

Dokumentation der
Wettbewerbsergebnisse

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

Konrad Adenauer Platz

Vorwort



**Sehr geehrte
Damen und Herren,
liebe Düsseldorferinnen
und Düsseldorfer,**

Ich freue mich sehr, Ihnen hiermit die Dokumentation des Wettbewerbs für den Konrad-Adenauer-Platz vorstellen zu können. Nach zwei gescheiterten Anläufen der letzten drei Jahrzehnte sind nun endlich die „Weichen gestellt“ für die Neugestaltung des Hauptbahnhofsvorplatzes. Mit dem einstimmig prämierten Siegerentwurf von GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt (Kassel) bekommt Düsseldorf den lang ersehnten, repräsentativen Eingang in die Stadt.

Die Vorzeichen konnten dieses Mal nicht besser sein. Im März 2017 machten die DB Station&Service AG und die Landeshauptstadt Düsseldorf durch Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung deutlich, dass sie als gleichberechtigte Kooperationspartner an einem Strang ziehen, um den Bahnhofsvorplatz zu einem zukunftsfähigen Mobilitätsknotenpunkt zu entwickeln.

Beiden Parteien war es wichtig, was Sie – die Bewohner, Pendler, Nutzer dieses Platzes – sich für diesen Ort wünschen. Und so wurde eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung zur Grundlage der Erarbeitung von insgesamt 24 kreativen Entwürfen, aus denen im April 2018 durch eine Jury die drei besten Ideen gekürt worden sind. Die einstimmige Entscheidung zweier erster Plätze zeigt die Verbundenheit der Beteiligten, aber noch mehr die Eindeutigkeit des Ergebnisses. Neben der Arbeitsgemeinschaft rund um GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt (1. Platz Realisierungsteil, Platzgestaltung), konnte das Team von MONO Architekten mit der Konzeption für das Hochhaus (1. Platz Ideenteil, Hochhaus) besonders überzeugen.

Die Bagger sind noch nicht angerollt, aber dennoch ist seit der Entscheidung des Preisgerichts im Frühjahr einiges passiert. Das Planungsbüro GTL, das den Wettbewerb zur Platzgestaltung gewonnen hat, wurde mit der weiteren Detailplanung beauftragt. Parallel führt die DB Station&Service AG Verhandlungsgespräche, um die Entwicklung des Hochhauses auf dem ehemaligen Saalbaugrundstück zu forcieren. Im Anschluss werden wir gemeinsam alle notwendigen Schritte einleiten, damit die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes zeitnah in die Realisierungsphase gehen kann.

Bis der Bahnhofsvorplatz sich so präsentieren wird, wie ihn uns die Landschaftsplaner und Architekten aufgezeigt haben, müssen wir uns noch ein wenig in Geduld üben. Aber ich freue mich schon jetzt auf den Tag, an dem der Konrad-Adenauer-Platz nicht nur ein Ort des Transits, sondern auch des Verweilens, der Begegnung und der Orientierung sein wird. Ein Ort der nicht nur Funktionen vereint, sondern auch durch seine Aufenthaltsqualität besticht. Dass Sie, liebe Düsseldorferinnen und Düsseldorfer, zu dieser geduldigen Weitsicht fähig sind, haben Sie bei den zahlreichen Großprojekten der letzten Dekaden ausdauernd bewiesen. Und wir machen die Erfahrung: was lange währt, wird endlich gut.

Thomas Geisel
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt Düsseldorf



Inhalt

Zusammenfassung der Auslobung	6
Das Wettbewerbsgebiet und Umfeld	7
Anforderungen an den Konrad-Adenauer-Platz	9
Anforderungen an drei wichtige Teilräume	11
Verfahren und Preisgericht	12
Das Preisgericht	12
Prämierte Arbeiten	14
Anerkennungen	27
Engere Wahl	41
Zweiter Wertungsrundgang	43
Erster Wertungsrundgang	54
Übersicht aller Arbeiten im Modell	59
Übersicht aller Arbeiten in der Perspektive	61

Zusammenfassung der Auslobung

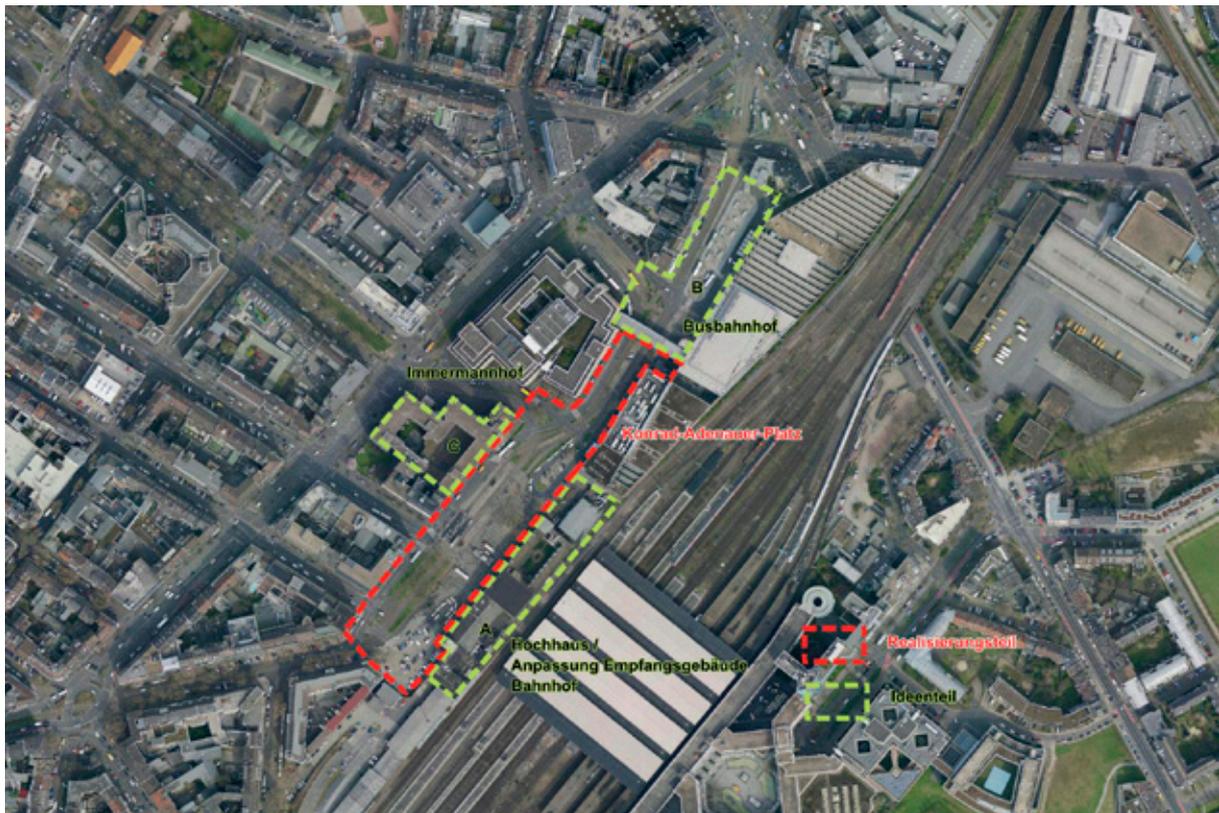
Die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und die Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes zählen zu den wichtigsten Vorhaben der Landeshauptstadt Düsseldorf. Mit der Weiterentwicklung einschließlich Neubauoption könnte der Hauptbahnhof samt Vorplatz seine bundesweite Bedeutung stärken. Das Gesamtprojekt ist daher für NRW, aber auch für die gesamte Düsseldorfer Öffentlichkeit von großem Interesse.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf führt daher in enger Kooperation mit der DB Station&Service AG einen Realisierungs- und Ideenwettbewerb mit dem Titel *Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes* durch. Vorbereitend wurde bereits im März 2017 eine Rahmenvereinbarung mit der DB Station&Service AG zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes unter dem Titel *Masterplan Areal Düsseldorf Hauptbahnhof* geschlossen. Die Rahmenvereinbarung regelt unter anderem das Verfahren des gemeinsamen Entwicklungsprozesses beider Kooperationspartner und wurde in intensiven Abstimmungsgesprächen mit der DB Station&Service AG erarbeitet. In der Vereinbarung bekräftigt die Landeshauptstadt Düsseldorf, den Wettbewerb gemeinschaftlich mit der DB Station&Service AG durchzuführen. Sie verfolgt dabei das Ziel, das Wettbewerbsergebnis für die Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes mit einem oder mehreren Preisträgern auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses zeitnah umzusetzen.

