



Das Haus Friedrich-Ebert-Str. 40 vor dem Kriege

## Werner Schliepkorte: Planungsvorschläge für die Umgestaltung des Haupt-Bahnhofsbereichs

Aus Gründen der Arbeitsüberlastung sehe ich mich nicht imstande, an der Bürgerbeteiligung zu diesem Thema teilzunehmen.

Mein Name ist Werner Schliepkorte Dipl.Ing. Architekt. Ich habe seit 35 Jahren mein Architekturbüro

Im Hause Friedrich Ebert Strasse 40 und bin in der dritten Generation Eigentümer dieses Hauses.

Aus beiden Gründen ,(hinzukommt die Tatsache, dass mein Schulweg zum Lessinggymnasium mich täglich durch die Unterführung am Mintropplatz führte) habe ich ein Verhältnis zu diesem Teil der Stadt und beobachte die Entwicklungen über nahezu 50 Jahre.

Ich teile die in der Stadtteilzeitung D- Mitte geäußerte Auffassung, dass es lohnend wäre, nicht den Bahnhofsvorplatz alleine zu betrachten, sondern den Bogen zu spannen von der Unterführung Mintropplatz/Ellerstrasse zur Unterführung Worringerplatz/Kölner Strasse.

Der Hauptbahnhof und die flankierende Paketpost schieben sich wie ein undurchlässiger Riegel vor die dahinter liegenden Stadtteile. Die Unattraktivität der Unterführung, die Sperrwirkung der Paket-Post am Eingang zur Kölner Strasse tun ihr übriges um Durchlässigkeit zu verhindern.

Zur Vorkriegszeit lag hinter dem Hauptbahnhof ein Stahlwerk, dessen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg zum großen Bombardment des Jahres 42 führte bei dem auch der westlich gelegene Teil der Stadtmitte zerstört wurde. (auch mein Großväterliches Haus).

Zu dieser Zeit war es nachvollziehbar, den westlichen Teil mit der Immermannstrasse und Friedrich Ebert Strasse/Steinstrasse von dem hinter dem Bahnhof gelegenen Industriestadtteil abzugrenzen.

Diese Haltung ist nicht mehr zeitgemäß! Hinter dem Bahnhof soll z.B. mit dem „Grand Central“ ein attraktives Wohngebiet erschlossen werden. Durchlässigkeit ist gefordert.

### **Worringerplatz/Paketpost**

Das Gebäude der Paketpost sollte entweder ganz abgerissen werden (Es könnte mehr Platz für den Busbahnhof geschaffen werden) oder zumindest den nördlichen Teil ab der Abknickung des Gebäudes. Dadurch würde sich die Unterführung zur Kölner Strasse deutlich verkürzen. Diese müsste dann optisch aufgehellt und gut beleuchtet werden.

### **ImmermannStrasse /Bahnhochhaus**

Diejenigen Teile des Immermannhofes, die die optische Verlängerung des Strassenprofils der Immermannstraße optisch behindern sollten

abgerissen werden. Vor Kopf also am Ende der Immermannstrasse würde ein Hochhaus der Bahn entstehen. Dieses Hochhaus könnte aber anders als denn ein Prellbock für die Strasse eine Überbrückung der Gleise beinhalten, also eine Brückenverbindung für Fahrradfahrer und Fussgänger in den östlichen Stadtteil.

Damit wäre ein Element der Durchlässigkeit geschaffen. Die Stadt Düsseldorf sollte dies dem Bauherrn Bahn abringen und die Bahn veranlassen, diese Brücke zu bauen.

## **Bahnhofsvorplatz**

Es wäre grauenhaft, wenn der Bahnhofsvorplatz mit Rampen und höheren Strassenbahnhaltestellen versehen würde. Der Platz kann nur Qualität bekommen als völlige Ebene frei von Funktionsbauwerken. Der Rheinbahn sollten diesbezüglich die Flügel gekappt werden.

