



Lokale Agenda 21 Düsseldorf

Fachforum II
Lebensraum Stadt
www.duesseldorflebensraum.de
Arbeitsgruppe Mobilität

Herrn Oberbürgermeister Thomas Geisel
Herrn Norbert Czerwinski, Frau Miriam Koch
Herrn Markus Raub, Herrn Martin Volkenrath
Herrn Dr. Stephan Keller

Düsseldorf, 22. Aug. 2014

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

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Frau Koch, sehr geehrte Herren!

In der Anlage übersenden wir Ihnen unseren modifizierten Vorschlag für eine nachhaltige, zukunftsfähige Verkehrslösung für die westliche Friedrichstadt. Diese Fassung ist nach intensiven Diskussionen im Fachforum II, mit der Verkehrsverwaltung, der Interessengemeinschaft Friedrichstraße, Anliegern der Elisabethstraße, dem ADFC und dem VCD entstanden. Sie deckt sich in ihrer Zielsetzung weitgehend mit den programmatischen Vorstellungen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen, wie sie für die Kommunalwahl formuliert worden sind.

Wir wünschen uns, dass in einer noch zu treffenden Koalitionsvereinbarung Festlegungen getroffen werden, die eine Diskussion und Entscheidungen unter aktiver Mitwirkung der interessierten Bürger ermöglichen. An diesem Projekt lassen sich die Prinzipien einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik modellhaft verwirklichen. Es wäre auch sinnvoll, dass in diesem Zusammenhang Qualifizierungsverfahren für die Gestaltung des Graf-Adolf-Platzes und des öffentlichen Raumes am Bahnhof Bilk/Bilker Arcaden angedacht werden könnten.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüßen von der Arbeitsgruppe!

Ansprechpartner: Dr.-Ing. Jörg Forßmann, Planer SRL
E-mail e.forssmann@gmx.de, Tel. 33 50 74

Sprecher: Dr. Hagen Fischer
Friedrich-Ebert-Straße 61
47799 Krefeld
E-Mail: haficon@aol.com
Tel.: 02151-1565400

Ulrich Schürfeld
Cheruskerstraße 36
40545 Düsseldorf
E-Mail: ulrich-schuerfeld@t-online.de
Tel.: 0211-9665157

Prof. Dr. Erhard Treutner
Haus-Endt-Straße 160
40593 Düsseldorf
E-Mail: e.treutner@gmx.de
Tel.: 0211-7182350

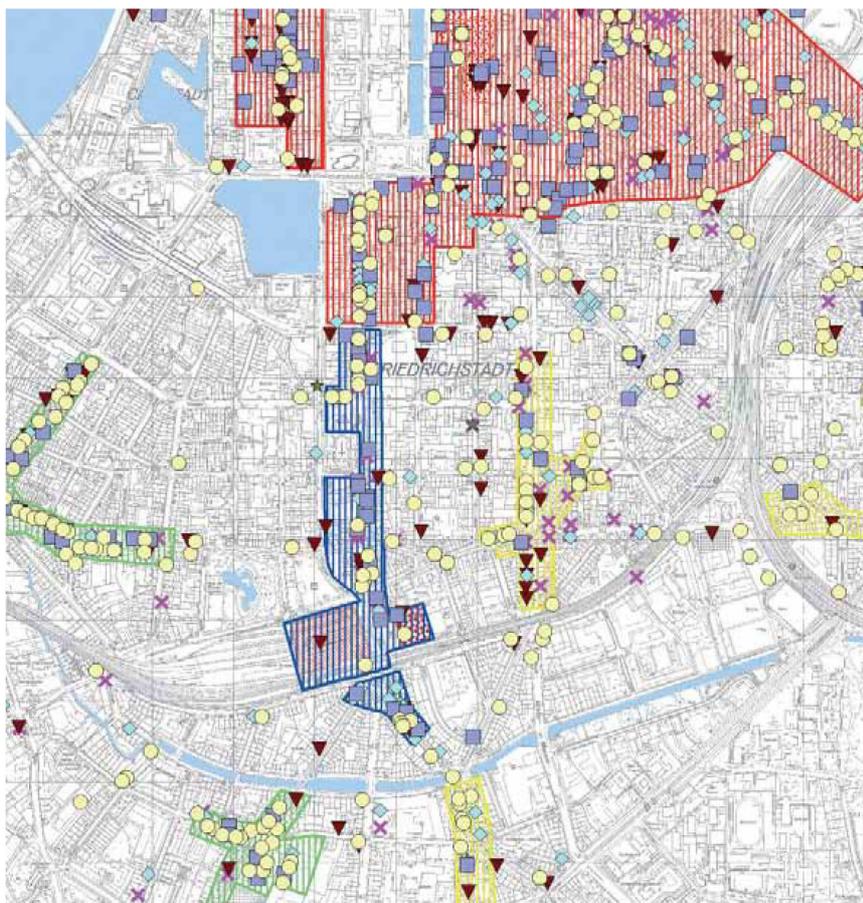
Arbeitsgruppe Mobilität

in Zusammenarbeit mit:

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Düsseldorf e.V.
Interessengemeinschaft Die Friedrichstraße
VCD Verkehrsclub Deutschland,
Kreisverband Düsseldorf/Mettmann/Neuss e.V.

