

Masterplan Areal Düsseldorf Hauptbahnhof online-Beteiligung - Ideenpool

Id.	Vorschlags-Titel Bewertungen +	Vorschlags-Text / Kommentare
65	Zufahrt mit KFZ/ PKW über Ludwig- Erhardt-Str. 5 Bewertungen	Ludwig-Erhardt-Str.: Um den KAP/ Innenstadt zu entlasten schlage ich vor alle KFZ – PKW Zufahrten auf den hinteren Eingang zu legen. Eine gute Anbindung über Kölner Straße, zur B8, Kruppstr. Richtung Norden (A52) und Süden Richtung Neuss (A46 und A57) ist dadurch gewährleistet. Die Ludwig-Erhardt-Str. und der kleine Taxistand müsste dann ausgebaut werden.
66	Fahrrad Garage mit Service HBF/KAP Vorplatz KAP rechts : 7 Bewertungen	Fahrrad Garage mit Service HBF/KAP Vorplatz KAP rechts : Am Beispiel von Rotterdam / Arnheim etc. ist eine Fahrrad Garage mit über 1.000 -3.000 Plätzen mit Service (vorzugsweise unterirdisch), empfehlenswert. Damit wird allen Bürgern / Pendlern eine Möglichkeit geboten z. B.: im Anschluss an die Bahnfahrt das Ziel mit dem geparkten Rad zu erreichen. Alle Besucher der Innenstadt / Kino haben die Möglichkeit das Fahrrad Zentral sicher und bewacht zu Parken. Zusätzliche Service wie Reparaturen, Verleih u.v.m. sollten mit eingeplant werden. Dadurch würde DUS einen weiteren großen Schritt in Richtung umweltfreundliche und Fahrrad bejahende Stadt unternehmen.
66	Fahrrad Garage mi Service HBF/KAP Vorplatz KAP rechts :	Kommentare Ein unterirdisches Fahrrad Silo wäre toll: z.B. https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2014/10/20/neue-technologie-aus-japan-fahrraeder-wie-vom-erdboden-verschluckt/
67	Düsseldorfs begrüntes Hochhaus: 7 Bewertungen	Düsseldorfs begrüntes Hochhaus: Da zur Finanzierung und Belegung des HBF DUS mindestens ein Tower angedacht ist, dann doch bitte ein Architektonisches Denkmal das Zeichen setzt und eine echte Landmarke darstellt. Wie z. B.: MAILANDs begrüntes Hochhaus. Damit würde sich der begrünte HBF Tower hervorragend anschmiegen an die Immermannstraße mit vielen Bäumen, dem historischen Hofgarten und den wunderschönen Rheinwiesen. Ein Symbol für das neue „Grüne Verkehrszentrum“ der Landeshauptstadt steht, welches von überall gut zu sehen ist, ähnlich wie der Rheinturm und die Gehry Bauten im Hafen.
68	Haltestelle Überdachung 4 Bewertungen	Ich finde es gut wenn man über die Haltestelle ein Glas-Dach so dass man in Winter oder wenn es mal Regnet mehr geschützt ist. Wenn man auch reichlich LED Lampen Installiert so ist die Haltestelle gut hell. Oder man bringt ein Buntes Lichtkonzept rein Zwei Halte stellen anzeige wann die Bahn kommt. Für den Sommer: Nebeldusche die Sprühnebel Klimaanlage für Außenbereiche Man könnte auch zur Weihnachten die Haltestellen verschönern mit Weihnachtsgirlande mit Beleuchtung

69	<p>Bepflanzte Fassadengestaltung des Bahnhofsgebäude</p> <p>7 Bewertungen</p>	<p>Eine Umgestaltung der Fassade am Bahnhofsgebäude durch eine vertikale Bepflanzung würde ein spürbarer Mehrwert für das ganze Areal sein. In vielerlei Hinsicht würde eine Aufwertung entstehen mit der man eine positive Entwicklung fördern würde.</p> <p>Ein umgestalteter Konrad-Adenauer-Platz würde eine stärkere Wirkung in Verbindung mit einer umgestalteten Fassade erzielen (Symbiose von Bahnhofsgebäude mit Bahnhofsvorplatz).</p> <p>Die Konstruktion würde vor die Fassade platziert werden, wie eine Art grüner Mantel. Das Mauerwerk würde dahinter weiterhin bestehen bleiben (Denkmalschutz).</p> <p>Die Bewässerung funktioniert mit Hilfe von Sensoren die den Pflanzen automatisch je nach Bedarf Wasser zuführen (Computer gesteuert).</p> <p>Je nach Zusammensetzung der Pflanzenarten ist die Fassade selbst im Winter fast vollflächig grün (wenn man möchte).</p> <p>Die Pflege dieses "vertikalen Gartens" ist überschaubar. Fachleute können ohne Mühe einzelne Pflanzen bei Bedarf auswechseln und so das Erscheinungsbild durchgehend gepflegt halten. (könnten evtl. die Mitarbeiter des Gartenamt Düsseldorf übernehmen)</p> <p>Weltweit gibt es ähnliche Projekte in dieser Größenordnung die als Vorbild dienen. (vielfach erfolgreich erprobt)</p> <p>Grundsätzlich wäre das eine zeitlose Maßnahme und keine Modeerscheinung. Die Natur hat kein Ablaufdatum. Generationen übergreifend würde sich jeder über mehr grün und Natur in seiner Stadt freuen.</p> <p>Die finanzielle Investition wäre verhältnismäßig nur ein Bruchteil von dem was für die Umgestaltung des Vorplatzes bereits vorgesehen ist.</p> <p>Mehr Informationen zu diesem Vorschlag findet man auf: www.greenhbf.de</p>
70	<p>Straßenbahn in Tunnel</p> <p>4 Bewertungen</p>	<p>Verbesserung der Umsteigewege durch Umlegen der Straßenbahnen in einen (kurzen) Tunnel (mit Möglichkeit der zukünftigen Verlängerung entsprechend der Planung der Stammstrecke 6). Wetterunabhängige kurze Umsteigebeziehungen zu Stadtbahn und Bahnverbindungen. Rampen an Worringer Platz, Stresemannplatz, Mintropplatz und in der Immermannstraße. Schafft zusätzliche Fläche am Fernbusbahnhof sowie mehr Möglichkeiten zur Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes sowie zur Verteilung der Bushaltestellen.</p>
70	<p>Straßenbahn in Tunnel</p>	<p>Kommentar: Der zusätzliche Raum würde dem KAP gut tun. Gleichzeitig können die Gleise ggf dichter an den oder unter den Hauptbahnhof rücken. Dies würde auch die Umsteigezeiten reduzieren.</p>
70	<p>Straßenbahn in Tunnel</p>	<p>Kommentar: Problem dafür sind die den KA-Platz querenden U-Bahntunnel!</p>