Folgende für den Wettbewerb relevante Eckpunkte wurden unter anderem in der Rahmenvereinbarung geregelt:

- Durchführung des europaweit (teil-)offenen Wettbewerbsverfahrens zur Realisierung der Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und einer Ideenfindung zur baulichen Ergänzung des Empfangsgebäudes durch ein Hochhaus im Bereich des ehemaligen Saalbaus. Dies unter Einbeziehung des städtebaulichen Umfeldes einschließlich der Bereiche Immermannhof und heutiger Fernbusbahnhof.
- Einbeziehung der Öffentlichkeit im Vorfeld des Wettbewerbs. Der Düsseldorfer Öffentlichkeit wurde über verschiedene Beteiligungsformate (unter anderem online-Beteiligung, Workshops, aufsuchende Beteiligungen) frühzeitig die Möglichkeit gegeben, sich in das Verfahren einzubringen. Diese Beteiligung startete vor dem Beginn des Wettbewerbsverfahrens, im Mai 2017, so dass die Ergebnisse Teil der Auslobungsunterlagen sind. Es ist eine fortwährende, verfahrensbegleitende Beteiligung der Öffentlichkeit geplant.
- Gemeinsame Finanzierung des Wettbewerbsverfahrens und der Öffentlichkeitsbeteiligung (Finanzierungsvereinbarung).

Das Wettbewerbsgebiet und Umfeld



Neugestaltung des öffentlichen Raumes und bauliche Erweiterungen

Der Hauptbahnhof Düsseldorf ist einer der bedeutendsten deutschen Knotenpunkte für das Streckennetz der Deutschen Bahn sowie für den schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der Metropolregion Rheinland. Der zur Innenstadt orientierte Bahnhofsvorplatz, Konrad-Adenauer-Platz, zeigt heute weder zeitgemäße noch repräsentative Qualitäten und weist gestalterisch-funktionale Mängel auf. Zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes als zentrales Hauptbahnhof-Entree (circa 27.500 Quadratmeter Gesamtfläche) und zur Rückkehr zu einer echten Visitenkarte Düsseldorfs lobt die Landeshauptstadt in Kooperation mit der DB Station&Service AG einen Ideen- und Realisierungswettbewerb aus.

Der Hauptbahnhof verfügt bereits jetzt über ein breites Angebot der Gastronomie und des kleinteiligen Handels. Er könnte hinsichtlich dieser Angebote – auch zum Konrad-Adenauer-Platz hin – noch mehr Potential entfalten, wenn funktionale und bauliche Anpassungen vorgenom-

men würden. Teil der Neupositionierung rund um den Düsseldorfer Hauptbahnhof ist auch eine städtebauliche Erweiterung und Ergänzung im Bereich des ehemaligen Saalbaus im Übergang zum benachbarten, nördlichen Kino-komplex. Vor dem Hintergrund der gegebenen grundsätzlichen Standorteignung für ein Hochhaus mit circa 28.500 Quadratmetern Brutto-Grundfläche (BGF), soll hier die städtebauliche Integration und Positionierung im Ideenteil zum Wettbewerb untersucht werden. Auch andere, tragfähige städtebauliche Lösungen sind alternativ zu einem Hochhaus bei gewünschter Beibehaltung der BGF als Zielzahl für ein zusätzliches Neubauvolumen denkbar. Mit einem Hochhaus auf dem Saalbaugrundstück könnte der Standort Hauptbahnhof Düsseldorf innerhalb des Kernstadtgefüges als ablesbarer Orientierungspunkt weithin sichtbar werden. Zudem könnte in der wichtigen Verbindungsachse zur Innenstadt und dem Kö-Bogen ein markantes städtebauliches Signet mit neuen stadträumlichen Bezügen zum Konrad-Adenauer-Platz geschaffen werden. Mit dem Immermannhof ist ein weiteres Projekt in der Nachbarschaft langfristig in ein neues städtebauliches Gesamtgefüge zu integrieren.

Zudem muss der heutige Fernbusbahnhof im Ideenteil auf eine Optimierung hin untersucht werden, neue repräsentative und funktionale Qualitäten (zum Beispiel die Bündelung der jetzigen, eher zufällig entstandenen Oberflächengestaltung für eine bessere Orientierung im Gesamtkontext des Platzgeschehens sowie Optimierungen beim Witterungsschutz/Illumination) sollten hier Gegenstand der Aufgabebearbeitung sein.

Die Planaufgabe

Die städtebaulichen Ideenbestandteile beziehen sich unter anderem auf die Neubebauung des ehemaligen Saalbaugrundstücks unter Einbeziehung des Empfangsgebäudes samt Ergänzung und prägnanter Teilräume der direkten Nachbarschaft, um hier ein aussagekräftiges und zukunftsfähiges Gesamtkonzept in Form eines Masterplanes vorbereiten zu können. Das Düsseldorfer Hauptbahnhofs-Empfangsgebäude stammt aus den 1930er-Jahren des letzten Jahrhunderts und ist ein eingetragenes Denkmal. Es könnte zukünftig nach dem Leitbild des *Bahnhofs der Zukunft* für einen höchstmöglichen Nutzerkomfort umgebaut beziehungsweise neugebaut werden. Es besteht Einigkeit darüber, dass es zweckmäßig und wünschenswert ist, die Projekte nicht einzeln, sondern gemeinsam zur Umsetzung zu führen.

