

Kritik an Plänen für die City-Straßen

yp 27.11.14

Auf Friedrich- und Elisabethstraße soll Verkehr in beide Richtungen fließen.

VON CHRISTIAN HERRENDORF

Mit einer nur bedingt diplomatischen Formulierung haben Verkehrsexperten auf das Konzept für die Oberflächengestaltung nach Eröffnung der U-Bahn reagiert. „Grundsätzlich begrüßen wir die Bemühungen des Amtes, Erkenntnisse einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik zu beachten“, heißt es in der Stellungnahme der Arbeitsgruppe Mobilität der Lokalen Agenda 21. Die Stadt hatte in der vergangenen Woche präsentiert, wie Friedrich-, Elisabeth-, Kasernen- und Breite Straße gestaltet werden sollen, wenn die Wehrhahn-Linie fährt.

Das „Aber“, das in dem genannten Satz schon mitschwingt, fällt dann auch entsprechend umfassend aus. Mit Blick auf die Friedrichstraße bemängelt die Gruppe, dass die Stadt nicht konsequent auf einen gemeinschaftlich genutzten

Straßenraum („Shared Space“) setzt, sondern die Verkehrsarten trennt. Für Autos gibt es nach den jetzigen Plänen der Stadt eine fünf Meter breite Fahrspur in Richtung Norden, daneben ist ein 2,50 Meter breiter Radweg geplant. „Wir glauben nicht, dass es möglich sein

Die Kritiker hoffen, dass ihr Vorschlag es als Alternative in die politischen Gremien schafft

wird, den vorgesehenen Radfahrstreifen vom Anliefer- und Parkverkehr ohne eine ständige Kontrolle des Ordnungsamtes freizuhalten“, schreiben die Kritiker.

Auch mit Blick auf die Elisabethstraße sind die Unterzeichner der Stellungnahme unzufrieden – weil auch dort Autos und Räder nur in

eine Richtung unterwegs sein können. Diese Einbahnstraßen-Regelung zwischen Graf-Adolf-Straße und Bilker Bahnhof soll nach Vorstellung der Lokalen Agenda 21 aufgegeben werden. Sowohl auf der Friedrich- als auch der Elisabethstraße soll je eine Fahrspur für jede Richtung eingerichtet werden. Dann könnten die Parkhäuser an der Friedrichstraße aus allen Richtungen angefahren werden, und die Kreuzung von Herzog- und Friedrichstraße würde entlastet, argumentieren die Kritiker. Die Hauptroute des Radverkehrs würde über die Elisabethstraße bis in die Altstadt führen. Voraussetzung für diesen Vorschlag ist unter anderem, dass auf der Friedrichstraße dann 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit gelten.

Die Kritiker hoffen, dass ihre Ideen zu einem Konzept führen, das in den politischen Gremien als Alternative diskutiert wird.



20. November 2014, 19:00 Uhr
Luisen-Gymnasium Düsseldorf, Bastionstraße 24

Abschlussveranstaltung

Friedrichstraße
Elisabethstraße
Breite Straße
Kasernenstraße

Durch den Bau der Wehrhahn-Linie ergeben sich Möglichkeiten und Chancen für die Neugestaltung der Oberfläche.

Im Rahmen eines Moderationsverfahrens wurden gemeinsam mit den Anliegern geeignete Verkehrslösungen erarbeitet.

In der öffentlichen Abschlussveranstaltung zum Moderationsverfahren wird das Gesamtkonzept der Neugestaltung vorgestellt.

Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen.



Lokale Agenda 21 Düsseldorf

Fachforum II
Lebensraum Stadt
www.duesseldorflebensraum.de
Arbeitsgruppe Mobilität

Moderationsverfahren zu Friedrich-/Elisabethstraße sowie
Breite/Kasernenstraße – Präsentation am 20. Nov. 2014

Stellungnahme zum Planungskonzept der Stadt (Stand 15.11.2014)

1.