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

Modifizierung nach dem 5. Mai 2014 / Stand August 2014



Grafik, Quelle: Rahmenplan Einzelhandel 2007, Stand Januar 2008, Stadt Düsseldorf, S.71 (Auszug)

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

Modifizierung nach dem 5. Mai 2014 / Stand August 2014

Vorbemerkung

Nach mehreren Diskussionen unseres Vorschlages (Stand Dezember 2013) mit der Stadtverwaltung, Kommunalpolitikern, der IG Friedrichstraße zusammen mit der IHK, Anliegern der Elisabethstraße, dem VCD und dem ADFC haben wir im Interesse einer Kompromisslösung unseren Vorschlag mehrfach überarbeitet. Dabei war leitend das Prinzip einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik, nach dem eine Verlagerung des Verkehrs auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Zufußgehen, Radfahren und öffentlicher Nahverkehr gefördert und so langfristig der Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen spürbar erhöht werden soll. Die hier vorgelegte Fassung unseres Vorschlags wurde nach der Moderation der Verwaltung am 1. April 2014 und der Veranstaltung der IG Friedrichstraße am 5. Mai 2014 erstellt und mit ADFC, IG Friedrichstraße und VCD abgestimmt. Dabei ergab sich eine weitgehende Übereinstimmung zur Zielsetzung und zur Verkehrslenkung für den Autoverkehr. Einigkeit besteht darin, dass nach einem Umbau im Straßenraum die Friedrichstraße den Menschen wieder vor allem als Stadtraum zur Verfügung stehen und nicht mehr wie bisher vorrangig als Verkehrsachse betrachtet werden soll. Alle tragen gemeinsam eine Lösung mit, in der Auto- und Fahrradverkehr in der Friedrichstraße in einer zweispurigen Straße mit Zweirichtungsverkehr bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 30 km/h geführt werden soll. Auch auf der Elisabethstraße soll der Autoverkehr ebenfalls auf einer zweispurigen Straße mit Zweirichtungsverkehr abgewickelt werden. Die IG Friedrichstraße sieht in unserem Vorschlag die bisher beste Lösung für ihre Ziele zur Hauptgeschäftsstraße: Erreichbarkeit, Park- und Ladeflächen, Aufenthaltsqualität und Radfahren in beide Fahrtrichtungen. Gegen den Vorschlag der Arbeitsgruppe, die Hauptroute für den Fahrradverkehr vom Bilker Bahnhof bis zur Stadtmitte in der Elisabethstraße als Zweirichtungsradweg bzw. -spur auf der Ostseite und auf der Kasernenstraße als Zweirichtungsradspur zu führen, bestehen seitens des ADFC noch Sicherheitsbedenken. Denkbar wäre für den ADFC, den Durchgangsradverkehr durch die verkehrsberuhigte Friedrichstraße zu legen. Für den lückenlosen Anschluss von der Kasernenstraße sollte ein 2,50 m breiter Radstreifen auf der Elisabethstraße genutzt werden. Der geringe Anwohnerverkehr der Elisabethstraße nach Norden könnte gemeinsam mit den Fußgängern erfolgen. Seitens der Arbeitsgruppe bestehen Bedenken, die Hauptroute (und den späteren

Radschnellweg) über die Friedrichstraße zu führen. Die Beteiligten sind sich einig, dass bei der weiteren Planung die Frage nach der Lage und Ausgestaltung der Hauptroute geprüft und nach Bewertung möglicher Alternativen beantwortet werden soll.

