

D-Mitte Magazin hatte sich in seiner ersten Ausgabe mit der städtebaulichen Problematik des Bahnhofsviertels auseinandergesetzt: Worringer Platz, Bahnhofsvorplatz und Bahndamm als teilende Elemente der Stadt. Diese Artikel sowie zwischenzeitliche Veröffentlichungen im Blog zu dem Thema finden Sie zusammengefasst im Downloadbereich unserer Website <http://dmitte.de>.

Im März wurde der Rahmenvertrag zum »Masterplan Areal Düsseldorf Hbf« geschlossen, insoweit lichten sich Gerüchte

über angebliche Geheimvereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG. D-Mitte hat darüber bereits im D-Mitte Blog berichtet. Das Stadtplanungsamt hat für diese Magazinausgabe den Artikel auf Seite xxx zur Erläuterung beigesteuert.

Parallel dazu hat D-Mitte ein Hintergrundgespräch über die vorgesehene Bürgerbeteiligung geführt und Beteiligte zu ihrer Erfahrung mit der Bürgerbeteiligung Worringer Platz befragt. Dies führt zu ersten kritischen Bewertungen des jetzt vorgestellten Vorhabens.

Versteht Düsseldorf nur Bahnhof?

Bürgerbeteiligung ist keine Mitbestimmung, dazu ist zumindest dieses Vorhaben trotz aller Ankündigungen nicht angelegt. Die wichtigsten Planungsentscheidungen für den Masterplan Areal Düsseldorf Hbf wurden durch die Begrenzung des Ideengebiets und durch die Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG bereits bestimmt. Für die Bürgerbeteiligung und das folgende Wettbewerbsverfahren bleiben isolierte Fragestellungen, an denen man sich demokratisch abarbeiten kann.

Das illustriert den ersten Kritikpunkt: Der Ideenbereich ist durch seine Fokussierung auf den Bahnhof falsch gewählt.

Das Planungsamt betont, dass im Rahmen der Bürgerbeteiligung auch Ideen für Schnittstellen und äußere Einflüsse thematisiert und Anstöße für den Wettbewerb gegeben werden könnten. Man verweist auf die bereits vor zwei Jahren durchgeführte Ideensammlung zum Bahnhofsviertel. Diese ist jedoch trotz interessanter Beiträge nicht mehr auf der Website des Planungsamts.

Schade um die Arbeit. (Siehe auch den Artikel über die Bürgerbeteiligung Worringer Platz.) Soweit zur Unverbindlichkeit von Bürgerbeteiligungen und Ideenwettbewerben. Da muss sich etwas ändern.