- Möglichkeit der zeitversetzten und unabhängigen Realisierung von baulicher Ergänzung (Hochhaus) und Platzmaßnahme. Beide Kooperationspartner gestehen sich darüber hinaus gegenseitig zu, dass im Falle einer Nicht-Realisierung des einen Projektes die Umsetzung des anderen Vorhabens unberührt bleibt.
- Gegenseitige Einräumung von Nutzungsrechten. Es besteht Einigkeit darüber, dass aufgrund der Eigentumsverhältnisse zur Umsetzung der Projekte (Gestaltung Bahnhofsvorplatz und Hochhaus beziehungsweise bauliche Anpassung Empfangsgebäude) die gegenseitige Einräumung von Nutzungsrechten erforderlich ist.
- Ausbildung des neuen Konrad-Adenauer-Platzes als attraktive Eingangssituation zur Innenstadt. Durch die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes soll – neben der Optimierung aller Verkehre auf dem und am Platz – ein Ankunftsort geschaffen werden, der durch seine gesteigerte Attraktivität auch als Treffpunkt und Aufenthaltsort dient. Zudem soll die Orientierung aller Nutzer gewährleistet und eine oberirdische Wegeleitung der Bürger und Reisenden in Richtung Innenstadt geschaffen werden.
- Optimierung aller Verkehrsbezüge auf dem Konrad-Adenauer-Platz, sowohl seitens der Landeshauptstadt Düsseldorf als auch von der DB Station&Service AG, insbesondere:
 - Optimierung des Straßenbahnverkehrs und der Umsteigebeziehungen zu Bus und Bahn. Die Rheinbahn wurde in die Grundlagenermittlung (Erhalt 4. Gleis) einbezogen.
 - Verbesserung der intermodalen Erreichbarkeit des Empfangsgebäudes inklusive Car-Sharing, E-Mobilität, Kurzzeitstellplätze, Taxen, et cetera.
 - Optimierung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sowie überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Für die bauliche Erweiterung auf dem *Saalbaugrundstück* (Hochhaus) sollen im Rahmen des Ideenteils eine Höhe von circa 100 Meter und eine mögliche Ausnutzung von circa 28.500 Quadratmeter BGF untersucht werden. Im Kontext dieser baulichen Erweiterung auf dem Saalbaugrundstück soll geprüft werden, beziehungsweise sollen Ideen entwickelt werden, ob Anpassungen oder ein Neubau des Empfangsgebäudes sinnvoll und nachhaltig sind.
- Optimierung des Standortes Fernbus-Bahnhof im Norden (zum Beispiel verbesserte Orientierung, Witterungsschutz, Wartekomfort et cetera) und Entwicklung mittel- bis langfristig möglicher städtebaulicher Maßnahmen für den in Privatbesitz befindlichen Immermannhof bei Kompensation der derzeit vorhandenen BGF. Auch ein Teilrückbau des Gebäudes Immermannhof (zum Beispiel die Beseitigung des in der Sichtachse der Immermannstraße befindlichen Gebäudeteils als Minimalversion) ist denkbar.

- Die beiden Ideenteile sind zwar Gegenstand des Wettbewerbs, befinden sich aber größtenteils nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Düsseldorf oder der DB Station&Service AG, so dass in der Rahmenvereinbarung keine weiteren Regelungen getroffen wurden
- Planungsziele für eine kurzfristige Teilaufwertung des Bertha-von-Suttner-Platzes (nicht Gegenstand dieses Wettbewerbs). Als Impuls gebender Auftakt wurde von Seiten der DB Station&Service AG Ende März 2017 ein Beleuchtungskonzept im direkten Eingangsbereich umgesetzt.
- Die Flächen des Konrad-Adenauer-Platzes, des Empfangsgebäudes und des Saalbaugrundstücks sind noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt.
- Auf dem Konrad-Adenauer-Platz sollen künftig grundsätzlich keine Verkaufseinheiten zugelassen werden („keine Bude für niemand“).
- Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die DB Station&Service AG haben in der Rahmenvereinbarung Zielwerte für den Konrad-Adenauer-Platz vereinbart, die als Wettbewerbsvorgabe aufgenommen werden.

Gemeinsam sollen weitere qualitäts- und Gestaltverbessernde Maßnahmen, insbesondere für Wände, Böden und Überdachung, erarbeitet und realisiert werden.

Anforderungen an den Konrad-Adenauer-Platz

Freiraum, Ankunftsort und Entree

Ziel der Vorplatzneugestaltung ist neben einer Verbesserung der Funktionalität in Bezug auf Umsteigeverkehr/Mobilität und die qualitative Sicherung des Verkehrsstandortes, insbesondere eine Steigerung der Attraktivität als Orientierungs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum. Es werden folgende allgemeine Anforderungen an den Platz gestellt:

- Stadteingangssituation (Entree) und optimale Verknüpfung mit den Wegebeziehungen in Richtung Innenstadt und benachbarten Nahzielen (neue Stadtbücherei, Theater Central, Neubauprojekt Harkortstraße)
- Gewährleistung von Orientierung und Sichtbeziehungen/Freihalten von Sichtachsen
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes in der Platzfolge (Verknüpfung der punktuellen Aufwertungen aus dem Stadtentwicklungskonzept EKISO, zum Beispiel Vorplatz Central, Worringer Platz, Platz am Immermannhof oder Neubauprojekt Harkortstraße)
- Beitrag zum Stadtklima (Vegetationsanteil, dezentrale Regenwasserbewirtschaftung, Feinstaubbindung)
- gestalterischer und funktionaler Einklang zwischen Bahnhofsvorplatz mit weiteren benachbarten städtebaulichen Entwicklungen
- Hotspot/virtueller Informationsraum (nur als zeitgemäßer Standard, zum Beispiel WLAN, keine besonderen Anforderungen)
- Integration aller Nutzungsgruppen sowie Treffpunkt für Reisende, Pendler, Besucher und Bürger der Stadt
- Einsatz von angemessenen Materialien (Folgekostenfreundlich, robust und werthaltig)
- spezielles, beziehungsweise für den Platz entwickeltes Ausstattungskonzept (Stadtmobiliar, wie zum Beispiel Papierkörbe)
- Entwicklung einer besonderen Ausstattung/Gestaltqualität auch in Bezug zu den betrieblich notwendigen Elementen rund um die schienengebundenen Haltestellen (großzügiger, nicht das Standard-Rheinbahnmodell, zum Beispiel bei Wartehäuschen/Witterungsschutz)
- der Tiefbunker im Süden kann optional als Fahrrad-Abstellanlage umfunktioniert werden.

Konkret bedeutet dies:

a) Der öffentliche Raum in der Stadt Düsseldorf zeichnet sich aus durch sehr unterschiedliche Plätze (Burgplatz, Marktplatz, Worringer Platz, Stresemannplatz, et cetera) unter anderem begründet durch die stadtgeschichtliche Entwicklung. Die Besonderheit am Standort Hauptbahnhof ist als urban und einzigartig hervorzuheben. Dazu ist Charakteristisches und Identitätsstiftendes zu erarbeiten oder Bestehendes, wie zum Beispiel die Verbindung zum Uhrenturm oder zur Fassade des Empfangsgebäudes, weiter zu entwickeln.

b) Bei Neubauten sind die Gestaltung und Nutzung der Erdgeschoss- und Eingangsebene als sehr bedeutsam für das Platzgeschehen und mit einer entsprechenden *Belebung* inklusive hoher Qualitätsansprüche zu verstehen. Dies gilt vor allem bei einem Hochhaus auf dem ehemaligen Saalbaugrundstück.

c) Die Verbindung zwischen umliegenden Fassaden und Platz soll hergestellt werden.

d) Es muss eine möglichst großzügige, klare und überschaubare Freifläche, die Orientierung und Querung ermöglicht, entstehen.

e) Sichtachsen zu den umliegenden Attraktionen (zum Beispiel neue Zentralbibliothek), Straßen sind frei zu halten (Orientierung).

f) Nötige Einbauten sind robust, zeitgemäß zu gestalten.

g) Ein Illuminationskonzept kann einen wertvollen Beitrag zur Neugestaltung und zur Neuorientierung im Platzgeschehen liefern. Grün auf dem Platz ist ausdrücklich gewünscht. Der Erhalt von bestehendem Grün (Bäumen) auch im Nordabschnitt des Platzes ist zu prüfen, eventuell ist angemessener Ersatz zu schaffen.

i) Integrative Konzepte zur ökologischen Nachhaltigkeit sind ausdrücklich gewünscht (Feinstaub, dezentrale Regenwasserbewirtschaftung).

j) Offenheit für Kunst auf dem Platz und eventuell eine Verbindung zu öffentlichen Kulturinstituten, freien Kunstprojekten.

k) Die Integration der Anforderungen der Menschen mit Behinderungen (zum Beispiel Leiteinrichtungen) sind zu berücksichtigen.

