2000
Architekten: Foster and Partners, London;
RKW Rhode Kellermann, Wawrowsky,
Düsseldorf



IVA-Landesversicherungsanstalt
Rheinprovinz, 122,7 m
Baujahr: 1976
Architekt: Harald Deilmann



Victoria-Versicherung, 108,8 m
Baujahr: 1999
Architekten: HPP Hentrich, Petschnigg
und Partner, Düsseldorf



Thyssenhaus, 94,8 m
Baujahr: 1960
Architekt: Hentrich und Petschnigg



Risiken liegen in der stadtgestalterischen Dominanz der Hochhäuser, wenn sie nicht mit der nötigen Sensibilität in das Umfeld eingefügt werden. Nicht jedes Grundstück und nicht jedes Stadtquartier ist als Hochhausstandort geeignet. Auswirkungen auf Belichtung, Belüftung, Verschattung und Sichtbeziehungen in der Umgebung bedürfen einer genauen Analyse. Die Massierung von Nutzungen hat erhebliche verkehrliche Auswirkungen, die bewältigt werden müssen. Die Einbindung von Hochhäusern in das Stadtgefüge bedarf insbesondere hinsichtlich der Erdgeschossnutzungen besonderer Aufmerksamkeit. In der Regel werden Hochhäuser als

Bürohochhäuser gebaut. In der Stadt wurden und werden auch vereinzelt Wohnhochhäuser errichtet. Grundsätzlich gilt es festzustellen, dass Hochhäuser für das Familienwohnen wenig geeignet sind, wohl aber, wie das jüngste Beispiel "Portobello" zeigt, für das Wohnen von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten. Solche Hochhäuser sollten in vereinzelter Lage auch in Wohngebieten in Abstimmung mit dem Kriterienkatalog entwickelt werden können. In der Zukunft sollten auch in Bürohochhäusern Sonderformen des Wohnens (Mischformen Wohnen/Arbeiten) ermöglicht werden.

Mannesmannhaus, 88,5 m
Baujahr: 1958
Architekt: Schneider-Esleben, Düsseldorf



Stadttor, 80,5 m
Baujahr: 1998
Architekten: Overdiek Petzinka und Partner, Düsseldorf



Landeszentralbank, 73,8 m
Baujahr: 1987
Architekten: Philipp Holzmann AG, LZB



Stadtparkasse, 72,0 m
Baujahr: 1964/2000
Architekten: Kraemer - Pfennig - Sieverts, Renovierung: Ingenhoven Overdiek und Partner, Düsseldorf

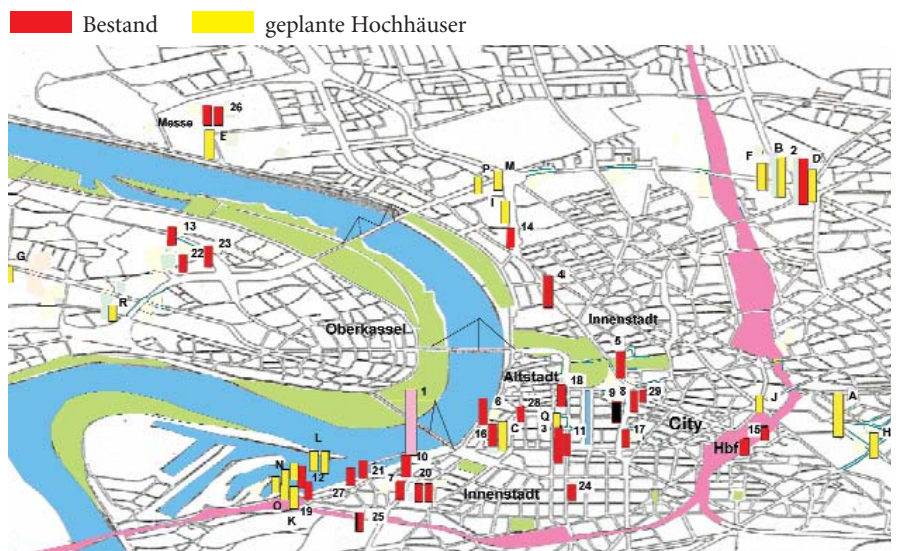


3. Heutiger Hochhausbestand und geplante Hochhausstandorte

Die Untersuchung des Hochhausbestands wurde auf Hochhäuser ab 45 m über Grund begrenzt, da etwa ab dieser Höhe eine signifikante Wahrnehmung im Stadtbild erfolgt. In Düsseldorf umfasst der Hochhausbestand ab 45 m über Grund 29 Hochhäuser. Das höchste Gebäude ist das ARAG-Hochhaus mit rd. 125 m, gefolgt von der um zwei Meter niedrigeren Landesversicherungsanstalt (LVA). 15 Hochhäuser mit Bauhöhen von 45 bis 140 m haben Baurecht (z.B. IHZ mit 140 m), befinden sich in der Vorplanung oder sind als Bauabsichten bekannt. (siehe Abb. rechts). Die durchschnittliche Bauhöhe Düsseldorfer Hochhäuser über 45 m beläuft sich auf 66 m über Grund. In Frankfurt liegen die Bauhöhen etwa doppelt so hoch wie in Düsseldorf, das höchste Gebäude, die Commerzbank, umfasst 259 m über Grund. Die Düsseldorfer Hochhäuser sind dispers in der Innenstadt verteilt und darüber hinaus vereinzelt entwickelt. Es gibt keine signifikante Massierung, z.B. analog der Frankfurter Entwicklung, wohl aber gewisse Schwerpunktbildungen z.B. in den Bereichen Hafen, Mörsenbroicher Ei, Kennedydamm.

Vorhandene und im Bau befindliche Hochhäuser in der Innenstadt, Höhe über Grund

1 Rheinturm	234,2 m	16 Ministerium f. Wirtschaft u. Verkehr	58,0 m
2 ARAG-Versicherung	124,9 m	17 Kaufhof Berliner Allee	57,8 m
3 LVA Rheinprovinz	122,7 m	18 Wilhelm-Marx-Haus	57,0 m
4 Victoria-Versicherung	108,8 m	19 DOC - Hafen	56,0 m
5 Thyssenhaus	94,8 m	20 RWI - Siemens-Häuser	54,8 m
6 Mannesmannhaus	88,5 m	21 Gehry-Bauten	52,8 m
7 Stadttor	80,5 m	22 Bürohaus Emanuel-Leutze-Straße	52,7 m
8 Landeszentralbank	73,8 m	23 Mannesmann Mobilfunk	52,2 m
9 Stadtparkasse	72,0 m	24 Westdeutsche Landesbank	49,2 m
10 Wohnresidenz Landtag	70,0 m	25 Behördengebäude d. Landesregierung	48,5 m
11 Apollo-Hochhaus (ehem. 3 M)	68,7 m	26 Messezentrum	47,5 m
12 Speditionstr. Colorium	62,0 m	27 Steven-Holl-Turm	45,0 m
13 Rheinstern-Hotel	61,1 m	28 Commerzbank	45,0 m
14 Sternhaus	61,0 m	29 IHK	45,0 m
15 Gerichte / Deutsche Industrileasing	59,0 m	30 Wohnhochhaus Gartenstraße	45,0 m



Vorhandene Hochhäuser

Wohnresidenz Landtag, 70,0 m
Baujahr: 2001
Architekten: Döring Dahmen Joeressen, Düsseldorf

