

# Gerresheim-Süd verbinden

Interessengemeinschaft von Bürgern  
aus ‚Gerresheim südlich der Bahn‘



**Gutachtenverfahren Gerresheim-Süd verbinden:**

**Plädoyer für Mensch, Umwelt und Historie**

**Gerresheim-Süd verbinden - Interessengemeinschaft von Bürgern aus ‚Gerresheim südlich der Bahn‘**

In Kooperation mit der Bürgerinitiative gegen die Stadtautobahn L404n und  
Verein für sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik für Düsseldorf e.V. (SUVD)

ViSdP: Karl-Heinz Krems, Heckteichstr. 54, 40627 Düsseldorf, Tel. 0211 273980, Mail: karl-heinz.krems@tonline.de

## **Stellungnahme zur weiteren Entwicklung rund um den Verkehrsknotenpunkt S-Bahnhof Gerresheim:**

Es gibt eine Reihe von Planungsverfahren und Entscheidungsnotwendigkeiten rund um den Bahnhof, die alle miteinander zusammen hängen. Die Grundlagen der Planung sind gelegt worden, als die Glashütte noch in Betrieb war und erhalten werden sollte. Seitdem sind wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen eingetreten. Um eine wechselseitige Blockade der verschiedenen Verfahren ebenso wie ein unkritisches Fortschreiben früherer überholter Planungen zu vermeiden, plädieren wir dafür, jetzt die Ziele neu zu definieren und legen dazu die folgenden Eckpunkte als unsere Vorschläge vor:

*Ein zentrales Problem ist die zukünftige Querung für Radfahrer und Fußgänger. Bis heute ist die Planungsvorgabe, dass beide über eine Brücke oder einen Tunnel die S-Bahn und die zukünftige L 404n queren sollen. Die Rampenbrücke soll zukünftig vierspurig ausschließlich von Autos genutzt werden. Das führt dazu, dass Radfahrer zukünftig Tunnel oder Brücke mit Aufzügen oder Rampen nutzen müssen. Der Radverkehr wird dadurch gebrochen, erhebliche Verzögerungen werden die Folge sein. Wir schlagen darum einen anderen und - wie wir meinen auch besseren - Weg vor:*

1. Die Rampenbrücke sollte auf Dauer für Radfahrer benutzbar bleiben – mit Radwegen auf beiden Seiten. Die Radwege auf den Rampen müssen ausgebaut und sicher gestaltet werden. Das bedeutet einen Verzicht auf die Vierspurigkeit auf der Rampenbrücke.
2. Für Fußgänger, die die Bahn überqueren wollen, sollte in der Linie zwischen Heyestraße und Glashüttenstraße eine reine Fußgängerbrücke zur Verfügung stehen. Dabei könnten wir uns sowohl eine Sanierung und Ertüchtigung der bestehenden historischen Metallbrücke als auch den Neubau einer modernen und ansprechend gestalteten Brücke vorstellen.
3. Weitere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer sind – wie auch im Siegerentwurf beim Werkstattverfahren für das Glashüttengelände vorgesehen – westlich des Bahnhofs erforderlich. Sie sollen das neu beplante Glashüttengelände mit dem Wohngebiet südlich der Bahn und mit dem Erholungsgebiet dort verknüpfen und zugleich für die Menschen im südlichsten Teil Gerresheims die Trennungswirkung der Bahn und des früheren Industriegeländes aufheben.

*Eine weitere Planungsvorgabe ist die Anforderung, dass die zukünftige Querung zugleich der Erschließung der Bahngleise im Bahnhof dienen soll. Diese Vorgabe hat sich inzwischen überholt: Beabsichtigt war in diesem Zusammenhang eine Verschiebung der Bahnsteige nach Osten; diese wird aber nach den Entscheidungen der Bundesbahn jetzt nicht mehr erfolgen. Deshalb würde eine Erschließung des Bahnsteigs 2 / 3 von Tunnel oder Brücke aus eine Stichtanbindung erfordern. In einem Tunnel würde das große Sicherheitsprobleme hervorrufen, von einer Brücke aus müsste ein langer Steg zum Bahnsteig hin führen. Die Verknüpfung von Querung und Erschließung bedeutet zugleich, dass die Bahnhofssanierung auf die lange Bank geschoben wird, bis die Straße und Tunnel oder Brücke gebaut werden. Wir schlagen darum vor, sich von dieser Verknüpfung zu verabschieden:*