Zielsetzung

Der Bau der Wehrhahn-Linie und der sich daraus ergebende Rückbau der Straßenbahn einschließlich der Haltestellen Kirchplatz und Graf-Adolf-Platz eröffnet für die westliche Friedrichstadt große Möglichkeiten zur Verbesserung des Lebensraums, der Verkehrssituation und der Entwicklung der Hauptgeschäftsstraße zwischen Bahnhof Bilk und Graf-Adolf-Platz. Ziel der Neugestaltung sollte sein,

- die Lebensqualität in der Friedrichstadt, einem erneuerungsbedürftigen Quartier mit wenig Grün- und Freiflächen, zu verbessern,
- die Achse Friedrichstraße zwischen Bahnhof Bilk und Graf-Adolf-Platz mit ihrem Geschäfts- und Dienstleistungsangebot attraktiver zu gestalten und ihre Aufenthaltsqualität zu erhöhen,
- ihre Erreichbarkeit aus dem Bezirk für alle Verkehrsarten zu sichern,
- die Elisabethstraße lebenswerter zu gestalten und
- den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu fördern.

Verkehrslenkung

(siehe Verkehrslenkungskonzept Anlage 1)

Eine grundlegende Verbesserung der Situation in der Friedrichstraße nach Einstellung des Straßenbahnverkehrs ist unserer Meinung nach nur möglich, wenn der heutige massive Durchgangsverkehr zwischen dem Düsseldorfer Süden und dem Stadtzentrum spürbar reduziert wird. Dazu bestehen nach Inbetriebnahme der Wehrhahn-Linie, dem Ausbau des Radwegenetzes und der Schaffung eines Haltepunktes für den Regionalverkehr am Bahnhof Bilk die notwendigen Rahmenbedingungen, um Autoverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsarten und auf die Innenstadtumgehung Südring/Rheinufertunnel zu verlagern.

Wir schlagen vor, einen Anteil des Autoverkehrs von Süden Richtung Graf-Adolf-Platz auf die Elisabethstraße zu verlegen und von da aus über die Breite Straße zur Heinrich-Heine-Allee zu führen. Damit wäre es möglich, den Verkehr auf der Friedrichstraße auf je einer Fahrspur in beiden Richtungen (je 3 Meter Breite) zu führen. Dies wirkt sich auch entlastend für die Elisabethstraße bei der Zielfahrt von Norden zur Friedrichstraße aus. Die Seitenräume könnten für Fußgänger (erweiterte Aufenthaltsbereiche) und Kurzzeitparken/Anlieferung genutzt und im Parkstreifen Bäume gepflanzt werden (siehe Profilschema Anlage 2). Für die Elisabethstraße schlagen wir ebenfalls Zweirichtungsverkehr auf je einem Fahrstreifen sowie die Führung der Hauptradroute zum Stadtzentrum vor (siehe Profilschemas Anlage 3 und 4). Damit kann eine maximale Flexibilität für den quartiersinternen Verkehr

(einschließlich lokaler Radverkehr) und die Erreichbarkeit der Parkhäuser bewirkt werden.

Für den Abschnitt der Friedrichstraße zwischen Herzogstraße und Graf-Adolf-Platz schlagen wir vor, den Straßenraum als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gemäß StVO (20-30km/h) mit durchgehender Pflasterung für ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, die sich den Straßenraum teilen, und hoher Aufenthaltsqualität für die Fußgänger zu gestalten.

Der Süd-Nord-Autoverkehr wird direkt vom Bahnhof Bilk auf je einer Fahrspur zur Friedrich- und Elisabethstraße geführt; zwischen Bilker Allee und Bachstraße wird für den Nord-Süd-Autoverkehr (Abbieger aus der Bilker Allee) ein zweiter Fahrstreifen vorgeschlagen.

Zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Autoverkehrs in der Elisabethstraße könnte die Kreuzung mit der Herzogstraße als Kreisverkehr ausgebaut werden, um den Verkehrsfluss zu verstetigen und zu verlangsamen und die Sicherheit der Radfahrer im Kreuzungsbereich zu optimieren. Die technische Machbarkeit und Leistungsfähigkeit sollte überprüft werden; in vielen Ländern Europas werden solche Lösungen erfolgreich praktiziert. Die Grüne Welle in der Elisabethstraße soll auf eine Geschwindigkeit von 40km/h geschaltet werden.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen der vorgeschlagenen Neugestaltung der Friedrichstraße zwischen Bahnhof Bilk und Herzogstraße und einer Flächennutzung der entfallenden Wendeschleife an der Kirchfeldstraße für Stellplätze (Anwohnerparken) können viele neue Parkplätze geschaffen werden; schätzungsweise dürfte sich ihre Zahl verdoppeln lassen. Über die mögliche Zunahme innerhalb des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs kann erst nach genauerer Planung eine Aussage getroffen werden. Auch auf der Elisabethstraße dürfte eine Zunahme der Parkplätze möglich sein. Durch die neue Verkehrslenkung wird die Erreichbarkeit der Parkhäuser deutlich verbessert. Ein neues Parkleitsystem für die Friedrichstadt ist dazu einzurichten.