Apollo-Hochhaus, 68,7 m
Baujahr: 1967/1995
Architekten: M. Gandke, H.P. Jensen

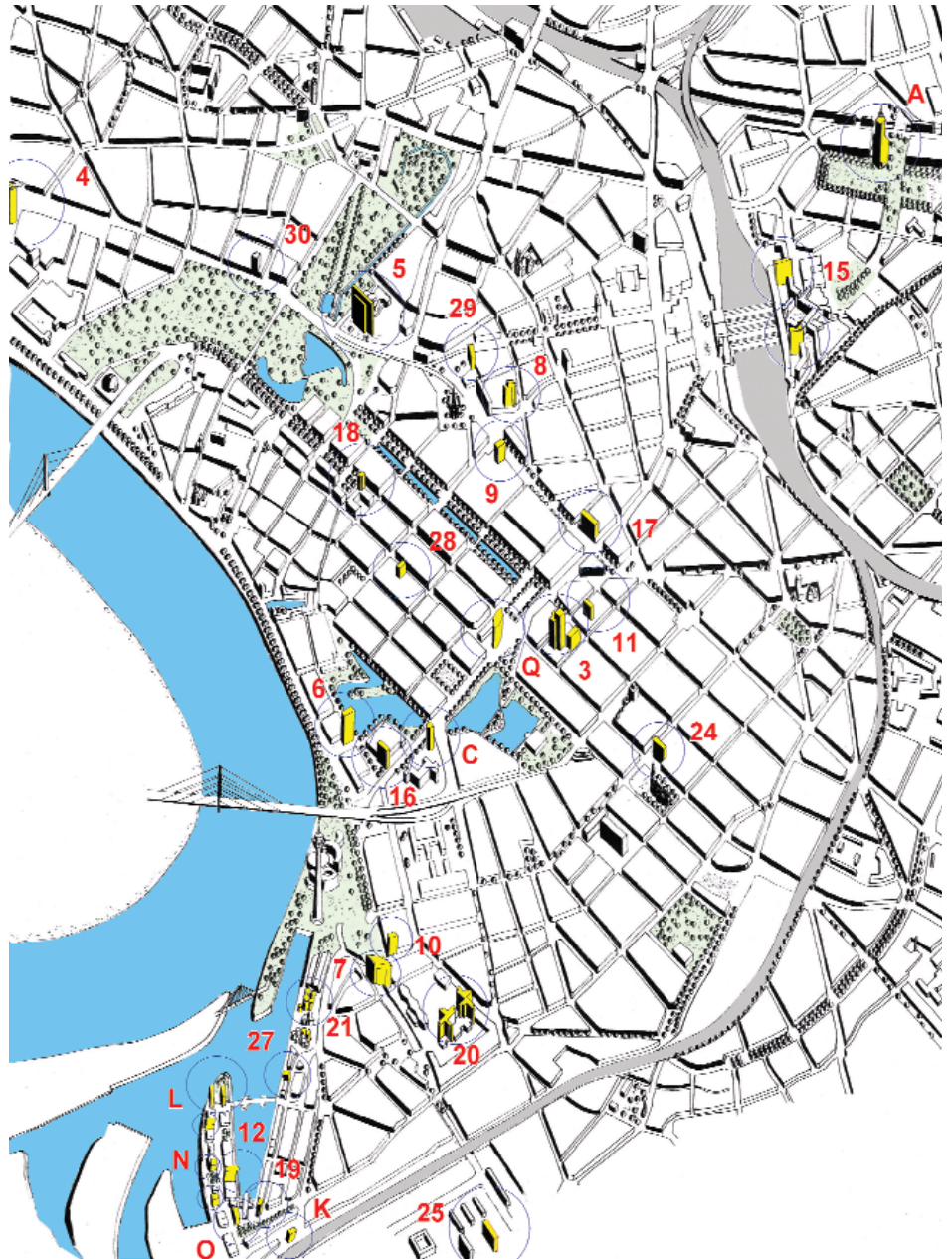
Colorium, 62,0 m
Baujahr: 2001
Architekten: Alsop, London

Rheinstern-Hotel, 61,1 m
Baujahr: 1973
Architekten: Dansard, Kalenborn, Hellenkamp, Partner



Geplante Hochhäuser, Höhe über Grund

A	Interna. Handelszentrum (IHZ)	140,0 m
B	Mercedesstraße	115,0 m
C	Umweltministerium	100,0 m
D	ARAG 2. Bauabschnitt	95,0 m
E	Messehotel	95,0 m
F	Südl. Grashofstraße	80,0 m
G	Schießstraße	72,0 m
H	Ehem. VKW	70,0 m
I	Kennedydamm	70,0 m
J	Ehem. Post Worringer Straße	68,0 m
K	Media Tower	66,0 m
L	Zwillingtürme Spitze Speditionstr.	62,0 m
M	Hilton Hotel I	60,0 m
N	3 Hochhäuser Westseite Speditionstr.	54,0 m
O	Speditionstr. 3	75,0 m
P	Hilton Hotel II	45,0 m
Q	Graf-Adolf-Platz 15	90,0 m
R	Gatzweiler Gelände	60,0 m



Düsseldorfer Hochhäuser: Bestand und Planung

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, 58,0 m
 Baujahr: 1967
 Architekten: Staatshochbauamt



Wilhelm-Marx-Haus, 57,0 m
 Baujahr: 1924
 Architekt: Wilhelm Kreis



Gehry-Bauten, 52,8 m
 Baujahr: 1999
 Architekt: Frank O. Gehry, Los Angeles



Steven-Holl-Turm, 45,0 m
 Baujahr: 1997
 Architekt: Steven Holl, London



4. Ziel des Rahmenplanes „Hochhausentwicklung“

Im Zusammenhang mit der Hochhausentwicklung ist es Aufgabe der Stadtplanung, städtebauliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die Investitionen nach Düsseldorf holen und dabei gewachsene und identitätsbindende Strukturen zu berücksichtigen.

Um die Chancen, die Hochhausentwicklungen grundsätzlich für die Stadtentwicklung und die Identitätsbildung innerhalb einer Stadt entfalten können, besser zu nutzen und Risiken sowie nachteilige städtebauliche Auswirkungen zu begrenzen, wird in den nachfolgenden Ausführungen ein Prüfkatalog für die Entscheidungen über Hochhausprojekte entwickelt. Dieser Rahmen soll helfen, einen Ausgleich zwischen Investoreninteressen und den Zielsetzungen einer die Lebensqualität sichernden sowie von möglichst breiten

Akzeptanz geprägten Stadtentwicklung herzustellen. Berechenbare und nachvollziehbare Entscheidungen über Hochhausprojekte sind am ehesten möglich, wenn ein Konsens über die Eignung von Bereichen für eine Hochhausentwicklung sowie über ein Verfahren zur Entscheidung über Hochhausprojekte vorliegt. Nicht jeder Standort im Stadtgebiet eignet sich für ein Hochhaus. Ziel ist es daher:

A. Gebiete in der Stadt zu definieren, wo Hochhausentwicklungen

- überhaupt nicht
- mit Einschränkungen
- ohne besondere Einschränkungen zugelassen werden können

B. sowie ein Verfahren zur Entscheidungsfindung über Hochhausprojekte und deren Ausprägungen im Vorfeld eines Bebauungsplan-Verfahrens zu entwickeln.

Geplante Hochhäuser

Mercedesstraße, 115,0 m
Architekten: Nowotny Mähner,
Frankfurt
(Tabelle: B)



Graf-Adolf-Platz 15, 90,0 m
Architekten: JSK Architekten,
Düsseldorf
(Tabelle: Q)



Messehotel, 95,0 m
Architekten: JSK Architekten,
Düsseldorf
(Tabelle: E)



Speditionstraße 3, 75,0 m
Architekten: Jahn/Murphy,
Chicago, Berlin
(Tabelle: O)



Schießstraße, 72,0 m
Architekten: BRT Bothe, Richter,
Teherani, Hamburg
(Tabelle: G)



5. Eignung von Stadtbereichen für eine Zulassung von Hochhäusern

Grundsätzlich können Hochhäuser im Sinne der Landesbauordnung (Gebäudehöhe ab 22 m) an vielen Standorten im Stadtgebiet entwickelt werden. Welche Restriktionen sich jedoch, was die Bauhöhenentwicklung anbetrifft, an Standorten im Stadtgebiet ergeben können, wurde bereits in dem 1994 vom Planungsamt in den Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung eingebrachten Hochhauskonzept dargestellt: In der Zone 1 (Altstadt und Karlstadt) wurde eine strikte Höhenbeschränkung und eine Orientierung an den vorhandenen Traufhöhen vorgeschlagen. In der Zone 2 (Bereich der Königsallee und Randbereiche der innerstädtischen Grünanlagen) sollte eine Orientierung an der Horizontalstruktur der vorhandenen Raumbegrenzungen erfolgen. In der Zone 3 (Gründerzeitbereiche zwischen dem Bahnbogen und der Altstadt) sollte der Maßstab der Baublock sein und in Einzelfällen eine Höhe von max. 70

