

Masterplan Areal Düsseldorf Hauptbahnhof Hinweise und Ideen aus der Bürgerschaft per Mail, Post oder persönliche Abgabe

Betreff:Düsseldorf: Vorplatz HBF

Datum: Mon, 8 May 2017 12:45:28 +0200

Von: christakis@directbox.com

An: buergerwerkstattkap@duesseldorf.de

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.

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.

Insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Umgestaltung des 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.

Ein Chinesisches oder Japanisches Tor wäre vor allem am Eingang zur Friedrich-Ebert-Straße (vom HBF aus gesehen) eine besondere Sehenswürdigkeit, die die Weltoffenheit Düsseldorfs nochmal unterstreichen würde.

Ein Beispiel aus London wird im Anhang mitgesendet.



london-uk-february-gate-china-town-chinese-new-year-london-sunset-wardour-street-71263275.jpg

Betreff: KAP

Datum: Mon, 8 May 2017 14:38:50 +0200

Von: joop eskas <joop.eskas@arcor.de>

An: <buergerwerkstattkap@duesseldorf.de>

Idee zur Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes

Zur Neuplanung des Platzes müssten zunächst - es tut mir Leid - die willkürlich gepflanzten (alle) Bäume entfernt werden. Um den Platz optisch zu vergrößern, soll der Bereich zwischen Bahnhofsgebäude, Stresemannplatz und Karlstraße einheitlich gepflastert werden und soll nur Fußgängern, Fahrradfahrern, Bussen und Straßenbahnen vorbehalten sein. Dieser Bereich soll einheitliche Laternen bekommen, zB. Die am Kö-Bogen, die im Bereich vor dem Bahnhofsgebäude durchaus willkürlich aufgestellt werden könnten um diesen Teil „aufzulockern“.

Autos sollten „zum Park und Kiss“ nur über die Immermannstraße den Norden des Bahnhofsplatzes anfahren können, dort soll auch der Taxistand sein.

Die Bismarckstraße sollte Fußgängern vorbehalten sein, evt. Fahrradweg in der Mitte.

Die Friedrich-Ebert-Straße sollte Fahrradwege bekommen und das Autofahren nur für Anlieger erlaubt sein.

Die Immermannstraße wird zur „Autostraße“.

Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite des Platzes soll (Außen)Gastronomie untergebracht sein. Den „Inhalt“ der Buden vor dem Bahnhofsgebäude könnten dort womöglich untergebracht werden.

An beiden Seiten sollten die für Düsseldorf typischen Schirmplatanen gepflanzt werden, unter denen man im Sommer wunderschön sitzen könnte. Auf der Südseite wäre außerdem noch Platz für Sitzbänke und Fahrradstellplätze.

Andere Möglichkeit wäre den „Inhalt“ der Buden im Nordtunnel unterzubringen, damit dieser lebhafter wird.

Um den Platz bei Dunkelheit interessanter erscheinen zu lassen, soll das Bahnhofsgebäude 2 LED-Lichkonturen erhalten. Das Gebäude in der Länge und der Turm in der Höhe.

Der Regenschutz der Straßenbahnhaltestellen soll wie ein gläsernes Dach über die Gleise „schweben“, also mit wenigen Schrägen Stützen. Also keine einzelnen „Wartehäuschen“.

Auf der Rückseite des Bahnhofs braucht man lediglich den in die Jahre gekommenen Regenschutz und die Bäume zu entfernen, damit die Antes-Kunst und die runden interessanten „Eingangstore“ zum Bertha-v. Suttner-Platz besser zur Geltung kommen.

Am 09.05.2017 um 12:01 schrieb Dr. Hagen Fischer

Sehr geehrte Frau Zuschke,

dass der Hauptbahnhof mit der erneuten Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes wieder im Focus der Stadtplanung steht, finde ich sehr spannend. Leider kann ich nicht zu der ersten geplanten Veranstaltung kommen, da ich durch einen anderen familiären Termin gebunden bin. Da die Grundlagen der Hauptbahnhofsentwicklung jetzt wieder in die Diskussion kommen, möchte ich hier einen Beitrag zur Information der Umgestaltung des Bahnhofs und dessen Umfelds in den 1980er Jahren geben. Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass die Immermannstraße, wie in der Internetskizze zum Hauptbahnhofsareal dargestellt, keine „wichtige städtebauliche Achse zur Innenstadt“ darstellt, denn Hauptbahnhof und Immermannstraße sind ja Innenstadt! Es müsste vielleicht heißen „... Achse der Innenstadt“. Eine direkte Richtung Immermannstraße etwa zur

Königsallee und Altstadt gibt der Stadtgrundriss nicht her. Die direkte Haupt-Fußgänger-Verbindungen zur Königsallee und Alt-Carlstadt und umgekehrt sind daher gleichberechtigt Friedrich-Ebert-Straße und Bismarckstraße. Es müssten in der Skizze beide Verbindungen gleichwertig dargestellt werden. Will man zu Fuß vom Bahnhof zur Königsallee, Alt-/Carlstadt, wählt man in direkter Linie die Friedrich-Ebert-Straße, man sieht vom Bahnhofseingang den Turm der Johannis-Kirche. Kommt man von der Altstadt/Carlstadt, Königsallee über die Steinstraße und Platz der Deutschen Einheit wird die Bismarckstraße gewählt, weil man den Sichtbezug zum Bahnhofsturm hat. Auch hier geht aus dem Stadtgrundriss keine einheitliche Beziehung von Bahnhof und Königsallee, Alt-/Carlstadt hervor. Es ist eher eine zweigeteilte Wegbeziehung.

Ich schreibe das, weil ich Mitte der 1970er Jahre als junger Bauassessor im Planungsamt die Aufgabe bekam, mich mit dem gesamten Bahnhofsumbau, sowohl Einbau der U-Bahnstation als auch der Neuordnung des Konrad-Adenauer-Platzes und neuem Bahnhofsplatz mit Stahlwerksgelände Oberbilk zu beschäftigen. Ich habe 1974 den städtebaulichen Wettbewerb („Städtebauliches Obergutachten“) der Neuordnung des Bahnhofsumfelds Konrad-Adenauer-Platz, Neuer Bahnhofsplatz und Stahlwerksgelände Oberbilk ausgeschrieben, der grundlegend für die Neuordnung des Bahnhofs wurde. Ich saß jahrelang in dem Steuerungskreis der Stadt mit der Bundesbahndirektion Köln. Zur Information über die Hauptbahnhofsentwicklung füge ich einen Auszug aus meiner 2011 abgeschlossenen Doktorarbeit bei, die sich mit den Entwicklungsprozessen Düsseldorfer Umstrukturierungsgebiete, hier auch mit dem Bahnhofsumbau, befasst. Gegenwärtig arbeite ich an dem Buch mit ähnlichem Inhalt „Das neue Düsseldorf“, das voraussichtlich Ende Mai erscheinen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Hagen Fischer

Dr. Hagen Fischer, Friedrich-Ebert-Straße 61, 47799 Krefeld, Tel.: 02151/1565400,
haficon@aol.com

<Seiten aus endfassungdruckpdf1titel.pdf>

Ergänzung 10.5.2017

Etwa 7 Jahre meines Berufslebens habe ich mich mit dem Einbau der U-Bahn in den Hauptbahnhof, der städtebaulichen Neuordnung und funktionalen Bestimmung des Konrad-Adenauer-Platzes und des neuen Bahnhofsplatzes sowie der Umwandlung des Stahlwerksgeländes Oberbilk befasst, so dass mir noch heute viele Details vor Augen sind. Man kann die Neuordnung des Konrad-Adenauer-Platzes funktional nicht getrennt von dem Bertha-von-Suttner-Platz vornehmen. Beide Plätze erschließen in Arbeitsteilung den Hauptbahnhof und müssen vom Stadtgebiet zentral erreichbar sein.

So habe ich mich anhand der zu den beiden Veranstaltungen vorliegenden Internetkarte spontan aus der Erinnerung zu einer vor über vierzig Jahren geführten Diskussion bei der Neuplanung des Bahnhofsumfelds geäußert. Was die Rolle der Friedrich-Ebert-Straße und der Bismarckstraße heute angeht, sollte diese im Zusammenhang mit der Neuordnung des KA-Platzes näher betrachtet werden. Tatsächlich besteht aus dem Stadtgrundriss heraus Unklarheit für Fußgänger und Radfahrer, welche Straße, wenn man am Platz der Deutschen Einheit steht, zum Bahnhof führt. Geht man in die Bismarckstraße sieht man nach einem Kurvenverlauf der Straße schon vor der kreuzenden Oststraße deutlich als Orientierung den Hauptbahnhofsturm. Nimmt man die Steinstraße verläuft die Straße in einer größeren Kurve auf die kreuzende Oststraße zu. Erst ab der Oststraße sieht man auf der beginnenden Friedrich-Ebert-Straße undeutlich und relativ klein den in der Ferne liegenden Hauptbahnhofseingang.

Vielleicht hat das heute keine große Bedeutung, da zur Königsallee, Alt-/Carlstadt, Rhein und umgekehrt zumeist die U-Bahn genutzt wird. Allerdings sollten bei den Neuüberlegungen des

Konrad-Adenauer-Platzes die heute chaotischen Fußgänger- und Radfahrbeziehungen vom Platz in die Bismarckstraße aber auch in die Graf-Adolf-Straße beseitigt werden.

Betreff: Anregungen zum Bahnhofsvorplatz
Datum: Mon, 15 May 2017 17:55:10 +0200
Von: Max Schade <mexdus@gmail.com>
An: buergerwerkstattkap@duesseldorf.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich heiße Maximilian Schade und wohne seit Geburt in Nähe des Hauptbahnhofs und kenne ihn und sein Umfeld daher sehr gut. Da ich auch Architekturstudent an der HS Düsseldorf (ehem. FH) bin, hatte ich auch stets ein reges Interesse an Veränderungen in diesem Bereich. In meinem vorletzten Semester habe ich im Rahmen des Seminars Freiraum und Landschaft ebenfalls eine persönliche Neuplanung dieses Bereiches für meine Semesterabgabe ausgearbeitet. Leider konnte ich am Wochenende nicht am Wortsop teilnehmen. Anders als Mateo Skendo sehe ich das Problem des Platzes nicht am Bahnhofsgelände selber. Diesem mit einer Grünfassade seinen baulichen Charakter zu nehmen, halte ich als Architekturstudent für einen gewaltigen Fehler. Das Gebäude steht wie kaum ein Anderes am Rhein für die Backsteinarchitektur der Neuen Sachlichkeit Anfang der dreißiger Jahre. Anstelle die Fassade zu verändern/verstecken, sehe ich die Lösung mehr in der Betonung dieser Architektur durch eine abendliche Illumination, die gleichzeitig den Platz aufhellt. Des Weiteren sehe ich ein neues Pflaster, ähnlich wie beim Kö-Bogen und eine Wiederheranführung der Immermannstraße an den Bahnhofsvorplatz wie vor den achtziger Jahren als notwendig an. Dazu bedarf der Platz einer eindeutigen und klaren funktionalen Strukturierung.

Ich würde Ihnen gerne meine Abgabeleistung des damaligen Semesters zukommen lassen, da in dieser Mappe alles enthalten ist, was ich auch in dieser E-Mail erneut niederschreiben könnte. Sie enthält neben Erläuterungen auch Pläne für eine Umgestaltung sowie einfache Visualisierungen.

Da die Mappe für eine E-Mail zu groß wäre, habe ich sie bei GoogleDrive für Sie bereitgestellt. Downloadlink für die Semesterarbeit.

Zum Start des Projektes EKISO habe ich bereits ein weiteres Dokument u.a. bezüglich der Immermannhöfe an die Stadt gesendet, was ich gerne nochmals anbieten möchte. Downloadlink Ideen für die Stadtmitte.

Ich hoffe, Ihnen gefallen und helfen meine Ideen und würde mich über eine Rückmeldung stets freuen!

Mit freundlichen Grüßen

Maximilian Schade

Anregungen zum Ideenraum - Düsseldorf Innenstadt | Stand 25.08.2015 Schade

Ursprung der Idee der Immermannallee

Die Immermannallee ist eine Vision für Düsseldorf, wie sie der Kö-Bogen mal war oder der Rheinufertunnel. Beide Projekte werden oder haben bzw. hatten einen positiven Effekt auf die Stadt. Nachdem der Kö-Bogen fertig ist und nun der zweite Abschnitt in der finalen Planung ist, wäre es an der Zeit, Konzepte für die anschließende Entwicklung der Innenstadt zu entwerfen. Mit dem städtischen Projekt EKISO und dem

memo-consulting...

gefolgten Schlaun-Wettbewerb wird diese Ideenfindung nun konkreter. Ich als Anwohner dieses Planungsbereiches seit meiner Geburt 1991 kann viel über diesen Stadtteil erzählen und kenne jede Straße. Die wichtigsten Straßen dieses Quartiers sind für mich Oststraße, Friedrich-Ebert-Straße und die Immermannstraße. Auf Letztere will ich mich in diesem Schreiben vorrangig beziehen und meine Ideen dazu ausführen.