Das Amt für Verkehrsmanagement hat unserer Arbeitsgruppe Mobilität der Lokalen Agenda 21, dem ADFC und einem Vertreter des VCD vor der Moderationsveranstaltung am 20. Nov. das Planungskonzept des Amtes vorgestellt und intensiv diskutiert. Die Vorstellung erfolgte für das gesamte Planungskonzept zwischen Bahnhof Bilk und Heinrich-Heine-Allee. Dankenswerterweise konnte daher die Arbeitsgruppe eine Stellungnahme vorbereiten und stellt diese hiermit vor.

2.

Grundsätzlich begrüßen wir die Bemühungen des Amtes, (Er-)Kenntnisse einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik zu beachten und entsprechende Teillösungen vorzusehen. Dazu gehören insbesondere

- die neue und kundenfreundliche Lage der Straßenbahnhaltestelle an der Bilker Allee zwischen Friedrichstraße und Elisabethstraße
- die Gestaltung des Graf-Adolf-Platzes
- die Gestaltung der Bastionstraße zwischen Breitestraße und Kasernenstraße als verkehrsberuhigten Bereich
- die Umgestaltung der Benrather Straße zugunsten des Radverkehrs
- die einspurige Führung des Autoverkehrs über den Heinrich-Heine-Platz zur Kasernenstraße.

Am wichtigsten ist die Einsicht, dass der Hauptverkehr auf den Straßen zwischen Bilker Bahnhof und Heinrich-Heine-Allee nicht unbedingt zweistreifig geführt werden muss, weil die Kapazität für den fließenden Autoverkehr durch die Gestaltung der Kreuzungspunkte wesentlich bestimmt wird und nicht durch die Anzahl der Fahrspuren.

3.

Dieses letztere Prinzip liegt auch dem Vorschlag des Amtes für die Gestaltung der Friedrichstraße zugrunde. Die vorgesehenen multifunktionalen Seitenräume – die im weiteren Planungsverfahren im Einzelnen mit den Anliegern definiert werden können – und die höhengleiche Fahrgasse für den fließenden Verkehr begrüßen wir ausdrücklich, ebenso den Vorschlag für eine 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung für den nördlichen Straßenabschnitt.

Wir bemängeln aber, dass dieses Gestaltungsprinzip einer gemeinschaftlicheren Nutzung des Straßenraums in der Friedrichstraße nicht konsequent verfolgt wird. Die Beibehaltung des Einbahnverkehrs für Autos (5m Fahrspur) und Fahrräder (2,50m Radstreifen) beruht noch immer auf dem Prinzip der Trennung der Verkehrsarten. Eine direkte Erreichbarkeit der Ziele für den Auto- und Radverkehr ist nicht gegeben, was zu Umwegen zwingt und bei den Radfahrern zum Fahren gegen die Einbahnstraße führen kann. Wir glauben nicht, dass es möglich sein wird, den vorgesehenen Radfahrstreifen vom Anliefer- und Parkverkehr ohne eine ständige Kontrolle des Ordnungsamtes freizuhalten.

4.

Wir schlagen deshalb weiterhin vor, die Führung des Hauptverkehrs über Einbahnstraßen zwischen Bahnhof Bilk und Graf-Adolf-Straße aufzugeben und stattdessen auf Friedrichstraße und Elisabethstraße einen Zweirichtungsverkehr mit je einer Fahrspur in beide Richtungen vorzusehen.

Die Hauptroute des Radverkehrs soll auf einer Fahrradverbindung in beide Richtungen auf der Ostseite der Elisabethstraße und weiter über die Kasernenstraße direkt zur Altstadt geführt werden. Die östliche Fahrspur auf der Friedrichstraße nimmt wie bisher den Hauptverkehr nach Norden auf, die westliche auf der Elisabethstraße den nach Süden. Die jeweils gegenläufigen Spuren dienen als direkte Erschließung für den Ziel- und Quellverkehr. Mit dieser Führung des fließenden Verkehrs können folgende Vorteile erreicht und Probleme gelöst werden:

- der lokale Radverkehr auf der Friedrichstraße kann auf der Fahrbahn in beiden Richtungen abgewickelt werden. Dazu ist die bereits im nördlichen Abschnitt vorgesehene 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung bis zur Bachstraße zu verlängern.
- Dadurch kann durch den Wegfall des Radstreifens von 2,50m bei einer Fahrgasse von 6,50m 1,00m zugunsten der Seitenräume gewonnen werden.
- die Hauptroute des Radverkehrs auf der Ostseite der Elisabethstraße entlastet die Hauptgeschäftsstraße vom schnellen Radverkehr, der Radfahrer kann aber auch ohne Querung der Kreuzungen direkt zur Friedrichstraße gelangen (Vermeidung besonderer Schleusen für Linksabbieger).
- Die Parkhäuser im Bereich der Friedrichstraße können direkt aus allen Richtungen angefahren werden.
- Der links abbiegende Autoverkehr von der Friedrichstraße zur Bilker Allee (durch die neue Haltestelle) und zur Herzogstraße/Kniebrücke kann über die Elisabethstraße geführt werden. Der links abbiegende Verkehr von der Kniebrücke kann ebenfalls direkt über die Elisabethstraße zur Graf-Adolf-Straße/Breite Straße gelangen.
- Dadurch kann die problematische Kreuzung Friedrichstraße/Herzogstraße wesentlich entlastet und die Linksabbiegerspuren können verkürzt werden. Auch könnte ein Fahrstreifen auf der Herzogstraße in Richtung Kniebrücke zugunsten einer Bushaltestelle auch auf der Südseite und zugunsten des Radverkehrs aufgegeben werden.
- Die Buslinien 835 und 836 können über die vorhandenen Haltestellen der Buslinie 725 am Kirchplatz fahren und halten.

5.

Im Übrigen sind wir der Auffassung, dass die Verkehrslösung und Gestaltung im Bereich zwischen dem Bahnhof Bilk und der Bilker Allee im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs überprüft werden sollte. Dass selbst in der Politik mit beträchtlicher Kritik von diesem Bereich gesprochen wird, zeigt die Notwendigkeit einer zusammenhängenden Bau- und Straßen-/Platzplanung. Außerdem sind wir der Auffassung, dass die Hauptroute für den Süd-/Nord Radverkehr in beiden Richtungen vom Bahnhof Bilk direkt über Elisabethstraße und Kasernenstraße zur Altstadt verlaufen sollte.

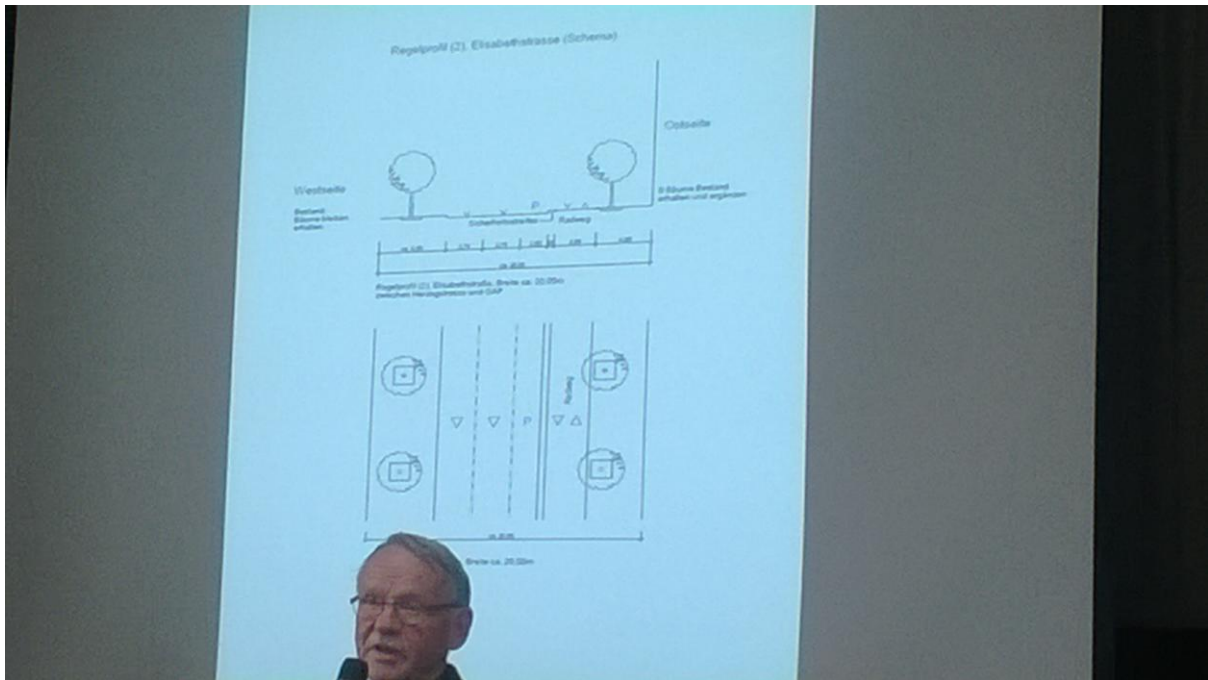
6.