Meter Höhe nicht überschritten werden. Zone 4 (Verdichtungsbereiche an S-Bahnhöfen) könnte höher als 70 Meter gebaut werden, soweit es dort keine Beschränkungen durch die Flugsicherung (Höhenbeschränkung oder Radarverschattungen) gibt. Dieses Konzept wurde auf Wunsch des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung erarbeitet und dem Ausschuss als Beschlussentwurf vorgelegt. Das Konzept wurde nicht beschlossen. (siehe Abb. Seite 16) In dem neuen Rahmenplan "Hochhausentwicklung in Düsseldorf" werden die Zonen des Hochhauskonzeptes 1994 im wesentlichen beibehalten, sie werden, was die Innenstadt mit dem historischen Stadtkern und der City anbetrifft, strukturell differenzierter beschrieben. Die Verdichtung um S-Bahnhöfe realistischere auf den Hauptbahnhof und den S-Bahnhof Wehrhahn beschränkt. Die Konzeption wird ergänzt um Aussagen zum übrigen Stadtgebiet.

Kennedydamm, 70,0 m
Architekten: Ingenhoven Overdiek und Partner, Düsseldorf
(Tabelle: I)



Spitze Speditionsstraße, 62,0 m
Architekten: JSK Architekten, Düsseldorf
(Tabelle: L)



Hilton Hotel I, 60,0 m
Architekten: HPP Hentrich Petschnigg & Partner, Düsseldorf
(Tabelle: M)



Media Tower, 66,0 m
Architekten: Wächter, Findeisen, Köln
(Tabelle: K)





Bauhöhenbeschränkung in der Innenstadt Konzept 1994

- Zone 1:** Strikte Höhenbeschränkung, Orientierung an den vorhandenen Traufhöhen in der Altstadt und Karlstadt
- Zone 2:** Orientierung an der Horizontalstruktur der Gebäudeänder Hofgarten, Königsallee, Schwanenspiegel
- Zone 3:** Orientierung an der Baublockhöhe. Einzelfall: Bauhöhenrichtwert max. 70 m über Grund: Standortuntersuchung erforderlich
- Zone 4:** Verdichtung an S-Bahnhöfen, keine Bauhöhenbeschränkung (jedoch: Einschränkung durch Flughafen)

5.1 Gebiete, in denen keine Hochhausentwicklung zugelassen werden sollte

Folgende Bereiche werden für eine Hochhausentwicklung als empfindlich eingestuft und sollten von Hochhäusern freigehalten werden:

- Historischer Stadtkern (Altstadt, Karlstadt) mit Rheinfront auf beiden Rheinseiten (Historischer Stadtkern, Oberkassel) sowie Historische Ortskerne im Stadtgebiet (z.B. Kaiserswerth, Gerresheim u.a.)
- Königsallee als horizontal entwickelter Straßenraum, Ränder des Hofgartens und der Kaisersteiche
- Bereiche mit Denkmalschutz- und Erhaltungssatzungen
- Wohngebiete (im Regelfall)

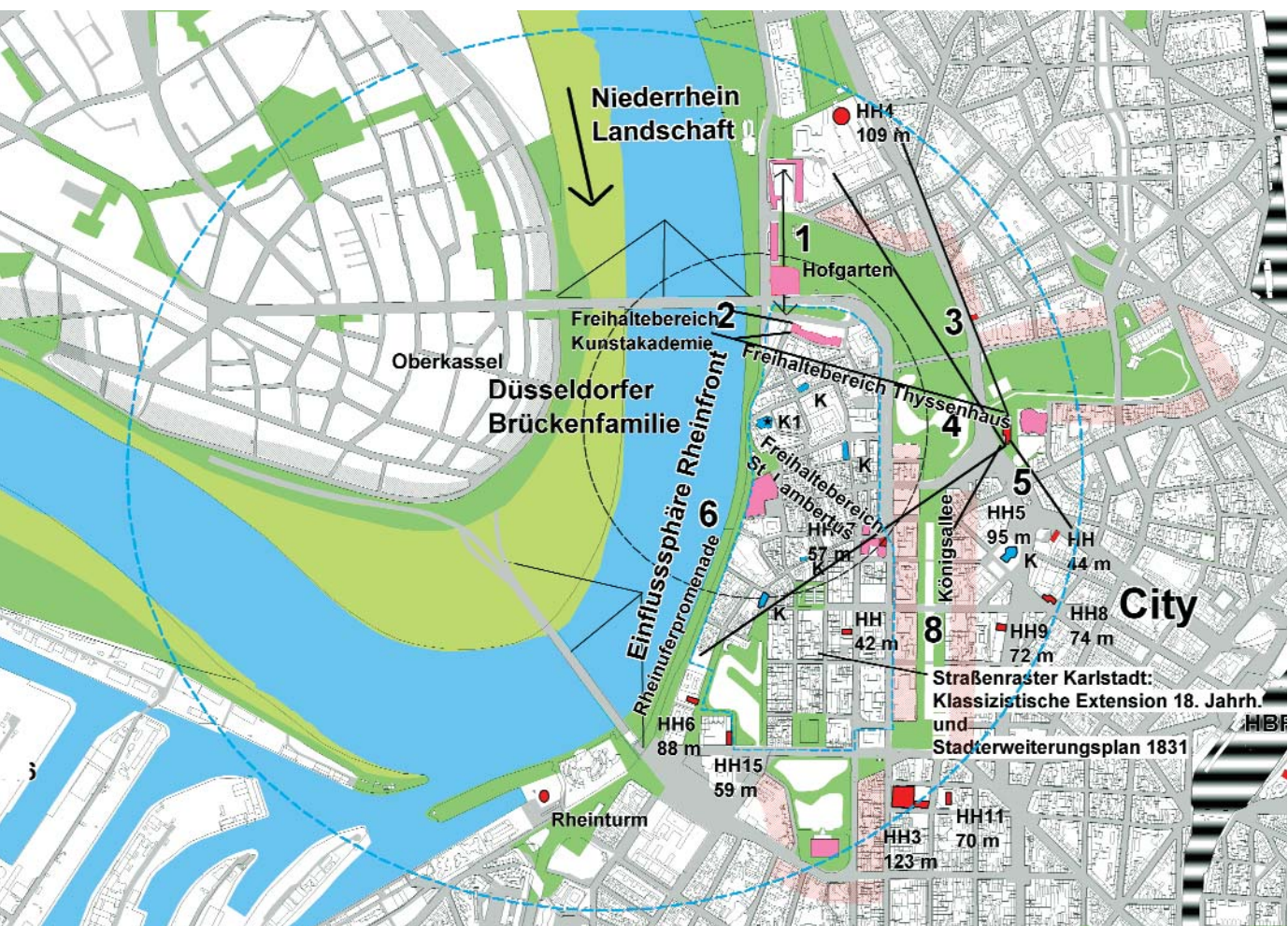
Stadtgestaltungsgrundsätze für den historischen Stadtkern

