

Düsseldorfs Bahndamm

Die Problemplätze im Bahnhofsviertel prägen sein Image wesentlich mit. Veränderungen sind notwendig. Es gab hierzu verschiedene Wettbewerbe und Ausschreibungen, die aber in der Versenkung verschwunden sind. Der große Wurf war offenbar nicht dabei.

Diese nicht zufriedenstellende Situation hat auch historische Ursachen. Norbert Kaiser beschreibt sie in seinem Exkurs und folgert daraus, welche Maßnahmen für den Worringer- und Bahnhofsvorplatz gezogen werden sollten. Diese stellen wir zur Diskussion. Zum Thema gehören zwei Artikel über die Geschichte des Worringer Platzes und des Hauptbahnhofs.

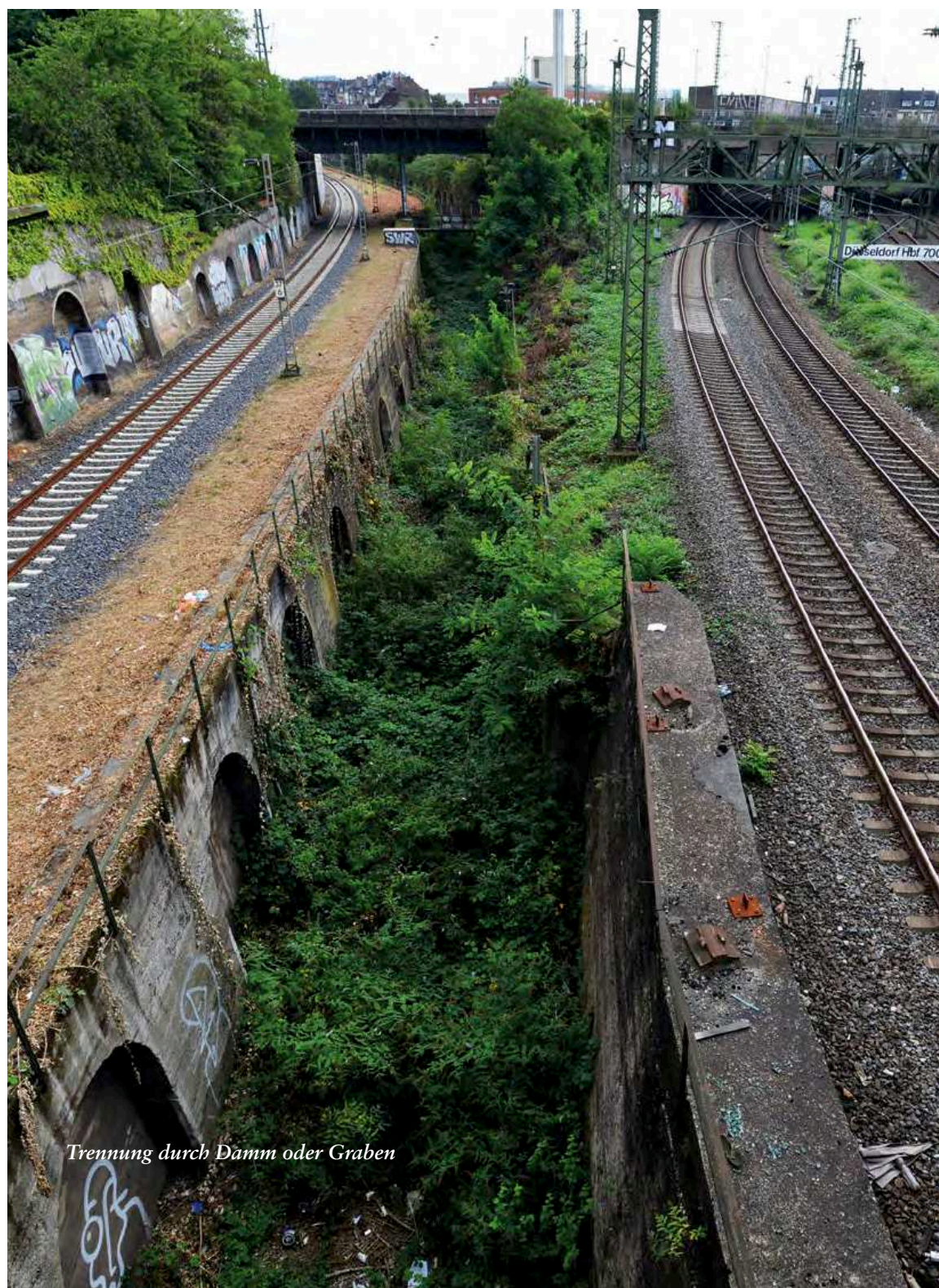
Weiter beschreiben Simone Steinborn und Jürgen David das Projekt EKISO und wie es zu Verbesserungen im Viertel beitragen kann.

