

## **Einschätzung der Bebauungsplanung Konrad-Adenauer-Platz**

**Birgit Höfer (BUND), Düsseldorf, 23.4.2022**

Die Bebauungsplanung für den Bahnhofsvorplatz Düsseldorf geht nach Abschluss des Wettbewerbs und Auswahl von Siegerentwürfen in die nächste Phase. Unter den Aspekten Vorrang für umweltfreundliche Mobilität, d. h. neben ÖPNV vor allem Fuß- und Radverkehr, und Aufenthaltsqualität/Begrünung gibt es derzeit noch zahlreiche offene Fragen und Ungereimtheiten im Hinblick auf die konsequente Umsetzung der Verkehrswendziele der Stadt Düsseldorf.

Durch die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen und Schaffung einer Tiefgaragenzufahrt für das neue Hochhaus sind weiterhin zahlreiche Baumfällungen vorgesehen, davon auch 14 alte Platanen. Die Neupflanzungen gemäß Zukunftsliste der Stadtbäume sollen dies kompensieren. Die Notwendigkeit der einzelnen Fällungen ist in der weiteren Planung näher zu beleuchten mit dem Ziel, die Fällungen zu reduzieren bzw. die Anzahl der Neupflanzungen weiter zu erhöhen.

Unklar ist bisher die vorgesehene Oberflächengestaltung der Platzfläche. Bei der näheren Ausgestaltung ist zu prüfen, ob statt einzelner Baumscheiben durchgängige zusätzliche Grünstreifen vorgesehen werden können, insbesondere vor dem Bahnhofsgebäude. Insgesamt sollte festgelegt werden, welches die Verkehrsachsen des Platzes sind, die versiegelt werden müssen und wo unversiegelte Bereiche und Begrünung auf begleitenden Flächen möglich ist.

Dies würde nicht nur einer Aufheizung des Platzes entgegen wirken, sondern auch die Aufenthaltsqualität und den ersten Eindruck verbessern: Die bisher vorgesehene Begrünung (gemäß modellhaften Platzdarstellungen) befindet sich anscheinend zu großen Teilen auf Überdachungen und ist für den Betrachter nicht sichtbar. Der erste Eindruck von Düsseldorf als einer modernen lebenswerten und grünen Stadt wäre bei einem steril und weiträumig mit großen Steinplatten belegten Platz nicht gegeben.

Die vorgesehene Fahrradgarage im Bunker ist vor allem für Radfahrer geeignet, die auf den Zug umsteigen. Es fehlen in der Planung Fahrradbügel für andere Radfahrer, die am KAP halten, insbesondere vor der Bibliothek, vor den Geschäften, ggf. für die Besucher der Kinos.

Der Entwurf soll angabegemäß den Besucher leiten und Orientierung geben. Während die Straßen Richtung Innenstadt im südöstlichen Bereich gut erreichbar sind, wird der Anschluss der Bahnhofsausgänge an die Immermannstraße durch die geplanten Pkw- Stellplätze und die vorgesehene Wendeschleife blockiert. Hier fehlt von beiden Ausgängen eine leitende Sichtachse und direkter Weg. Die Immermannstraße ist aber für Fußgänger einer der attraktivsten Wege zu den Einkaufszonen der Innenstadt.

Die Planung zum motorisierten Verkehr ist im Hinblick auf die Ziele der Mobilitätswende und die Klimaneutralität der Stadt Düsseldorf bis 2035 nicht nachvollziehbar. Es ist nicht zeitgemäß, Richtung Innenstadt Autoverkehr an der Stadtseite des Bahnhofes zu planen. Hier muss konsequent auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gesetzt werden. Der Bereich des KAP sollte daher bis zum Busbahnhof von privatem MIV (auch Carsharing) freigehalten werden und der gewonnene Platz der Aufenthaltsqualität und Fahrradstellplätzen zugute kommen.

Durch die Unterbindung von privatem motorisiertem Bring- und Abholverkehr werden auch die umliegenden Straßen entlastet. Diese werden somit attraktiver für den Fuß- und Radverkehr Richtung Innenstadt. Auf der stadtabgewandten Seite des Bahnhofes stehen neben dem Parkhaus bereits Haltemöglichkeiten, Taxistand und Kurzparkplätze für Pkws zur Verfügung mit kurzem ebenerdigen Zugang zum Bahnhof. Dort sollte das Angebot an Car Sharing ausgeweitet werden.

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs vom Bahnhof in die/aus der Innenstadt ist ergänzend eine attraktivere Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße mit breiteren Gehwegen und zusätzlichen Bäumen und Bänken (Stichwort: Einladen zum Flanieren) und ebenso der Graf-Adolf-Straße von großer Bedeutung.