70	Straßenbahn in Tunnel	Kommentar: Das ist sicherlich die Herausforderung. Allerdings könnte man - abhängig von der Tiefe des bestehenden Tunnels - entweder das Niveau der Oberfläche anheben oder den neuen Tunnel unter den bestehenden Tunnel legen.
71	Eingang offener gestalten 6 Bewertungen	Der aktuelle Eingang ist für die hohen Frequenz nicht optimal. die schweren Türen müssen ständig manuell geöffnet werden. Für viele die mit Gepäck, Kinderwagen, etc. unterwegs sind ist das schon etwas beschwerlich. Der Vorschlag wäre ein Eingang zu gestalten der großzügiger gestaltet ist. Als Beispiel kann man die Eingangssituation großer Modehäuser / Einzelhändler als Vorbild nehmen. Sie sind für große Maßen ausgelegt und fast vollständig barrierefrei. (Siehe Beispiel) Für manche ist es auch eine Frage der Hygiene. Desto weniger Türgriffe sie in der Öffentlichkeit berühren müssen desto angenehmer ist es für sie. Durch Türluftschleier über dem Eingang könnte man die Kälte draußen halten.
72	Gesamter Verkehr führen unterirdisch 3 Bewertungen	Die Straßenbahnen und Busse sowie Taxen sollten unterirdisch am Bahnhof geführt werden. Auch für Fahrradfahrer sollte eine Röhre inkl. Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. So könnte der begrenzte Raum offen und grün gestaltet werden.
73	Markthalle im EG wie in Rotterdam:	Zur Finanzierung und Belebung des HBF DUS ist von der Deutschen Bahn ein Bürogebäude wichtig. Wie sieht es mit einer spektakulären Markthalle im Erdgeschoss und Gewerbefläche in den oberen Etagen. Siehe In Rotterdam. DUS hätte eine kulinarische Attraktion mehr und durch die Öffnung zur Immermann Str. von weither zusehen.
73	Markthalle im EG wie in Rotterdam: 3 Bewertungen	Kommentar: Das könnte ich mir gut anstelle der Immermannhöfe vorstellen - vielleicht auch noch bis über die Karlstraße, wenn diese an der Stelle unterirdisch geführt werden würde
74	Aufenthaltsqualität durch Grünflächen erhöhen 1 Bewertung	Eine Wiese, auf der man bei Sonnenschein noch ein Buch lesen kann. Diese könnte auch eine leichte Steigung haben und darunter auf der Rückseite Fahrradwege oder den dann unterirdischen Busbahnhof beherbergen. Eine Ausrichtung der Grünfläche in Richtung Süden rundet das Bild ab.
75	Friedrich-Ebertstraße auf Fahrradverkehr begrenzen 5 Bewertungen	Die Straßen vor dem Hauptbahnhof begrenzen die Aufenthaltsqualität. Der Weg zur Altstadt sollte daher freundlicher und grüner gestaltet werden. Der Weg in die Altstadt sollte auf Fußgänger und den Fahrradverkehr begrenzt sein. Die Karlstraße sollte ohne Ampel überquert werden können (z.B. indem die Karlstraße in einer Unterführung verschwindet). Die Busse sollten an der Karlstraße oder auf dem Platz vor der Post halten oder unterirdisch einen Platz finden
75	Friedrich-Ebertstraße auf Fahrradverkehr begrenzen	Kommentar: ... und an der Seite jeweils einen Außenbereich für Cafés o.ä. ermöglichen.
75	Friedrich-Ebertstraße auf Fahrradverkehr begrenzen	Kommentar: Im Grunde eine richtige Idee. Aber es gibt ja schon den Fahrradweg: die Bismarckstraße. Das weiß nur niemand. Also ein Leitsystem am Hbf wo was hin führt, die Bismarckstraße wie von Holger K.

		gewünscht einrichten.
75	Friedrich-Ebertstraße auf Fahrradverkehr begrenzen	Kommentar: Die Straße ist die direkte Verbindung zwischen dem Knotenpunkt Schadowstraße/Königsallee/Altstadt und dem Hauptbahnhof - der prägnanteste Orientierungspunkt ist hierbei die Johanneskirche. Eine begrünte Fußgängerzone auf der Friedrich-Ebert-Straße würde endlich die Innenstadt an den Hauptbahnhof anbinden und die Straße mit Einzelhandel und Gastronomie beleben. Ein Hochhaus auf der Bahnhofsseite würde mit der Johanneskirche korrespondieren und eine Achsenbeziehung zwischen beiden Orten herstellen - unsere Bürger würden eher mal auf die U-Bahn verzichten und die Strecke zwischen diesen Punkten zu Fuß gehen. Außerdem würde Düsseldorf endlich einmal das bekommen, was die meisten Großstädte in Deutschland haben - einen Hauptbahnhof, der zum Kernbereich der Innenstadt gehört. Das ist momentan leider nicht der Fall.
76	Rettungswache	Ich fände es praktisch, wenn es im Hauptbahnhof eine kleine Rettungswache gäbe. Denn die meisten Unfälle dort sind eigentlich nicht sehr gravierend(z.B. Sturz, Verletzung durch Glas, etc.). Dadurch müsste nicht extra bei solchen Fällen ein Rettungswagen gerufen werden, und diese könnten sich um schwerwiegendere Fälle kümmern.
77	Radwegebeziehung Richtung Worringer Platz und Mintropplatz 5 Bewertungen	Es fehlt dringend eine Möglichkeit den Bahnhofsvorplatz mit dem Fahrrad von Norden nach Süden und von der Stadt über die Fahrradstraße kommend gescheit zu umfahren.
78	Keine Werbetafeln auf dem Platz 2 Bewertungen	Es ist auch in Düsseldorf ein mehr und mehr ausuferndes Problem, die ubiquitären aber immer im Weg stehenden Werbewände der Firmen Wall und Stroer. Ich fordere den Platz davon frei zu halten. Sie blenden nachts und stehen immer im Weg. Selbst die aktuell vorhandene Säule sollte weg. Hier ein Artikel aus Köln in dem das Problem vom ADFC geschildert wird. https://adfc-blog.de/2016/02/stroererende-werbesaeulen-in-koeln/
79	Karlstraße: Autoverkehr unter die Oberfläche verlegen 2 Bewertungen	Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Areal rund um den Hauptbahnhof sollte die stark befahrene Karlstraße zwischen Mintropplatz und Worringer Platz unter die Erdoberfläche verlegt werden. Dies würde Raum für eine gute Stadtentwicklung in der Nähe des Hauptbahnhofs schaffen und damit eine weitere Aufwertung des Eingangstors zur Stadt ermöglichen. Auf der Erdoberfläche könnte neben dem Fußgänger- und Radverkehr auch Raum für weitere Außengastronomie entstehen. Die Finanzierung dieser aufwendigen Maßnahme könnte durch eine (Wohn-)Bebauung über der unterirdisch verlaufenden Karlstraße erleichtert werden.
80	Ein Entree schaffen 1 Bewertung	Weg mit den Buden vor dem HBF, den Vorplatz einladend gestalten, mit schönen Kiosken für Presse, Kaffee etc. wie bis 1950 vorhanden. Bänke, Bäume, vielleicht wie auf dem Schadowplatz. Die Läden gegenüber zwischen Graf-Adolf- und Immermannstr. sollten zur Verschönerung verdonnert werden ;) mit ansprechenden Schaufenstern, Markisen, Sitzgelegenheiten. In diesem Bereich an KAP und Worringer kein Kfz-Individual-Verkehr. Halteplätze/ Wendemöglichkeiten für Autos/Taxen und Busse rechts und links vom KAP.