Verknüpfungspunkt aller Verkehrsarten

Die Entwicklung des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt Düsseldorf wird Bestandteil der Konzeption des ÖPNV Verknüpfungspunktes. Die favorisierte Konzeption für eine Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist Teil der Hinweise zum Wettbewerb. Weitere verkehrliche Anforderungen an den Platz sind:

- Mobilität der Zukunft: E-Mobilität, Bike- und Car-Sharing
- Intermodalschnittstelle (Taxi, Fahrrad und Motorrad, Fußgänger, ÖPNV) als intelligente Schnittstelle
- Kurzzeitparkplätze (Zielwert 75 Stück) inklusive Flinkster und E-Mobilität.

Worringer Platz

Gleisanlagen und Wartebahnsteige mit Unterstellmöglichkeiten (Rheinbahn-Modelle als funktionale, nicht jedoch gestalterische Mindestanforderung)

- Vorfahrtmöglichkeit für Taxen Nord – Zielwert: 25 Stück
- Fahrradabstellmöglichkeiten – Call-a-bike und Fahrradständer
- Witterungsgeschützte Radstation (zum Beispiel auch im Tiefbunker als automatische Rad-Tiefgarage) – mindestens 200 Abstellmöglichkeiten als ein Angebot. Dabei ist zu würdigen, dass auf dem Konrad-Adenauer-Platz gesamtstädtische Bezüge zusammenlaufen, die wesentlich mehr Radabstellplätze erfordern. Dazu gibt es keine Denkverbote, diese dann dezentral zu organisieren. Der Südtunnel ist durch Sicherheits- und Technikrestriktionen für Radstellplätze nicht verfügbar
- 6 Parkplätze für die Bundespolizei

- Außengastronomie im Bereich des Empfangsgebäudes und der nördlichen baulichen Erweiterung (Saalbaugrundstück)
- Anlieferverkehre (auch LKW) Bahnhofsgelände und bauliche Erweiterung (Saalbaugrundstück)
- Sonstige bahnbetriebliche Erfordernisse (bauliche Zufahrtsbeschränkung)
- Einbindung des Brandschutzkonzeptes (BSK) für das Empfangsgebäude (Anforderungen aus BSK müssen beachtet werden)
- Sicherstellen des Sabotage- und Anschlagsschutzes des EG beziehungsweise der Eingänge durch bauliche Zufahrtsbeschränkungen.

Anforderungen an drei wichtige Teilräume

Ideenteil A: Bahnhof der Zukunft/bauliche Erweiterung/Anpassung beziehungsweise Neubau Empfangsgebäude

Die gewünschte Prüfung der baulichen Erweiterung auf dem ehemaligen Saalbaugrundstück bietet Chancen im Hinblick auf standortbelebende Nutzungen und das Erscheinungsbild. Vor allem die konkreten Ideen der Wettbewerbsteilnehmer zum neuen Erdgeschoss- und Sockelbereich des Hochhauses könnten dazu beitragen, Verknüpfungen zum Empfangsgebäude herzustellen. Dabei sind auch Optimierungen im Sinne von baulichen Anpassungen oder eines (Teil-)Neubaus des Empfangsgebäudes durchaus gewünscht, die die Eingangssituation zum Bahnhof und den Nutzerkomfort funktional verbessern. Hinweis: In der Entstehungszeit des Empfangsgebäudes (dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts) gab es ein künstlerisches Ursprungskonzept mit einem Lichtstrahl, der die Beziehung zwischen Innen und Außen betonen sollte. Dies kam jedoch nie zur Realisierung. Die Teilnehmenden sind gefragt, hierzu konkrete städtebauliche Ideen und Lösungen zu entwickeln, es gibt keine Denkverbote. Die Belange des Denkmalschutzes sind dabei zu würdigen, die Abwägung hierzu muss jeder Wettbewerbsteilnehmer für sich treffen.

Ideenteil B: Fernbusbahnhof

Der nördlich an den Konrad-Adenauer-Platz anschließende Bereich ist als Fernbusbahnhof bestätigt. Seine Herstellung erfolgte 2009/10 nach langen Standortdiskussionen. Im Ideenteil des Wettbewerbes soll überprüft werden, wie zukünftig eine Optimierung stattfinden kann (zum Beispiel Verbesserung der Orientierung und der Aufenthaltsqualität).

Ideenteil C: Immermannhof

Mit dem Immermannhof ist ein weiteres Projekt in der Nachbarschaft langfristig in ein neues städtebauliches Gesamtgefüge zu integrieren und im Ideenteil zum Wettbewerb zu bearbeiten. Die zentrale Innenstadt-Achse der Immermannstraße könnte somit ebenfalls markant aufgewertet werden, wenn eine Kompensation bisher im Immermannhof vorhandener BGF ermöglicht wird.

Verfahren und Preisgericht

Preisrichtervorbesprechung 1 Auslobung 7. Juli 2017

Ort: Foyer Tanzhaus NRW, Düsseldorf, 14 Uhr

Versand Auslobung + Bereitstellung der Unterlagen 9. November 2017

Schriftlicher Rückfragetermin 30. November 2017

Preisrichtervorbesprechung 2 + Kolloquium 8. Dezember 2017

Ort: Foyer Tanzhaus NRW, Düsseldorf

Abgabe Pläne Submission/Düsseldorf 15. Februar 2018

FALTIN+SATTLER, Rathausufer 14,
40213 Düsseldorf, 16 Uhr

Abgabe Modell Submission/Düsseldorf 22. Februar 2018

FALTIN+SATTLER, Rathausufer 14,
40213 Düsseldorf, 16 Uhr

Preisgericht 19. und 20. April 2018

Ort: Lambertussaal, Rheinuferpromenade
Düsseldorf

Ausstellungseröffnung 24. April 2018

10 Uhr

Ausstellung 24. April 2018 bis 4. Mai 2018

Das Preisgericht

Stimmberechtigte Mitglieder – Fachpreisrichter:

1. Prof. Hartmut Topp, Kaiserslautern
2. Prof. Wolfgang Haller, Hannover
3. Carl Zillich, Heidelberg
4. Uli Hellweg, Berlin
5. Peter Köster, Hamburg
6. Prof. Ariane Röntz, Kassel/Berlin
7. Cornelia Zuschke, Dezernentin Planen,
Bauen Mobilität und Grundstückswesen
der Landeshauptstadt Düsseldorf
8. Heike Brandhorst, DB Station&Service AG
9. Prof. Ulrich Coersmeier, Köln
10. Caroline Nagel, Kopenhagen (DK)
11. Prof. Volker Kleinekort, Düsseldorf

Stimmberechtigte Mitglieder – Sachpreisrichter:

12. Markus Raub, SPD-Fraktion Düsseldorf
13. Dr. Alexander Fils, CDU-Fraktion Düsseldorf
14. Dr. Astrid Wiesendorf, Fraktion Bündnis 90/
Die Grünen Düsseldorf
15. Sebastian Rehne, FDP Fraktion Düsseldorf
16. Peter Klein, Die Linke Düsseldorf
(Stellvertreter: Tim Lukas)
17. Rolf Reh, Vorstand Bau- Anlagenmanage-
ment DB Station&Service AG, Berlin
18. Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwick-
lung und Planung, DB Station&Service AG,
Berlin
19. Stephan Boleslawsky, Leiter Regionalbereich
West, DB Station&Service AG, Düsseldorf
20. Dr. Hans-Joachim Grumbach, Fraktion
Tierschutz/FREIE WÄHLER, Düsseldorf
(Stellvertreter: Peter Ries)