Fahrradverkehr

Durch die Friedrichstadt muss auch eine Hauptroute für den Fahrradverkehr vom Süden via Karolingerplatz zur Altstadt geführt werden. Die heutige Radwegführung über die Talstraße ist dafür nicht geeignet, sie führt nicht über das Bezirkszentrum am Bahnhof Bilk und ist für die Befahrung mit schnellen E-Bikes unzureichend. Diese neue Route sollte auch nicht über die Friedrichstraße verlaufen, weil eine schnelle Fahrradverbindung wegen der Störung der Aufenthaltsqualität nicht durch die Hauptgeschäftsstraße und den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich geführt werden sollte. Außerdem würde dafür zu viel Straßenfläche auf Kosten der Aufenthaltsbereiche für Fußgänger und von Parkplätzen gebraucht. Für den lokalen Radverkehr ist die umgestaltete

Friedrichstraße bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h ausreichend und wegen des Zweirichtungsverkehrs geeignet. Wir schlagen daher vor, einen Zweirichtungsradweg in der Elisabethstraße als Teil der städtischen Haupttrouten einzurichten, der sich in der Kasernenstraße und Neustraße mit den Abzweigungen zu den Querverbindungen (Kö-Bogen, Hofgarten, Burgplatz) bis zum Grabbepplatz fortsetzen kann.

Weitere Vorschläge für den Fahrradverkehr, deren Realisierbarkeit noch zu prüfen ist, wäre eine Haupttroute von der Elisabethstraße zur Kniebrücke und eine Radführung parallel zur Graf-Adolf-Straße auf der Adersstraße.

Buslinien

Das Gebiet wird durch die drei Buslinien 725, 835 und 836 durchquert. Die Buslinie 725 verläuft über den Fürstenwall und wird am Kirchplatz an zwei neu errichteten Haltestellen mit der U-Bahn verknüpft werden. Die Führung der Buslinien 835 und 836 zwischen Bahnhof Bilk und Kniebrücke könnte in Zukunft von der Elisabethstraße zum Fürstenwall (Haltestellen der Linie 725) und weiter in beiden Fahrtrichtungen über die Friedrichstraße und Herzogstraße (mit Haltestellen für beide Richtungen) verlaufen.

Straßenprofile

Die **Friedrichstraße** hat einen Regelquerschnitt von ca. 18,00 Metern: abgesehen von dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, können dort zwei Fahrspuren für den Zweirichtungsverkehr (2 x 3,00 Meter), Parkstreifen mit und Bäumen und breite Bürgersteige mit Aufenthaltsbereichen gut untergebracht werden (Profilschema Anlage 2). Durch den Zweirichtungsverkehr und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h werden die Erreichbarkeit für den Ziel- und Quellverkehr erleichtert, Lärm und Abgase verringert, die Sicherheit für Radfahrer erhöht und das Be- und Entladen auf der Fahrbahn ermöglicht. Die **Elisabethstraße** hat einen Regelquerschnitt von ca. 20,00 Metern in den beidseitig bebauten Abschnitten: Dort können je eine Fahrspur für beide Fahrtrichtungen, ein Zweirichtungsradweg von 3,00 Metern Breite neben dem östlichen Bürgersteig sowie beidseitig Parkstreifen (teilweise mit Bäumen oder punktuellen Aufenthaltsbereichen) und Bürgersteigen untergebracht werden (Profilschemas Anlagen 3 und 4).

Qualifizierungsverfahren

Im Übrigen sind wir der Auffassung, dass für den gesamten Bereich zwischen Bahnhof Bilk und Bilker Allee (Bezirkszentrum) ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden sollte, bei dem auch eine Abstimmung mit dem Kreuzungsbereich an der Bachstraße stattfinden müsste. Auch für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und den Graf-Adolf-Platz sollte es ein öffentliches Qualifizierungsverfahren geben und eine Abstimmung der Verkehrsführung stattfinden.

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

Stand: August 2014

Ansprechpartner:

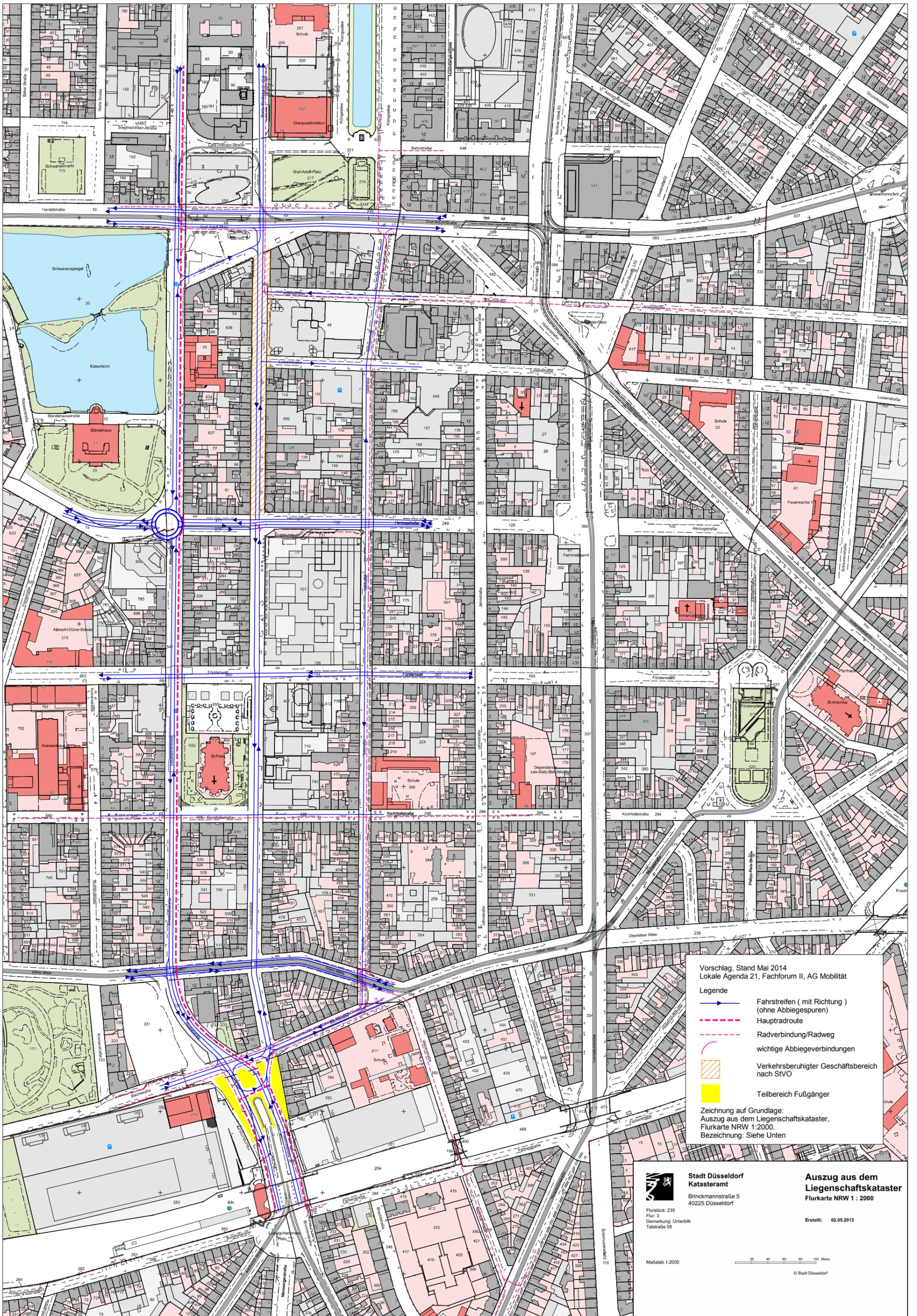
Jörg Forßmann E-mail: e.forssmann@gmx.de, Tel . 33 50 74

Michael v. Eckern E-mail: m-v.eckern@t-online.de

Wir danken der Stadtverwaltung für die Beschaffung der Kartenunterlagen

Copyright der Flurkarte:

Landeshauptstadt Düsseldorf, Vermessungs- und Liegenschaftsamt



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

Legende

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

Zeichnung auf Grundlage:
 Auszug aus dem Liegenschaftskataster,
 Flurkarte NRW 1:2000.
 Bezeichnung: Siehe Unten