81	Baumerhalt aller bestehenden Bäume 1 Bewertung	Ich finde es unerlässlich, bei der neuen Planung alle bestehenden Bäume zu erhalten. Es sollte höchste Priorität sein, durch den bestehenden Baumbestand im gesamten Planungsgebiet-Bahnhofsvorplatz an den Haltestellen inclusive der Bäume an den Straßenbahngleisen, vor der Post, vor dem Kino und am Worringer Platz- noch weiterhin Aufenthaltsqualität zu erhalten. Gerade in den Wartebereichen wäre es unerträglich, wenn im Sommer der Schatten entfallen würde. Weitere Baumverluste kann sich Düsseldorf auch aufgrund der hohen Feinstaubwerte nicht mehr leisten. Also, Herausforderung an die Planer: den Baumbestand als Gegebenheit anzusehen, ihn in die Planungen einzubeziehen. Nicht wie sonst so oft einfach tabula rasa machen und dann Kübel hinstellen.
82	Risikofreie und wirtschaftliche Fassadenbegrünung vom HBF 1 Bewertung	Mit einer Begrünnungsinnovation von G.K.R. Germany lässt sich eine üppige und hochwertige Fassadenbegrünung in kürzester Zeit und ohne langfristige Risiken realisieren. Das Pflanzsystem Hydro Profi Line® reduziert Wasserverbrauch und Pflegeintensität sowie -häufigkeit um bis zu 80%, hat minimale Ansprüche an Statik und Platz und kann über einen einfachen Gartenschlauchanschluss bewässert werden. Hierdurch reduzieren sich die Kosten enorm. Zusätzlich können Pflanzen einzeln ausgetauscht werden, die Wurzeln verwachsen nicht miteinander und die Fassade wird nicht angegriffen – somit sind die bekannten langfristigen Risiken von Fassadenbegrünungen aus dem Weg geräumt. Die Pflanzmodule bestehen aus langlebigem und hochwertigem Edelstahl. Über die unzähligen Vorteile von urbaner Begrünung schreibt bereits Mateo Skendo in seinem Vorschlag und bietet visuelle Eindrücke. Mit dem Pflanzsystem Hydro Profi Line® kann solch eine Begrünung wirtschaftlich und langfristig erfolgreich durchgeführt werden. Auch sind pflegearme "mobile" Bäume auf dem Vorplatz ohne weiteres damit möglich.
83	Platz für Plätze.	Fernbusverkehr, kollabierender Worringer Platz und das neue Quartier für 3000 Menschen wird vom städtischen Gebäude der alten Paketpost eingeschnürt. Wenn man dieses Monstrum abreißt entsteht Platz auf welchem man bessere Verbindungen, den Fernbusbahnhof, zunehmenden Radverkehr und vor allem attraktive Plätze organisieren kann. Die Fläche gehört in den Ideen- und Wettbewerbsbereich.
83	Platz für Plätze.	Kommentar: "ein Vorschlag, der im Magazin D-Mitte abgehandelt wurde, mehr darüber Hier: http://dmitte.de/2017/05/11/informationen-zur-neugestaltung-des-bahnhofsviertels/ mit der Realisierung dieses Vorschlages sind gleich mehrere Probleme gelöst."
84	Raum für Ideen 1 Bewertung	Bahnhof und Bahndamm trennt die Innenstadt. Die „wichtige städtebauliche Achse“ Immermannstraße (siehe Plan der Stadt zur Ideenfindung) soll an dem geplanten Hochhaus der DB enden, statt die dahinter liegenden Stadtviertel mit der Innenstadt zu verbinden. Ideen zur Dekoration und Kommerzialisierung der Schokoladenseite helfen nicht weiter, Ideen brauchen Raum. Der Bahnhof selbst bietet ausreichend Platz, um endlich eine verbindende Bebauung der Stadtteile zu erreichen. Dann könnten an beiden Seiten des Bahnhofs Verkehr und Plätze großzügig geregelt werden, Vor- und Rückseite würden aufgelöst.
84	Raum für Ideen	Kommentar: dies ist jetzt die letzte Chance, die Teilung der Stadt -besteht seit 130