Stellvertretungen

- Ruth Orzessek-Kruppa, Leiterin Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Dirk Baackmann, stellvertretender Leiter Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Barbara Rekowski, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Anette Grießer, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Michael Kersting, DB Station&Service AG
- Heiner Hühnerbein, DB Station&Service AG

Ständige Beratung

- Arne Hilbert, Art-Invest Real Estate-Management, Köln
- Klaus Klar, Rheinbahn AG
- Tim Bäumken, Rheinbahn AG
- Dr. Andreas Ferlic, Rheinbahn AG
- Dr. Thomas Baum, VSU, Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH
- Harald Siebert, Regierungsbaudirektor, Dezernent für Denkmalangelegenheiten, Sonderliegenschaften und Patronate, Bezirksregierung Düsseldorf
- Julia Kollosche-Baumann, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
- Luise Eidenmüller, Bürgersprecherin aus dem Beteiligungsverfahren
- Barbara Kempnich, Bürgersprecherin aus dem Beteiligungsverfahren
- Joachim Fahrwald, memo-consulting, Seeheim-Jugenheim
- Peter Grein, Leiter Bahnhofsmanagement Düsseldorf, DB Station&Service AG, Düsseldorf
- Matthias Ernst, Leiter Vermietung Regionalbereich West, DB Station&Service AG, Düsseldorf
- Peter Alsbach, Produktionsdurchführung Düsseldorf, DB Netz AG

Vorprüfung

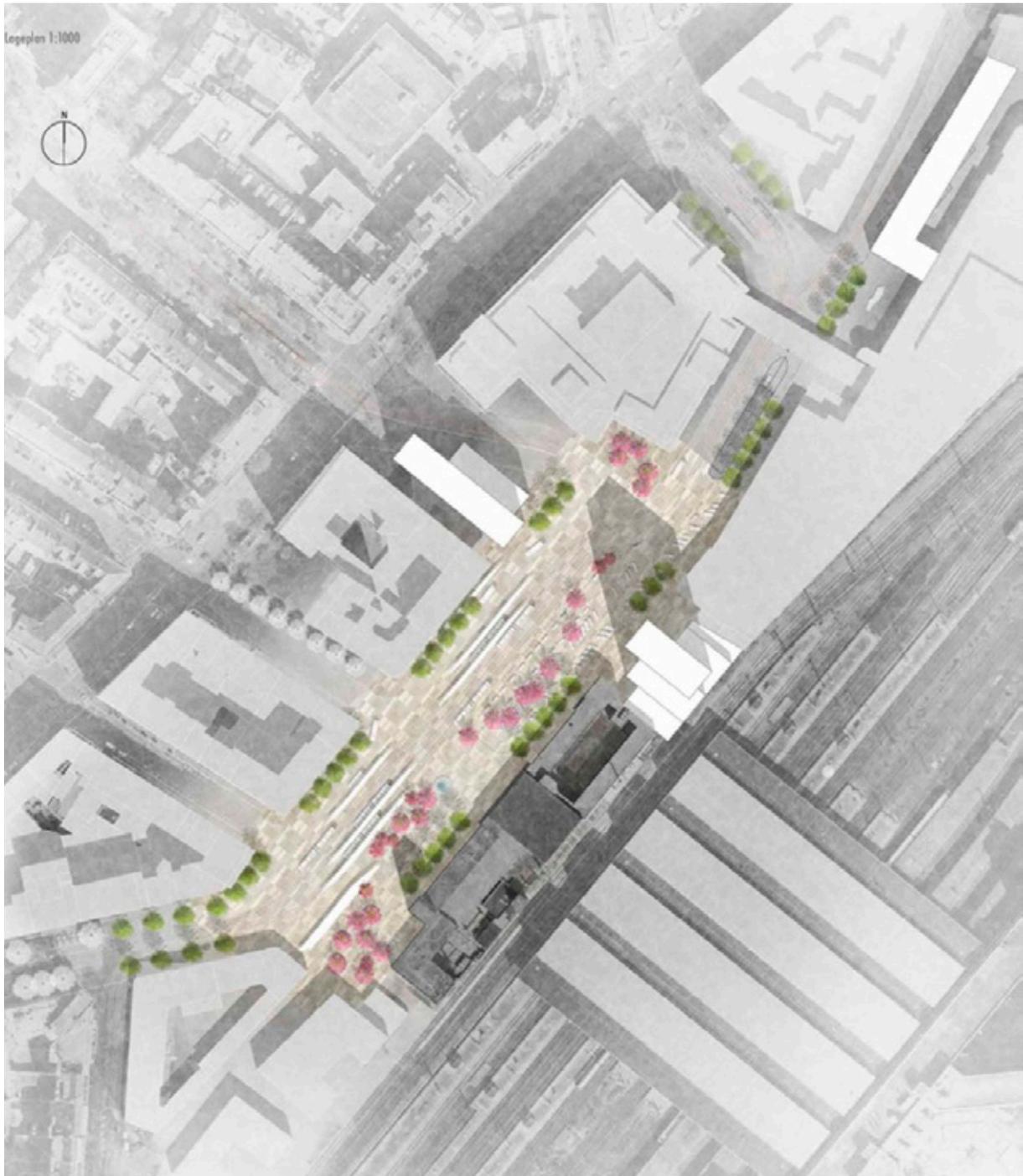
- Petra Brandner, Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Jennifer Hahn, Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Sonja Kaufmann, Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Ulrike Glowalla, Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Lutz Schwarz, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Niklas Graw, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Julia Pasalk, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Robert Aust, Rheinbahn
- Stefan Knab, Rheinbahn
- Heike Westfechtel, Rheinbahn
- Johannes Rolfes, Garten-, Friedhofs- und Forstamt Stadt Düsseldorf
- Dirk Preißl, Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz, Stadt Düsseldorf
- Sieglinde Hartmann, Umweltamt Stadt Düsseldorf
- Yvonne Burghardt, Umweltamt Stadt Düsseldorf
- Stefan Wenzel, Umweltamt Stadt Düsseldorf
- Alexandra Chernobrovtsseva, FALTIN+SATTTLER, Düsseldorf
- Andreas Sattler, FALTIN+SATTTLER, Düsseldorf
- Timo Otten, DB Station&Service AG, Berlin/Düsseldorf
- Ronald Schmauder, DB Station&Service AG, Berlin/Düsseldorf
- Katharina Voigt, DB Station&Service AG, Berlin/Düsseldorf
- Norbert Zock, DB Station&Service AG, Berlin/Düsseldorf