Wir bitten das Amt für Verkehrsmanagement unsere Vorschläge planerisch so aufzubereiten, dass sie im Sinne alternativer Lösungen in den weiteren Entscheidungsprozess für eine zukunftsfähige Stadtverkehrspolitik eingebunden werden können.

AG Mobilität: Michael v. Eckern, Jörg Forßmann, Adolf Nitsch, Rudolf Rölleke

Ansprechpartner: Jörg Forßmann, Tel. 33 50 74, E-mail e.forssmann@gmx.de
Michael v. Eckern, E-mail: m-v.eckern@t-online.de

Was wird aus der Friedrichstraße?



Dr. Jörg Forßmann vor dem neuen Straßenprofil der Elisabethstraße

Am Montag d. 5. Mai 2014 stellten im Bürgersaal des Stadtteilzentrums Bilk (Düsseldorf Arkaden) auf Einladung der IG Friedrichstraße Dr. Jörg Forßmann und Michael von Eckern den modifizierten Vorschlag der AG Mobilität des Fachforums vor, mit dem Ziel, einen Konsens zwischen der IG Friedrichstraße und den Betroffenen in der Elisabethstraße zu finden.

Arbeitsgruppe Mobilität 5. Mai 2014

**Vorschlag zur Gestaltung der Friedrich- und Elisabethstraße
nach dem Rückbau der Straßenbahn in Düsseldorf**

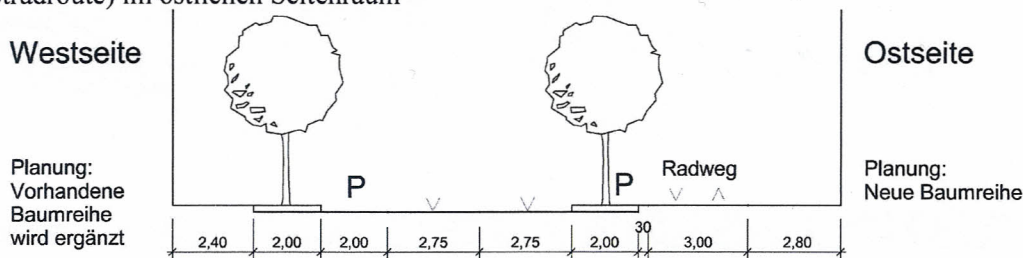
Modifizierung nach der 1. Diskussion im Moderationsverfahren (siehe Plan umseitig)

Ergebnisse:

1. Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs und seine Führung über die Elisabethstraße ist politisch nicht durchsetzbar und für die Betroffenen nicht akzeptabel.
2. Der Vorschlag mit 2 Fahrstreifen nach Süden und 1 Fahrstreifen nach Norden auf der Elisabethstraße lässt zu wenig Raum für eine Verbesserung der Situation der Anlieger.