Es ließe sich einrichten pro Strassenbahn einen höhenbündigen Ausgang für Rollstuhlfahrer zu bauen. Das hätte sich schnell herumgesprochen, dass es am Bahnhof nur bei der Fahrtür einen höhenbündigen Ausgang gibt!!! Das diese Funktionsbauten eher am Rande des Platzes sein dürfen ist selbstredend.

In den umliegenden Gebäuden gibt es im Erdgeschoss genügend Flächen für unterschiedlichste Gastronomieeinrichtungen.

Pommesbuden auf dem Platz wären schrecklich.

Die gestalterisch sehr gelungene völlig höhenbündige Ausführung des Eckplatzes Friedrich Ebert Strasse Ecke Karlstrasse ist ein gutes Beispiel für das was ich meine.

Das Strassenprofil vor dem Rexkino sollte überarbeitet werden, genauso wie das Strassenprofil

Einhüftig Verbreiterung für Strassengastronomie!

Friedrich Ebert Strasse. Auf diese Strasse gehört der Fahrradweg! (nicht auf die Bismarkstrasse mit den Querparkern!) will die Stadt da eine Dauer-Ambulanz für Fahrradverletzte einrichten?

Die Friedrich Ebert Strasse ist, was den Fahrverkehr angeht viel zu breit! Hier könnte eine zusätzliche Baumreihe und der geschützte Fahrradweg entstehen. Und vor allem Licht, Licht, Licht!

### **Bebauung Harkortstrasse**

Es wäre aus meiner Sicht falsch hier auf den Bau eines großen Studentenwohnheims zu verzichten. Die Möglichkeiten architektonischen Schallschutzes sind heute nahezu unbegrenzt. Ich könnte mir nichts Attraktiveres vorstellen, als ein Studentenwohnheim mit einer Glass/Schallschutzfassade zu den Gleisen. Die Wiederherstellung der Verbindung von der Harkortstrasse zum Hauptbahnhofsvorplatz wäre ein weiteres Mittel der Herstellung von Durchlässigkeit. Der Mintropplatz könnte aus seiner Insellage befreit werden indem man den unnötigen Strassendurchstoss der Harkortstrasse verhindert.

### **Drogenproblematik im Umfeld Bahnhof**

Die Einbeziehung des gesamten Bereiches hinter und vor dem Bahnhof, vom Mintrop- bis zum Worringerplatz böte eine Chance die Sozialen Probleme zu entzerren statt an einer Stelle zu konzentrieren. Dezentralisierung der Sozialproblematik scheint mir der wichtige Begriff.

### **Worringerplatz/Paketpost**

Der Hauptbahnhof und die flankierende Paketpost schieben sich wie ein undurchlässiger Riegel vor die dahinter liegenden Stadtteile. Die Unattraktivität der Unterführung, die Sperrwirkung der Paket-Post am Eingang zur Kölner Strasse tun ihr übriges um Durchlässigkeit zu verhindern.

Das Gebäude der Paketpost sollte entweder ganz abgerissen werden (Es könnte mehr Platz für den Busbahnhof geschaffen werden) oder zumindest den nördlichen Teil ab der Abknickung des Gebäudes. Dadurch würde sich die Unterführung zur Kölner Strasse deutlich verkürzen. Diese müsste dann optisch aufgehellt und gut beleuchtet werden.

## **ImmermannStrasse /Bahnhochhaus**

Diejenigen Teile des Immermannhofes, die die optische Verlängerung des Strassenprofils der Immermannstraße optisch behindern sollten abgerissen werden. Vor Kopf also am Ende der Immermannstrasse würde ein Hochhaus der Bahn entstehen. Dieses Hochhaus könnte aber anders als denn ein Prellbock für die Strasse eine Überbrückung der Gleise beinhalten, also eine Brückenverbindung für Fahrradfahrer und Fussgänger in den östlichen Stadtteil.

Damit wäre ein Element der Durchlässigkeit geschaffen. Die Stadt Düsseldorf sollte dies dem Bauherrn Bahn abringen und die Bahn veranlassen, diese Brücke zu bauen.

Werner Schliepkorte 1.6.2017