Prämierte Arbeiten

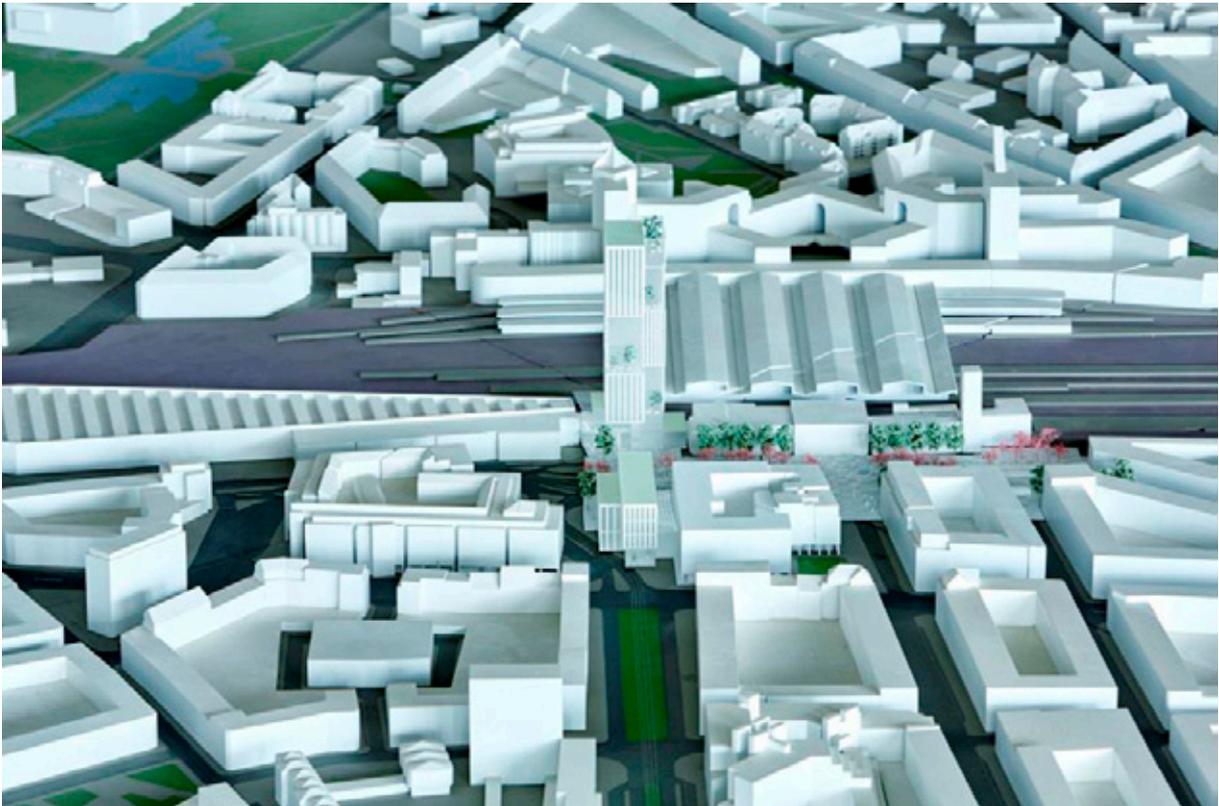
1021

1. Preis Realisierungsteil/2. Preis Ideenteil

GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt
Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH
RKW Architektur +



Ideas- und Realisierungswettbewerb: Neugestaltung des Karol-Adolf-Platzes und Revitalisierung des Technikumfeldes



Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

Ein heiterer Stadteingang

Der langgestreckte Platz mit dem ebenfalls langgestreckten Bahnhofsgelände sehen zunächst nach geordnetem und definiertem Städtebau aus. Die Planung unterstreicht dies mit den symmetrischen Fassaden begleitenden Baumlinien. Ist Düsseldorf damit bereits hinreichend beschrieben? Nein, Ordnung allein reicht nicht. Düsseldorf ist auch eine fröhliche, bunte und internationale Stadt. Daher gibt es im zentralen Bereich des Platzes keine geometrisch angeordneten Baumblöcke, sondern stattdessen durchzieht ein lockeres und fröhliches Band mehrstämmiger Zierkirschen den Platz diagonal vom zukünftigen Hotelstandort zur zukünftigen Stadtbibliothek in der ehemaligen Paketpost. In seiner geordneten Grundform ist der Platz eher von rheinischer Lockerheit, als von preußischer Strenge geprägt. Dem folgt auch die Geometrie der Haltestellendächer in ihrer schlanken, blattartigen Ausformung. Auch kann man die Kirschen schon als Hinweis auf die nahe Immermannstraße verstehen, die stark von der japanischen Community in Düsseldorf geprägt ist. Der neue Kopfbau an der Immermannstraße nimmt die Grundgeometrie des dahinterliegenden Hochhauses auf, indem er sich in unterschiedlich hohe schlanke Baukörper gliedert und auch eine ähnliche Fassadengestaltung aufweist. So bilden von der Immermannstraße aus gesehen der vorgelagerte Kopfbau und das dahinter liegende Hochhaus ein harmonisches Ensemble und nach Jahrzehnten endlich einen angemessenen Abschluss für die Immermannstraße.

Das Hochhaus

Wie beschrieben stellt der Abschluss der Immermannstraße die wichtigste städtebauliche Funktion des Hochhauses dar. Über das Verschieben der Baukörper entsteht eine elegante und schlanke Ansicht der Silhouette. Die hochformatige Rasterung der Fassade nimmt die strenge, hochformatige Fassadenstruktur des Hauptgebäudes auf. Gleichzeitig wird diese durch locker angeordnete, mehrgeschossige und begrünte Glashallen aufgelöst, welche dem Haus wie schon dem Platz selbst einen fröhlichen heiteren Ausdruck verleihen. In gewisser Weise setzt die Begrünung im Haus die Allee der Immermannstraße an ihrem Ende in die Vertikale fort.

Für eine Tiefgarage verbleibt eine gut geeignete rechteckige Fläche, die zwei nebeneinander liegende Parkschiffe und damit ein sehr effizientes Parkhaus ermöglicht. Die notwendige Rampenzufahrt wird aus dem Bereich der eigentlichen Tiefgarage herausgelöst und wird in Richtung Worringer Platz verschoben. So gelingt eine geschickte Entflechtung aller Verkehre, auch des Anliefer- und Parkverkehrs im Untergeschoss. Ebenso wird aber auch eine bessere Gestaltung der Oberfläche im Bereich vor dem Hochhaus möglich.

Die Fahrradgarage lässt sich in die ehemaligen Bunker integrieren und durch eine Treppenrampe und einem Aufzug an die Oberfläche anbinden. Zwischen die tragende Struktur des Bestandes werden Fahrradregale eingebunden, wodurch eine Stapelung der Fahrräder auf zwei Ebenen möglich ist und bei maximaler Ausnutzung der Fläche über 600 Stellplätze möglich sind.

Beläge auf dem Konrad-Adenauer-Platz

Ein Belag aus Granitplatten in warmem Grau-Beige bildet einen einheitlichen und edlen Teppich, der die vielfältigen verkehrlichen Ansprüche an den Platz zusammenfasst. Ein Muster aus farblich nuancierten, unterschiedlich breiten Feldern gliedert die Platzfläche unaufdringlich – eine Reminiszenz an die sachliche Ornamentik aus der Zeit der Entstehung des Bahnhofsgeländes.

Möblierung und Aufenthalt

Die links vom Haupteingang des Bahnhofes liegende Platzseite wird zum grünen Wartesaal im Freien. Frei von Verkehr, findet sich auf den Sitzflächen um die Kirschen immer ein Platz zum Verweilen. Dem Gestaltungsprinzip des azentrischen Ringes folgt auch der Brunnen, der wie die Baumringe als Podest mit dünnem Wasserfilm mit gesteuerten niedrigen Fontänen gestaltet ist. Bei Bedarf kann das Wasser abgelassen und der Brunnen als Podest für Veranstaltungen genutzt werden. Unter dem Motto *less is more*, folgen die sonstigen Ausstattungsgegenstände wie Poller, Papierkörbe et cetera einem schlichten, zeitlosen Design.