Die ISG Graf-Adolf-Straße berichtet über ihre Eigeninitiative von dort ansässigen Geschäftsleuten, die das Gesicht der Straße verändert hat.

Die Beiträge betrachten dieselbe Problematik aus unterschiedlichen Blickwinkeln; sie mögen in einigen Punkten auch widersprüchlich sein. Gemeinsam haben sie, dass sie die Diskussion über Veränderungen in unserem Viertel weiter unterstützen und vorantreiben.

Der Eisenbahnbau in Düsseldorf war Teil der faszinierenden Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert, geprägt von vorausschauenden Ideen und auch dem Mut zu radikalen Korrekturen. Davon lebt Düsseldorf noch heute – oder damit muss Düsseldorf noch heute leben.

Die Basis des Eisenbahnverkehrs, der Bahndamm, wurde nicht mehr der Stadtentwicklung angepasst, sondern (schlechte) Gewohnheit. Diese wurde bis zur Unantastbarkeit verwaltet. Heute stellt der Bahndamm die Stadtentwicklung wieder vor Probleme – ein Rückblick.



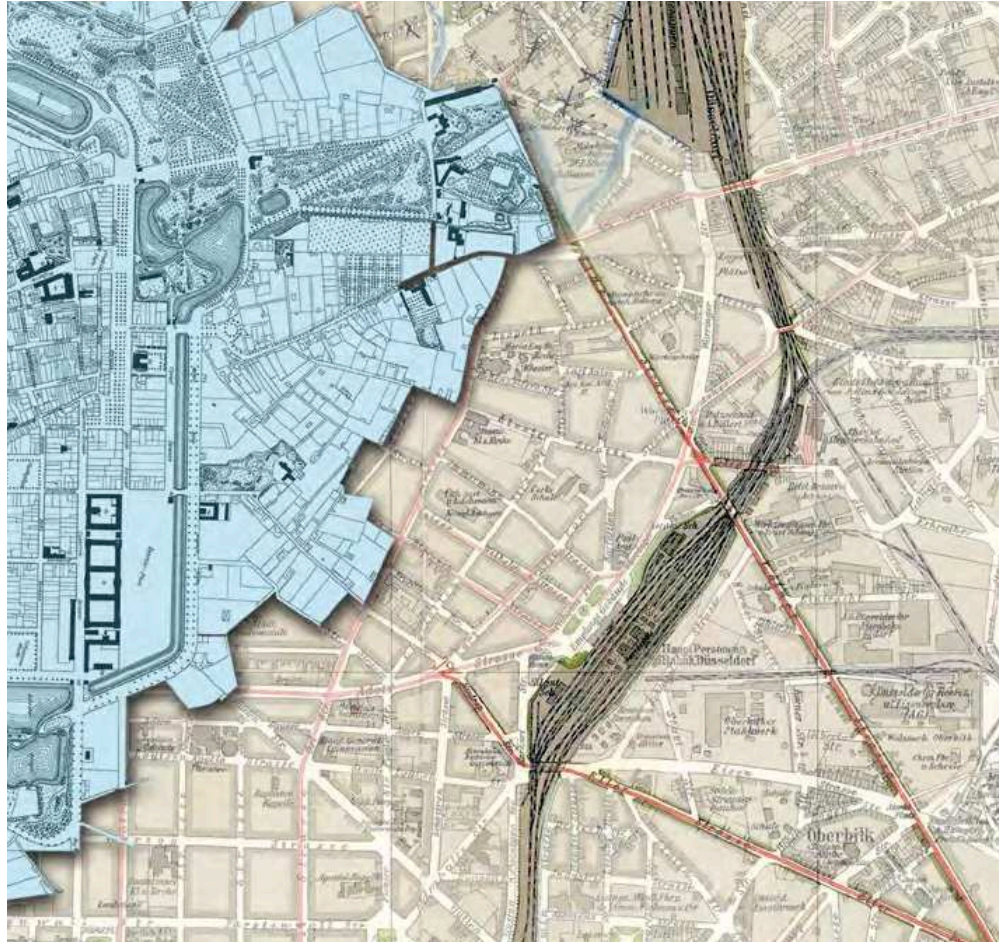
Trennung durch Damm oder Graben

Die Teilung Düsseldorfs

Der 1838 beginnende Eisenbahnbau brachte Industrialisierung und Wachstum auf den Weg. Die Gleiskörper entwickelten sich aber bald zum Hindernis für Stadtentwicklung und Straßenverkehr – damals Fußgänger und Pferdefuhrwerke. Bereits vier Jahrzehnte später nahm man daraufhin eine Neuplanung der Eisenbahntrassen in Angriff, modern und zukunftsweisend: Die bisherigen Gleiskörper auf Straßenniveau wurden aufgehoben, Personen- und Güterverkehr wurden getrennt. Eine völlig neue, durchgehende Trasse mit einem zentralen Personen Hauptbahnhof wurde als östliche Tangente an die Stadt gelegt, der Güterverkehr wurde im Norden (Bahnhof Derendorf) konzentriert.