Gründe für die Immermannallee

Die Idee der *Immermannallee* zu beschreiben, ist nicht ganz einfach. Man kann weder von einer Umgestaltung sprechen, noch von einer Neugestaltung. Es wäre eher von beidem etwas - nämlich eine Fortgestaltung. Die *Immermannallee* ist ein neuer Name für die Immermannstraße wie sie vielleicht in 10 Jahren heißen könnte, würde diese Vision umgesetzt werden. Düsseldorf bekommt aktuell eine neue Stadtmitte, wie jedoch gelangt man zu ihr? Die meisten Menschen, die am Hauptbahnhof Düsseldorf erblicken, sehen zuerst mal einen Vorplatz, der zu wünschen übrig lässt. Auch die Orientierung von dort aus ist schlecht. Für Laien und Touristen ist es schwer, vom Hauptbahnhof aus zu Fuß einen direkten Weg zur Innenstadt, vor allem zum bald fertigen Kö-Bogen zu finden. Die Straßen zum Hauptbahnhof führen zu Fuß direkt oder indirekt zu folgenden bekannten Orten: Königsallee und Altstadt (via Friedrich-Ebert-Straße), Graf-Adolf-Platz und Medienhafen (via Graf-Adolf-Straße). Doch was ist mit der Schadowstraße und dem Kö-Bogen? Dorthin gibt es - für den Fußgänger vom Bahnhof aus - keine erkennbare direkte Verbindung. Hier will die Vision *Immermannallee* ansetzen und eine mögliche Lösung aufzeigen.

Was soll die Immermannallee sein?

Sie bildet in Zukunft die direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und der zukünftigen neuen Stadtmitte rund um den Kö-Bogen. Dafür wird die Immermannstraße, welche schon unter Tamms verbreitert wurde, am südlichen Ende „restauriert“. (Siehe Bildvergleich unten zwischen 1927 und 2010) Durch die Umbauten während des U-Bahnbaus in den 80er Jahren wurde die Immermannstraße massiv verändert und das Süden um zwischen den späteren Immermannhöfen und dem Hauptpostamt in einem Bogen zum Hauptbahnhof geführt. Damit wurde eine für heute sehr wichtige Sichtachse zerstört.



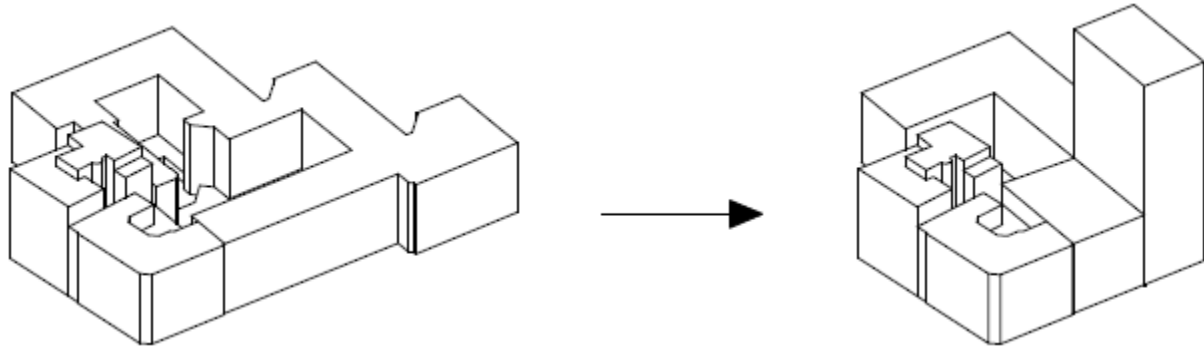
Wie soll die Immermannallee aussehen?

Für die konsequente Umsetzung der Idee *Immermannallee* müssen die *Immermannhöfe* am südlichen Ende der Straße weichen. Als Ersatz für den verlorenen Büroraum könnte man dort einen *Immermann-Komplex* bauen, der die fehlenden Räume mittels einer wesentlich höheren GFZ mehr als aufnimmt und so vielleicht auch einen weiteren architektonischen Akzent in der Bahnhofsgegend setzt. Wenn man bei einer möglichen Vollendung dieser Idee später vom Kino in Richtung Kö-Bogen sieht, hat man eine grüne und zugleich beeindruckend urbane Stadtallee vor sich. Die aktuelle Gestalt mit ihren getrennten Wegen und der Baumallee sollte im gleichen Stil nach Süden zum Bahnhof weitergeführt werden.

Veränderungen?

Die Immermannallee wird wahrscheinlich keine Verkehrsbehinderungen hervorrufen, denn sie erweitert die Nahverkehrsmöglichkeiten zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Sie wird zur direkten Verbindung zur (Einkaufs-)Innenstadt und bietet dabei viele Ausgahmöglichkeiten aufgrund der ansässigen Gastronomie. Man kann am südl. Ende der Allee wenden und dort ist ebenfalls ein Taxistand der eine rasend schnelle Verbindung hin und her bietet. Um die Straße zusätzlich aufzuwerten empfehle ich eine Straßenpflasterung wie bei der Graf-Adolf-Straße. Das derzeitige Beleuchtungskonzept sollte auch geändert werden. Die hohen

hängenden Straßenleuchten versprühen weniger angenehmes Licht, als niedrige indirekte Straßenbeleuchtung, wie zum Beispiel die alten Gaslaternen. Zusätzlich muss die Straße als Verbindung am Bahnhofsvorplatz klar gekennzeichnet werden. Durch diesen Schritt würde meines Erachtens die komplette Innenstadt, sowie alle angrenzenden Straßen der *Immermannalle* eine erhebliche Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schönheit erfahren.



Umwandlung des Bauvolumens bei höherer GFZ.

Mögliche Auswirkungen auf das Quartier

Mit einer klaren Auslegung der Immermannallee als Verbindungsgasse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, wird die Frequenz durch Fußgänger zunehmen. Profitieren werden dadurch vor allem die sich in letzter Zeit etablierende Gastronomieszene und die neuen Hotels (eins davon im Bau), die ebenso positiven Nutzen daraus ziehen können. Eine weitere Folge könnte ein Rückgang des Leerstandes an der nördlichen Seite, nahe der Börse sein. Somit entstünden Arbeitsplätze und eine bis in den Abend belebte Allee. Gäste, welche am Hauptbahnhof rauskommen, können dann ohne Orientierungsschwierigkeiten ihren Weg zum Einkaufen in die Stadt finden.

Das Konzept kann man zusätzlich erweitern, wenn die Immermannallee z.B. als japanischen Boulevard positioniert. Indem man dort weitere japanische oder asiatische Unternehmen ansiedelt, kann die Wirtschaftskraft des Standortes gestärkt werden. Neue Unternehmen könnten unter anderem im neuen Immermannkomplex ansässig werden.

Zuletzt würde sich eine Umgestaltung auch positiv auf den Bahnhof und das restliche Umfeld auswirken. Durch mehr Passanten auf der Straße wird auch der Bahnhofsvorplatz belebter und somit abends weniger einsam wirken.

Anschließende Konzepte und Maßnahmen

1. Setzt man diese Denkweise linear fort, würde eine Weiterführung dieser Idee auch die Wiederherstellung der alten Sichtachse der Kurfürstenstraße vorsehen, dessen Verlauf durch die ebenfalls in den Achtzigern gebaute Hauptpost zerstört wurde (Siehe vgl. Bilder oben). Da aber dieses Gebäude noch in Nutzung ist und es bautechnisch variabel nutzbar wäre, sehe ich diesen Schritt lediglich als optional an. Hier liegt auch großes Potenzial, jedoch wäre dies auch ein großes Projekt, was man separat in einem eigenen Verfahren behandeln müsste.
2. Eine ebenfalls für das Quartier vorteilhafte Maßnahme wäre die Oberflächensanierung der Oststraße. Der Zustand der Bürgersteige und der Straße ist sehr dürrtig. Auch diese Straße hat ähnlich viel Potenzial für den Einzelhandel. Hier würde es sich anbieten, das Gestaltungskonzept der 2005 sanierten Graf-Adolf-Straße aufzugreifen und auch die Oststraße bis zum Wehrhahn zu übertragen. Eine Verbreiterung der Bürgersteige sehe ich aber nicht als nötig an, ein paar weitere Bäume könnten indes aber dazu kommen.
3. Die Carlstraße gleicht einer Stadtautobahn, gleichzeitig ist sie aber auch eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Innenstadt. Hier würde ich ebenfalls die Maßnahmen anwenden, wie ich sie für die Oststraße vorgeschlagen habe. In der Mitte der Straße würde stellenweise noch ein kleiner Grünstreifen mit Bäumen passen, der die optisch sehr stark versiegelt wirkende Straße etwas auflockern könnte.

Für Fragen oder weitere Anregungen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.
Maximilian Schade, Student der Architektur (Bachelor) an der HS Düsseldorf.
Adresse: Bendemannstraße 16, 40210 D

Anhang pdf einer Semesterarbeit

Beteiligung per mail 16.5.2017

Lieber Herr Baackmann, liebe Frau Grieser,
der Einbezug der Bürger, Pendler und andere Interessierte in die Planung der Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes ist eine großartige Sache und hat der Presse nach mit den beiden Veranstaltungen, an denen ich leider nicht teilnehmen konnte, erste Erfolge gehabt. Als Sprecher des Fachforums II „Lebensraum Stadt“ unterstütze ich den Prozess, da die stärkere Bürgermitwirkung in Planungsprozessen schon immer Ziel der Lokalen Agenda war und auch als nachhaltig im Sinne der Agenda 2030 anzusehen ist, deren Einführung vom Rat im letzten Jahr beschlossen wurde. Wie sich das Fachforum in den Prozess einbringen wird, ist noch offen. Ich werde aber auf unserer homepage www.duesseldorflebensraum.de einen link auf Ihr Projekt setzen.

Da in der Presse Frau Zuschke den Immermannhof ansprach und die fehlende Durchsicht zur Immermannstraße beklagte, möchte ich Ihnen für Ihre Arbeit Hintergrundinformationen zu dem städtebaulich sehr komplizierten Punkt des Immermannhofes zuschicken. Der Immermannhof nimmt eine zentrale Position in der Verknüpfung zweier Stadträume ein, der breiten Immermannstraße und des Konrad-Adenauer-Platzes. Der Immermannhof hat zwei Funktionen: zum einen umfasst er die Randbebauung des Konrad-Adenauer-Platzes und schließt mit das nördliche Platzrechteck, zum anderen hat er mit dem ausgeschwenkten Teil die Funktion des räumlichen Abschlusses der Immermannstraße. Letzteres ist nicht eindeutig ausgefallen, da das ursprünglich mit dem Immermannhof verbundene, in der Achse der Immermannstraße sichtbare Hochhaus verworfen wurde. Auch war im Immermannhof vom Konrad-Adenauer-Platz ein direkter Durchgang zur Karlstraße, der meiner Erinnerung (??) nach schon seit Langem geschlossen ist. Näheres können Sie in dem beigefügten Text (aus meiner Doktorarbeit) nachlesen.

Beste Grüße

Hagen Fischer

Dr. Hagen Fischer
Friedrich-Ebert-Straße 61
47799 Krefeld

Tel.: 02151 1565400, E-Mail: haficon@aol.com

Anhang

E. Evaluierung der Planungs- und Entwicklungsabläufe

222

1.10.1 Bewertung Ausgewählter Beispiele mit nicht optimalem Planungs- und Umsetzungsprozess

Von den neun untersuchten Düsseldorfer Fällen werden folgende vier Bereiche ausgewählt und die Gründe für den nicht optimalen Umsetzungsprozess dargestellt:

1. Hauptbahnhof
2. Nördliches Derendorf
3. Internationales Handelszentrum
4. Bahngelände Oberkassel

Es handelt sich dabei um einen Fall (Hauptbahnhof), wo in zwei Teilbereichen die städtebauliche Zielvorstellung nicht erreicht wurde. In einem weiteren Fall (Nördliches Derendorf) konnte ein in einem Wettbewerbsverfahren gefundenes städtebauliches Gesamtkonzept nicht durchgesetzt werden, es scheiterte an den eigenen Entwicklungen von Grundstückseigentümern. Es musste schließlich ein neues Wettbewerbsverfahren angestrebt werden. Im dritten Fall (Internationales Handelszentrum) konnte das mit der visionären Namensgebung des Gebietes verbundene Ziel nicht erreicht werden. Im vierten Fall (Bahngelände Oberkassel) führten Grundstücks- und Kommunikationsprobleme, die Neustrukturierung des Grundstückseigentümers Bahn sowie das bei diesem Projekt fehlende komplementäre Grundstücksmanagement der Stadt Düsseldorf zur erheblichen Verlängerung der Umsetzungszeiten.