Stadt Düsseldorf
 Katasteramt
 Brinckmannstraße 5
 40225 Düsseldorf

Auszug aus dem
 Liegenschaftskataster
 Flurkarte NRW 1 : 2000

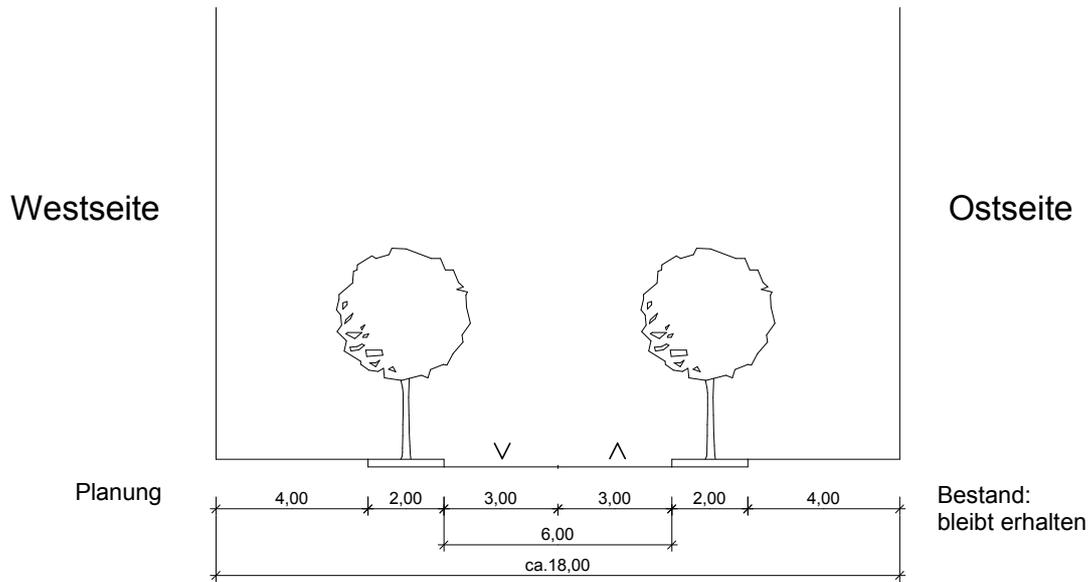
Flurstück: 235
 Flur: 3
 Gemarkung: Unterbilk
 Talstraße 58

Erstellt: 02.05.2013

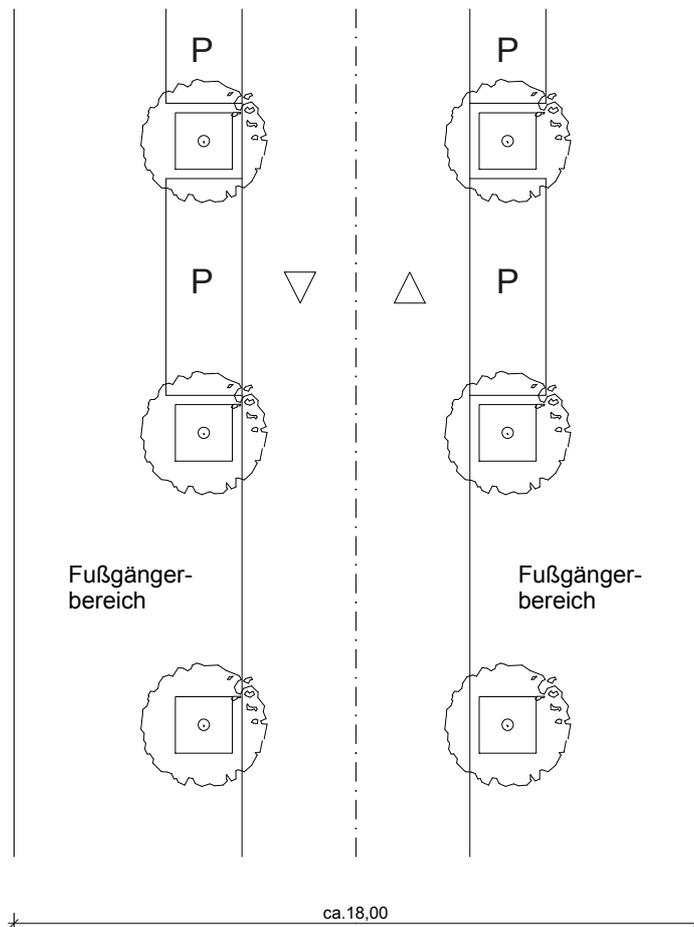
Maßstab 1:2000

© Stadt Düsseldorf

Regelprofil Friedrichstraße (Schema)