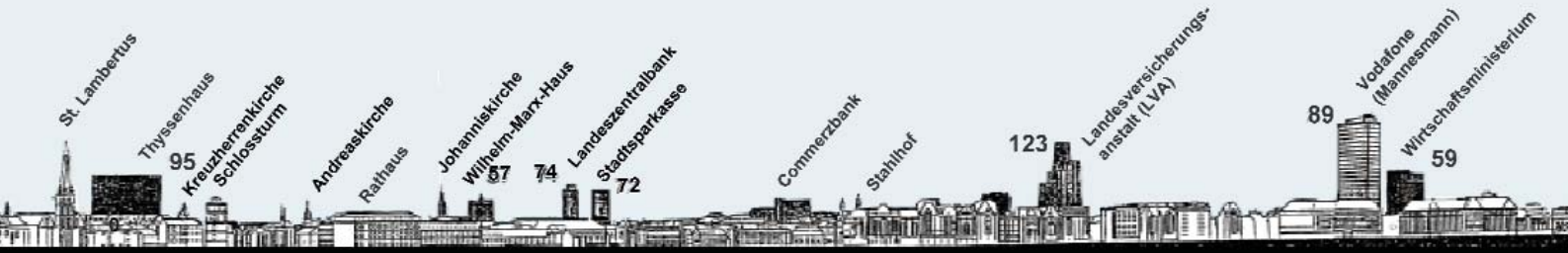
- Freihaltebereich um St. Lambertus
- 1 Sichtachse Ehrenhof – Tonhallenkuppel nicht beeinträchtigen
- 2 Freihaltung der Rheinansicht der Kunstakademie
- 3 Freihaltung der Ansicht des Thyssenhauses aus der Fischerstraße
- 4 Freihaltung der Ansicht des Thyssenhauses vom Rhein
- 5 Freihaltung der Ansicht des Thyssenhauses von der Berliner Allee
- HH5 Hochhaus nach Liste Nr. 5 mit Höhenangabe
- K Kirche
- Einflussphäre Rheinufer:
- 6 Hochhausentwicklung in den Hintergrund der Rheinfront
- 7 Erhalt der Oberkasseler Rheinfront, keine Hochhäuser im Rheinbogen
- 8 Erhalt der Königsallee als horizontal ausgerichteter Straßenraum

5.1.1 Bereich Historischer Stadtkern und Rhein (Zone 1)

Der historische Stadtkern umfasst die Stadtteile Alt- und Karlstadt. Mittelpunkt der Altstadt ist die Kirche St. Lambertus. Der Straßengrundriss zeigt noch heute den mittelalterlichen Zuschnitt. Die Karlstadt ist mit der klassizistischen Stadterweiterung des 18. Jahrhunderts entstanden. Mit dem Stadterweiterungsplan aus dem Jahr 1831, der auf Planungen von Vagedes zurückgeht, wird die Karlstadt bis zur heutigen Graf-Adolf-Straße ausgedehnt. Die Blöcke erhielten den noch heute ablesbaren Zuschnitt. Die Alt- und Karlstadt enthält eine Vielzahl von denkmalgeschützten Bereichen und Gebäuden, darunter Kirchen, Verwaltungs-

gebäude, Rathaus u.a. Dazu gehören auch zwei Hochhäuser, das von Wilhelm Kreis entworfene Wilhelm-Marx-Haus mit 55 m über Grund, eines der ersten Hochhäuser in Deutschland, und das von Schneider-Esleben entwickelte Mannesmann-Hochhaus, das die Nachkriegsentwicklung Düsseldorfs kennzeichnet. Symbolisch für die Entwicklung Düsseldorfs zum „Schreibtisch des Ruhrgebietes“ sind in der Karlstadt die denkmalgeschützten Gebäude des „Stahlhofes“ (Architekt Radke, 1908) und vor allen Dingen des „Stumm Konzerns“ (Architekt Paul Bonatz 1925, heute restauriert von HPP: „Neuer Stahlhof“) in dem sich 1927 die Westdeutsche Stahlindustrie zusammenschloss.





Der die Altstadt tangierende Rhein ist der Kern eines einzigartigen Ensembles, das durch das Altstadt-panorama, die Rheinuferpromenade, die Rheinbrücken („Düsseldorfer Brückenfamilie“), den Rheinbogen von Oberkassel mit der Ringbebauung und die von Norden bis zur Stadtmitte reichende Niederrheinlandschaft charakterisiert wird. Die Ansicht der Rheinfront bildet mit den vom Rhein aus wahrnehmbaren Kirchtürmen, kleineren Hochhäusern (unter 60 m über Grund) und den sonstigen Verwaltungs- und Wohnungsbauten eine abwechslungsreiche Silhouette, die in ihrer Maßstäblichkeit und ihren Sichtbeziehungen erhaltenswert ist. Deshalb sollte eine Hochhausentwicklung mit Bauhöhen ab 90 m nur mit deutlichem großem Abstand von der Rheinfront entstehen. In diesem Bereich (Zone 1) sollten sich bei neuen Projekten die Bauhöhen im Schwankungsbereich der vorhan-

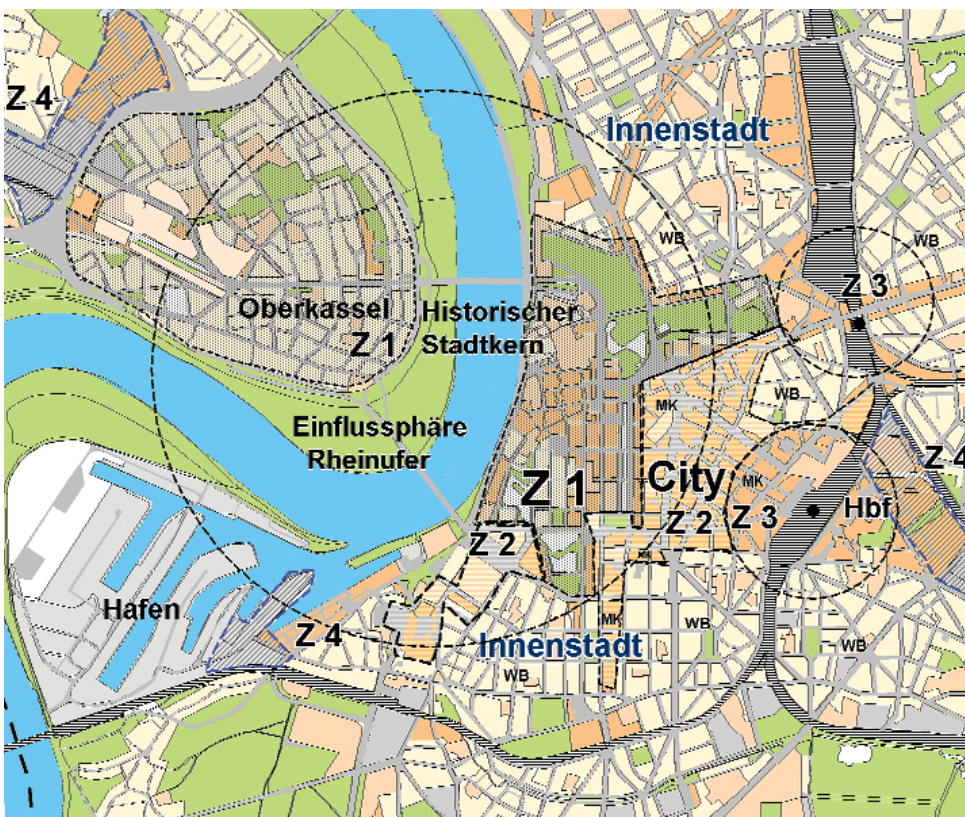
denen Traufhöhen bewegen und keine Hochhäuser zugelassen werden. Im Übergangsbereich am südlichen Rand der Karlstadt und zur City sind bei Hochhausprojekten vertiefende Untersuchungen gemäß dem unter Punkt 8.1 aufgestellten Prüfkatalog durchzuführen. Im Rahmen dieser Untersuchung wird die Verträglichkeit einer bestimmten Bauhöhe geklärt.

5.1.2 Bereich Königsallee, Schwanenspiegel, Hofgarten

Die Königsallee als horizontal entwickelter Straßenraum, sowie der Gebäuderand am Schwanenspiegel sollte von Hochhäusern freigehalten werden.

5.1.3 Historische Ortskerne (Zone 1)

Die historischen Ortskerne (z.B. Gerresheim, Kaiserswerth, Hamm, Benrath...) sind von jeglicher Hochhausentwicklung freizuhalten.