Konsequenzen:

1. Wie bisher wird der Autoverkehr auf je 2 Fahrstreifen nach Norden über die Friedrichstraße und nach Süden über die Elisabethstraße geführt.
2. Auf der Elisabethstraße ergibt sich das folgende Profil (Schema) mit einem Zweirichtungradweg (Haupttradrouten) im östlichen Seitenraum



Regelprofil (1), Elisabethstraße, Breite ca. 20,00 m, zwischen Bilker Allee und Kirchfeldstraße, (4 Bäume entfallen) sowie Fürstenwall und Herzogstraße, (1 Baum entfällt).

und damit eine wesentliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation.

3. Auf der Friedrichstraße wird der bisherige Vorschlag insofern geändert, als der Zweirichtungsverkehr nicht mehr verfolgt wird. Fahrbahnbreiten: zwischen Bach- und Herzogstraße 5,50m im Trennsystem, zwischen Herzogstraße und Graf-Adolf-Platz im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich 5,00m ohne Bordsteine (wie Stadt Düsseldorf).

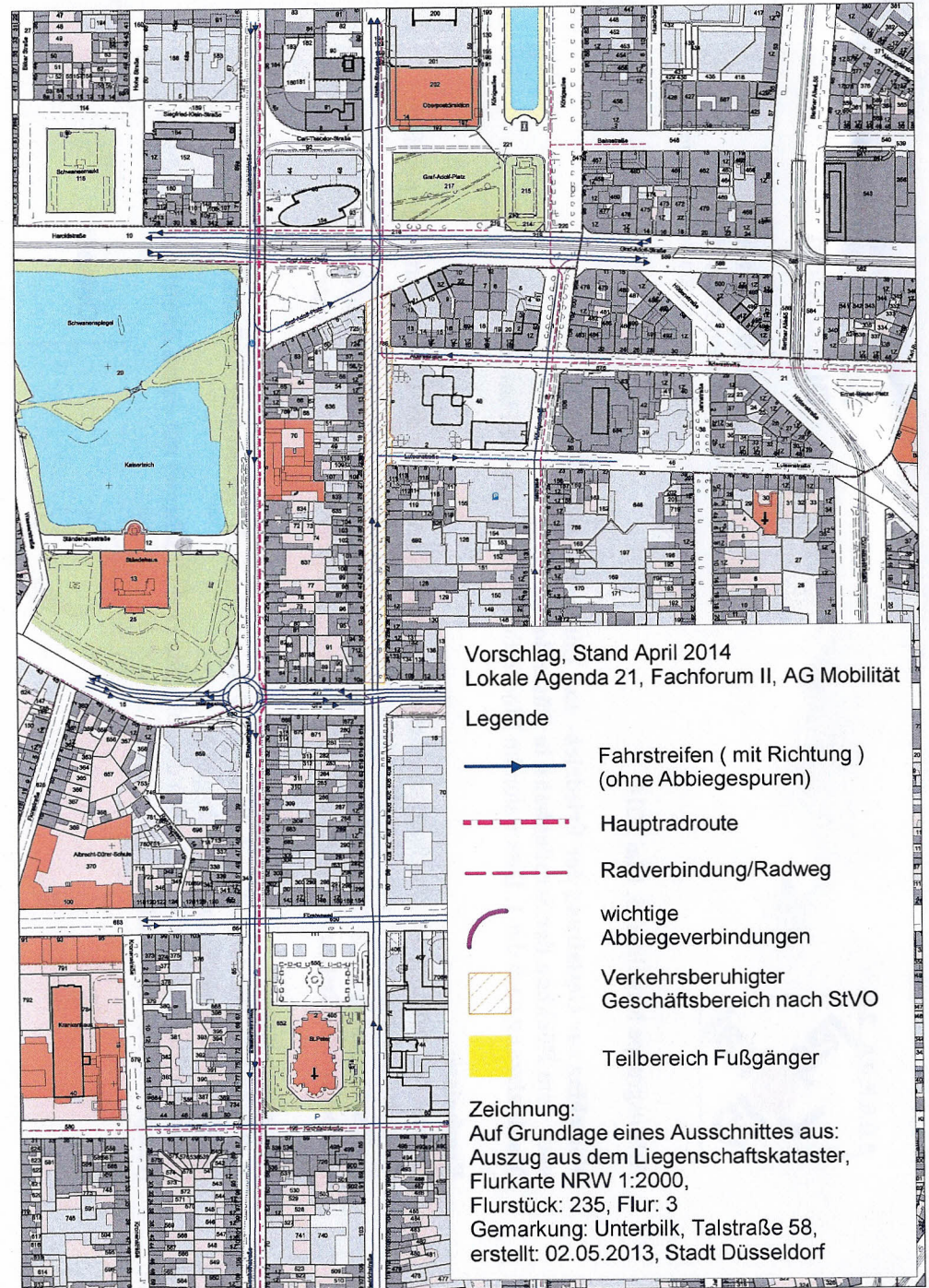
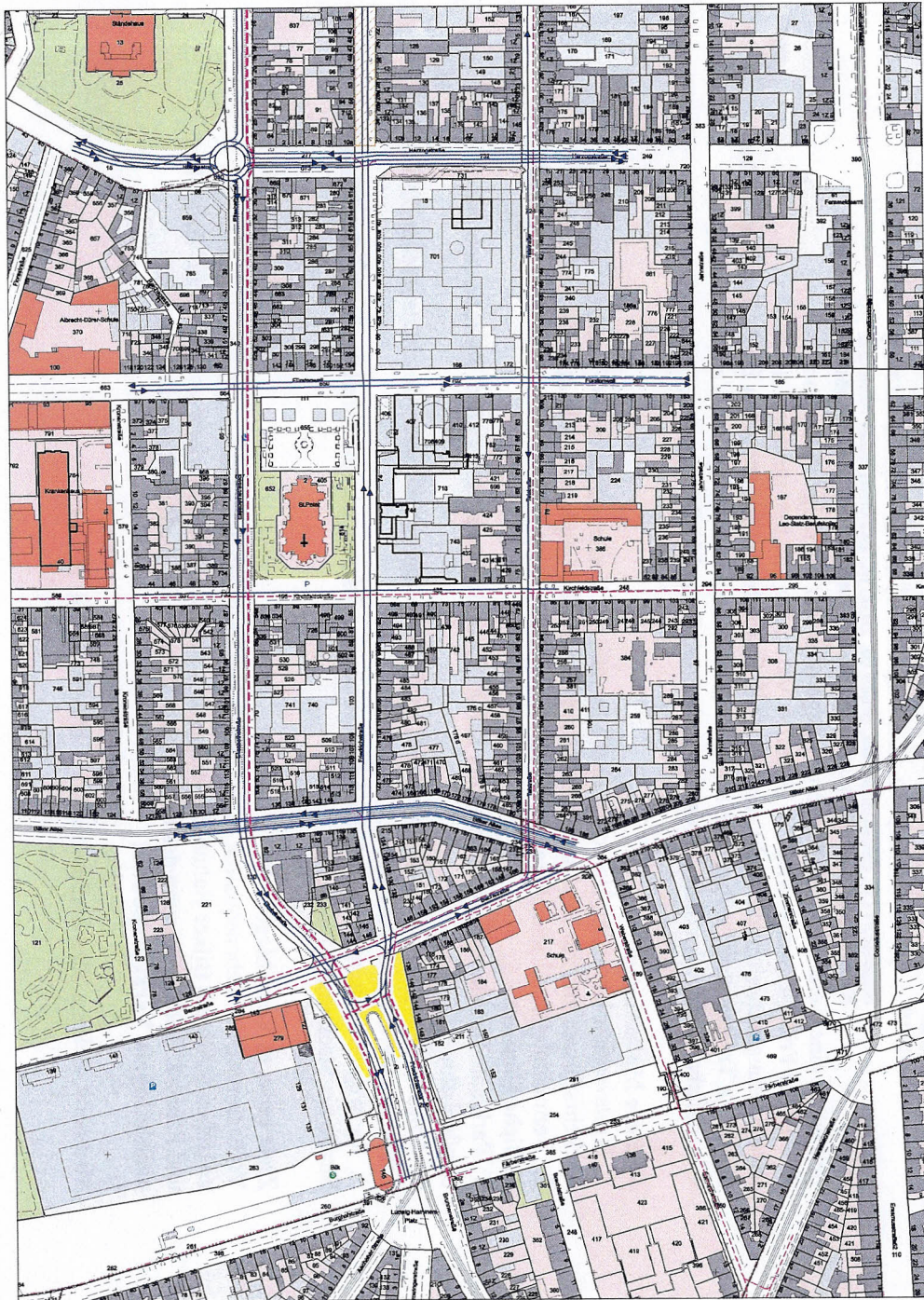
Weitere Maßnahmen:

1. Kreisverkehr Kreuzung Herzog-/Elisabethstraße zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Sicherheit auf der Haupttradrouten in der Elisabethstraße.
2. Vermeidung von Linksabbiegern im Kreuzungsbereich Bach-/Friedrich-/Elisabethstraße durch südliche Umfahrt.
3. Parkplatz für Anwohnerparken an der Kirchfeldstraße im aufzugebenden Wartebereich der Straßenbahn.
4. Ampelregelung für Grüne Wellen auf 40km/h, im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich 20 bis 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung.
5. Radwegverbindung von der Graf-Adolf-Straße zur Adersstraße (als Parallelroute zur Graf-Adolf-Straße bis Stresemann-Platz).

Ziele unseres Vorschlags:







Verbesserung der Lebensqualität in der westlichen Friedrichstadt, Stärkung der zentralen Achse zwischen GAP und Bilker Bahnhof, Verlagerung von Durchgangsverkehr vom Auto auf Bahn, Bus und Fahrrad, Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für die Fußgänger: in allem **eine nachhaltigere Verkehrspolitik!**

Michael v. Eckern, Jörg Forßmann, Adolf Nitsch, Rudolf Rölleke



Vorschlag, Stand April 2014
 Lokale Agenda 21, Fachforum II, AG Mobilität

Legende

-  Fahrstreifen (mit Richtung)
(ohne Abbiegespuren)
-  Haupttradroute
-  Radverbindung/Radweg
-  wichtige
Abbiegeverbindungen
-  Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich nach StVO
-  Teilbereich Fußgänger

Zeichnung:
 Auf Grundlage eines Ausschnittes aus:
 Auszug aus dem Liegenschaftskataster,
 Flurkarte NRW 1:2000,
 Flurstück: 235, Flur: 3
 Gemarkung: Unterbilk, Talstraße 58,
 erstellt: 02.05.2013, Stadt Düsseldorf

Die



FRIEDRICHSTRASSE!

Hier gibt 's alles!

... und die Suche
nach dem goldenen Ei!