Die nachhaltigste Maßnahme war die Verkehrsentflechtung und Gleissicherung. Dazu wurden alle Gleiskörper auf einen vier Meter hohen Erdwall angehoben. Düsseldorf trennte sich somit zum Osten ab, einem damals ländlichem Gebiet, in dem sich die Schwerindustrie entwickelte. Zur Straßenverbindung im Süden reichten einige Durchbrüche (Unterführungen) durch den Damm. Nördlich des Hauptbahnhofs überbrückte man die Gleiskörper und rampte den ganzen Bereich entlang der Bahn entsprechend an. Eine gigantische Erdbewegung, durch Stützmauern gesichert.

Düsseldorf erhielt Hügel, denen sich dann die Bebauung anpasste, die Bahn verschwand in einem Graben. Wohnungsbau konnte sich dort optisch zusammenhängend in östliche Vororte entwickeln. Der Stadtkern selbst blieb durch den Damm und Hauptbahnhof zum leeren Hinterland abgesperrt. Die Hauptstraßen konzentrierten sich auf den Zentralbahnhof – lediglich durch



Der Bahndamm teilt Düsseldorf seit 1888, Unterführungen an Kölner- und Eller Straße führen in den die östlichen Stadtteile. (Blaue Fläche Bauplan mit den Stadtgrenzen von 1831)

Unterführungen an den beiden Flügeln Kölner Straße und Eller Straße wurde eine Umgehung geschaffen.

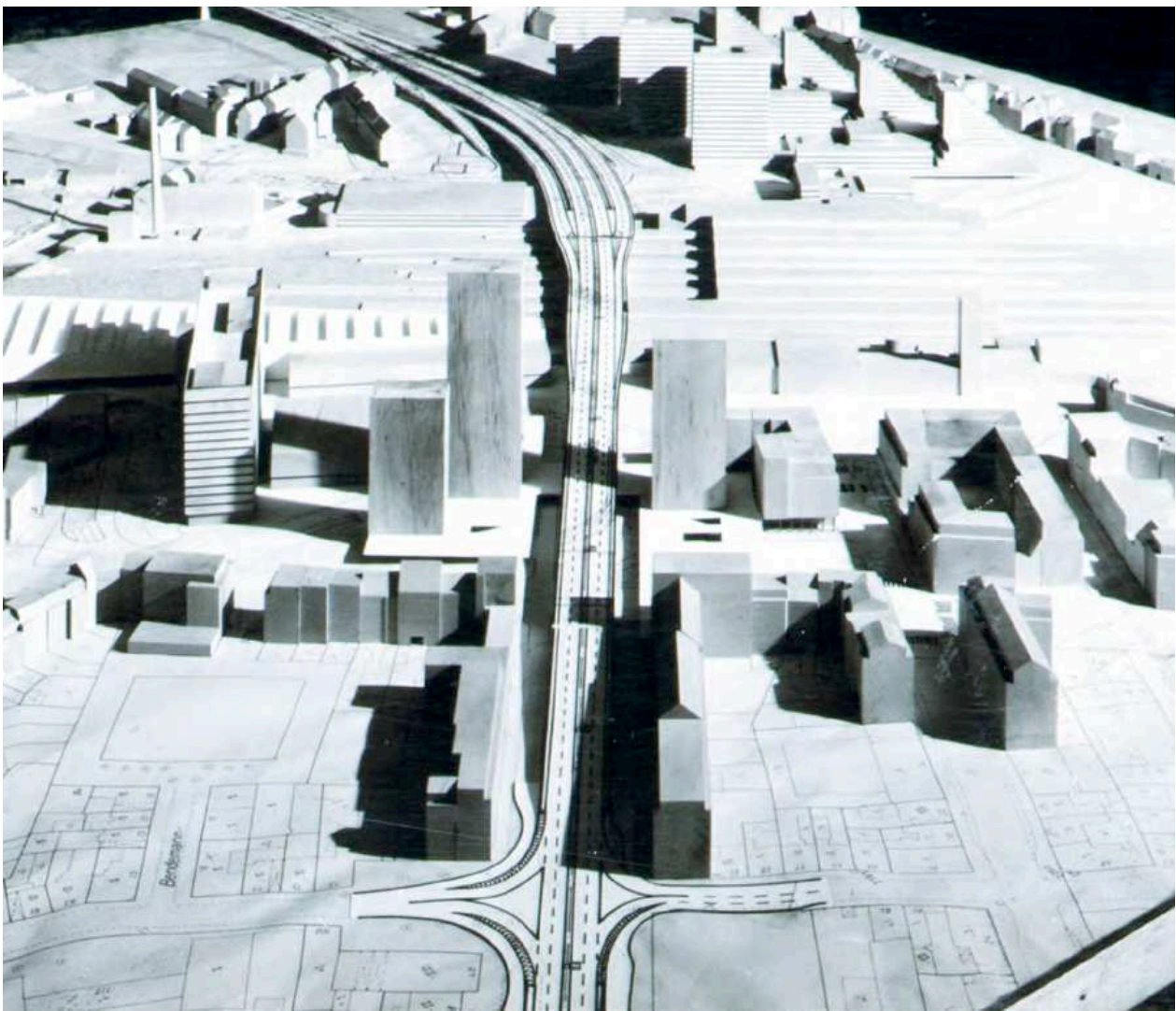
Düsseldorf hatte damals die 100.000-Einwohner-Marke zur Großstadt überschritten. Die Stadt hätte damals gerne die Immermannstraße oder Kaiser-Wilhelm-Straße (heute Friedrich-Ebert-Straße) nach Osten durchgezogen, konnte dies aber nicht gegen die Reichsbahn durchsetzen – trotz Ratsbeschluss, trotz Erklärung zur Kostenübernahme.