4. Der Bahnhof sollte zügig saniert und dabei der vorhandene Tunnel ausgebaut und modernisiert werden. Das beinhaltet den Einbau von Aufzügen – insbesondere für Rollstuhlfahrer und andere mobilitätsbeschränkte Personen und für Menschen mit Kinderwagen, Fahrrädern oder schwerem Gepäck.
5. Damit wird zugleich eine behindertengerechte Querung der Bahngleise ermöglicht, ohne dass die (neue oder sanierte alte) Fußgängerbrücke ebenfalls mit Aufzügen ausgestattet werden müsste.

*Der S-Bahnhof Gerresheim ist ein Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und hat eine zentrale Erschließungsfunktion für den Düsseldorfer Osten und darüber hinaus. Bei einem Verkehrskonzept für den Bereich rund um den Bahnhof muss dieser Funktion Rechnung getragen werden:*

6. Es muss ein Bahnhofsvorplatz geschaffen werden, auf dem der Umstieg zwischen S-Bahn, Straßenbahn, Bus und Taxi stattfinden kann. Der Bahnhofsvorplatz ist das 'Tor nach Gerresheim' und muss ansprechend gestaltet werden.
7. Der Bahnhof muss gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sein.
8. Im Bereich rund um den S-Bahnhof muss eine Park-and-ride-Anlage geschaffen werden.

*Der Bahnhof selbst ist ein geschütztes Denkmal und muss erhalten werden. Es muss eine funktionale Nutzung für ihn gefunden werden. Seine zentrale Lage im südlichen Gerresheim bietet dafür große Chancen. Der Bahnhof muss allerdings für jede denkbare Nutzung leicht erreichbar bleiben und darf nicht zwischen unwirtschaftlichen Verkehrsbändern eingepfercht werden. Darum schlagen wir vor:*