Hochhausentwicklung in Zonen		W/WB
Bereiche		Hochhaus-Entwicklung?
1 "Keine Hochhäuser"		
Zone 1 (Z 1)	Historischer Stadtkern Rheinzone Oberkassel Königsallee, Ränder Hofgarten, Kaiserteiche	nein
	Wohngebiete Gründerzeit Wohngebiete Innenstadt, Denkmalschutz- bereiche, Stadtteilzentren	nein
2 "Hochhausentwicklungsbereiche"		
Zone 2 (Z 2)	City, Ministerien, Hafen	ja Bauhöhen angepaßt
Zone 3 (Z 3)	Bereich Hauptbahnhof, Güterbahnhof Derendorf	ja
Zone 4 (Z 4)	Büroarbeitschwerpunkte IHZ, Kennedydamm, Münsterstr., Seestern-Hansaallee, Grafen- berger Allee	ja
	Gewerbe-, Industriegebiete Sondergebiete	Ausnahme ja

5.2 Für eine Hochhausentwicklung geeignete Gebiete mit und ohne Bauhöhenbeschränkungen

Für folgende Bereiche sollte eine Hochhausentwicklung nur mit eingeschränkten Bauhöhen vorgenommen werden

- City
- Übergangszone zum historischen Stadtkern

5.2.1 Bereich City (Zone 2)

Die City umfasst den Stadtteil Stadtmitte und die Kern-Gebiete an der Friedrich- und Elisabethstraße. Zu diesem Bereich zählen das Bahnhofsviertel und die großen Straßenträume Am Wehrhahn, Oststraße und Immermannstraße mit ihren jeweiligen Funktionen als Einkaufs- und Büroarbeitsschwerpunkte. In diesem Bereich liegen auch eine Reihe von bedeutenden Hochhäusern wie das Thyssenhaus (95 m), Landeszentralbank (74 m), Landesversicherungsanstalt (123 m) als zweithöchstes Hochhaus. In der City befindet sich mit rd. 90.000 Arbeitsplätzen die größte Arbeitsplatzkonzentration Düsseldorfs. Dieser Bereich ist im Flächennutzungsplan und in Bebauungsplänen als Kerngebiet (MK) ausgewiesen und von hoher Zentralität der regionalen und städtischen Erreichbarkeit (U-Bahn, Hauptbahnhof) gekennzeichnet. In den Kerngebieten gibt es aber z.T. auch stark wohnorientierte Bereiche, wie der Bereich um die Grupellostraße, die in dem Innenstadt-Bebauungsplan als Wohnsicherungsbereiche ausgewiesen sind.

In der City können westlich der Berliner Allee in den Büroarbeitsplatzzonen, nicht jedoch in den wohnorientierten Bereichen, Hoch-

hausprojekte entstehen. Auch hier gilt es, in Untersuchungen zu dem jeweiligen Standort eine angepasste Bauhöhe zu entwickeln.

Der Bereich der Völklinger Straße, Regierungsviertel, Hafen ist für eine Hochhausentwicklung geeignet, deren Bauhöhen ebenfalls im Einzelfall konkret zu untersuchen sind. Insgesamt wird in der Zukunft die räumliche Standorteignung über eine Simulation, die den geplanten Hochhausstandort aus der Perspektive verschiedener Stadtansichten betrachtet, im digitalen 3-D-Stadtmodell ermittelt.

5.2.2 Bereiche übrige Innenstadt

Die übrige Innenstadt wird mit der spätgründerzeitlichen Bebauung in den Stadtteilen Unterbilk, Friedrichstadt und Pempelfort beschrieben. Diese mit nahezu homogener Bauhöhe (4 Geschosse, häufig mit Staffelgeschoss) charakterisierten Baublöcke werden zumeist gemischt genutzt, sind aber jedoch durch eine deutliche Wohnnutzung belegt. Die Struktur ist gekennzeichnet durch eine geschlossene Bebauung mit reiner Wohnnutzung an den Blockrändern, zumindest ab dem 1. OG und mit kleingewerblicher Nutzung auf den Blockinnenflächen.

Die gemischt genutzten, aber wohnorientierten Spätgründerzeitviertel (FNP-Ausweisung WB) in den Stadtteilen Unterbilk, Friedrichstadt, Pempelfort sollten von Bürohochhäusern freigehalten werden. Wegen der dort bereits vorhandenen hohen Wohndichte sollten in den Gründerzeitgebieten auch keine zusätzliche Verdichtung über Wohnhochhäuser vorgenommen werden.

MK	GE/GI/SO Hafen
Bauhöhen	Standortuntersuchung
Vorhandene Traufhöhen	–
Vorhandene Traufhöhen Maßstab Baublock	–
–	–
Festlegung der Bauhöhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Festlegung der Bauhöhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Festlegung der Bauhöhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Festlegung der Bauhöhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)

5.3 Für eine Hochhausentwicklung besonders geeignete Bereiche

Folgende Bereiche werden für eine Hochhausentwicklung als besonders geeignet angesehen:

- Umgebung von ÖPNV-Schwerpunkten (hier auch in Mischform Wohnen/Gewerbe)
- Büroarbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Seestern / Hansaallee, Kennedydamm, Hafen)

5.3.1 ÖPNV-Schwerpunkte (Zone 3)

Hier wird insbesondere das Umfeld von geeigneten S-Bahnhöfen dargestellt, weil über das S-Bahn-Netz eine gute regionale Zugänglichkeit von Arbeitsplätzen über den ÖPNV erreicht wird. Heute werden in Düsseldorf fast 50 % der Arbeitsplätze aus der Region besetzt. Eine besondere Standortgunst weisen Kreuzungspunkte von S- und U-Bahn auf.

Insbesondere sind für eine Verdichtung die Kreuzungspunkte von S- und Straßen- / Stadtbahn / U-Bahn geeignet. Dies gilt in besonderem Maße für den S-Bahnhof Wehrhahn und Hauptbahnhof.

5.3.2 Büroauschwerpunkte (Zone 4)

In Düsseldorf sind seit 1970 14 Büroauschwerpunkte entstanden, in denen sich etwa 70 % der Bürobautätigkeit konzentriert hat. 10 Schwerpunkte liegen außerhalb der Innenstadt: Es sind dies die Bereiche Behördenzentrum Völklinger Str., Seestern / Hansaallee, Kennedydamm / Meineckestr., Oberrather Str., Mörsenbroicher Ei, Grafenberger Allee / Schlüterstr., Grafenberger Allee, Kölner Str. / Werdener Str., Auf'm Hennekamp.

In diesen Gebieten sind bereits zum Teil Hochhausprojekte entstanden. Künftige Hochhausprojekte werden einer Standortuntersuchung entsprechend dem unter 7.1 erläuterten Prüfkatalog unterzogen (Siehe Abb. rechts).



Bereiche	Hochhaus-Entwicklung?	Bauhöhen	Standort-untersuchung
1 "Keine Hochhäuser"			
Zone 1 (Z 1) Historischer Stadtkern Rheinzone Oberkassel, Königsallee Ränder Hofgarten, Kaiserteiche	nein	Vorhandene Traufhöhen	—
Wohngebiete Gründerzeit Wohngebiete Innenstadt, Denkmalschutz- bereiche, Stadtteilzentren	nein	Vorhandene Traufhöhen Maßstab Baublock	—
		—	—

6. Bauhöhenbeschränkung durch den Rhein-Ruhr-Flughafen und den Flughafen Mülheim

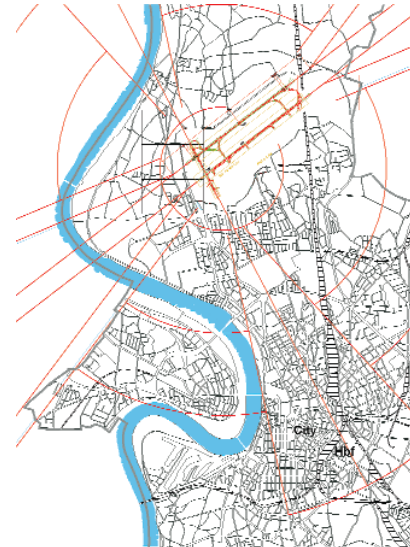
Die Bauhöhenentwicklung innerhalb der Stadt Düsseldorf wird durch den nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) festgesetzten Bauschutzbereich für den Flughäfen Düsseldorf und den Flughafen Mülheim beeinflusst. Der § 12 des LuftVG regelt, ab welchen Bauhöhen eine Zustimmung der Luftfahrtbehörde der Bezirksregierung zur Erteilung einer Baugenehmigung eingeholt werden muss. Der Bauschutzbereich gem. Planfeststellung des Rhein-Ruhr-Flughafens (siehe Abb. rechts) ist:

1. in zwei kreisförmig um den Flughafenbezugspunkt (FBP) angeordnete Horizontalflächen sowie eine geeignete Radialfläche unterteilt, deren Radien 1.5, 4.0 und 6.0 km betragen. Die Begrenzungshöhen betragen für den 1.5 km -Radius, 36 m über NN und für die darauffolgende Fläche im 4 km-Radius 51 m über NN. Im Anschluss an den 4 km-Radius erhöht sich die Begrenzungshöhe vertikal auf 81 m über NN und steigt bis zum Ende des äußeren Radius (6 km) auf 136 m über NN an,
2. in die geeigneten Flächen der Anflugsektoren der Hauptstart- und Landebahnen sowie in die geeigneten Flächen der Anflugsektoren der Querwindbahn eingeteilt.

Bei der Standortbeurteilung eines Projektes wird zunächst geprüft, ob das geplante Projekt die vorgeschriebene Begrenzungshöhe des Bauschutzbereiches unter- oder überschreitet. Findet eine Überschreitung statt, so ist eine Zustimmung der Luftaufsichtsbehörde für dieses Projekt erforderlich. Zur Entscheidungsfindung beteiligt die Luftaufsichtsbehörde ihrerseits die Deutsche Flugsicherung und die Flughafen Düsseldorf GmbH.

Als Grundlage für eine Bewertung von solchen Projekten können unter anderem folgende Punkte genannt werden:

- Einschränkung der Kapazität der Start und Landebahnen (Verkehrswert) durch notwendige Erhöhung der Hindernisfreiflächen oder durch veränderte Flugsicherungsbestimmungen oder Auflagen
- Beeinflussung der Sendeeinrichtungen für Instrumentenlandesysteme durch Bauhöhe und Fassadengestaltung
- Einflußnahme des Bauwerkes auf die unterschiedlichen Anflugverfahren, unter Berücksichtigung schon bestehender Bauwerke
- Auswirkungen der Bauwerke auf die Zielerfassung und -verfolgung (Radar), insbesondere durch Reflexion oder Abschattung
- Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen vom 19.8.1971.



Bauschutzbereiche des Flughafens

Bereiche	Hochhaus-Entwicklung?	Bauhöhen	Standort-untersuchung
2 "Hochhausentwicklungsbereiche"			
Zone 2 (Z 2) City, Ministerien, Hafen	ja Bauhöhen angepaßt	Festlegung der Bau- höhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Zone 3 (Z 3) Bereich Hauptbahnhof, Güterbahnhof Derendorf	ja	Festlegung der Bau- höhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Zone 4 (Z 4) Büroarbeitsschwerpunkte IHZ, Kennedydamm, Münsterstr., Seestern-Hansaallee, Grafen- berger Allee	ja	Festlegung der Bau- höhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)
Gewerbe-, Industriegebiete Sondergebiete	Ausnahme ja	Festlegung der Bau- höhe durch Untersuchung	Qualitätssichernde Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe, ...)

7. Standortverträglichkeitsprüfung für Hochhausprojekte

In der weit überwiegenden Zahl der Fälle wird für die Realisierung eines Hochhausprojektes die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich werden. Spätestens in diesem Verfahren ist im Rahmen des Abwägungsvorganges die städtebauliche Verträglichkeit des Projektes zu prüfen.

Angesichts der in der Regel erheblichen Auswirkungen eines Hochhauses auf die nähere, aber auch auf die weitere Umgebung ist es daher zweckmäßig, bereits frühzeitig die grundsätzliche Standortverträglichkeit zu überprüfen, bevor ein aufwändiges und sehr dezidiertes B-Plan-Verfahren eingeleitet wird.

Eine Überprüfung erfolgt über einen Prüfkatalog, der Aussagen über die Projektinhalte, die Standortvoraussetzung, die städtebaulich-gestalterische Einbindung, die Bewältigung nachteiliger Auswirkungen und die Qualitätssicherung verlangt. Sofern für das Projekt bereits ein Bebauungsplan vorliegt, kann dieser Prüfungsvorgang auf die Gesichtspunkte beschränkt werden, die in der Abwägung zum Bebauungsplan noch nicht oder noch nicht hinreichend konkret erfasst wurden.

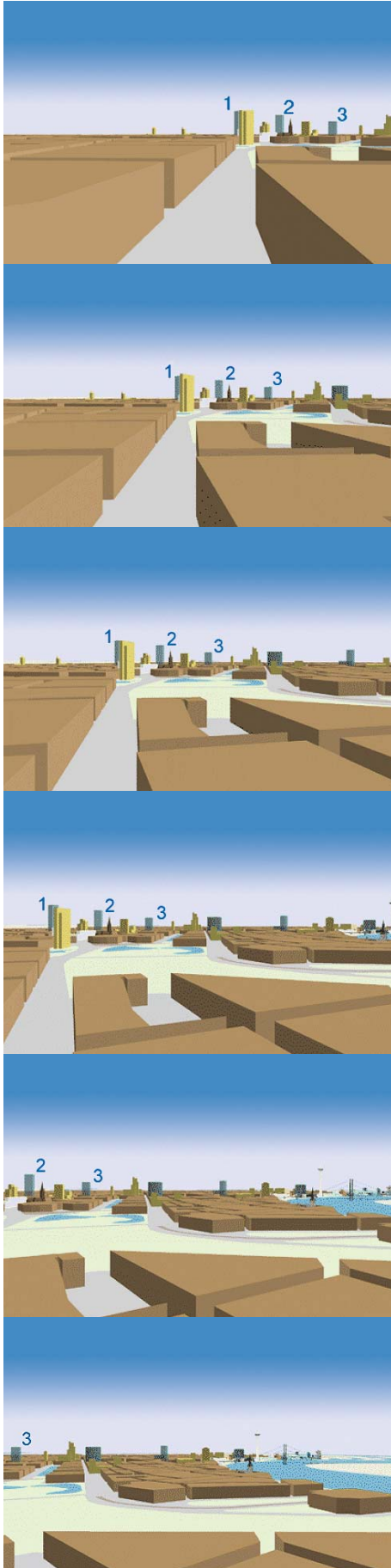
Der Prüfkatalog bezieht sich auf die unterschiedlichen Entwicklungsphasen eines Hochhausprojektes. Über eine Standorteignungsprüfung (Städtebauliche, verkehrliche, stadtgestalterische Einbindung (Bauhöhenver-

träglichkeit)), die von der Planungsverwaltung vorgenommen wird, werden Vorgaben für die nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren (Gutachten, Wettbewerbe) ermittelt. Diese Verfahren werden von den Investoren/Bauträgern in Kooperation mit dem Stadtplanungsamt ausgelobt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden Umweltgutachten wie Verschattung, Thermik, Klima, ressourcenschonende Bauweise u.a. von den Investoren/Bauträgern in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt beigebracht.

Ebenfalls werden im Bebauungsplanverfahren Verhandlungen mit dem Investor/Bauträger über die Ausgestaltung der Sockelbereiche mit der Integration öffentlich zugänglicher Nutzungen und die Ausgestaltung und Zuordnung der Eingangsbereiche zu den öffentlichen Verkehrsflächen geführt. Die Durchführung der qualitätssichernden Maßnahmen wird über städtebauliche Verträge gesichert. Die Auswertung des Prüfkataloges bildet die Grundlage für die verwaltungsseitigen und politischen Entscheidungen entweder über die Einleitung eines erforderlichen Bebauungsplanverfahrens oder über die Erteilung einer Baugenehmigung einschließlich der erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen sowie ggf. notwendiger vertraglicher Vereinbarungen.