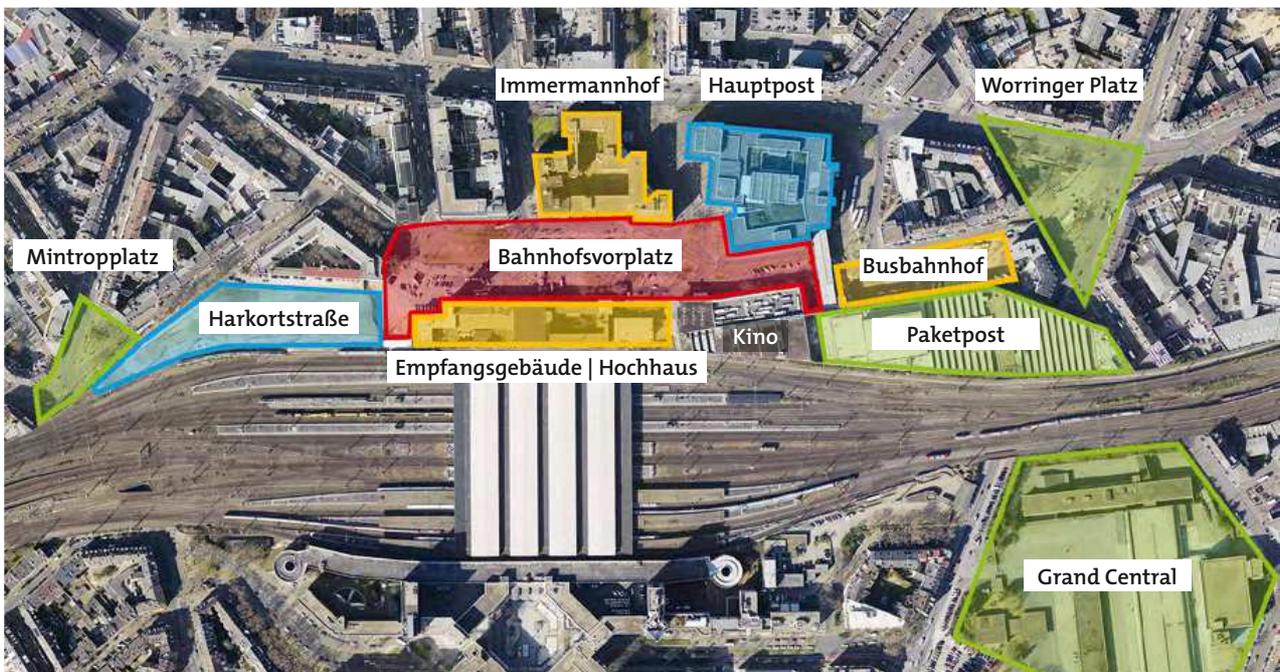
Warum wird dann das Plangebiet nicht erweitert, damit im Wettbewerb umfassende und grundsätzliche Lösungen erarbeitet werden können? Weil das Geld kostet. Die Kosten eines Wettbewerbs richten sich nach der Größe des Plangebietes. Man darf auch Wettbewerbe nur über Projekte machen, deren Realisierung sicher erscheint – da haben es Ideen schwer. Nun kann man die unmittelbaren Zusammenhänge zwischen Bahnhof und Worringer Platz aber nicht wegdiskutieren, sie sind baulich manifestiert. Man sehe sich das in der Übersicht grün eingezeichnete städtische Gebäude (ehemals Paketpost) an.

Ein Monstrum, welches sich zwischen Gleiskörpern und dem Ideenbereich Busbahnhof sowie über den Worringer Platz hinaus ausdehnt. Eine Fläche größer als das Bahnhofsgebäude. Eine städte-

bauliche Fehlentwicklung, die den Worringer Platz zerstörte und zu einem sozialen Brennpunkt machte. Zudem eine Gebäude ohne klaren Nutzen, mühsam mit allerlei Provisorien gefüllt. Man stelle sich vor, diese Fläche stünde wieder für eine Neuplanung zur Disposition. Den Bestand müsste man zunächst abreißen! Keine Frage. An anderen Stellen (siehe Immermannhof) hält man ein solches Verfahren für realistisch. Warum nicht hier? Das Ideengebiet Busbahnhof könnte völlig anders behandelt werden und die Achse Mintropplatz – Bahnhof – Worringer Platz und in Folge die Wohnbebauung Grand Central könnte eine ganz andere Qualität bekommen. Es könnten neue, attraktive Plätze in Verbindung mit dem Worringer Platz entstehen. Leider konzentriert sich das Verfahren nur auf die Achse Innenstadt – Bahnhof.

Der zweite Kritikpunkt. Der Bahnhof ist das Ende der Innenstadt. Der Deal.

Nach langjährigen Auseinandersetzungen ist der jetzt geschlossene Rahmenvertrag mit der Deutschen



Die Planungsbereiche: Realisierungsbereich Bahnhofsvorplatz (rot) und Ideenbereich (gelb). Dieser bestehend aus privater Randbebauung Immermannhof, private Bebauung Hochhaus der Deutschen Bahn AG mit Anpassung Empfangsgebäude und dem Busbahnhof.