Ratlos am Bahndamm

Der Bahndamm heute: Der gleiche Damm, die gleichen Unterführungen wie 1888 – eine andere Stadt. Die Einwohnerzahl hat sich

vervielfacht, im Osten sind neue Stadtteile entstanden, der Verkehr hat Quantensprünge gemacht und sich auf die Straße verlagert. Chancen zusätzlicher Verbindungen wurden nicht genutzt.

Die überlasteten Unterführungen sind vernachlässigt und für Fußgänger »no go areas«. Treffen solche Durchlässe auf Plätze, so hat der Platz schon verloren. (Worringer Platz, Mintropplatz) Versperrt der Damm mit seinen ebenso alten wie hässlichen Betonstützmauern einen größeren Bereich, so wird dieser isoliert und begünstigt ethnische oder soziale Cluster. Vulgo: Der Puff ist nicht ohne Grund »Hinter dem Bahndamm«. Eine Namensgebung, welche die Teilung der Stadt in Bereiche vor



Modell aus den 1950er Jahren: Verlängerung der Immermannstraße mit Überbrückung der Bahngleise

(West) und Bereiche hinter dem Bahndamm (Ost) pointiert. Die Bahnkörper werden als »höhere Gewalt« akzeptiert.

Planungsrechtliche Verfahren enden am Bahndamm, obwohl deren Zustand das Ziel neuer Bauvorhaben gefährdet. Das Bearbeitungsgebiet der EKISO (siehe Beitrag in diesem Magazin) endet ebenfalls genau am Bahndamm. »Da können wir nichts machen, das ist Sache der Deutschen Bahn AG.« – so die Aussage beim Planungsamt.

Nur bleiben alle Überlegungen zur Revitalisierung von Quartieren und Plätzen unvollständig, wenn man den Bahndamm ausklammert. Auch zu der aktuellen Neuordnung der Zone um den Hauptbahnhof gehören Bahndamm, der

Worringer Platz, der Mintropplatz und insbesondere deren Unterführungen nach Osten.

Unser Recht am Bahndamm

Die Unzuständigkeit ist allerdings ein gut gepflegter Irrtum. Die Bahn annoncierte kürzlich die Sanierung ihrer Gleisbrücken – nicht die Unterführungen darunter. Für diese ist die Bahn auch gar nicht zuständig. Sie ertüchtigt lediglich die Standsicherheit. Nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) muss die Stadt die Unterführungen in Stand halten, sie dürfte (müsste) sie auch sicherer und attraktiver machen. Die Stadt müsste triste Betonwände des Dammes auch nicht Graffiti überlassen.

Die Stadt dürfte jetzt sogar zusätzliche Durchstiche planen

und bauen, um unseren Verkehr zu entflechten, um Plätze zu verbinden und abgeschlossene Stadtviertel zu verzahnen. Gleiches gilt für Überbrückungen des Bahngrabens – größere Überdeckungen könnten neue Plätze schaffen.

Zumindest könnten solche Möglichkeiten in die Stadtplanung oder auch in Planverfahren für Neubauten einbezogen werden. Nach EKrG können Kreuzungen unter oder über Gleiskörpern gefordert werden, und die Bahn muss diese dulden. Kostet natürlich Geld, aber nach 130 Jahren sind heute wieder Korrekturen an den Gleiskörpern erforderlich, um der Entwicklung der Stadt gerecht zu werden.

Norbert Kaiser