Licht

Reihen aus Masten mit variabel montierbaren Strahlern unterschiedlicher Lichtpunkthöhe erlauben eine punktgenaue Ausleuchtung des Platzes mit angepassten Lichtstimmungen und Beleuchtungsstärken.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Die Arbeit wirkt durch die große und homogene Platzfläche sehr positiv und man erkennt den *Auftakt zur Stadt* als Idee. Die in den Platz eingestellten Straßenbahnhaltestellen wirken filigran und vermeiden eine optische Zäsur. Neben der homogenen Fläche gelingt es, durch die Schichtung der Vegetation einzelne Orte auf dem Platz wie Adressen herauszuarbeiten. Diese Struktur wird sehr positiv bewertet. Es gelingt so die Verkehrs- als auch die Aufenthaltsbereiche klar abzulesen. Als Stadtgrünaspekt wird begrüßt, an der Bebauung zu den wichtigen Platzkanten eine eigene Grünstruktur zu entwickeln. Fluchtwegebelange sind im Weiteren zu prüfen. Gleiches gilt für die Anlieferungssituation der Bahnhofsgebäude im Süden. Insgesamt werden die funktionalen Anforderungen an ein Mobilitätsareal (Straßenbahn, Rad) erfüllt.

Die städtebaulichen Setzungen hingegen werden, bezogen auf die Bebauung am Immermannhof, kontrovers diskutiert. Die Blickachse der Immermannstraße wird mit einem Neubau verstellt; andererseits wird die Axialität der Immermannstraße bewusst gebrochen und die Platzkante zum KAP gestärkt. Das auf dem Grundstück des Saalbaus vorgeschlagene Hochhaus wirkt in der Kubatur und Proportion beliebig und etwas zu sehr objekthaft. Dazu wirkt das Gebäude zu scheibenartig und damit zu sehr zur Bahn und zu wenig zur Stadt ausgerichtet. Die Tiefgarage kommt in Konflikt mit dem U-Bahn-Tunnel, die Lage muss geprüft werden. Der Anschluss des Hochhauses an den Bahnhof ist wenig gewinnbringend, da es keine Aufwertung der Bestandssituation bringt. Dem hingegen wird die Zufahrt und Anlieferung zum Turm im Untergeschoß begrüßt.

Zum *Bahnhof der Zukunft* findet der Beitrag keine Antwort. Den Belangen der Drehscheibe wird Genüge getan. Der Beitrag erscheint wirtschaftlich und ist so grundsätzlich realisierbar. Insgesamt wird die Arbeit als ein gewinnbringender und sehr eigenständiger Beitrag zum neuen Konrad-Adenauer-Platz gesehen, der seine Stärken vor allem im Bereich des Platzes, also im Realisierungsteil, hat.



Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

Städtebauliche Konzeption

Mit der Neuordnung der Straßenbahn- und Bushaltestellen, dem Neubau einer Tiefgarage, der räumlichen Konzentration der motorisierten Individualverkehre und Taxen im nördlichen Platzteil sowie der Umnutzung des bestehenden Tiefbunkers unter dem südlichen Platzteil als moderne Fahrradgarage werden im zentralen und südlichen Bereich des Vorplatzes wesentliche Flächenanteile frei, die neu geordnet werden können. Der bisher bereichsweise introvertiert wirkende, durch Bäume teilweise gegen die Stadt abgegrenzte Vorplatz, von Verkehren dominiert, soll zu einer offenen urbanen Platzfläche werden, die sich zum Stadtraum hin öffnet und selbstverständlich den Bezug über die Friedrich-Ebert-Straße und die Bismarckstraße in die Altstadt aufnimmt. Die bisher durch den Gebäudekomplex Immermannhof verstellte Achse Immermannstraße mit direktem Bezug Bahnhof – Kö-Bogen – Altstadt wird durch eine Neuordnung der Bebauung gestärkt und durch den Zielpunkt Hochhaus im Stadtgefüge weithin ablesbar. Notwendige Funktionen des Vorplatzes werden den Randbereichen zugeordnet, so dass eine zentrale, offene und multifunktional nutzbare Fläche dem ortsbildprägenden Empfangsgebäude aus den 1930er-Jahren zukünftig einen in der Proportion angemessenen Auftakt bietet. Notwendige Straßenquerschnitte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Worringer Straße und dem Konrad-Adenauer-Platz werden auf das Minimum zurückgenommen, so dass sich der Platzraum bis zur gegenüberliegenden Gebäudefassade entwickeln kann. Die Worringer Straße wird als wichtiger Verbindungskorridor zwischen Vorplatz und zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) am Worringer Platz zu einem einheitlich gestalteten Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger qualifiziert und Fahrflächen optisch zurückhaltend integriert.

Freiraumplanerischer Entwurf

An die wohl proportionierte, zentrale offene Teilfläche, die durch einen großflächigen und einheitlichen Belag gestaltet ist, grenzen nördlich und südlich von Baupaketen überstandene Einheiten an, in denen die notwendigen verkehrlichen Bedarfe angeordnet werden. Wenige Ausstattungsgegenstände unterstützen den urbanen und dem Gebäudestil angemessenen Gesamtcharakter.

Gebäude Entwurf

Der Hochhaus-Neubau am Konrad-Adenauer-Platz setzt der städtebaulichen Hochhauszone entlang der Immermannstraße einen markanten Endpunkt. Seine robuste Struktur und Anmutung fügt sich selbstverständlich in die sachlichen Bestandsbauten entlang der Gleisanlagen ein. Die materielle Ausformulierung in Backstein orientiert sich an der denkmalgeschützten Architektur des Hauptbahnhofes und den angrenzenden Bestands- und Neubauten. Die leicht konkave Krümmung der Längsfassaden wirkt vom Konrad-Adenauer-Platz aus als empfangende Geste. Entlang der Bahngleise vermittelt sie Dynamik. Sich vertikal aufweitende Backsteinlisenen, partielle Backsteinornamente und variierende Laibungstiefen gliedern und strukturieren die Fassade.

Immermannhof

Die neue Kubatur des Immermannhofes wird über wenige bauliche Eingriffe hergestellt, die sich in zwei Bauphasen gliedern lassen. Der Teilabriss orientiert sich an den bestehenden Raumkanten entlang der Immermannstraße. Hierdurch entstehen eine sinnvolle fußläufige Verbindung sowie ein visueller Bezug zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof, der seinen Endpunkt im Neubau des Hochhauses findet. In der zweiten Bauphase erhält der Immermannhof entlang der Karlstraße einen neuen baulichen Hochpunkt, der sich konsequent in das bestehende Prinzip der konzentrierten Hochpunkte entlang der Immermannstraße einfügt.

Verkehre und Infrastrukturen

Im nördlichen Teilbereich werden entlang einer einspurigen U-Schleife die Taxivorfahrt, die *Kiss & Ride Zone* sowie einige Kurzzeitparker teils unter den Bäumen angeordnet. In der nördlichen Worringer-Straßenseite werden weitere Kurzzeitstellplätze neu organisiert. Unter dem Baupaket befindet sich die Abfahrt zur neuen Tiefgarage Hochhaus und Empfangsgebäude. Im südlichen Teilbereich werden die Fahrradstellplätze konzentriert im umgebauten Bunker angeboten und damit von mobilisierten Verkehren entkoppelt. Der Zugang erfolgt mit mehreren Aufzügen an der südlichen Platzkante. An der westlichen Platzkante im Übergang zur Stadt werden die Straßenbahn- und Bushaltestellen konzentriert angeboten und neu geordnet. Die Aufteilung der nördlichen und südlichen

Flächen berücksichtigt die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und führt zu weniger Konflikten und einer hohen Effizienz in der Abwicklung mit kurzen Wegen.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Der Freiraumentwurf überzeugt durch eine klare Gliederung des Adenauer-Platzes in orthogonale Schichtungen und Zonierungen. Das Bahnhofsgebäude wird freigestellt und jenseits der Eckbebauungen von zwei Baumhainen gerahmt. Im Norden nimmt dieser geschickt die Tiefgaragenabfahrt auf, im Süden wird ein klares Nutzungsangebot vermisst. Gleiches gilt für die Platzfläche als Ganzes. Hier gliedern lange Sitzbänke den Eingangsbereich, fungieren jedoch eher als Barriere denn als Nutzungsangebot.