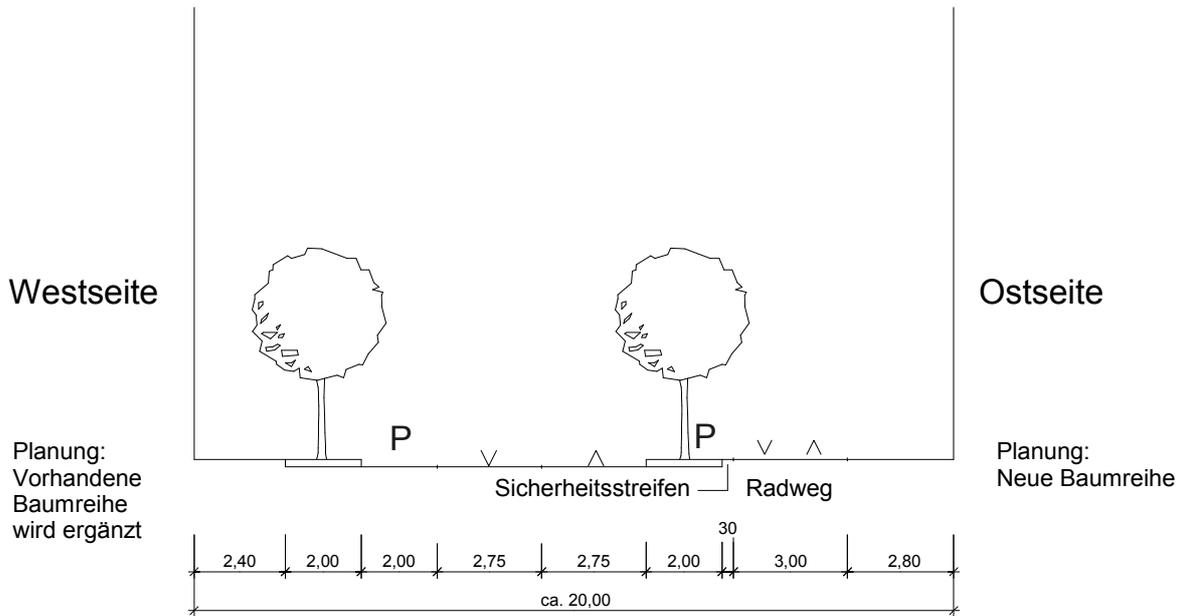


Regelprofil Friedrichstraße Breite ca. 18,00 m
Zwischen Bachstraße und Herzogstraße

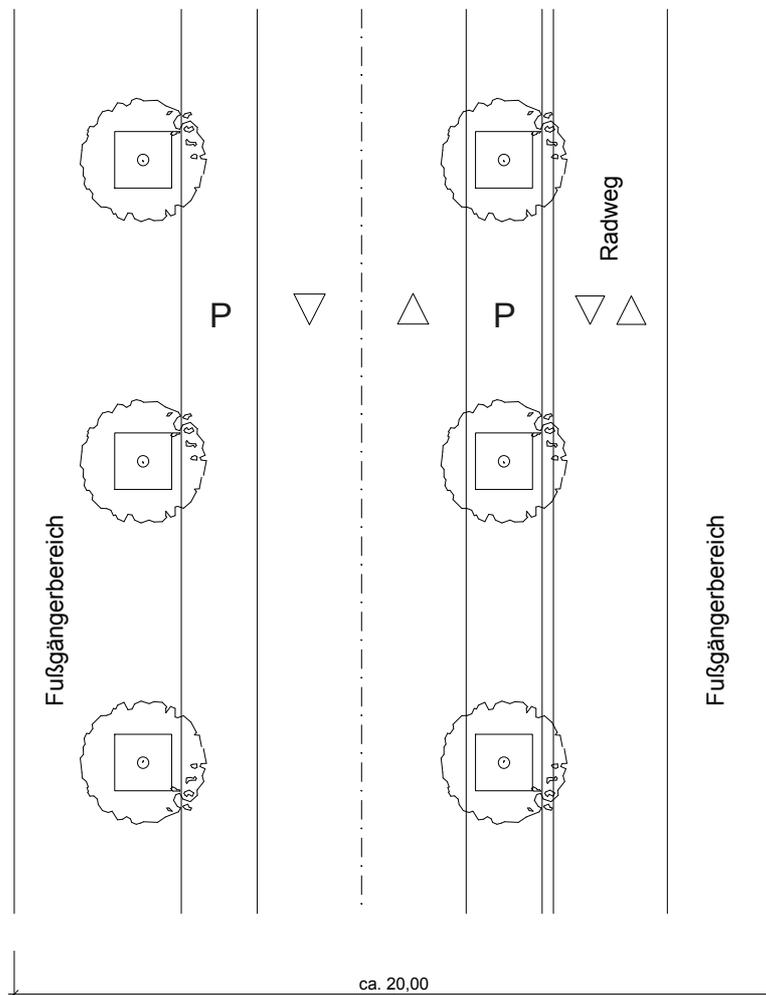


Grundriss Friedrichstraße, Breite ca.18,00m

Regelprofil (1), Elisabethstrasse (Schema)