In anderen baurechtlichen Verfahren sind bereits das Projekt Harkortstraße und die Umnutzung der jetzigen Hauptpost zur Stadtbibliothek (blau). Im Luftbild sind diese Einzelprojekte um die unmittelbaren städtebaulichen Zusammenhänge ergänzt, welche das Bahnhofsviertel beeinflussen und ausmachen, aber vom Wettbewerb ausgeschlossen sind: Worringer Platz, Wohnungsbau Grand Central, altes Paketpostgebäude und Mintropplatz (grün).

Bahn AG eher eine Erlösung als eine Lösung. Die Würstchenbuden kommen endlich vom Haupteingang des Bahnhofs weg! Sie werden gegen zwei im Wettbewerbsverfahren zu gestaltende Gastronomiebereiche am Bahnhofsvorplatz ausgetauscht. Für dieses Entgegenkommen wird der DB ein (hohes) Hochhaus am Nordrand des Bahnhofsgebäudes (ehemaliger Rheingoldsaal) zugestanden. Nicht die Höhe oder der wunderbare baurechtliche Wertzuwachs, sondern der Platz des Gebäudes ist hier entscheidend.

Der von der Stadt vorgestellte Plan Bahnhofsvorplatz macht das sehr deutlich. Das Gebäude liegt in der Sichtachse der Immermannstraße. Diese soll zu einem attraktiven Boulevard aufgewertet werden. In diese Überlegung passt ein Abriss und eine Neubebauung des privaten Projekts Immermannhof, was den Bahnhofsvorplatz und auch das Hochhaus durch gänzliche Freimachung der Sichtachse aufwerten würde. Es entsteht eine attraktive Verbindung vom Kö-Bogen zum Bahnhof mit

dem klar definierten Ende des neuen DB Hochhauses. Der DB wird ein prominenter Platz bereitet.

Was würde passieren, wenn eine Bürgerbeteiligung genau diesen Teil des Deals in Frage stellt? Nicht aus Ärger über das erpresserische Schnäppchen sondern aus übergeordneten städtebaulichen Erwägungen. Eben, weil die Welt oder genauer Düsseldorf nicht am Bahnhof zu Ende ist, weil genau diese attraktive Achse aus der Innenstadt geeignet ist, die Stadtteile hinter dem Bahndamm unmittelbar mit der Innenstadt zu verbinden und das verkehrstechnische Chaos am Worringer Platz zu entlasten. Diese Idee existiert seit 1888 – da wurden noch Ideen für die Zukunft kreiert. Der Rat der Stadt kämpfte damals vergeblich mit der Reichsbahn um eine solche Querung. Die Dammdurchlässe Kölner Straße und Eller Straße reichten schon damals nicht. Noch mal, das in einer Zeit mit Pferdekaren und hinter dem Bahndamm so gut wie nichts. Mit fortschreitender Entwicklung der östlichen Stadtteile

und des Verkehrs wurde der Vorschlag immer wieder aufgegriffen und trotz Erklärung zur Kostenübernahme von der Bahn blockiert – in neuester Zeit aber von der Stadt selbst (trotz rechtlicher Möglichkeiten) als unrealistisch verworfen. Die letzte Gelegenheit scheint jedoch endgültig vertan – am Bahnhof ist das Ende der Innenstadt.

Diese Lösung ist Teil des Rahmenvertrages, der Kämmerer kann zufrieden sein. Der Bahnhofsvorplatz wird durch Kommerzialisierung revitalisiert. Die Hauptinvestitionen tragen private Investoren. Alles andere hätte viel Geld gekostet. Bauplanerische Geschenke kosten ja nichts. Oder? Das Planungsrecht prominenter Plätze ist das Tafelsilber einer Stadt. Wird es verscherbelt und darüber hinaus noch die Entwicklung der Stadt behindert, so bezahlen wir dafür später einen hohen Preis. Oder kann die Bürgerbeteiligung aus dem Ende der Innenstadt doch noch ein Tor zur Innenstadt machen?

Norbert Kaiser