1.10.1.1 Hauptbahnhof

Ein komplexes Projekt war die Neugestaltung des Hauptbahnhofs einschließlich seiner Umgebung mit dem Konrad-Adenauer-Platz im Westen und dem Gelände des Stahlwerks Oberbilk im Osten. Auslöser der Umstrukturierung war der U-Bahnbau, der den Hauptbahnhof aus dem Stadtkern kommend unterqueren und weiter nach Süden durch den Stadtteil Oberbilk geführt werden sollte. Der Einbau der U-Bahn mit einer Haltestelle machten den völligen Umbau des Hauptbahnhofs zu einem Kreuzungsbauwerk¹⁴⁷ erforderlich. Darüber hinaus wurden die vorhandenen Gleisanlagen um einen Fernbahnbahnsteig mit zwei Gleisen nach Osten erweitert. Es waren drei Ebenen geplant: +1 Ebene: S-Bahn, Regionalbahn, Fernbahn; Null-Ebene: Fußgängerverteilung mit Einzelhandel zu den Bahnhofsein-/ausgängen zur Innenstadt und dem Stadtteil Oberbilk; -1 Ebene: U-Bahnhaltestelle mit zwei Bahnsteigen und entsprechenden Gleisen.

Um ein städtebauliches Konzept für den Konrad-Adenauer-Platz - hier waren Gebäudeabrisse (u.a. Rheinbahnhaus) und Neuordnung des nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes gelegenen maroden Postgeländes geplant - und dem östlich angrenzenden 12 ha großen Gelände des Thyssen Stahlwerks Oberbilk zu erhalten, wurde 1975 ein zweistufiges städtebauliches Gutachten- und Obergutachten für beide Bahnhofsseiten ausgeschrieben.

¹⁴⁷ Kreuzungsbauwerk nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Dieses Gesetz regelt u.a. die Kostenaufteilung der Baumaßnahmen, die voll zu Lasten des Verursachers, hier die Stadt Düsseldorf, geht.

Ziel war:

1. Öffnung des Bahnhofes nach Osten
2. Schaffung eines Vorplatzes am östlichen Bahnhofsausgang
3. Abrundung des Konrad-Adenauer-Platzes nach Norden
4. Schaffung eines Endpunktes der Immermannstraße
5. Unterbringung des städtischen Weiterbildungszentrums
6. Herausarbeiten der gegenseitigen Wechselbeziehungen der städtebaulichen Lösung und dem Kreuzungsbauwerk

Die Obergutachter haben im Preisgericht umfangreiche Empfehlungen für die Entwicklung eines Bauleitplanungs- und Verkehrskonzepts für die umgebenden Bereiche des Hauptbahnhofs Düsseldorf. Insbesondere wurde mit der Öffnung des Bahnhofs nach Osten die Bedeutung der beiden Bahnhofsseiten festgelegt: der Konrad-Adenauer-Platz sollte die Hauptverknüpfung des Bahnhofs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Straßenbahn, Bus), die neue Bahnhofsostseite über den Neubau eines Parkhauses mit dem Autoverkehr herstellen.

Welche Prozesse sind und warum nicht optimal gelaufen? Zur Beantwortung der Frage werden zwei städtebauliche Beispiele angeführt: einmal die Qualität des

Neuen Bahnhofsplatzes und zum anderen der stadtgestalterische Abschluss der Immermannstraße. Die auf der Ostseite im Gutachten gefundene Platzlösung entsprach nicht voll den Empfehlungen der Obergutachter, die für die Ostseite des Bahnhofs wegen der bisherigen Rückseitenlage eine repräsentative Darstellung forderten. Die von der Verwaltung beauftragte Überarbeitung entwickelte einen kreisrunden Platz mit dem von Norden nach Süden, parallel zur erweiterten Bahntrasse durchlaufenden Parkhaus und der davorgestellten Baumasker mit Bürogebäuden. Die Parkhauszufahrten wurden über Spindeln am nördlichen (Kölner Straße) und südlichen Ende (Eisenstraße, Mintropplatz) erstellt. Die Taxenhaltebereiche wurden getrennt von der nördlichen (Kölner Straße) und südlichen Zufahrt (Eisenstraße, Mintropplatz) angefahren. Sie wurden unterhalb der Platzrandgebäude und dem Parkhaus direkt dem neuen Bahnhofsausgang zugeordnet.

Diese überarbeitete Lösung fand allgemein Zustimmung. Parallel zur städtebaulichen Planung erfolgte die technische Durchplanung der unter dem Platz und dem Weiterbildungszentrum verlaufenden U-Bahntrasse samt einer Abstellanlage für Stadtbahnwagen. Hier zeigte sich sehr bald, dass das Stützenraster des runden Platzes und des Weiterbildungszentrums nicht mit den unter dem Platz und dem Weiterbildungszentrum liegenden U-Bahnanlagen vermitteln ließ. Der inzwischen vertraglich eingebundene Investor (Philipp Holzmann AG), der als Gegenleistung für die Übernahme der Grundstücke das städtische Weiterbildungszentrum sowie das Parkhaus finanzierte und baute, beauftragte den Architekten Professor Deilmann mit einer aus Renditegründen stärker verdichteten Lösung, der einen über Eck gestellten quadratischen und räumlich abgeschlossenen Platzraum entwickelte. Diese Form ließ sich mit dem Stützenraster der U-Bahn vereinbaren. Die Bauprobleme einer runden Platzbebauung wurden vermieden. Nachteilig war, dass dieser gefundene Platzraum eigentlich nicht den Kriterien eines Platzes, insbesondere in dem Verhältnis von Platzrandbebauung und Platzfläche¹⁴⁸ entspricht und eher als Hof charakterisiert werden muss. Das Ziel, den Bahnhof mit einem zweiten Vorplatz nach Osten zu versehen, wurde damit nicht erreicht.

Bei der Anlage der Immermannstraße - die Immermannstraße und Berliner Allee waren nach dem Krieg neu gebaute Straßenzüge - wurde ursprünglich das Ziel verfolgt, die Immermannstraße über die Bahn nach Osten zu führen. Diese Planung wurde aufgegeben. Mit dem Bahnhofsgutachten wurde daher die Aufgabe gestellt, einen baulichen Endpunkt der Immermannstraße schon an der Karlstraße zu finden. Der prämierte Wettbewerbsentwurf (Brandt, Fiedler, Müller) sah zur Abrundung des nördlichen Platzraums des Konrad-Adenauer-Platzes eine Verschwenkung der Platzrandbebauung in den Straßenraum der Immermannstraße vor, mit einer 18 geschossigen Hochhausbebauung zur Verdeutlichung des Abschlusses in der Achse der Immermannstraße.

Die Obergutachter hielten für den Abschluss der Immermannstraße eine Überbauung nicht für zwingend, jedoch für eine denkbare Lösung. „Für den Fall der Offenhaltung der Straßenfläche ist jedoch eine Abwinklung oder eine Versetzung der entsprechenden Baukörper zu bedenken. Ziel einer städtebaulichen Gestaltung muss es sein, dass die Immermannstraße nicht am Hauptbahnhofplatz, sondern schon an der Karlstraße ihren von der Funktion bestimmten räumlichen Abschluss findet.“¹⁴⁹ Dieser Punkt erfüllte damit eine Doppelfunktion: er ist einmal Platzrand des Konrad-Adenauer-Platzes und zum zweiten mit dem ausgeschwenkten Teil Abschluss der Immermannstraße. Da das Preisgericht in seinen Empfehlungen eine klare Aussage zu der Platzrandbebauung hatte, dass eine „übermäßige Höhenentwicklung der Platzrandbebauung mit Rücksicht auf das Empfangsgebäude des Bahnhofes nicht erwünscht ist“¹⁵⁰ wurde die Hochhausbebauung, die im Diskurs umstritten war, zurückgenommen und dem gesamten Konrad-Adenauer-Platz eine einheitliche Bauhöhe gegeben. Das hatte zur Folge, dass die Immermannstraße einen eher unbestimmten Abschluss bekam. Damit wurde das Ziel verfehlt, der Immermannstraße einen deutlichen städtebaulichen Abschluss zu geben.

Fazit:

Dieses Beispiel zeigt bezogen auf die Gestaltung des neuen Bahnhofsplatzes, wie in der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses bautechnische Randbedingungen und Verwertungsgründe des Bauträgers (höhere Dichte !) zu einer Verschlechterung der angestrebten städtebaulichen Qualität eines Platzes führten. Am Konrad-Adenauer Platz führte die Wegnahme der im Wettbewerbsentwurf vorgeschlagenen Hochhausbebauung zur Optimierung einer einheitlichen Platzrandbebauung auf Kosten der städtebaulichen Qualität eines räumlichen Abschlusses der Immermannstraße.

148 In der Literatur (Stimpel R., 1984: Seiten 625-653) wird für einen Platz das Verhältnis von Wand- zur Platzfläche von 1 : 3 bis 1 : 6 von der Raumwirkung als angemessen gesehen. Bei einem Verhältnis unter 1 : 3 entsteht die Raumwirkung eines Hofes. Der quadratische Bertha-von-Suttner-Platz liegt mit seinem Platzdurchmesser von ca. 67 m und der Bauhöhe der Randbebauung von ca. 23 – 26 m unterhalb der 1 : 3 Grenze.

149 Städtebauliches Gutachten Hauptbahnhof-Oberbilk, 1977, Preisgerichtsprotokoll mit Empfehlungen der Obergutachter, Seite 8

150 Ebenda

Gerd Deihle <gerd.deihle@t-online.de>

An: planung@duesseldorf.de,

Datum: 01.06.2017 18:26

Betreff: Konrad Adenauer Platz

Sehr geehrte Damen und Herren,
den ersten Tag Ihrer Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung habe ich mit großem Interesse verfolgt. Mit dem Versuch mich übers Internet an der Diskussion zu beteiligen bin ich wohl mangels meiner Kenntnissen im Umgang mit dieser Technik gescheitert und wähle nun diesen Weg. Die Präsentation dieser "minus eins Ebene" der Bürgerbeteiligung war verständlich und durch die unterschiedlichen Präsentationen (auch die der Schüler vom Lessing) einprägsam. Die Planungen durch das EKISO Projekt mit der weiträumigen Einbeziehung der Straßen in Richtung Innenstadt steigert die Chancen zu einer großräumigen Verbesserung der Standort- und Aufenthaltsqualität zu kommen. Wahrscheinlich auf Drängen der Bezirksvertretung wurde das Gebiet in Richtung Mintropplatz ausgeweitet. Die hohe Konzentration von sozial konfliktreichen Einrichtungen auf der Harkort- und Mintropplatzstraße, dem Stresemann- und Mintropplatz läßt befürchten, dass trotz der zu erwartenden positiven Wirkungen durch die geplanten Neubauten an der Harkortstraße weiterhin negative Auswirkungen von dem Gebiet auf die neugestalteten Flächen um den KAP ausgehen. Natürlich weiß ich, dass diese Einrichtungen im Bereich der Innenstadt sein müssen. Aber diese Konzentration an einem schon immer problematischen Ort?
Prüfen sie doch bitte ob das Plangebiet nicht auf die Aders- und Luisenstraße bis zur Pionierstraße sowie auf Teile der an den Mintropplatz angrenzenden Gustav Poensgen-Straße ausgedehnt werden kann.
Ihr Vorhaben nicht einen "großes Wurf" vorzulegen, ermöglicht es den Planungs- und dann den Baufortschritt den jeweiligen Gegebenheiten anzupassen. Wie gut, dass keiner der beiden Vorgängerentwürfe gebaut wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Deihle

Beteiligung per mail 2.6.2017

Mail von duesseldorf.de

Absender: Maria Aerts

E-Mail: smit-aerts@arcor.de

Nachricht:

- Beteiligung der Öffentlichkeit zur Neugestaltung des Bahnhofs -

Sehr geehrte Damen und Herren,
es ist mir sehr wichtig Ihnen mitzuteilen, dass ich mich immer sehr ärgere über die Kurzparkmöglichkeiten an der Rückseite des Bahnhofs. Es gibt insgesamt 13 Plätze für Kurzparker das sind viel, viel zu wenige. Davon sind dann oft noch mehrere belegt von Car to go und andere Car sharing Firmen - sie müssen nichts bezahlen und stehen da für Stunden, blockieren die Plätze und warten auf ihren nächsten Benutzer. Diese Firmen könnten doch ihre Autos im Parkhaus abstellen - mieten Parkplätze an oder die Stadt stellt sie da Parkplätze zur Verfügung. Wenn ich meine Tochter mit zwei kleinen Kindern und dementsprechendes Gepäck zum Bahnhof bringe, sie begleite zum Bahnsteig, finde ich meistens keinen Parkplatz - ich finde das unmöglich, das kann doch eigentlich nicht sein. Überhaupt die ganze Situation an der Rückseite des Bahnhofs, die Taxen, die anführende und abführende Autos - es ist da immer Chaos und ein Gedränge. Ein Bahnhof für die Stadt Düsseldorf, wo so viele Züge am Tag ab- und anfahren, der so belebt ist, braucht doch einen anständigen, großen, funktionierenden Platz wo man die Reisenden hinbringen und abholen kann, wo man die Möglichkeit haben muss eine 1/2 Stunde zu parken. Ich hoffe innigst das die Kurzparkmöglichkeiten endlich vernünftig werden und Sie dieses berücksichtigen bei einem modernen, funktionierenden Bahnhof.