		Jahren - zu beheben.
85	<p>Verbesserung der Luftqualität durch "Mooswände"</p> <p>2 Bewertungen</p>	<p>https://www.rbb-online.de/wirtschaft/beitrag/2017/01/mooswand-filtert-feinstaub-aus-der-luft-berlin-suedkreuz.html</p> <p>Durch den Einsatz von Mooswänden kann die Luftqualität verbessert werden. Dies ist insbesondere auch für den Busbahnhof interessant. Gleichzeitig kühlt die Mooswand die unmittelbare Umgebung an heißen Sommertagen und verbessert so zusätzlich die Aufenthaltsqualität.</p>
86	<p>Übermantelung des Bahnhofvorplatz</p>	<p>Der Düsseldorfer Zukunfts-Bahnhof rückt durch seine neue Belegung in die Mitte der Stadt zurück. Als Tor zeigt der Bahnhof das Gesicht der Stadt. Mit der überdachten, teilweise geschlossenen Stahl-Glas-Konstruktion beginnt bereits hier die "Innen"-Stadt. Der Mittelgang wird bis in die Friedrich-Ebert-Straße gezogen. Dadurch entsteht eine erste Achse in Richtung Stadt. Straßenbahnen und Taxis werden ebenfalls Platz in der Vorhalle bekommen, sodass deren Passagiere trockenen Fußes den Bahnhof betreten können. Gastronomie und Läden beleben die Halle, die bis in die oberen Etagen als offene Galerie ausgebildet werden. Offen und lichtdurchflutet, weltoffen und verbindend, einladend und gastfreundlich. So wie Düsseldorf ist, sollte auch der erste Eindruck sein.</p>
87	<p>Aussichtsplattform und ein 24 h Einkaufszentrum direkt am HBF</p> <p>3 Bewertungen</p>	<p>Das geplante Hochhaus soll mindestens 100 m Höhe erreichen. Im oberen Bereich soll eine geschlossene Aussichtsplattform entstehen, die Blick sowohl in die Innenstadt als auch in Richtung Bahngleise bietet, z.B. für neugierige Kinder und wartende Fahrgäste. Eine Indoorspielhalle soll dort ebenfalls integriert werden, damit Kinder aus der ganzen Umgebung sich hier treffen können. In Düsseldorf hat man leider in den kalten Monaten kaum kostenlose Beschäftigungsmöglichkeiten für kinderreiche Familien.</p> <p>In unteren Etagen soll ein großes Einkaufszentrum im Stil von Sevens oder Düsseldorfer Arkaden entstehen, das aber 24 h lang öffnet. Damit würde für Menschen aus dem gesamten Einzugsgebiet und für internationale Gäste eine super Shopping Möglichkeit entstehen.</p> <p>Die restlichen Etagen können für ein Hotel und Cafés genutzt werden.</p> <p>Wenn Sie das umgesetzt haben, wird das ein Besuchermagnet für 10 Mio Einwohner werden.</p>
88	<p>Vorplatz HBF: Chinesisches Tor am Eingang zur Friedrich-Ebert-Straße</p> <p>3 Bewertungen</p>	<p>Düsseldorf hat eine sehr große japanische Gemeinde, die sich rund um die Immermannstraße konzentriert. In der letzten Zeit kommen auch verstärkt Einwanderer aus anderen asiatischen Ländern in diese Gegend.</p> <p>Wie schon hinsichtlich des Central Business Districts (CBD) wäre die Entwicklung eines Asian Districts oder einer Asia-Town in der Innenstadt einer deutschen Großstadt die erste dieser Art. Im Rahmen internationaler Messen ließen sich damit asiatische Unternehmen und Investitionen nach Düsseldorf locken. Das Viertel könnte sich zu einer Touristen-Attraktion entwickeln.</p> <p>Insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Umgestaltung des</p>

		<p>Bahnhofsviertels und des damit zusammenhängenden Entwicklungsgebietes Innenstadt Süd-Ost würden asiatische Gestaltungselemente wie ein chinesisches Tor oder China-Laternen dem Straßenbild im Bahnhofsviertel den Charakter einer Asia-Town verleihen.</p> <p>Ein Chinesisches oder Japanisches Tor wäre vor allem am Eingang zur Friedrich-Ebert-Straße, die ebenfalls zunehmend asiatisch geprägt ist und vom HBF-Vorplatz aus sehr gut eingesehen werden kann, eine besondere Sehenswürdigkeit und ein schöner weltöffener Willkommensgruß, der die globale Ausrichtung Düsseldorfs nochmal unterstreichen würde.</p>
88	Vorplatz HBF: Chinesisches Tor am Eingang zur Friedrich-Ebert-Straße	Kommentar: Asiatische / japanisches Tor finde ich gut. Chinesisches Tor da gibt es schon überall. Kein Alleinstellungsmerkmal.
89	Hochhaus - The Shard Düsseldorf 1 Bewertung	Das Hochhaus sollte eine außergewöhnliche Gestalt haben - eine moderne, zukunftsgerichtete Form, die für Innovation und Wirtschaftskraft steht. Da Düsseldorf leider nicht den Kölner Dom hat, sollte hier etwas entstehen, das zu einer echten architektonischen Sehenswürdigkeit in unserer Region avanciert.
89	Hochhaus - The Shard Düsseldorf	Kommentar: Beispiel: The Shard London - mit Einkaufszentrum, Büros, Hotels und Wohnungen
89	Hochhaus - The Shard Düsseldorf	Kommentar: "Auch ein Casino wäre in diesem Gebäude vorstellbar. Ein wichtiger Punkt: in der nächsten Jahren wird der HBF durch den neuen RRX-Express alle 15 Minuten aus den Richtungen Köln und dem Ruhrgebiet angefahren. Das eröffnet ein immenses wirtschaftliches Kundenpotential."
89	Hochhaus - The Shard Düsseldorf	Kommentar: Wenn das Hochhaus aufgrund seiner Höhe eine größere Grundstücksfläche (als das Rheingold-Grundstück) benötigt, könnte unter Umständen das Kino abgerissen werden. Dieses ließe sich in den neuen Bau integrieren.
90	Ein richtiges Großstadt Hochhaus mit Empfangscharakter und Multinutzung 2 Bewertungen	<p>Erdgeschoss: 24h Einkauf, hochwertig wie am Flughafen. Warum nicht Heinemann "duty free" etc.?</p> <p>50% darüber: Büros</p> <p>weitere 40% darüber: Hotel</p> <p>weitere 10%: Penthouse Wohnungen, serviced Wohnungen für Pendler nach FFM etc.</p> <p>Oberste Etage: Club, Bar, Eventspace</p> <p>Dach: Aussichtsplattform(?)</p> <p>Alle oberen Etagen mit großartiger Aussicht auf die Innenstadt Richtung Martin Luther Kirche und Rhein</p>

91	<p>Barrierefreiheit berücksichtigen und schaffen</p> <p>1 Bewertung</p>	<p>Das gesamte Gelände und die neuen Gebäude, die dort hinzukommen sollen, sollten barrierefrei gestaltet werden. Das bedeutet unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - barrierefreie und überdachte Haltestellen für Bus und Straßenbahn - einheitliches Pflaster mit Blindenleitsystem - Entfernung der Verkaufsstände, um eine bessere Orientierung für Menschen mit Behinderung auf dem Konrad-Adenauer-Platz zu erreichen - ausreichende Beleuchtung für den Konrad-Adenauer-Platz - PKW-Parkplätze für Menschen mit Behinderung - barrierefreie Gebäude <p>Eingangsbereich Hauptbahnhof: Hier sollten die schweren Türen so verändert werden, das Menschen mit Behinderung dort leichter hinein- bzw. hinauskommen können</p>
92	<p>Toilette</p> <p>3 Bewertungen</p>	<p>Taxi Fahrer und Personen die draußen sind benötigen dringend eine Toilette für draußen...</p> <p>Es wird zu viel vor die Wände des HBF gepinkelt und es stinkt fürchterlich ...</p> <p>Bitte Toiletten für draußen organisieren</p> <p>Dankeschön</p>
93	<p>Zwei bis drei ausgefallene Glas-Pavillons im Stil Louvre-Pyramiden auf dem Bahnhofsvorplatz</p> <p>1 Bewertung</p>	<p>ersetzen die Pommesbuden und bieten Platz für Touristeninfos. Gegenüber dem HBF an einem Eckhaus Friedrich-Ebert-Straße oder direkt an der Bahnhofsfassade entsteht ein Riesen-Bildschirm wie am New Yorker Timesquare für Werbungen, Nachrichten und Events-Übertragungen sowie gegenüberliegende dreistufige überdachte Terrassen für Zuschauer und wartende Fahrgäste.</p>
93	<p>Zwei bis drei ausgefallene Glas-Pavillons im Stil Louvre-Pyramiden auf dem Bahnhofsvorplatz</p>	<p>Kommentar: Insbesondere die Idee mit der Videowand sollte umgesetzt werden. Sie wäre vielseitig einsetzbar :)</p>
94	<p>Übermantelung des Vorplatzes Konrad-Adenauer-Platz</p> <p>1 Bewertung</p>	<p>Eine Übermantelung, bzw. Überdachung des Vorplatzes wäre sehr wünschenswert.</p> <p>Entsprechend so, dass man beim Hinaustreten links ohne Probleme ein barrierefreies Taxiterminal erreichen kann und auch überdacht bis zur Straßenbahnhaltestelle gelangt.</p> <p>Unter der Überdachung sollte ein modernes Rondell Platz finden, im dem kleinere Gastrobetriebe oder eventuell auch ein kleiner Servicepoint der Stadt Platz finden könnte.</p> <p>Der gesamte Bereich könnte entsprechend gut ausgeleuchtet werden und hätte dadurch alleine eine ganz andere Aufenthaltsqualität. Als Orientierung der Entwurf für den Vorplatz des Hbf Ulm.</p>