7.1 Prüfkatalog



Im einzelnen umfasst der Prüfkatalog Aussagen zu den folgenden Bereichen:

7.1 Prüfkatalog

A. Projektbeschreibung

- Standort
- Grobes Entwurfskonzept
- Geplante Nutzung
- Geplante Zahl der Geschosse
- Geplante Höhe über Grund
- Geplante BGF, ggf. differenziert nach Nutzungen
- qm Grundstücksgröße
- GRZ, GFZ
- Abstandsflächen

B. Standortvoraussetzungen

- Lage im Stadtgebiet, Zone im Hochhauskonzept
- FNP-Darstellung
- Vorhandenes Baurecht
- Bauhöhenbeschränkung durch den Flughafen (Abb. Seite 21 – Bauschutzbereiche des Flughafens)
- Lage zu Denkmalschutzbereichen
- Lage zu Gestaltungssatzungsbereichen
- IV-Anbindung
- ÖV-Anbindung

C. Darstellung der gestalterischen Einbindung des Projektes in sein näheres und weiteres Umfeld

(3 D - Simulation, Modellüberprüfungen in weiträumigen Umgebungsmodell)

- Räumliche Beziehungen zur Umgebungsbebauung, zu wichtigen Einzelgebäuden, zu weiteren Hochhäusern
- Städtebauliche Einbindung und architektonische, gestalterische Qualitäten

D. Darstellung der Einbindung im Umfeld

- Darstellung zur Verschattung durch das Projekt
- Aussagen zu voraussichtlichen Umweltauswirkungen (Thermik, Klima, usw.)
- Aussagen zur verkehrlichen Erschließung des Projektes
- Einbindung in die umgebende Stadtstruktur und (teil-)öffentliche Nutzungen
- Einbindung in das Straßensystem
- „Plaza“ als öffentlichen Vorraum
- Eingangsbereiche
- Vorplatz
- Öffentliche Einrichtungen im Projekt
- Restaurants, Aussichtsflächen bei hohen Gebäuden

E. Qualitätssichernde Maßnahmen

- Architektenauswahl
- Wettbewerb, Gutachterverfahren

Digitales 3D-Stadtmodell, Simulation: Blick über den Hofgarten auf die drei Hochhausstandorte

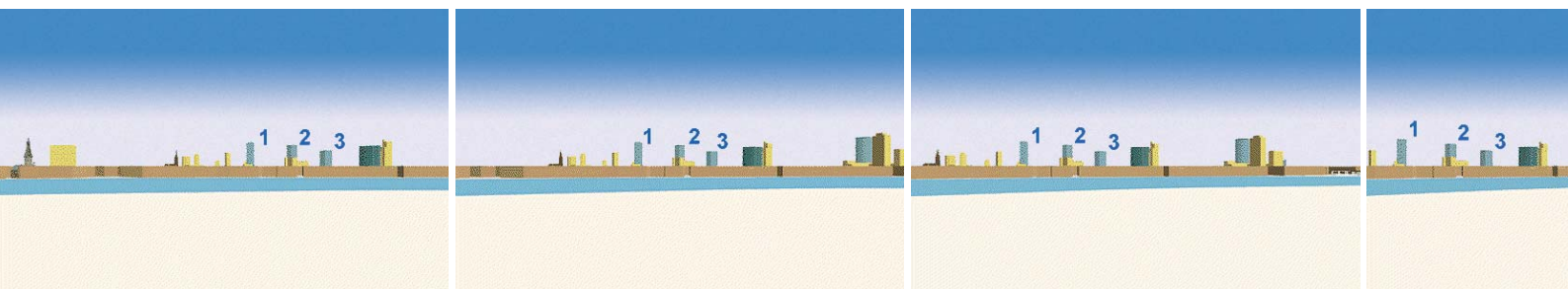
Überprüfung der Einpassung der Bauhöhen in das Stadtbild

Ein wichtiger Prüfpunkt des Kataloges ist die Einpassung der Bauhöhe eines Hochhausprojektes in das Stadtbild. Dazu wird der Hochhausstandort mit seiner geplanten Bauhöhe in das digitale Stadtmodell, das zur Zeit vom Vermessungsamt vervollständigt wird, konstruiert.

In den Bildabfolgen auf dieser und der vorhergehenden Seite werden beispielhaft drei Hochhausstandorte mit 150 m, 120 m und 90 m Bauhöhe über Grund an der Graf-Adolf-Straße im Digitalen 3D-Stadtmodell simuliert. Von ausgewählten Standorten und Sichtachsen kann mit dem Computer ein Flug durch das digitale Stadtmodell vorgenommen und der Ablauf

wie ein Film dargestellt werden. Als Ergebnis wird die Bewertung vorgenommen, ob der Standort des Projektes im Stadtbild in Bezug zu anderen Hochhäusern, Kirchen und sonstigen wichtigen Gebäuden stört, ob sich das Projekt von der Bauhöhe in das Stadtbild einpasst oder ob die Bauhöhe reduziert werden sollte. Eine Überprüfung kann auch für einen ausgewählten Standort vorgenommen werden, um dessen stadtverträgliche Bauhöhe zu ermitteln.

Das digitale Stadtmodell befindet sich im Aufbau, daher ist die Informationsdichte noch nicht optimal. An den Hochhausbeispielen 1, 2 und 3 lassen sich jedoch schon Aussagen zur Bauhöhe ablesen.



Digitales 3D-Stadtmodell, Simulation: Blick von Oberkassel auf die drei Hochhausstandorte

Fazit

Fazit

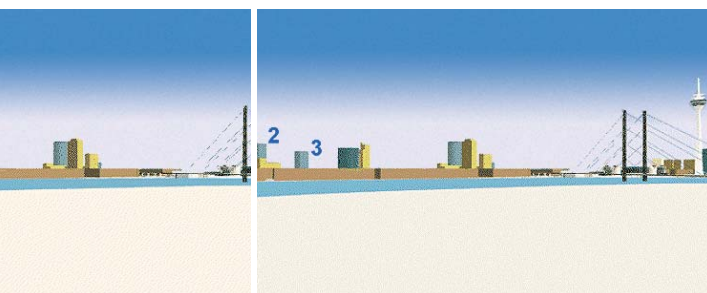
Städtebaulich und stadtgestalterisch haben Hochhäuser für die Stadt einen hohen Orientierungs- und Symbolwert und erfordern deshalb eine entsprechende architektonische Ausprägung mit hoher ästhetischer Qualität. Anzustreben ist eine strategische Entwicklung von Hochhausstandorten, die einmal Akzente für das Stadtbild setzt, zum anderen aber auch Bereiche definiert, die von einer Hochhausentwicklung freigehalten werden.

Das vorliegende Konzept geht von der Maßgabe aus, dass Hochhäuser nicht an jedem beliebigen Standort im Stadtgebiet gebaut werden können. Es wurden in diesem Sinne Gebiete im Stadtgebiet identifiziert, die für eine Hochhausentwicklung

- überhaupt nicht
- mit Einschränkungen
- uneingeschränkt geeignet sind.

Als Handlungskonzept wird eine Standortverträglichkeitsprüfung vorgeschlagen, die gemeinsam mit Investoren und Bauherren durchgeführt wird. Diese Untersuchung enthält nach dem vorgeschlagenen Katalog u.a. Aussagen zum Standort, zur Einbindung des Projektes in das nähere und weitere Umfeld, zur Erschließung, zu Umweltauswirkungen sowie zur städtebaulichen und gestalterischen Qualität. Die Aussagen bilden die Grundlage für anschließende verwaltungsseitige und politische Entscheidungen.

Es wird vorgeschlagen, für jedes Hochhausprojekt eine Standortverträglichkeitsprüfung nach dem erarbeiteten Kriterienkatalog durchzuführen.