Mit freundlichen Grüßen,
Maria Aerts

Absender: Gregor Joisten
E-Mail: Duesselgreg@web.de

Liebe Damen und Herren der Stadtverwaltung,
ich weiß gar nicht genau ob ich bei Ihnen richtig bin oder nicht. Falls nicht, bitte ich Sie diese Mail in die entsprechenden Bahnen zu leiten. Mein Vorschlag für den Konrad Adenauer Platz wäre eher was zum Klotzen anstatt zu Kleckern. Wir dürfen nicht vergessen dass wir die Landeshauptstadt vom bevölkerungsreichsten Bundesland in Deutschland sind und eben eine dementsprechende Visitenkarte benötigen. Nicht den gleichen sparsamen Murks machen wie beim Aquazoo der dann eben nun doch in der sparsamen Renovierungsvariante fast das Gleiche kostet wie ein neues Aquarium mit Weltruhm. Wer als Fremder in eine Stadt kommt, macht dies meistens über den Bahnhof oder Flughafen. Der erste Eindruck zählt und ist entscheidend. Wir müssen den ankommenden Menschen zeigen wer wir sind.. wir sind Düsseldorf, die Stadt der Mode und Schönheiten, die Stadt der Gegensätze, des Schicke Mickies und der rheinischen Gemütlichkeit sowie des Frohsinns. Vielleicht kann man aus diesen ganzen Attributen einige Elemente in die Gestaltung des KAP einbauen. Wir brauchen ganz kurze Umsteigebeziehungen zu Bus und Bahn. Da können uns viele Städte als Vorbild dienen. Ist doch furchtbar dass ein Bus in der Friedrich Ebertstraße hält ein andere direkt am KAP und noch ein Anderer vor der Post und die Fernbusse irgendwo hinterm Kino. Das muss alles zentralisiert werden. Wir sollten alles aus Glas machen,

schön hoch, wie am Münchener Flughafen. das ist Luftig und trotzdem überdacht. Man muss sich dort wohlfühlen. eine Drogenscene darf dort niemals mehr existieren. Vielleicht tatsächlich mal nach Erding zum Flughafen fahren und sich dort die Konstruktion zwischen Terminal 1 und 2 anschauen. sieht super aus und ist eben ein tolles Entree. An der Messe haben wir das ja schon ein wenig. Der dortige U-Bahnhof kommt doch super daher. So etwas in der Art, wo dann alle Bahnen und Busse und Fernbusse halten benötigen wir. Wir müssen eine Boulevard Fußgängerverbindung zwischen HBF und Innenstadt schaffen, da alles untrennbar zusammengehört. Ich hoffe dass ich also mit diesen Beitrag zum Gelingen des neuen Bereiches am HBF beitragen konnte.

Mit Besten Gruss aus dem Düsseldorfer Norden

Gregor Joisten

Ingrid Landau

29.05.2017 16:00

Ich war Teilnehmerin der Werkstatt vor 3 Wochen und auch beteiligt in allen Verfahren , die in der Vergangenheit zum Hauptbahnhofumfeld stattgefunden haben, sowie zum EKISO.

Meine wichtigsten Wünsche sind neben einer deutlich verbesserten Ästhetik des KAP die Erreichbarkeit, das Parken und die Durchfahrt für Fahrräder durch den HBF und den KAP. Dazu muss entweder der alte Gepäcktunnel für Fahrräder geöffnet werden oder /und wenn möglich, der Nordtunnel verbreitert werden. Ich habe mir gestern nochmal alles gründlich angesehen.

M.E. ist es möglich bei der evtl. geplanten Neubebauung anstelle des Nordanbaus dieses mit einzuplanen. Man hätte dann Platz für vernünftige Aufzüge, in die auch Fahrräder passen, man könnte die dunkle Ecke des nördlichen B.v-S. Platzes neu gestalten mit einer vernünftigen Anbindung des neuen Quartiers Central an den Hbf.

Sehr wünschenswert wäre auch ein Rückbau des Immermannhofes, um die Immermannstraße wieder an den HBF anzubinden und eine Sichtachse und Fußläufigkeit in die Innenstadt zu bekommen. Ein Teil des motorisierten IV sollte auch an die Ostseite des HBF geschickt werden, sodass möglichst nur Taxen am KAP halten müssen.

Bei der Umorganisation der Belegung der ehemaligen " Paketpost"(Ich meine das Central-Gebäude am Busbahnhof), und dem Umzug in das KAP1 , sollte im Central Parterre Raum geschaffen werden für eine verbesserte Infrastruktur des Busbahnhofes...

Ingrid Landau

Ø 03 - Tho

Schreiben wurde persönlich abgegeben!

Herbert Klewe, Erkelenzer Str. 20, 40223 Düsseldorf, 0211-131929 F-375711, 0172-2911929
Mail: herr@klewe-ug.de

Projekt

Hauptbahnhof
Hauptbahnhofsvorplatz

Düsseldorf und
Konrad-Adenauer-Platz

| | |
|------------------------------|---------------|
| Landeshaupstadt Düsseldorf | |
| Bürger Beigeordnete Zuschlag | |
| Eing. | 06. JUNI 2017 |
| <i>[Signature]</i> | |

06.06.2017

Hier meine vorläufigen Ideen und Entwürfe einer Planung für baldige bis zukünftige Umsetzungen, durch gemeinsam abgestimmte Massnahmen der Deutschen Bahn und der Stadt Düsseldorf.

→ bitte Eingang bestätigen

- A Modell-Entwurf** in 1:50 erstellt, des den Platz frontal beherrschenden Bahnhofsgebäudes - unter Denkmalschutz - als optisch interessante und sehr wirkungsvollen Eindruck hinterlassende Dominanz.

Das Modell soll erstmals zum 19.06.2017 dem Management der DB (Gebäudeinhaber) vorgestellt werden.
Im Anschluss daran den Verantwortlichen der Stadt Düsseldorf.

für
Pool
bi h.

Praxis

- B Vorschläge** zum Bahnhofsvorplatz als Konrad-Adenauer-Platz - KAP -, von dem ein wesentlicher Teilbereich (zu berücksichtigen) der DB gehört.

01. Verkehrsführung

- a) keine Durchfahrt (Kfz) mehr zwischen Nord und Süd, auch nicht für RB-Busse + Taxis, ausgenommen Straßenbahn + Fahrräder o.ä.,
- b) Zufahrt Süd über die Graf-Adolf-Straße (im letzten Stück als Einbahnstraße)
Abfahrt Süd über die (noch) Freifläche der ehemaligen Güteran- und Abfahrt
- c) Zufahrt Nord über die Immermannstraße (von der Karlstraße)
Abfahrt Nord über die Kurfürstenstraße (zur Karlstraße).

02. Verkehrsführung der Düsseldorfer Rheinbahn - **RB Straßenbahnen** -

- a) Haltestellen zentral nördlich zur Flurlinie Hotel *ibis Eingang* bis letztmöglichem Aussenpunkt vor Kinoflucht
2 Haltestellen-Bahnsteige in **jeweils** Nord- und Südrichtung,
- b) breit und großzügig im Wartebereich **gesamt** überdacht und ohne direkten Bahnsteigwechsel im überdachten Teil.

03. Verkehrsführung der Düsseldorfer Rheinbahn - **RB Linienbusse** -

- a) Haltestellen zentral nördlich parallel zur Straßenbahnführung noch vor dem ehemaligen Tanzsaal,

- 2

- b) als möglicherweise auch nur vorläufige Lösung, weil linkswinklig in Verlängerung der überdachten Bahnsteige, also in eine verlängert breite Immermannstraße als Anschluss, womit eine zukunftsweisendere Platzierung erst logisch wäre.
04. Verkehrsführung **Fahrräder** o.ä.
- a) wahlweise über alle Zufahrts- und Abfahrtsstraßen einschließlich einer Nord- Südverbindung im westlich gelegenen Randbereich und der empfohlenen Fußgängerzonen,
- b) offene Abstell-Überdachung vor der Fernbus-Mittelfläche, später ggf. auch noch nach 07. b).
05. Verkehrsführung **Fernbusse**
- alle in der Mitte im Bereich südlich des Bahnhofsgebäudes (zur Zeit noch freie Fläche)
06. Verkehrsführung **Taxis** An- und Abfahrt im Süden ausschließlich wie unter 01. b).
- Warte- und Einsteige-Bereich halbflächig, zurückgesetzt von der bisherigen Zone, mit deutlicher Einsteige-Markierung.
07. Verkehrsführung **Lieferanten und Pkw-Kurzparker**
- a) **P** links vom Fernbus-Bereich entlang des Bahngeländes (nach Einsatzfahrzeug-Plätzen),
- b) nach Ausbauende auch dort wo unter 03. a) noch vorläufig die Bus-Haltestellen angesiedelt sein sollen.
-
08. Fußwege uneingeschränkt
- a) im direkten Vorplatz-Bereich **Fußspuren-Hinweise**
 rechtsseitig in Eintrittsrichtung grün und
 linksseitig in Austrittsrichtung rot
- b) jedoch erst im Durchgangstunnel-Bereich fortführend ähnlich.
09. Durchgangstunnel (Haupttunnel)
- a) **Breite** keine Breiten-Einschränkung durch Geschäfte wie bisher!!

- b) **keine Breiten- und Sichteinschränkung** durch Geschäfte!! vor allem nicht parallel zu den U-Bahnverbindungen,
- c) **Werbung** keine Werbung entlang der Sichtachse,
- d) parallel zu den Geschäftsflächen dies bezogen natürlich gerne.
- e) keine Werbung innerhalb der Auf- und Abgänge, diese sind eine aufdringliche Zumutung und zusätzlich unverantwortlich Gesundheit gefährdend, erst recht für Kinder.
- f) keine Werbung auf den Bahnsteigen in Fahrtrichtung, es interessieren ausschließlich die Fahr-Informationen.

10. Eingangshalle

- a) **Fahrkarten-Kauf** persönlich und per Automat, sowie persönliche **Informationen gehören unbedingt in die Halle**, statt eilig zwischen Menschenmassen danach suchen zu müssen.
(der Bahnhof darf nicht zur Kaufhalle werden: mit den Zeitschriften tauschen)
- b) auch Imbisse, Saisonbuden o.ä. haben in der Halle nicht zu suchen.
- c) selbst Internet-Verbindungsmöglichkeiten sollten eher im hinteren oder einem abgeteilten anderen Bereich ermöglicht werden,
- d) vielmehr sind anschauliche Stadt-Informationen langfristiger oder auch aktueller Art angebracht und für fremde **R e i s e n d e** hilfreich.
- e) Als **Tor zu Düsseldorf** oder ein Tschüss, ist die Halle und der gesamte Vorplatz schließlich zu verstehen!
Das hat mit lästiger Werbung, die überall sonst sein kann und ist, nichts zu tun.

Also die Halle komplett von fremder Werbung frei
Natürlich auch frei von digital noch mehr Uhren, Nachrichten u.s.w., als falsche weitere Rechtfertigung für noch mehr Werbung - zur Zeit **vierfach großflächig** blau in der Halle. Hingegen wären letzte Dinge auf den Bahnsteigen sinnvoll.
Dann noch Fahnen, geschmacklose Kunstblumen-Zierde, aber nicht geputzte Fenster. Da schämt sich die Stadt der Kunst.
Und schon wieder - bunt ist die Welt - die Stadt voller über 50% Zucker-Werbung.
- f) Mehr Fahrgäste im öffentlichen Verkehr erreicht man nur durch
aa) Pünktlichkeit, bb) aktuelle Information, cc) Sauberkeit, dd) Übersichtlichkeit,
nicht durch beispielsweise bisher aufgestellte Weihnachtsmänner - **unmöglich!**
- g) weder die unübersichtlichen Fahrpläne, welche kaum von den S-Bahn-Plänen zu unterscheiden sind, noch deren Ausdrucksweise sind eilig Suchenden hilfreich.
- h) In die Halle gehören als Ruhe- und Wartebereich, gute Sitzgelegenheiten.