95	Barrierefreie Achse vom U-Bahnhof zur Altstadt	<p>Von beiden U-Bahnsteigen führt eine Rampe neben den Gleisen unter der Empfangshalle durch. Abhängig von den genauen Höhenverhältnissen laufen die beiden Rampen etwa am Eingang Y-förmig über den Gleisen aufeinander zu.</p> <p>Draußen schließt sich eine Fußgängerzone an, die links z.B. mit Geschäften, Imbissbude und einer überdachten Fahrradabstellanlage begleitet wird. Diese unterquert die Rheinbahngleise, die leicht erhöht (+0,5m bis +1,0m) über eine Brücke geführt werden, in der seitlich Rampen zu den Gleisen laufen.</p> <p>Der Radverkehr wird ebenfalls unter dieser Brücke zum Bahnhof geleitet.</p> <p>Es ist auch denkbar, den Taxiverkehr durch einen weiteren Brückenbogen links mit dem Bahnhof zu verbinden. Dazu ist nur eine Durchfahrthöhe von 2m notwendig.</p> <p>Für die Rheinbahn ergibt sich dadurch insgesamt eine querungsfreie Durchfahrt über den Platz, die zur Sicherheit und Beschleunigung von großem Nutzen ist.</p> <p>Die Karlstr. könnte mit einer ähnlichen Brücke (+0,5m bis +1,0m) unterquert werden.</p>
96	Keine Bebauung - Wege und Blickachsen freihalten 1 Bewertung	<p>Die Wege und Blickachsen vor dem Bahnhof freihalten, um den Pendlerströmen gerecht zu werden. Fußgänger und Radfahrer müssen gut von A nach B gelangen. Daher wird auf eine Bebauung und das aufstellen von Verkaufsständen auf dem Bahnhofsvorplatz verzichtet.</p> <p>Gestaltung durch Begrünung - ggf die Achse Friedrich-Ebert-Str. bis zum Eingangsbereich inklusive der dazwischenliegenden Straßenbahngleise durch Bepflanzung/Lichtsäulen betonen. Vorstellbar auch als Palmen-Allee. Der Name Tita Giese ist ja bestimmt schon einmal im Vorfeld gefallen. :-)</p>
97	Radweg von KAP zu Ostseite HBF 2 Bewertungen	<p>Soweit ich weiß, gibt es im Südteil des HBF einen Gang vom KAP zur Ostseite. Dieser sollte wiederbelebt werden, um mit dem Rad durchfahren zu können, oder es sollte eine andere Möglichkeit gefunden werden, vom KAP auf die Ostseite zu kommen. Ich habe jahrelang mein Rad durch den HBF schieben müssen.</p>
97	Radweg von KAP zu Ostseite HBF	<p>Kommentar: Es gab und gibt keine Gang vom KAP zur Ostseite, dafür Alternativen für Radfahrer ...</p>
97	Radweg von KAP zu Ostseite HBF	<p>Kommentar: "Der ADFC hat immer wieder die Nutzung des Südtunnels (ehem. Gepäckunnel) als Velotunnel vorgeschlagen. https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Duesseldorf/Rad_am_Rhein/RaR-Pdf/RaR_2008-2010/RaR2010-1-m.pdf"</p>
98	Baumerhalt am Konrad Adenauer Platz	<p>Eine Umgestaltung des Konrad Adenauer Platzes muss unbedingt den Erhalt des kompletten Baumbestandes an die erste Stelle setzen. Das garantiert nicht nur Vorteile in Bezug auf die Optik, sondern auch hinsichtlich des Aufenthaltswertes dieses Platzes. Die dort stehenden Platanen bieten in den Sommermonaten kühlenden Schatten für Reisende und Wartende und verbessern die Luftwerte der Stadt, die auf lange Zeit nicht von evtl. nachgepflanzten Bäumchen zu erreichen wären.</p> <p>Dies ist nicht einen Frage des Geschmacks, sondern steht übergeordnet für ein Umsetzen von zeitgemäßer Klimapolitik in einer</p>