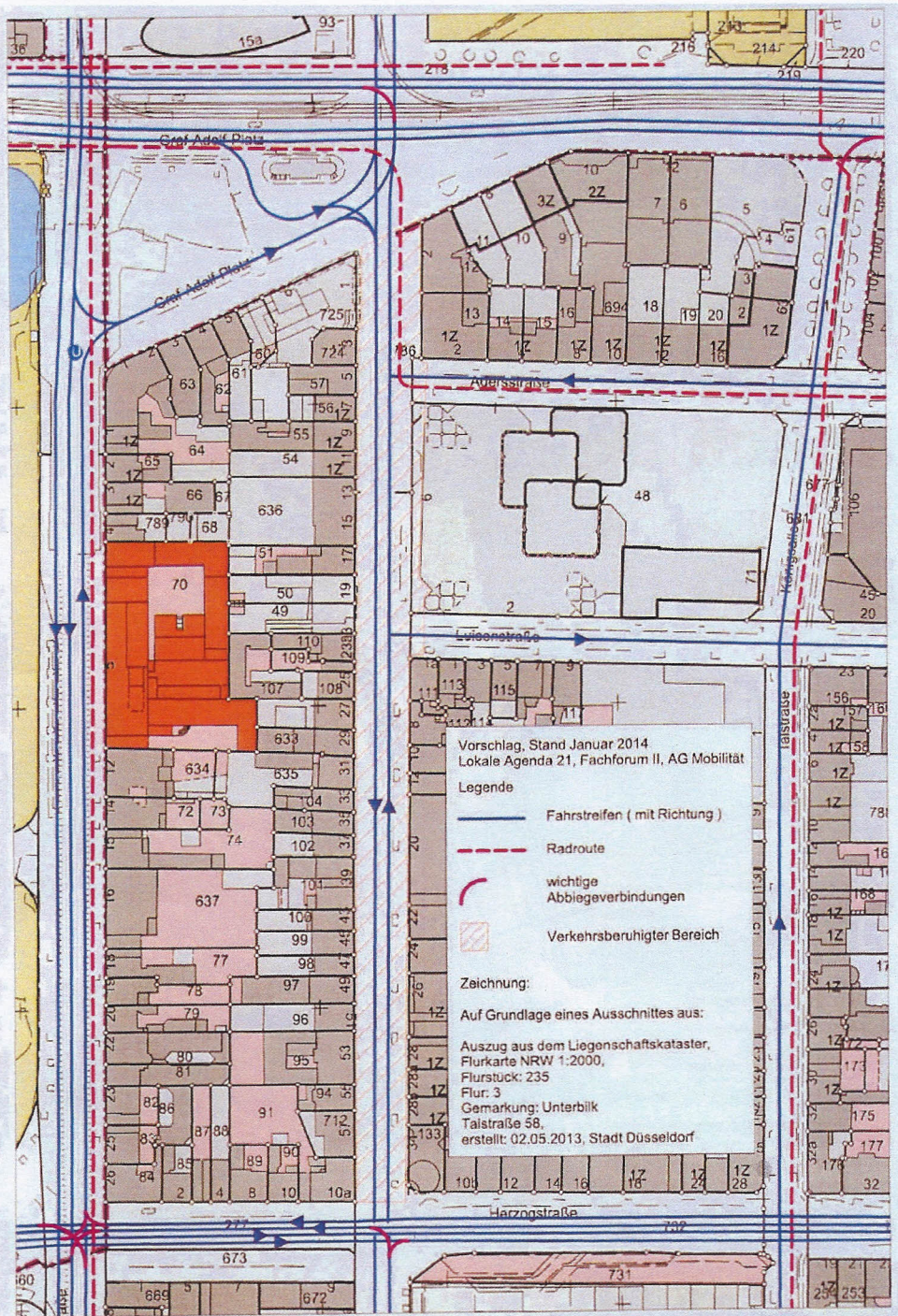
Was wird aus der Friedrichstrasse?

Mit dieser Frage beschäftigt sich die ansässige Standortgemeinschaft bereits seit Langem. Aktiv bringen wir Ideen und Vorschläge in die bestehenden Arbeitskreise mit ein.

Für einen Meinungsaustausch und die Vorstellung der von uns unterstützen Vorschläge der lokalen Agenda 21, laden wir Sie herzlich ein!





Wann? **Montag, 5. Mai 2014, 19.00 Uhr**

Wo? **Bürgersaal des Stadtteilzentrums Bilk (Düsseldorf Arkaden)**



Vorschlag, Stand Januar 2014
 Lokale Agenda 21, Fachforum II, AG Mobilität

Legende

-  Fahrstreifen (mit Richtung)
-  Radroute
-  wichtige Abbiegeverbindungen
-  Verkehrsberuhigter Bereich

Zeichnung:

Auf Grundlage eines Ausschnittes aus:
 Auszug aus dem Liegenschaftskataster,
 Flurkarte NRW 1:2000,
 Flurstück: 235
 Flur: 3
 Gemarkung: Unterbilik
 Talstraße 58,
 erstellt: 02.05.2013, Stadt Düsseldorf