> 4

11. Bahnhofsvorplatz

- a) allgemein gilt es, auf dem Platz mehr Platz zu schaffen und das ist durchaus sehr gut möglich, wenn man sich von Gewohnheiten trennen kann.

Mehr Platz schafft auch einen Willkommens-Effekt, so wie das bei vielen Firmenzentralen u.s.w. erlebt werden kann.

Mehr Platz schafft auch Ruhe und Besinnung, sowie einen Ort, auf dem man sich treffen kann.

Ja der sogar für kleinere Veranstaltungen und Veröffentlichungen geeignet ist.

Mehr Platz schafft auch mehr Sicherheit!

- b) Verkehr ist nicht nur auf die Straßenbahnen bezogen, natürlich Sinn führend. Ihn gilt es in bestimmte Bahnen zu lenken. Und dort muss er einfach und barrierefrei erreicht werden.
- c) Schilder weisen ohne Zweifel wohin zum kürzesten und sicheren Weg. Daher gehört der Beschilderung eine gesonderte später nachgereicht und gegliederte Form.
Teilweise kann auch der Bodenbelag schon eine gute Beschilderung enthalten, beziehungsweise eine zweckmäßig niedrige, gärtnerisch ganzjährig, pflegeleichte Gestaltung.
> Stichworte: Haupt-Richtungen Nord - Ost - Süd - West + Stadtziele Zentrum - Altstadt - Messe - Kö - u.s.w. <
- d) Schutz vor extremen Wetterverhältnissen
aa) Winter, bb) Sonne, cc) Regen, dd) Wind,
vor allem in den Wartebereichen von Straßenbahnen und Bussen.
- e) Verzehr nicht auf dem zentralen Platz!
vielleicht im südlicheren Bereich 4 x in Richtung Fernbusse, aber in einer, der vorhandenen Architektur angepassten gleichen Art, längsseitig hintereinander fest aufgestellt - ohne Stehtische.
- f) Ruhezone auf der südlichen Hälfte des Platzes außerhalb der Schienenanlagen, welche an dieser Stelle gesondert maximal bis zu 1 Meter (Hecke) abgeschirmt werden könnten, als kleine Einheit. Also Bänke, Stühle, schmale Tische, auch Kindergerechte; jedoch im Stile von **Bauhaus 1936** dem Bahngelände angepasst.

Und überall reichlich Abfallbehälter, welche von oder auf Kosten der Verzehbuden zu pflegen sind.
- g) Freiraum in der gesamten Mitte, mit **Sitzgelegenheiten** (auch Tische) vorrangig **ringsum**, welche **austauschbar** individuell im Boden verankert sind. (auch hier im Bauhaus Stil von 1936).

> 5

- h) südlich am Freiraum ein **kleiner Brunnen** mit frischem Wasser und einem mit **trinkbarem Wasser** versehenen Spender (Stadtwerke).
 - i) **Bäume** stören nur den Freiraum, daher sind sie **rund um den gesamten Platz** dort, wo jetzt noch Straßenführungen sind, als willkommener Ersatz und Schattenspender anzupflanzen.

Im Straßenbahnen- und Bussen-Bereich haben sie bis auf den einen eingefasst **alten Baum** in der teilenden Mitte, nichts zu suchen,
 - j) vielmehr sind vereinzelt niedrige bis etwa 50 cm hohe **ganzjährige Pflanzen** durchaus angebracht, wobei die Umrandung ein Eindringen von Hunden verhindern muss.
Keine großen Beete, keine Kübel.
 - k) Abfallbehälter in großer Zahl mit Dosen- und Flaschenring.
 - l) Toiletten gehören auch zum Haltestellen- und Freiraum und sollten möglichst in der Häuserzeile eher zur Mitte hin erreichbar und mit Pflegedienst genutzt werden können.

Die Nutzungs-Gebühr sollte der Nutzung entsprechen und **nicht mit Bonus- oder Kaufgutscheinen kombiniert sein!**
 - m) Boden Der gesamte Platz benötigt dicke Platten als Boden, welche sich nicht durch unterschiedliche Belastungen aufkanten und der Ruhebereich sollte erkennbar eine andere Plattenform bekommen.
 - n) Obdachlose können als Menschen nunmal nicht des Platzes verwiesen werden, also geben wir Ihnen eine Art offene Bleibe zwischen dem Bahngleis im Süden des Platzes und der beginnenden Bismarckstraße.

Der Pavillon könnte mit Untensilien versehen werden, welche für eine einfache Reinigung nötig sind. Das Ordnungsamt hätte die Aufgabe zu bekannt regelmäßigen Zeiten, die Reinhaltung zu kontrollieren und entsprechend zu motivieren (sonst reißen wir die Bude wieder ab ..).
12. Fahrradtunnel separat n e i n , eine sicherheitstechnisch bedenkliche Ausführung. Eher wäre eine Verbesserung des bestehenden Nordtunnels mit den bereits vorhandenen Aufzügen zu verfolgen.
13. Tor zur Stadt bedeutet, dass man nach dem Tor erstaunt die Augen öffnet und vor einem tut sich die Düsseldorfer Welt auf.
Doch was sehen wir zur Zeit? - Doch wir wollen das ja ändern -
- a) Bäume bieten sich erst einmal an, wie unter 11. l) beschrieben, in dem diese die bebaute Front, so wie sie nun mal ist, abdecken und vielleicht sogar mit aufgestellten Terrassen diese wohnlich erscheinen lassen.

- b) Bäume auch in der Bismarckstraße, welche zusätzlich nur noch als Fußgängerzone mit separater Fahrradspur ausgewiesen wird;
- c) was dann auch für die Friedrich-Ebert-Straße gelten soll
- d) und selbst für die Immermannstraße und natürlich Graf-Adolf-Straße, bezüglich der Bäume, welche ja zum größten Teil schon vorhanden sind und welche aber auch als Zufahrt-Straßen sehr geeignet sind.
- e) Kunst täte dem Bahnhofsvorplatz auch gut.
Dazu bedarf es keiner Eile und einer Zustimmung der Bevölkerung.

14. Zukunft

- a) Der Überdachte Bereich der Straßenbahnhaltestellen

solle mit einer streng und sparsam geformten **Überbauung als Gastronomie** einerseits und weiterführend in der Höhe auch über den zukünftigen Busbahnhof im Bereich der Immermannstraße eine praktische Nutzung und Augenweide werden.
- b) Diese **Überbauung** könnte Richtung Osten bis über die Bahngleise mit den jeweiligen abwärts gerichteten Stufen zu den Geleisen, den zentralen Menschenstrom zusätzlich entlasten.
- c) Der Übergang **bietet einen ansprechenden Weg** direkt neben der bestehenden Bahnhofshalle und führt von den Haltestellen über den bisherigen Tanzsaal dorthin und könnte vielleicht sogar neben dem östlichen Parkhaus Richtung Norden nach unten enden.
- d) **Der Vorbau der alten Post**, jenes hässliche Gebäude, das einer Kunst und Garten Stadt **nur Narben** lässt, sollte **innerhalb der Haupt-Flucht** des Konrad-Adenauer-Platzes **abgerissen** und ggf. auf dem noch verbleibenden Gebäudeteil entsprechend ersatzweise aufgestockt werden.
Das schafft den ersehnten Platz!

Hier bietet sich dann auch ein Hochhaus städtebaulich an.
- e) Ein - wie vorerst nur geplant - **Hochhaus nördlich** vom Bahnhof, also gleich neben an, ist **sträflicher Wahnsinn!**
Es erschlägt den Bahnhof mit seinem Platz, seinen Fallwinden, seiner wie auch immer gearteten Architektur und dürfte wohl kaum von der Denkmalbehörde genehmigt werden.

dieser

Am östlichen Bahnhofsausgang ist schon genug - gelinde gesagt - Unfug geschaffen worden. Zu diesem Thema wird sich der Autor Zeilen noch gesondert auseinander setzen.

> 7

Herbert Klewe

- 7 -

06.06.2017

f) Der bereits verplante, aber noch bestehende Freiraum im Süden vom Bahnhof, wozu hier unter dem Thema Fernbus-Bahnhof geschrieben wurde, fände doch vermutlich am und hinter dem bisherigen Standort für Fernbusse einen ausreichenden Ersatz, an dem auch sicherlich sogar Spielraum in der Höhe zu genehmigen wäre.

15. Bücherei u.a. Letztlich fände die Bücherei auch in der Planung für die Zukunft einen geeigneten Platz.

Bereits verhandelte und unterschriebene Verträge können Dank neuer Ideen wohl sicherlich, vor Allem der Zukunft gerecht, wieder zu noch besserem vertraglichem Leben finden.

16. Immermannhof heißt das Gebäude, das schlussendlich auch Federn lassen sollte.

Der nördliche Vorbau versperrt eine Fahr- und **Sichtachse** bis hin **zum absoluten Zentrum** von Düsseldorf und der Johannis-Kirche.

Eine schöne breite Allee, wie eine Einladung ins Herz.
Dafür sollte und könnte man auf die paar unwichtigen Büroräume gerne verzichten - wenn man denn bereit ist - und tatsächlich auch in Düsseldorf den großen Wurf am Bahnhof vollziehen will.

C Wünsche

17. a) Von den Verwaltungen wünsche ich mir Kopien des derzeitigen - gesamten Konrad-Adenauer-Platzes, einschließlich der Straßen vom Stresemann Platz bis Worringer Platz, um meine Vorschläge darin einzeichnen zu können.

b) Eine vorläufige Skizze füge ich diesem Schreiben bereits bei.


c) Für Rückfragen und weitergehend stehe ich gerne zur Verfügung.

Es wurden, kurzzeitig in der letzten Zeit, bereits Verträge eher nach wirtschaftlichen Firmen bezogenen Interessen unterschrieben und dabei gerne auch für eine schnelle Lösung. Erst danach sollte oder konnte über den Bahnhofsvorplatz diskutiert und geplant werden. Diese Reihenfolge ist leider weder verantwortungsvoll noch zukunftsweisend.

Es lässt sich aber so manche Entscheidung im Hinblick auf eine **Weltstadt** - mit daraus resultierend neuen Firmen-Ansiedlungen - korrigieren.

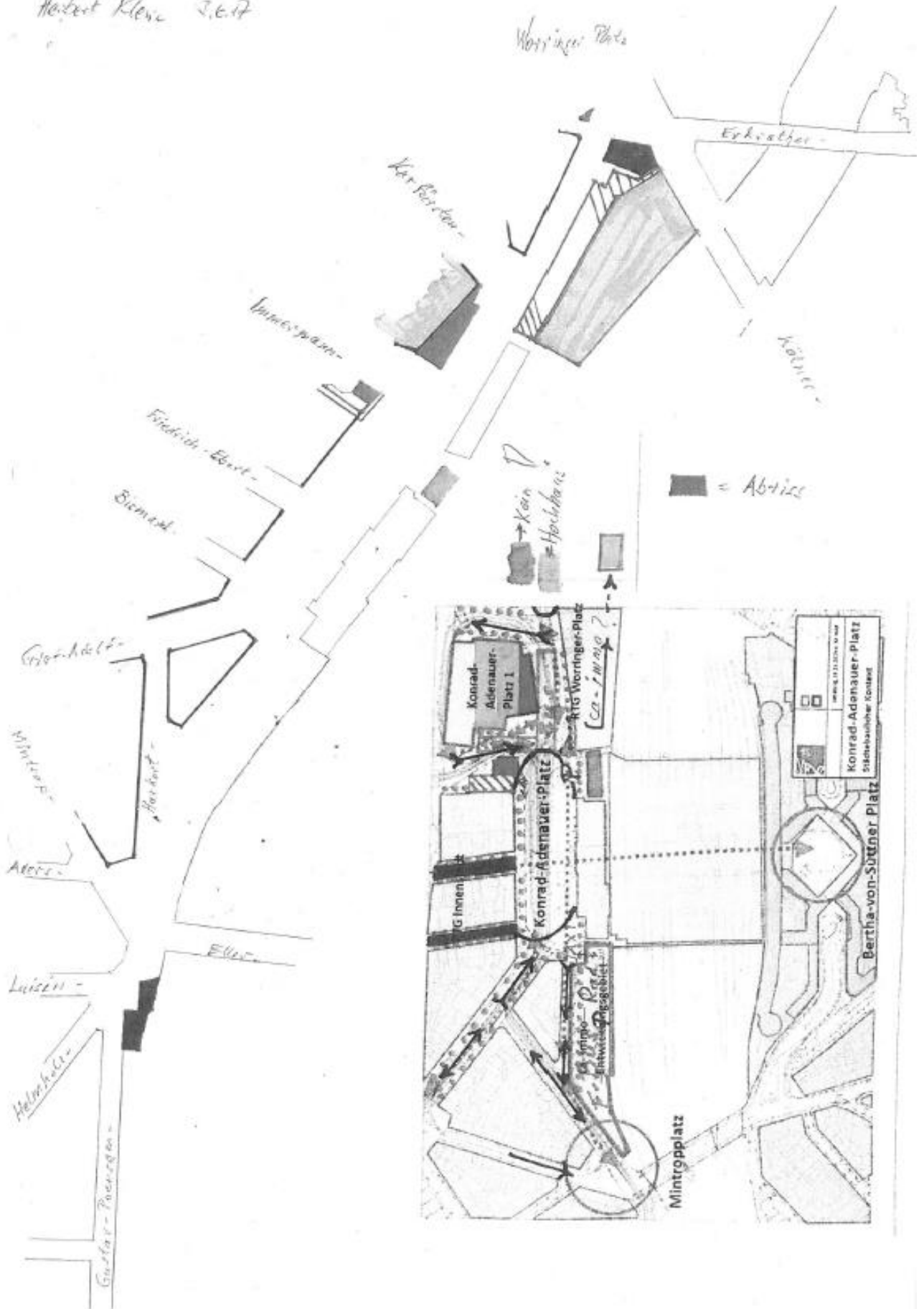
Ich wünsche der Führung und den Verwaltungen von Bahn und der Stadt Düsseldorf die nötige Kraft und den nötigen Mut.