		Stadt wie Düsseldorf mit dramatisch schlechten Luftwerten. Andrea Vogelgesang (Baumschutzgruppe Düsseldorf)
99	Sonnenterasse/ Beachbar über den Schienen 1 Bewertung	Eine Bebauung über den Schienen mit einer großzügigen Sonnenterasse bzw. einer Rooftop-Beachbar mit Blick auf beide Bahnhofsseiten würde die Bahnhofregion weiter aufwerten. Für Kinder könnte dort auch eine Spiele-Ecke geschaffen werden - so wird auch das Warten auf den nächsten Zug für viele Zielgruppen erleichtert/ verbessert.
100	Raum für Streetart schaffen	Düsseldorf ist eine Kunst-Metropole. Dies sollte direkt beim Tor zur Stadt, dem Hauptbahnhof, sichtbar werden. Die bemalten Stromkästen an verschiedenen Orten in der Stadt sind ein guter Anfang. Am Hauptbahnhof sollte jedoch etwas mehr öffentlicher Raum hierfür zur Verfügung gestellt werden. Sofern sie Straßenbahn weiterhin oberirdisch verläuft, könnten u.a. die für die Stromtrassen erforderlichen Pfeiler künstlerisch umgestaltet werden. Auch die unschönen Fassaden gegenüber vom Hauptbahnhof bieten sich z.B. für eine künstlerische Umgestaltung - wie in der Kiefernstraße - an.
101	ÖPNV-Haltestellen zusammenfassen	<p>Die Haltestellen der Rheinbahn werden auf der nördlichen Seite des Platzes zusammengefasst (der bisherige Taxistand und Parkplatz an der Oberfläche vor dem Kino entfällt). Durch die Form des Platzes bietet sich hier ein gestrecktes Sechseck an, das sich mit den langen Seiten an den bisherigen Häuserfronten orientiert.</p> <p>Die Straßenbahngleise werden von Norden her leicht östlich der Mitte des Sechsecks (durch die Kurve aus der Immermannstraße) mit 4 Gleisen hineingeführt und vor der Friedrich-Ebert-Straße westlich der Mitte über 2 Weichen mit 2 Gleisen hinaus. Für die mittleren Gleise entstehen je 2 Seitenbahnsteige mit 60 Metern Länge und 3 Metern Breite und für die äußeren Gleise je 2 Seitenbahnsteige mit 60 Metern Länge und 6 bis 4 Metern Breite (durch die gegenüberliegenden, schräg angeordneten Bushaltestellen). Auf der Seite zum jetzigen Immermannhof werden am äußeren Bahnsteig 2 Bushalte mit je 25 Metern Länge und 6 bis 4 Metern Breite als hintereinander seitlich versetzte Haltebucht platziert. In Gegenrichtung am bisherigen Gebäudekomplex werden unter Beibehaltung der äußeren Form des Sechsecks 3 Bushalte mit je 20 Metern Länge und 3 Metern Breite platziert. Auf der Seite zum Hauptbahnhof werden am äußeren Bahnsteig 2 Bushalte mit je 25 Metern Länge und 6 bis 4 Metern Breite als hintereinander seitlich versetzte Haltebucht platziert. In Gegenrichtung am Gebäudekomplex werden unter Beibehaltung der äußeren Form des Sechsecks 3 Bushalte mit je 20 Metern Länge und 3 Metern Breite platziert.</p> <p>Die inneren Haltestellen von Bahnen und Bussen werden von einem in Wellenform geschwungenen (in Anlehnung an den Rhein), lichtdurchlässigen Dach (ca. 6-7 Meter Höhe) überdeckt, wodurch einzelne Haltestellenhäuschen bei den inneren Haltestellen entfallen. Über jeder äußeren Haltestelle wird ein einzelnes in Wellenform geschwungenes lichtdurchlässiges Dach in niedrigerer Höhe (ca. 4 Meter) den Haltestellenrand überlappend platziert, welches ca. 10 Meter der Haltestelle überdeckt. Die Wellenbewegung der Dächer orientiert sich dabei primär an den Häuserlinien am Platz in Richtung</p>

		<p>Rhein bzw. von ihm weg.</p> <p>Die Zu- und Abfahrten zu den Haltestellen erfolgen über die Graf-Adolf-Straße, Immermannstraße sowie Worringer Straße. Die Umfahrung des KAP 1 bleibt als Wendeschleife bzw. Pausenzone für Busse erhalten. Durch diese ÖPNV-Führung kann die Friedrich-Ebert-Straße in eine Fußgängerzone als erweiterte Platzfläche umgewandelt werden.</p> <p>Die Zu- und Abfahrt zur Graf-Adolf-Straße erfolgt auf der südwestlichen Seite des Platzes in der Form Busspur-Schiene-Schiene-Busspur (jeweils 3 Meter, die Bahnen erhalten ein Rasengleis). Der Abstand zu den Häusern beträgt 5 Meter, wodurch der jetzige Gehweg verbreitert und durch eine Baumreihe ergänzt wird.</p> <p>Die Zu- und Abfahrt zur Worringer Straße folgt einer ähnlichen Führung wie bisher in der Form Busspur-Schiene-Schiene-Busspur (jeweils 3 Meter, die Bahnen erhalten ein Rasengleis), wird jedoch enger zusammengefasst, sodass die Parkplätze auf dem ehemaligen Zusatz-/Wendegleis entfallen und die Gehwege beidseitig verbreitert werden können.</p> <p>Die Zu- und Abfahrt zur Immermannstraße bleibt wie bisher auf einer gemeinsamen Trassenführung von Bahnen und Bussen.</p>
102	Verkehrsführung Taxi/MIV/Rad	<p>Der durch den zentralen Haltestellenbereich wegfallende Taxistand und Kurzzeitparkplatz am Kino wird durch eine unterirdische Vorfahrt mit Parkfläche oder -haus, Taxistand mit Radstation unter den Haltestellen auf der nordwestlichen Seite ersetzt. Die Zugänge zu dieser Ebene erfolgen über Rampen (parallel zum U-Bahntunnel) bzw. Geländeabsenkungen. Zur nördlichen Seite (möglicher neuer Immermannpark nach Gebäudeabriss, KAP 1 und Worringer Straße) ist die Ebene offen gestaltet. Die untere Ebene eignet sich daher auch zum Unterqueren der Straßenbahngleise und Busspuren als barrierefreier Eingang in die Innenstadt. Im Haltestellenbereich werden Lichtlöcher zur unteren Ebene für Tageslichteinfall eingerichtet. Aufgrund des U-Bahntunnels muss die Zufahrt mit den dazugehörigen Rampen in der Immermannstraße, seitlich neben den Bahngleisen und Busspuren platziert werden.</p>
103	Platz mit Aufenthaltsqualität	<p>Die große Platzfläche entsteht auf der Südseite des KAP. Hier entfallen der Taxistand (ggf. Verlegung durch Reaktivierung der ehemaligen Vorfahrt südöstlich am Hbf) und die Parkplätze. Lediglich die Parkplätze der Bundespolizei werden erhalten. Der Platz wird offen mit einzelnen Bäumen und Sitzgelegenheiten gestaltet. In der Sichtachse von Graf-Adolf-Straße und Bismarckstraße entsteht ein ovaler, eingeschossiger Gastronomiepavillon mit ca. 70 Metern Umfang als Stahl-/Glaskonstruktion. Auf dem gesamten Platz (zwischen KAP 1 und Bundespolizei) sollen 2 öffentliche, gebührenpflichtige, selbstreinigende WC-Anlagen gebaut werden.</p>
104	Sichtachse durch Abriss	<p>Sofern möglich sollte der gesamte Gebäudekomplex rund um den Immermannhof abgerissen werden. Hierdurch wird die gewünschte Sichtachse in die Immermannstraße und die Innenstadt geschaffen. Die freiwerdende Fläche wird mit einem kleinen, offenen Park mit Brunnen, Rasenflächen, Bäumen und Beeten gestaltet und zum KAP hin abgesenkt, um die untere Ebene der Taxivorfahrt am KAP offen</p>