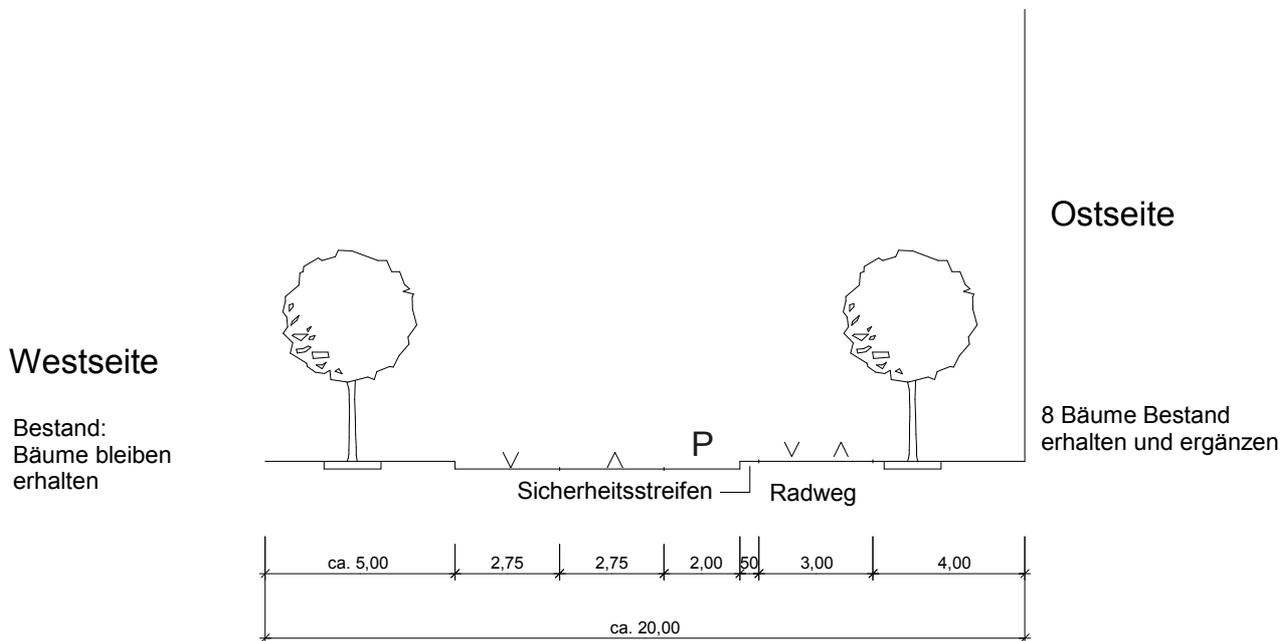


Regelprofil (1), Elisabethstraße, Breite ca. 20,00 m, zwischen Bilker Allee und Kirchfeldstraße, (4 Bäume entfallen) sowie Fürstenwall und Herzogstraße, (1 Baum entfällt).

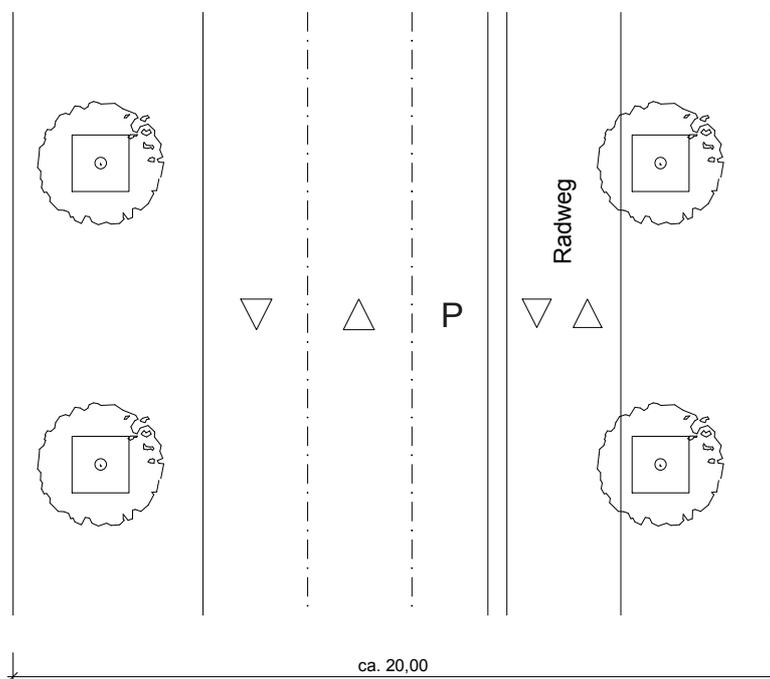


Grundriss Elisabethstraße, Breite ca. 20,00 m.

Regelprofil (2), Elisabethstrasse (Schema)



Regelprofil (2), Elisabethstraße, Breite ca. 20,00m zwischen Herzogstraße und GAP



Grundriss Elisabethstraße, Breite ca. 20,00m