APS Beschluss

Am 14.01.2004 wurde in der Sitzung des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung der Rahmenplan "Hochhausentwicklung in Düsseldorf" beschlossen

Abstimmung

bei 1 Nein-Stimme (Bü90/Grüne)
ohne Enthaltung mehrheitlich
beschlossen

Beschluss

Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung beschließt den Rahmenplan "Hochhausentwicklung in Düsseldorf" und beauftragt die Verwaltung, bei neuen Hochhausprojekten im Sinne des Rahmenplanes zu verfahren.

Begründung

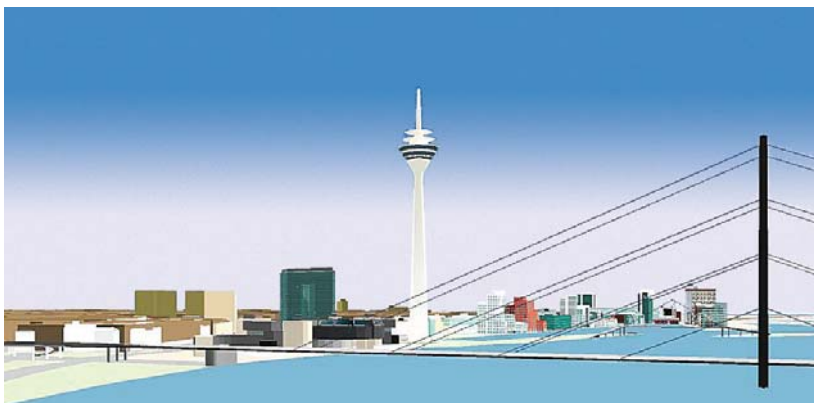
Städtebaulich und stadtgestalterisch haben Hochhäuser für die Stadt einen hohen Orientierungs- und Symbolwert und erfordern deshalb die Auswahl eines geeigneten Standortes und eine entsprechende architektonische Ausprägung mit hoher ästhetischer Qualität. Angestrebt wird eine Steuerung von Hochhausprojekten, die einmal Akzente für das Stadtbild setzt, zum anderen aber auch Bereiche definiert, die von einer Hochhausentwicklung freigehalten werden.

Das vorliegende Konzept geht deshalb von der Maßgabe aus, dass Hochhäuser nicht an jedem beliebigen Standort im Stadtgebiet gebaut werden können. Es werden in diesem Sinne Gebiete im Stadtgebiet identifiziert, die für eine Hochhausentwicklung

- überhaupt nicht
- mit Einschränkungen
- uneingeschränkt geeignet sind.

Als Handlungskonzept wird eine Standortverträglichkeitsprüfung vorgeschlagen, die gemeinsam mit Investoren, Bauherren und Verwaltung durchgeführt wird. Diese Untersuchung enthält nach dem vorgeschlagenen Katalog u.a. Aussagen zum Standort, zur Einbindung des Projektes in das nähere und weitere Umfeld, zur Erschließung, zu Umweltauswirkungen sowie zur städtebaulichen und gestalterischen Qualität. Die Aussagen bilden die Grundlage für anschließende verwaltungsseitige und politische Entscheidungen.

Es wird vorgeschlagen, für jedes neue Hochhausprojekt eine Standortverträglichkeitsprüfung nach dem erarbeiteten Kriterienkatalog durchzuführen.



**Veröffentlichungen des Stadtplanungsamtes in der Reihe:
"Beiträge zur Stadtplanung und Stadtentwicklung in Düsseldorf"**

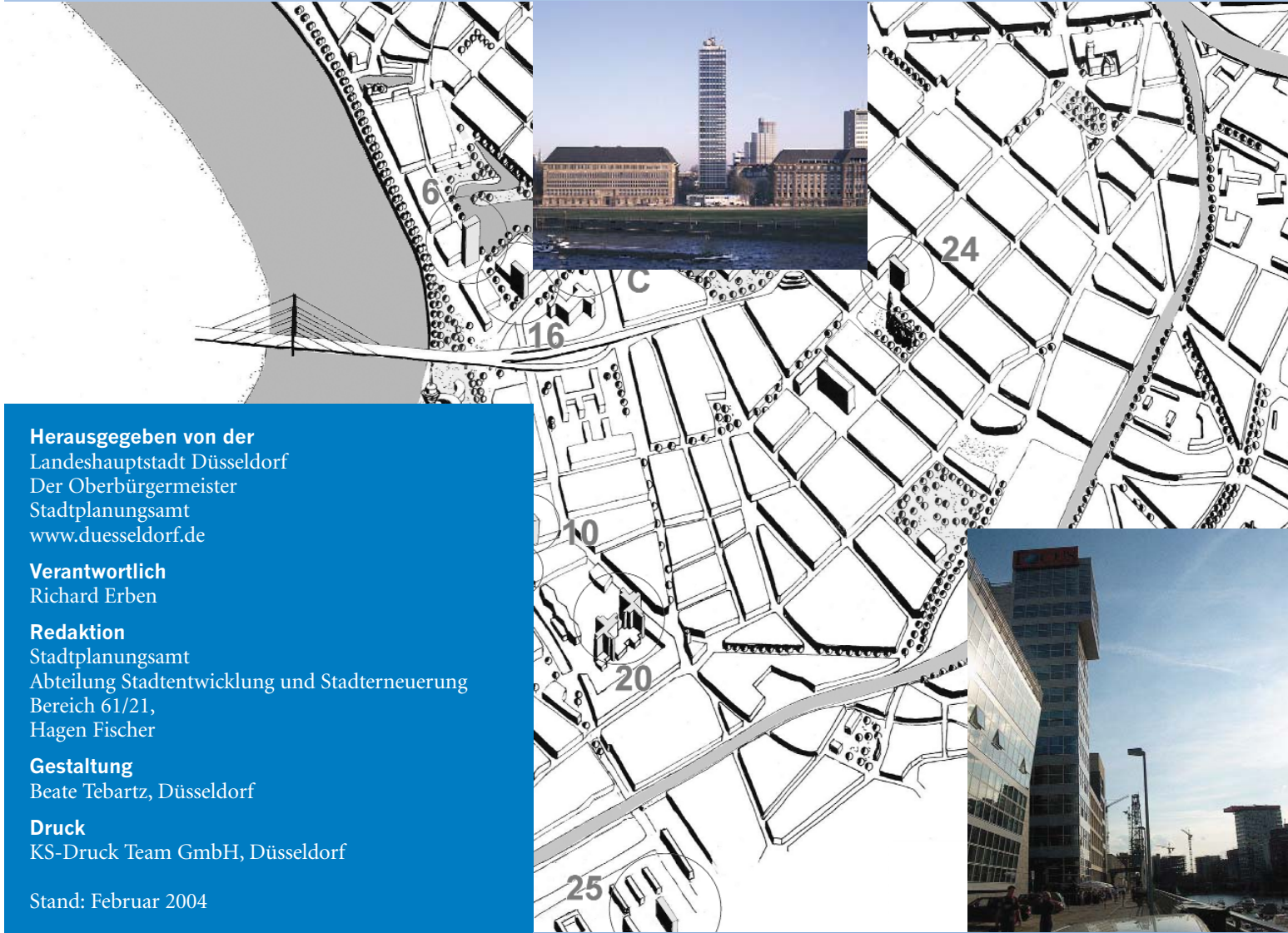
Bauflächen 2003 für Dienstleistungen und Gewerbe (Nr. 1)

Golzheim-Süd, Projektsteuerungsplan (Nr. 2)

Lichtmasterplan (Nr. 3)

Tendenzen der Stadtentwicklung
Heute - morgen - übermorgen (Nr. 4)

Rahmenplan "Hochhausentwicklung in Düsseldorf" (Nr. 5)



Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
www.duesseldorf.de

Verantwortlich
Richard Erben

Redaktion
Stadtplanungsamt
Abteilung Stadtentwicklung und Stadterneuerung
Bereich 61/21,
Hagen Fischer

Gestaltung
Beate Tebartz, Düsseldorf

Druck
KS-Druck Team GmbH, Düsseldorf

Stand: Februar 2004