Setzen Sie sich für die Bürger und Ihrer Stadtgeschichte, durch bessere Entscheidungen ein bleibendes Denkmal.



Herbert Klewe

Hartmut Klein J.6.17



Fr. Thoma

folgt

→ in 'Kronp Lin -
Spiele

Bitte Deg. -Vorsy für
Arbeit anlegen mit de
Bilken Art
Waldlauf
für
OS
Fr. 1. 15. 2017
Fr. 28. 4. 17

Eing: 25. APR. 2017

~~Lieber Herr Oberbürgermeister~~

Wir haben einen neuen
Hauptbahnhof gebaut
und angemalt.

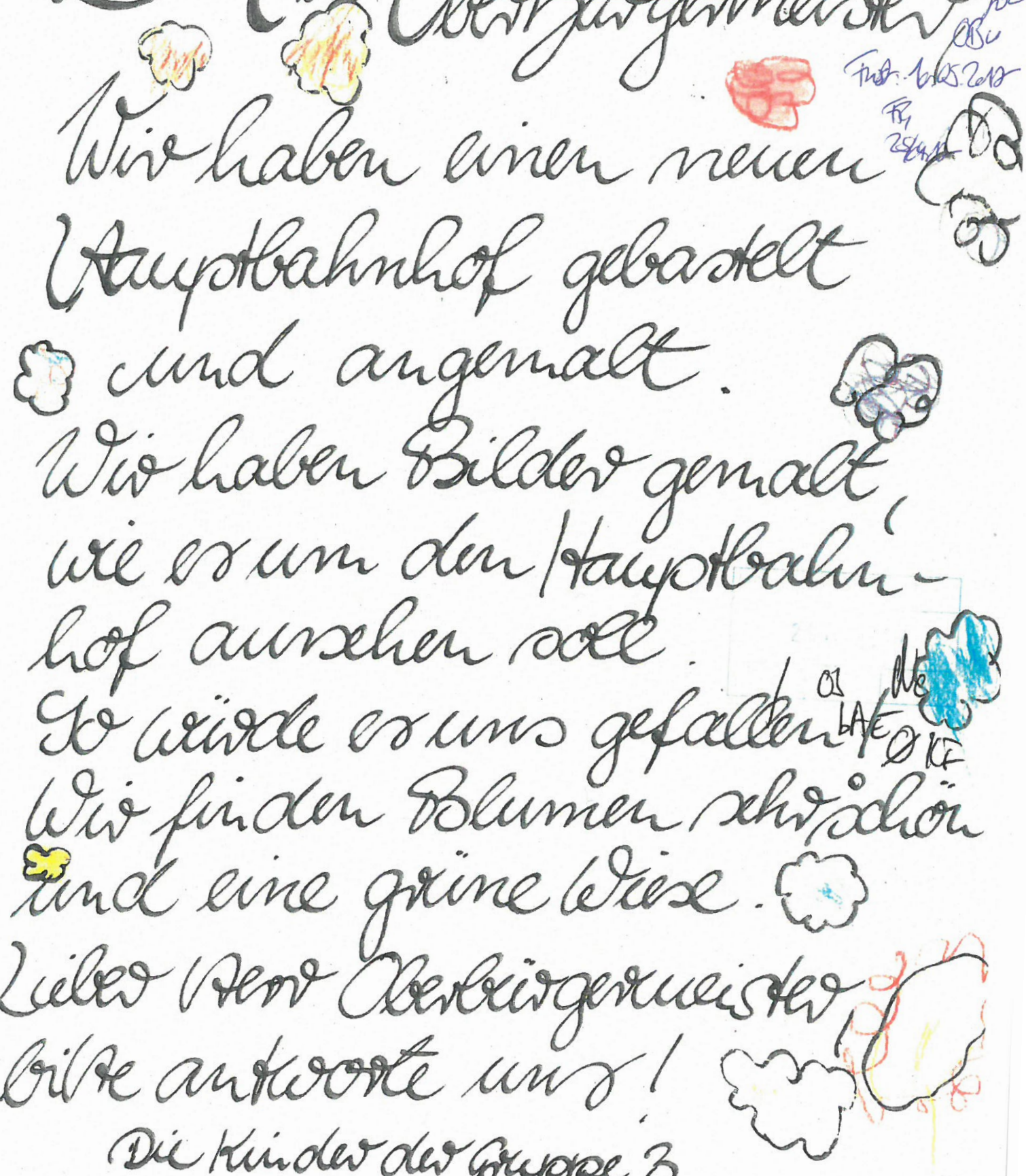
Wir haben Bilder gemalt,
wie es um den Hauptbahn-
hof aussehen soll.

So würde es uns gefallen.
Wir finden Blumen schön
und eine grüne Wiese.

Lieber Herr Oberbürgermeister
Bitte antworte uns!

Die Kinder der Gruppe 3

AICHA
ARISAMAN
LAETITIA
LIT CARLA
Marie Antonia



Ev. Familienzentrum der Diakonie
Am Hackenbruch 86
40231 Dinseldorf

0211 | 215611







Just

Baluchof

Banner



Die Blumen von den
Balken



Karl-Heinz Küpper
Gurlittstrasse 49
40223 Düsseldorf
Tel. 33 13 97

den 13. März 2017

Stadtverwaltung Düsseldorf Amt 61

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|

Empf. 23. MRZ. 2017

Verfahren/Nr./Bearbeitung 61/ M

Freigegeben

Landesstadtstadt Düsseldorf
Büro Beigeordnete Zusehke

Empf. 17. MRZ. 2017

TR

Frau
Beigeordnete
Cornelia Zusehke
Dezernat für Planung, Bauen
und Grundstückswesen
Brinckmannstrasse 4
40225 Düsseldorf

1) Fr. Zusehke z.K.
2) Anbei, für Diskussion

Bitte AE
H. Baadman
TR, DB, B

Betr.: Neugestaltung Konrad-Adenauer-Platz

Sehr geehrte Frau Zusehke,

erstmalig am 14. Februar im Anschluss an die Veranstaltung im Bürgersaal, Bachstrasse, dann einen Tag später während der APS-Sitzung habe ich versucht, den ständigen Belagerungsring um Sie zu durchbrechen, was mir aber auch unter Anwendung von List und Tücke nicht gelang. Ein dritter Versuch soll nun "postalisch" unternommen werden. Worum geht es? Seit Jahren wird nun die Um- und Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes diskutiert. Immer wieder gab es neue Pläne, neue Bedenken. Einer der Hauptstreitpunkte zwischen der DB und der Stadt waren die Verkaufsstände auf dem Platz, in ihrer jetzigen Erscheinung ganz sicher keine Zierde. Ein Gespräch mit Herrn Lorenz vom Büro des OB vor einiger Zeit ergab, dass die Stadt nach wie vor eine Platzerneuerung ohne Verkaufsstände befürwortet. Mehr als bedauerlich wäre es nun, sollten die neuerdings wieder stattfindenden Gespräche mit der DB sich aus diesem Grunde wieder festfahren. Aus meinem Düsseldorf-Archiv füge ich Kopien von Fotos bei, aus denen zu ersehen ist, dass auf dem Bahnhofsplatz - damals Kaiser-Wilhelm-Platz - vor dem Neubau des Bahnhofsgebäudes in den 30er-Jahren schon einmal ein Verkaufspavillon stand. Ein Pavillon, dezent und transparent gestaltet, müsste doch eigentlich kein Streitobjekt sein. Vielleicht lässt sich über eine Kompromisslösung noch einmal nachdenken. - Einige weitere Bilder zeigen den Platz Anfang des 20. Jahrhunderts. Fast könnte man an einen Kurpark denken.

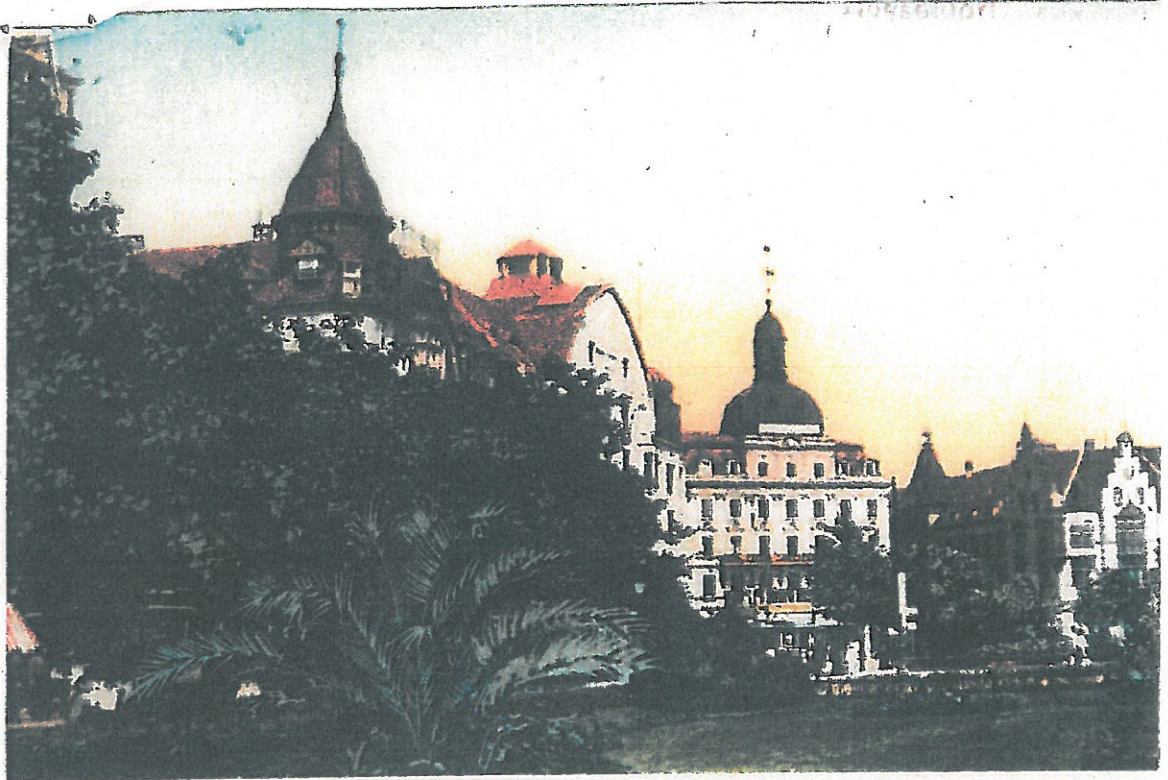
So, jetzt müssen Sie noch einen kleinen "Lobgesang" aushalten. Dabei denke ich an die schon erwähnte Veranstaltung am 14. Februar. Alle Teilnehmer, die ich anschliessend noch sprechen konnte, waren von Ihrem Auftreten, Ihrem Referat und der Beantwortung der anschliessenden Fragen begeistert. Sie haben an diesem Abend Ihr Auditorium voll überzeugt. Vielen Dank dafür.- Dass Sie Ihr neues Aufgabengebiet schon erstaunlich gut beherrschen, haben Sie an diesem Abend ja bewiesen. Um Ihnen aber einige lokale Besonderheiten und Gegebenheiten noch besser zu verdeutlichen, füge ich noch zwei weitere Bilder bei. Oft fragt man sich in der Stadt, wie und woher wohl die Verwaltung immer wieder ihre oft erstaunlichen Erkenntnisse gewinnt. Wie auf einem der Bilder ersichtlich, ist es mir nach langwierigen optisch/physikalischen Versuchen vom Balkon eines Hauses in der Nähe des Technischen Rathauses gelungen, den Nachweis zu erbringen, wie offenbar himmlische Eingebungen auf dem direkten Weg in die Verwaltung einströmen und dabei das ganze Gebäude nahezu mystisch erleuchten.- Auf dem zweiten Bild ist eine geradezu geniale Erfindung - vielleicht auch eine himmlische Eingebung - zu bewundern. Während andere Städte am Rhein, z.B. Köln, bei Hochwasser mühsam teure Spundwände zum Schutz errichten, mobilisiert man in Düsseldorf einen Gabelstapler, nimmt damit das übergetretene Wasser auf, um es zurück in das Flussbett zu bringen. So einfach kann das sein!