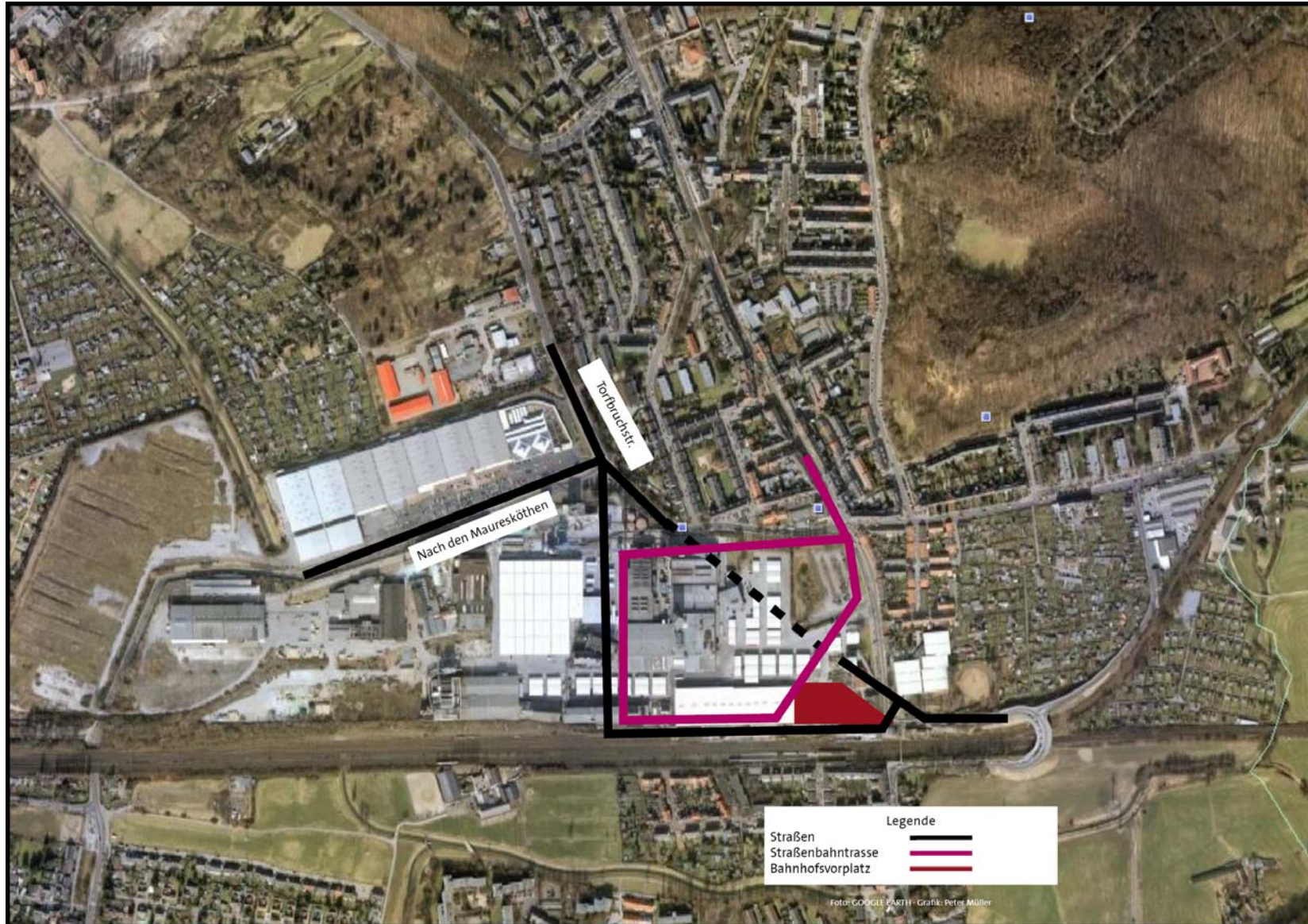
9. Der Bahnhof sollte ebenerdig vom Bahnhofsvorplatz aus für Fußgänger und Radfahrer erreichbar sein. Damit ergibt sich zugleich die Möglichkeit, die Fußgängerbrücke nur über die Bahn zu planen statt auch noch die Straße mit zu überbrücken.

*Die Verkehrsführung rund um den Bahnhof ist nicht zu trennen von der Erschließung des Glashüttengeländes und der Planung für die künftige L 404n. Wenn diese Straße unmittelbar vor dem Bahnhof her und dann durch das Glashüttengelände geführt wird, bedeutet das unvermeidbar eine weitere Zerschneidungswirkung für das südliche Gerresheim, eine Insellage für den Bahnhof und eine Belastung der zukünftigen Wohngebiete im Glashüttengelände genauso wie des bestehenden Wohngebietes südlich der Bahn. Eine Beibehaltung der bisherigen Streckenführung über die untere Heyestraße scheidet aber genauso aus wegen der Belastung der dortigen Wohngebiete (Neustadt, Nachtigallstraße etc.). Daraus ziehen wir folgende Konsequenz:*

10. Wir schlagen eine Verbindung zwischen der Rampenbrücke und der Torfbruchstraße „auf dem kürzesten Weg“, also diagonal durch das Glashüttengelände vor – und zwar in einem „gedeckelten Trog“. Damit werden alle vorhandenen Wohngebiete entlastet. Die Planung auf dem Glashüttengelände kann so erfolgen, dass die dort neu entstehende Wohnbebauung ebenfalls durch den Verkehr in dem gedeckelten Trog nicht belastet wird.

11. Die Erschließung des Glashüttengeländes sollte durch zweispurige Straßen erfolgen. Die Anbindung an den ÖPNV sollte durch eine Schleife der Straßenbahn 703 erfolgen. Eine solche Straßenbahnanbindung nutzt den großen Standortvorteil des Geländes, nämlich seine optimale Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr. Durch die Verlegung der bisherigen Straßenbahnschleife wird zugleich Platz geschaffen für eine Verschwenkung der nördlichen Rampe der Brücke, damit Platz für einen Bahnhofsvorplatz geschaffen wird.

# Gerresheim-Süd verbinden



# Gerresheim-Süd verbinden