		<p>zu halten. Die Immermannstraße behält dabei ihre Führung zum KAP ohne Begradigung.</p> <p>Das Bahnhofsgebäude samt Hotel und Rheingoldsaal wird ebenfalls abgerissen. Hier wird Platz für ein neues Empfangsgebäude mit moderner Architektur (optisch bietet sich die Anlehnung an Rhein mit Wellenelementen an) sowie das angedachte Hochhaus (passend zum Thema Rhein in Form eines Segels), das auch dem Hotel künftig Platz bietet, geschaffen.</p>
105	Reaktivierung Südtunnel, Umbau Nordtunnel	<p>Öffnung und Umbau des stillgelegten Südtunnels für den Personenbetrieb mit barrierefreien Anschlüssen an die Bahnsteige. Ggf. können hier Rampen (ergänzt um aufwärts führende Fahrsteige) zu den Bahnsteigen geschaffen werden. Denkbar wäre hier auch die Schaffung einer zusätzlichen Ladenpassage mit einer Verbindung zum Haupttunnel ähnlich der zum Nordtunnel im zentralen Bereich unter den Bahnsteigen der S-Bahnen.</p> <p>Zusätzlich Umbau und Erweiterung des Nordtunnels zu einer zusätzlichen, breiten Ladenpassage mit barrierefreien Anschlüssen an die Bahnsteige. Ggf. können hier Rampen (ergänzt um aufwärts führende Fahrsteige) zu den Bahnsteigen geschaffen werden.</p>
106	Umbau Ausgang Bertha-von-Suttner-Platz	<p>Durch eine Verlegung der Türen des Ausgangs zum Platz hin kann eine weitere, kleine Halle geschaffen werden. Zudem rückt die derzeit offene Passage und die Zugänge zum Parkhaus in den Bahnhof hinein. Eventuell ließen sich unter Gleis 20 noch weitere kleine Ladenlokale auf der gesamten Breite schaffen, die zu einer Belebung der momentan eher unangenehmen Umgebung beitragen. Hier ist auch Platz für ein Taxi-WC ausschließlich für Fahrerinnen und Fahrer. Sofern möglich sollte über eine Verlegung des US-Konsulates verhandelt werden, um die ehemalige Zufahrt Südost wiederzubeleben und einen zusätzlichen, bahnhoftnahen Taxistand zu schaffen, der den Platz auf dem KAP-Südwest sogar ablösen könnte, um dort eine Erweiterung des Platzangebotes durch Herausnahme des Individualverkehrs zu bekommen. Das neue Lichtkonzept am Ausgang soll auf die gesamte Rückseite erweitert werden.</p>
107	Umwelthaus im Zentrum der Stadt	<p>Etablierung des derzeit in Planung befindlichen „Umwelthauses im Zentrum der Stadt“ als Aktionsraum und Austauschplattform für umweltaktive und interessierte Bürgerinnen und Bürger und für Umwelt-Initiativen, Vereine und Verbände</p>
108	Lebensraum für Alle Bürger*Innen schaffen	<p>Der Düsseldorfer Hauptbahnhof sollte zukünftig ein Sozialraum für alle Bürger*Innen der Stadt sein. Derzeit gibt es jedoch eine beachtliche Anzahl an Personen die täglich durch Ordnungsbehörden (DB Sicherheit, Ordnungsamt, Polizei) vertrieben werden. Ihnen drohen täglich Ordnungswidrigkeiten, Platzverbote und Repression alleine durch ihre unerwünschte Anwesenheit.</p> <p>Hauptbahnhöfe von Großstädten sind und bleiben jedoch auch immer - neben ihrer großen Bedeutung für den Personennahverkehr - Lebensraum diverser Randgruppen unserer Gesellschaft: Wohnungslose, Alkohol- oder Drogenabhängige, Pfandsammelnde oder auch für Jugendliche. Kurzum kann man von all jenen sprechen die ihren Lebensmittelpunkt auf die Straße verlagert haben.</p> <p>Ich würde mir von der sozialräumlichen Planung ebenfalls einen</p>

		<p>Fokus auf genau diese Personengruppen wünschen. Dieser spezielle Blick erfordert öffentliche und kostenlose WCs, angemessene Aufenthalts- und Lebensräume sowie niedrigschwellige sozialarbeiterische Angebote der Sucht- oder Wohnungslosenhilfe in unmittelbarer Nähe.</p> <p>Ich würde mir von Düsseldorf einen offenen, toleranten und akzeptierenden Umgang mit allen Menschen, die den Hauptbahnhof als Lebenswelt nutzen, wünschen. Diese Einsicht bedarf neben der Bereitstellung derartiger Angebot auch einer sozialräumlichen und städtebaulichen Perspektive. Es gilt grundsätzlich auch denen Angebote vorzuhalten, die weniger Kaufkraft mitbringen als Touristen, denn auch sie sind Teil dieser Stadt!</p>
109	<p>Mehr Fahrradstellplätze für Düsseldorf am Hbf!</p> <p>1 Bewertung</p>	<p>Der Hauptbahnhof benötigt weitaus mehr Stellplätze für Fahrräder. Bei jeder Buchung eines Fahrradstellplatzes im vorhandenen Fahrradparkhaus ist es jedes Mal aufs Neue großes Glück einen Platz zu bekommen. Bei mehr als 600.000 Einwohnern und in Anbetracht dessen, dass der OB sich auf die Fahne geschrieben hat aus Düsseldorf eine Fahrradstadt zu machen, sollte man damit anfangen mind. 1 Stellplatz je 1000 Einwohner, folglich mind. 600 Fahrradstellplätze im Zuge der Umgestaltung zu planen und auch umzusetzen. Die Stellplätze werden benötigt! Wenn man Düsseldorf als Fahrradstadt voranbringen möchte, sollte man bei dem Komfort und der Nutzerfreundlichkeit für Düsseldorfer/innen und für die zahlreichen Pendler/innen in Düsseldorf anfangen. Nur so werden auch mehr Menschen zukünftig dazu bewegt werden können, das Fahrrad auch häufiger in der Stadt zu nutzen.</p>
110	<p>Unser Bahnhof und das Umfeld soll grüner werden</p>	<p>Der Hinterausgang des Hbf macht schon alleine aufgrund des Pflegezustands einen denkbar schlechten Eindruck, insbesondere in Richtung Eisenstr./Ellerstr. Am Hinterausgang (Zweiradwerkstatt) riecht es ständig nach Urin und die sogenannten "Grünanlagen" sind zum Teil nicht mehr vorhanden und gleichen die meiste Zeit einer Müllkippe.</p> <p>Um den dortigen Zustand zu verbessern wäre eine kostenfreie öffentliche Toilette (ggf. wie am Burgplatz) sinnvoll.</p> <p>Weiterhin sollten die vorhandenen Grünanlagen wieder instand gesetzt werden und regelmäßig gesäubert werden. Weitere Müllbehälter und Begrenzungen an den Grünanlagen (damit diese nicht niedergetrampelt werden) erscheinen sinnvoll.</p> <p>Der hierfür erforderliche finanzielle Aufwand wäre verhältnismäßig gering, im Vergleich zum Gesamtprojekt.</p> <p>Das Motto "Unsere Stadt soll grüner werden" sollte auch hier verwirklicht werden.</p> <p>Sinnvoll wäre es sicherlich, die Fassade des Parkhauses und der anderen öffentlichen Gebäude zu begrünen. Durch die Begrünung würde auch der Bahnlärm Richtung Willi-Becker-Allee reduziert.</p> <p>Auch diese Begrünungen erfordern relativ geringe Mittel im Vergleich zum Gesamtaufwand und würden einen großen positiven Effekt bewirken.</p> <p>Es sind nicht immer groß angelegte Bauprojekte, die das Wohnumfeld verbessern.</p> <p>Die Pflege und der Erhalt der bestehenden Anlagen sollte vorrangig gesichert werden.</p>