So, nun habe ich Ihre Zeit lange genug blockiert. Vielen Dank für Ihre Geduld.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Matthias König

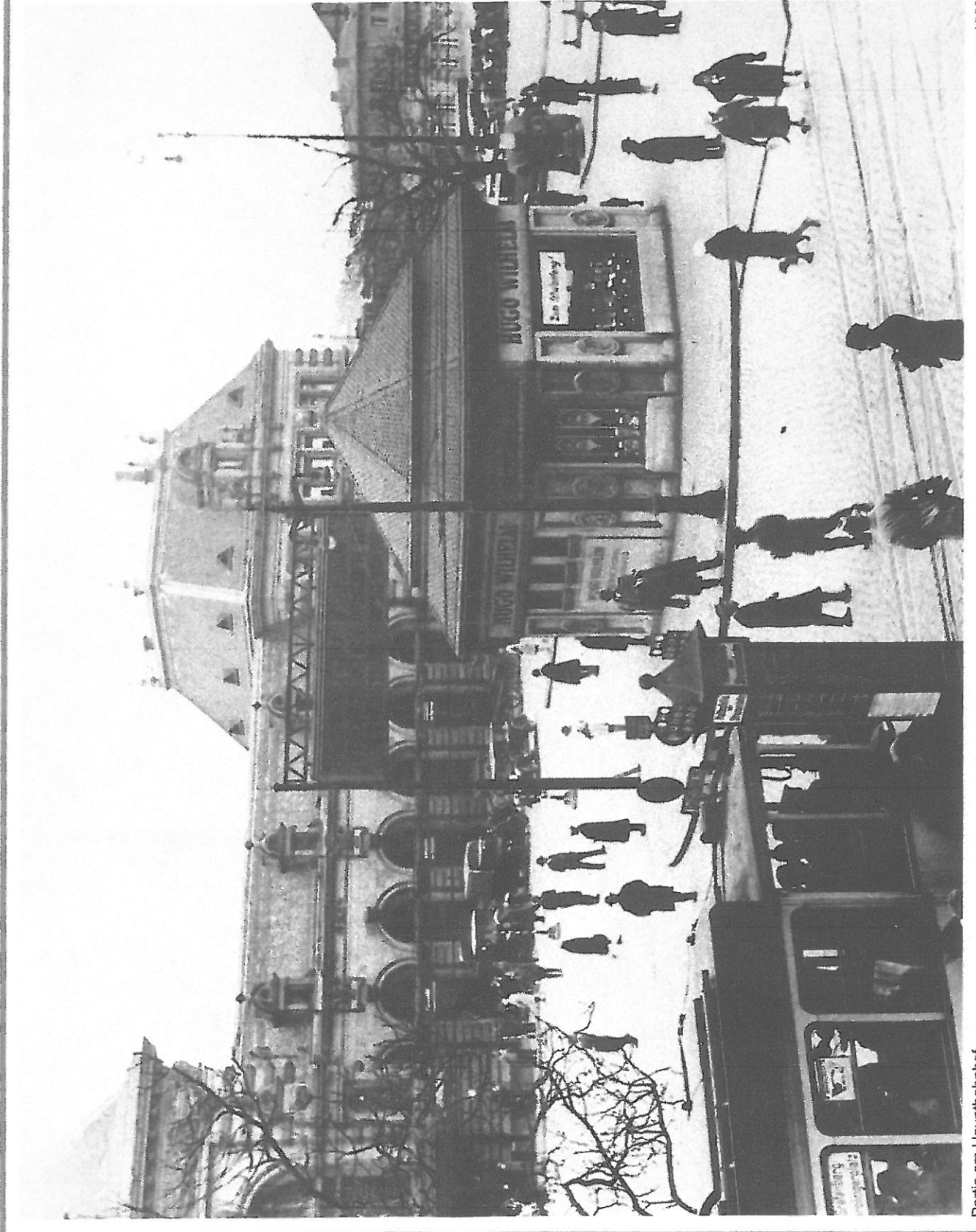


1925



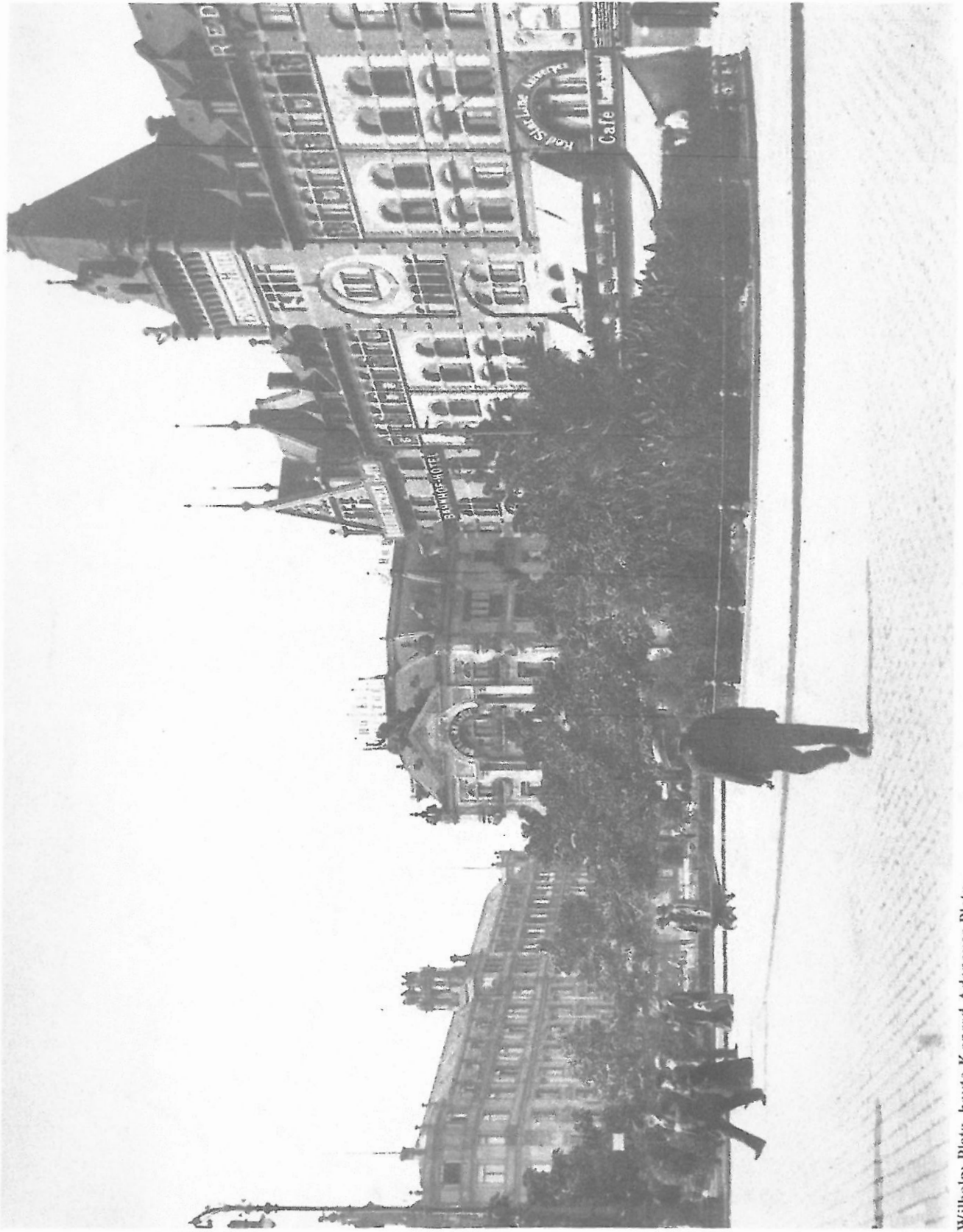
2.251.

Vorplatz Hbf, → O, ~1925
(K.-Adenauer-Platz)



Partie am Hauptbahnhof

um 1930



Wilhelm-Platz, heute Konrad-Adenauer-Platz.

ctwa 1912

THEMEN

 Artikel drucken

Filigraner Pavillon am Vieux Port von Foster + Partners

Text: Claudia Fuchs

Datum: 23.02.2015

Eines der zentralen Projekte in der Altstadt im Rahmen des Kulturhauptstadtjahrs Marseille 2013 war die Umgestaltung des Hafenbeckens und der Uferpromenade nach den Plänen von Foster + Partners und des Landschaftsarchitekten Michel Desvigne. Die Hauptattraktion ist der elegante Stahlpavillon, dessen polierte Oberflächen das Geschehen auf dem Platz und im Hafen widerspiegeln.

Architekten:

Foster + Partners

Standort:

Vieux Port, Marseille, Frankreich

Das Hafenbecken des Vieux Port in Marseille war lange Zeit durch eine mehrspurige Straße von der Altstadt getrennt. Erst durch die Neugestaltung der Uferpromenade wurde das historische Herz der Stadt wieder besser zugänglich gemacht. Um die Kaimauern frei zu halten, sind technische Einrichtungen und kleine Servicegebäude nun auf Plattformen im Wasser untergebracht. Auch die Verkehrsführung wurde neu geordnet und die Straße auf zwei Fahrspuren zurückgebaut. Der nun rund 100 000 m² große, unaufdringlich und subtil differenzierte Platzraum hat sich rasch zur beliebten und vielbesuchten Piazza entwickelt.



Foster + Partners

Am östlichen Rand des Hafenbeckens scheint ein leichtes Dach über der Platzfläche zu schweben. Der 46 x 22 Meter große Pavillon dient als Sonnen- und Regenschutz und ist zugleich ein faszinierendes architektonisches "Folly". Mit hochglanzpoliertem Edelstahl verkleidet, reflektiert die Untersicht wie ein Spiegel das Geschehen und intensiviert die sich stets wandelnden

Lichtstimmungen.



er, Foster + Partners

Acht Stahlrohrstützen im Abstand von 12 Metern tragen als Hauptträger einen Rahmen aus Stahlprofilen. An ihm sind die spantenähnlichen Träger als Unterkonstruktion der Dachelemente befestigt. Die mit nur 27 cm Durchmesser bei sechs Metern Höhe grazil wirkenden Stützen sind am Fußpunkt eingespannt und über einen geschweißten Kopf biegesteif mit dem Rahmen verschraubt.

oster + Partners

Sandwichpaneele, bestehend aus mit XPS-Hartschaum gefüllten Edelstahlblechen, sind sowohl an der Ober- als auch an der Unterseite des Daches befestigt. Der nur als feine Linie wahrnehmbare Dachrand verstärkt die immaterielle Wirkung des Pavillons.



Foster + Partners

Projekt

Hauptbahnhof
Hauptbahnhofsvorplatz

Düsseldorf und
Konrad-Adenauer-Platz

06.08.2017

Sehr geehrte Frau Zuschke, geehrte Damen und Herren,

wie in meinen ersten Schreiben vom 06.06.2017 angekündigt, reiche ich heute gerne meine weiteren **Vorschläge** zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofs selbst mit diesem Schreiben und den Anhängen dazu ergänzend nach.

D Konkretisierung der Verkehrsführung als konzeptionelle Idee und sichtbarem Ausbau

18. Eine beigefügt handgefertigte Zeichnung (05.08.2017) soll Vorschläge einer effektiven Verkehrsführung sichtbar machen und so leicht verständlich erfasst werden können.

Dabei dürfte es ergänzend hilfreich sein, die einzelnen Vorschläge zu unterscheiden und hierdurch natürlich mit Gründen zu erklären.