<p>111</p>	<p>Bleiben: der Säulenheilige Ändern: Müll öfters entsorgen Neu: Wartebereich und Fahrraddurchfahrt</p> <p>1 Bewertung</p>	<p>Ich wohne seit 16 Jahren auf der Bismarckstr. in der Nähe vom Hbf. An Arbeitstagen durchquere ich zwei mal täglich den Bahnhof, aber auch an freien Tagen nutze ich ihn als Bahnfahrerin.</p> <p>Müll: Die Mülleimer auf dem KAP werden leider am Wochenende, sonntags und feiertags nicht entsprechend des Müllaufkommen geleert. Sie werden genutzt und quellen besonders bei Events über. Der Müll verteilt sich um die Mülleimer und je nach Menge "breitet" er sich aus. Ich möchte anregen, dass die Eimer auch an Sonn- und Feiertagen mehrmals geleert werden und der überquellende Müll entfernt wird, mindestens jedoch zweimal, morgens und am frühen Nachmittag.</p> <p>Fahrräder: Ich habe über den Vorschlag gelesen, dass es durch den Bahnhof eine Durchfahrt für Fahrräder geben könnte. Die Idee finde ich super und möchte sie unterstützen. Bei der neuen Gestaltung des umliegenden Geländes fände ich es wünschenswert, wenn die Fahrradstr. als solche mehr herausgehoben würde. Inzwischen ist es in Bezug zum Fahrbetrieb im Laufe der letzten Jahre schlimmer geworden. Nicht nur Autofahrer scheinen die Schilder zu übersehen, auch Radfahrer fahren inzwischen auf den Bürgersteigen. Wie ich schon im Bezirk anregte, wäre es vielleicht möglich, die gelben Räder nach dem Grand Départ zu nutzen und anschaulich an den Einmündungen und Kreuzungen der Bismarckstr. zu arrangieren. Zudem finde ich es klasse, dass Fahrradboxen angeboten werden sollen.</p> <p>Gestaltung: Ich hoffe, dass der Säulenheilige auf seinem Platz verbleibt oder einen ähnlichen Standort erhält. Ich verbinde ihn jedenfalls fest mit dem Eingang des Bahnhofs. Ich fände es gut, wenn nicht nur Gewerbeeinrichtungen Platz fänden, sondern ein Bereich zu Warten, mit Bäumen, Bänken, etc. im Bereich des Eingang gestaltet würde. Sodass sowohl im Bahnhof als auch draußen eine Aufenthaltsmöglichkeit für Wartezeiten angeboten wird.</p>
<p>112</p>	<p>Worringerplatz/ Paketpost</p>	<p>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.</p> <p>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 Dieser Vorschlag ist von Herrn Werner Schliepkorte entwickelt worden - http://dmitte.de/2017/06/09/planungsvorschlaege-fur-die-umgestaltung-des-haupt-bahnhofsbereichs-dusseldorf/</p>

113	Immermannstrasse / Bahnhochhaus	<p>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.</p> <p>Damit wäre ein Element der Durchlässigkeit geschaffen. Die Stadt Düsseldorf sollte dies dem Bauherrn Bahn abringen und die Bahn veranlassen, diese Brücke zu bauen.</p> <p>Dieser Vorschlag ist von Herrn Werner Schliepkorte entwickelt worden - http://dmitte.de/2017/06/09/planungsvorschlaege-fur-die-umgestaltung-des-haupt-bahnhofs-bereichs-dusseldorf/</p>
114	Bahnhofsvorplatz	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>In den umliegenden Gebäuden gibt es im Erdgeschoss genügend Flächen für unterschiedlichste Gastronomieeinrichtungen. Pommestuben auf dem Platz wären schrecklich.</p> <p>Die gestalterisch sehr gelungene völlig höhenbündige Ausführung des Eckplatzes Friedrich Ebert Straße Ecke Karlstraße ist ein gutes Beispiel für das was ich meine.</p> <p>Das Straßenprofil vor dem Rexkino sollte überarbeitet werden, genauso wie das Straßenprofil. Einhüftig Verbreiterung für Straßengastronomie!</p> <p>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?</p> <p>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!</p> <p>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</p>

		<p>verhindert.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. Dieser Vorschlag ist von Herrn Werner Schliepkorte entwickelt worden - http://dmitte.de/2017/06/09/planungsvorschlaege-fur-die-umgestaltung-des-haupt-bahnhofsbereichs-dusseldorf/</p>
115	KAP zu einem ganzheitlichen Platz für Fußgänger/ Radfahrer ausgestalten	<p>Der KAP sollte (ähnlich wie beim Bfsvorplatz von Hannover Hbf) barrierefrei, ohne Bordsteine und abgegrenzte Straßenführung, zu einem einheitlichen Platz ausgestaltet werden. Hierzu sollte eine ansprechende Neu-Pflasterung mit Herausarbeitung entsprechender, sinnvoller Wegebeziehungen für den gesamten Platz aufgetragen werden bei gleichzeitiger zusätzlicher Begrünung und Ausrüstung des KAP mit einer dem Platz angemessenen Beleuchtung. Die Rasengleise der Rheinbahn sollten durchgängig den Platz durchziehen (auch im Bereich der zu verschönernden Haltestellenbereiche), und die Platanenallee sollte für die Gleise weiter nördlich verlängert werden. Auf keinen Fall dürfen die heutigen Bäume gefällt werden!! (Düsseldorf hat bereits genug Bäume nach ELA verloren!), Straßenverkehr sollte auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden (Taxi; Zu- und Abbringerverkehre; Zulieferer der Geschäfte; Busse).</p>