- 01) es gibt keine Nord-Süd Durchfahrt mehr, ausgenommen ist der Schienenverkehr
- 02) die Friedrich-Ebert-Straße in ihrem letzten Teil zum Bahnhof hin, Fußgängerzone
- 03) die Bismarckstraße bleibt nur für Anlieferer und Radfahrer offen
- 04) die Buslinien zum Bahnhof hin, führen alle über das Endstück Immermannstraße,
- 05) während sie für das Verlassen das breite Ende der Kurfürstenstraße nutzen
- 06) auch der PKW-Verkehr im Nord-Westen wird so geführt (04 + 05)
- 07) die Zufahrt im Süden ist für den PKW-Verkehr und alle Fernbuslinien möglich
- 08) die Graf-Adolf-Straße bietet sich dabei jeweils für die Zu- und Abfahrt an
- 09) die Harkortstraße ab Mintropplatz in besonderer Weise (07)
- 10) der Fahrradverkehr ist weder in der Fußgängerzone Friedrich-Ebert-Straße, noch auf dem gesamten freien Gelände des Bahnhofsvorplatzes erlaubt
- 11) nur zwei Bahnsteige bieten die jeweilige Zu- und Abfahrt der gleichen Linien
- 12) die Verlegung der Schienen nach Westen teilt den Bahnhofsvorplatz nicht zu sehr und bietet viel Platz, sowie willkommen mehr Nähe zum Stadtleben
- 13) die Schienenführung aus der Immermannstraße kommend und darin zurück, ist sicher auch zukunftsweisend und bietet der mittel- bis langfristigen Planung deutlich mehr Spielraum

6114 Bitte & GG GG

| | |
|----------------------------------------------------------|--|
| Landeshauptstadt Düsseldorf Büro Beigeordnete Zuschke | |
| Eing.: 08. AUG. 2017 | |
| | |

OK S. 8.

> 2

Br 10/8

611M

Wittert. TSS

Leitelte -

- 14) die Rheinbahn-Stationen sind luftfrei überdacht (nur mittig getrennt) und
 - 15) reichen nach Norden bis zur heutigen Ecke des Immermannhofes
 - 16) über der Straßenbahn-Linienstation sollte solide Gastronomie mit Terrasse und Aussichtsturm geboten werden
 - 17) vom Obergeschoß aus könnte im Anschluss ein Übergang bis zu den dann wiederum nach unten erreichbaren Bahnsteigen führend entstehen
 - 18) die neue Verkehrsführung der Linienbusse und ihre konzentrierter erreichbaren Haltestellen, sollte nur solange bleiben, bis später der Abriss des Immermannhofs (teilweise) für eine Verlängerung der Immermannstraßen als Sichtachse sorgt, um dann dort im Winkel zu den Schienenfahrzeugen eine komplett überdachte, gesamte Rheinbahnstation entstehen zu lassen
 - 19) sollte die erste neue Busstation sich als zu klein oder eng erweisen, bliebe auch mit dem aktuell hinteren Areal der Immermannstraße ausreichend Platz - wenn er denn geschaffen werden will - indem die jetzt eingezeichnete Lösung zum Norden hin konsequent ohne Gegenverkehr weiter verlagert würde
 - 20) jeder der genannten Variationen ist eines gemein, dass sich dieses Umfeld im Gegensatz zu den bisherigen Erfahrungen, endlich als Kaufmagnet etablieren wird
 - 21) eine Gesamtstation wird, neben dem Bahnhof, selbst ein wichtiger Treffpunkt
 - 22) auch für Autofahrer sollte es interessant sein, sich für 1-2 Stunden am und im Bahnhof aufzuhalten, was ein Angebot von deutlich mehr Parkraum voraussetzt
19. Wenn es die verbleibende Zeit zulässt, und wenn Interesse besteht, dann würde ich mich gerne auch noch dem verbleibenden Bahnhofsvorplatz - meinen Vorschlägen entsprechend - widmen.
20. Dass gleiche gilt für meine grundsätzliche Idee eines diagonal gelegenen und neutral modern sich aufrichtenden Turmes. Dieser soll die Verbindung zu einer Einheit hin schaffen und gleichzeitig den Hauptteil der Überdachungen aller Stationen, einschließlich eines Überwegs, tragen.

Wenn er denn (Treppen und Aufzug) auch als Aussichtsturm in allen Richtungen dient, dann haben wir in Düsseldorf die bescheidene Attraktion, welche dem Denkmalschutz des alten Hauptgebäudes zu seiner Seite gerecht wird, ja sogar dieses "Denkmal" erst zum denken anregen kann. Und das erst recht mit der von mir vorgeschlagenen Idee mit den farbigen Antikglas-Fenstern und dem darin - frei nach Heinrich Heine - versteckten Satz, wie schön doch unser Düsseldorf ist.


Herzlichste Grüße, Ihr Herbert Klewe

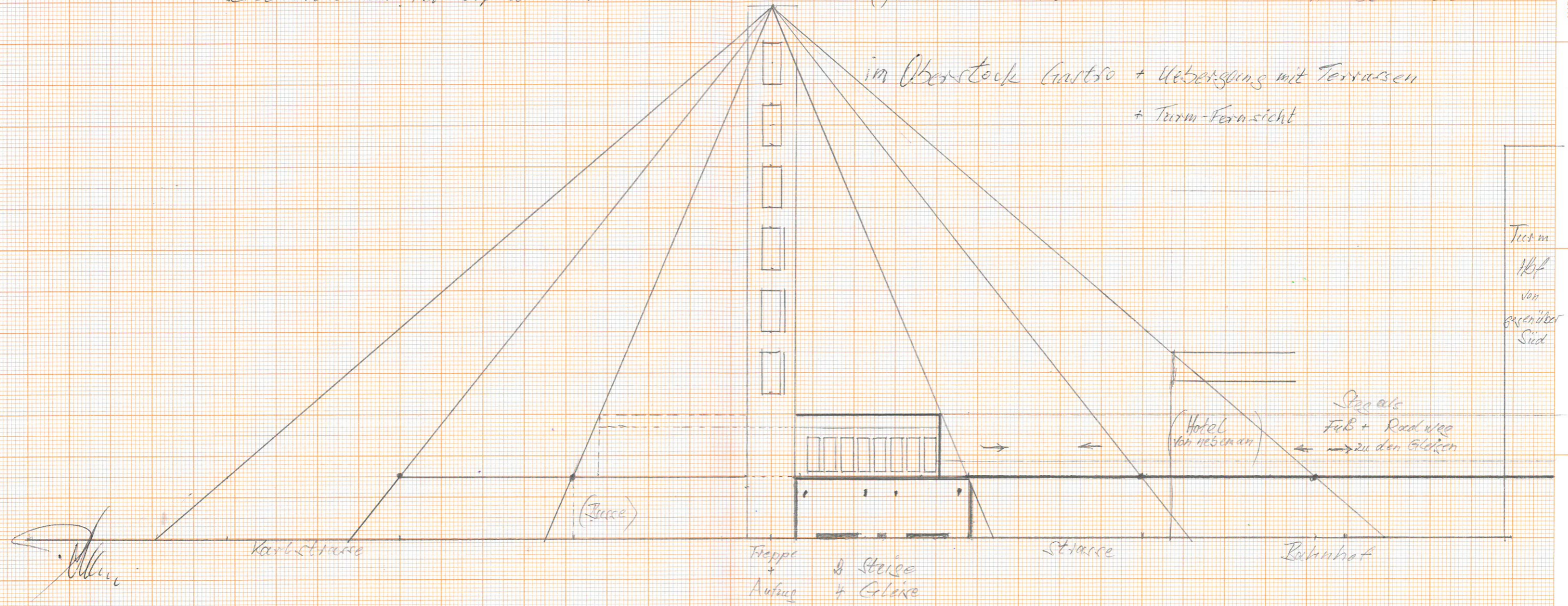
Rhein-Bahnstation Düsseldorf Hbf

05.08.2017

Herbert Klewe

Seitenfront vom Hbf-Vorplatz → N

im Oberstock Gariso + Übergang mit Terrassen
+ Turm-Fernsicht



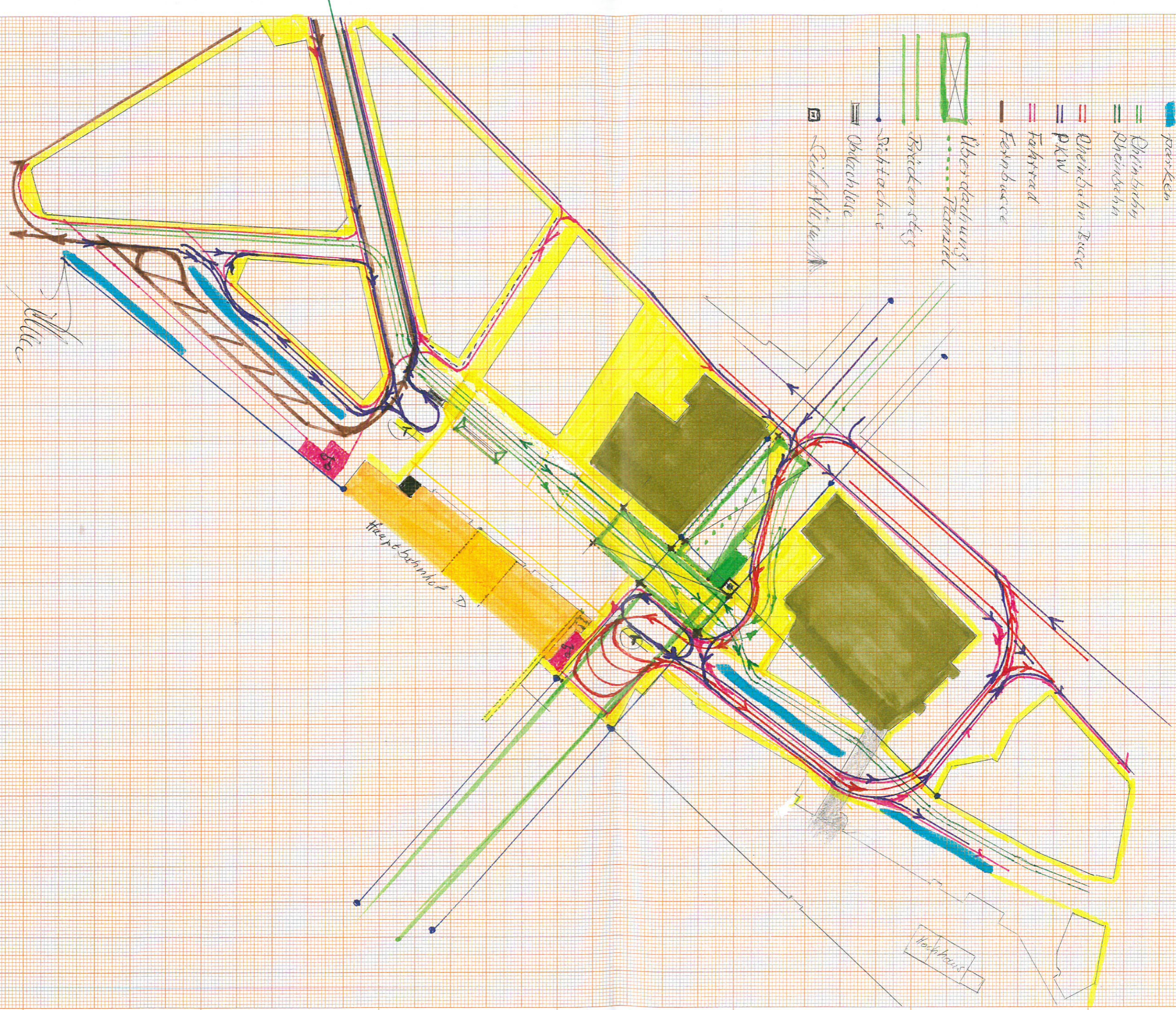
MADE IN GERMANY

A3 297 x 420 mm

Herbert Klemme - 24 Schichten vom Blatt - Direktions- Verkehrsnetz - Verkehrsführung

5.11.2017

- █ Fußwege Zone
- █ parken
- ▬▬ Rheinbrücke
- ▬▬ Rheinbahn
- ▬▬ Rheinbahn Busse
- ▬▬ PKW
- ▬▬ Fahrrad
- ▬▬ Fernbusse
- Überdachung
- ⋯⋯ Planzied
- ▬▬ Brückensieger
- Sichtachse
- ▬▬ Oberachse
- Schildplan











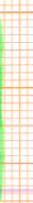
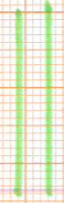



M. Klemme

Herbert Klewe

- 24 Schreiben vom 6.1.17 - Düsseldorf

Rechtshofsvorplatz - Verkehrsführung

5.8.2017

-  Fußwege Zone
-  parken
-  Rheinbahn
-  Rheinbahn Busse
-  PKW
-  Fahrrad
-  Fernbusse
-  Überdachung
-  Planziel
-  Brückensteig
-  Sichtachse
-  Urdachlose
-  Sichtfiktus