Dass die Autos den nördlichen Platz bis hier hin in Beschlag nehmen, wird kritisch gesehen. Mit *Kiss & Ride* Parkplätzen und den Taxis wäre der nördliche Bereich bereits genug beansprucht und gestalterisch mit dem Baumhain verträglich unterzubringen. Kurzzeitparker sollten entweder in der Worringer Straße vor dem Kino oder in der Tiefgarage platziert werden. Grundsätzlich bietet der Adenauer-Platz eine großzügige urbane und multifunktionale nutzbare Fläche an, deren Leere diskutiert wird. Das Wasserspiel scheint eine Verlegenheitslösung zu sein. Dem Entwurf gelingt es, durch eine gute Zonierung, auch in der Oberflächengestaltung, eine Orientierung und Programmierung des Platzes und somit Klarheit zu schaffen. Der vorgeschlagene Belag aus regionaltypischem Naturstein bedarf einer sorgfältigen Detaillierung, insbesondere im Bereich der Gleisanlagen. Die Haltestelle ist gut platziert und dimensioniert. In den Randbereichen ist die Wegeführung

Für alle Verkehrsteilnehmer zu überprüfen. Insbesondere die Wegeführung in Richtung des Bibliothekstandortes gilt es zu verbessern. Der Bunker wird als Fahrradgarage herangezogen und allein durch Aufzüge erschlossen. Es bedarf weiterer Untersuchungen, ob ein automatisiertes System zielführend wäre. Bike-Sharing wird auf dem Platz derzeit nicht angeboten, könnte jedoch unter dem südlichen Baumhain gut positioniert werden. Auch wenn die Raumbildung durch die Platzierung der Bäume überzeugt, bleibt der Grünanteil auch für das Mikroklima zu gering, zumal die Baumgruppen aufgrund der Unterbauungen aus eher

kleinwüchsigeren Arten bestehen müssten. Die vorgeschlagenen langen Bahnsteigüberdachungen fügen sich schlüssig in das Gestaltungskonzept ein, bedürfen aber einer anspruchsvollen Detaillierung. Die angedeutete Platzbeleuchtung und die Führung von Oberleitungen bedürfen einer Vertiefung und die Knotenpunkte der Straßenbahn einer leichten Überarbeitung. Den Belangen des Denkmalschutzes des Bahnhofgebäudes wird, so weit ablesbar, genüge getan. Die einfache Öffnung der Erdgeschosszonen durch Aufschneiden der Fenster wirkt angemessen, wobei der Erhalt der originalen Fensteröffnungen, jeweils am Ecksegment und am Eingangsbereich, sinnvoll erscheint. Weitergehende Aussagen zum Bahnhof der Zukunft, die über Sitzplätze für Gastronomie vor dem Gebäude hinausgehen, werden jedoch vermisst.

Sehr überzeugend ist die Platzierung, Ausrichtung und Grundform des Hochhauses am Standort des ehemaligen Saalbaus. Der eingerückte Baukörper lässt dem Bahnhof seine eigenständige Prägnanz, gerade mit seinen Eckbetonungen, sodass auch einer sich aus der inneren Neuorganisation des Bahnhofs ergebenden Aufwertung des Nordeingangs nichts im Wege steht. Das Hochhaus spielt sich durch seine konkave Fassadenkrümmung geschickt von seinem Kontext frei, so dass ein eigenständiger und potenziell edler Baukörper entstehen kann, dessen Fassadenstruktur keinen größtmöglichen Kontrast zum Bahnhofsgebäude aufbaut, sich jedoch gestalterisch klar in der Gegenwart positioniert. Auch die Transformation des Immermannhofes überzeugt städtebaulich. Die durch die Öffnung der Straßenflucht zu kompensierenden Flächen werden in einem kleinen Hochhaus an der Karlstraße untergebracht, das sich senkrecht zu dieser wie auch zum Hochhaus am Bahnhof hingelungen positioniert. Auch ökonomisch scheint damit ein gangbarer Weg aufgezeigt, da dieses in einem ersten Bauabschnitt zu errichten wäre, bevor der zur Disposition stehende Bestand abgerissen würde.

Insgesamt liegt damit ein Entwurf vor, der sowohl beim Realisierungsteil der Platzgestaltung (mit Einschränkungen) als auch insbesondere beim Ideenteil des Städtebaus überzeugt. Einer Neuausrichtung des Bahnhofsinneren stehen die Ansätze nicht im Wege.

1012

2. Preis Realisierungsteil/2. Preis

foundation 5+ landschaftsarchitekten und planer bdla

Duksa Ingenieure

ISR GmbH

Netzwerkarchitekten GmbH





Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

Konrad-Adenauer-Platz – das Tor zur Stadt

Die Basis des neugestalteten Platzes bildet das umgestaltete Bahnhofsgebäude. Die neue Bahnhofsgalerie im nördlichen Teil des Bahnhofs generiert vielfältige Geschäftsflächen und gastronomische Angebote mit direktem Zugang auf den Bahnhofplatz. Die Lobby des 100 Meter hohen Hochhauses lässt sich mit der Bahnhofsgalerie verbinden und formuliert mit dem Bahnhofsgebäude den Nordeingang. Der südliche Teil des Bahnhofs erhält neben Geschäften und Gastronomie eine Mobilitätshalle. Der Uhrenturm dient als weit sichtbares Zeichen und markiert das neue Fahrradparkhaus. Von hier aus gelangt man über den Platz hinweg direkt in die Bismarckstraße, die neue Fahrrad- und Fußgängerachse in Richtung Innenstadt. Der denkmalgeschützte Uhrenturm, der neue DB-Tower und das Hochhaus im Immermannhof bilden einerseits ein wichtiges, neues städtebauliches Ensemble und darüber hinaus einen wichtigen Bezugspunkt an der Immermannstraße mit den übergeordneten städtebaulichen Dominanten.

Für den Bahnhofplatz lassen sich zwei Nutzungsbereiche unterscheiden: Nahe des Bahnhofs soll ein moderner, offener Stadtplatz mit einer großzügigen und frei bespielbaren Platzfläche für Kunst, Kultur und Aufenthalt entstehen. Die Fußgängerströme queren ungehindert in Ost-West-Richtung zwischen Bahnhof und City. In Nord-Süd-Richtung gelangen sie vorbei am Haupteingang in Richtung Kino-Center, Theater und Fernbusbahnhof, die Kulturachse. Zwei skulpturale Sitzmöbel im Zentrum des Platzes schaffen eine Übergangszone mit hoher Aufenthaltsqualität und formulieren nach Westen einen weiteren Nutzungsbereich, das Bus- und Straßenbahnterminal. Die Nutzer des ÖPNVs werden barrierefrei zwischen den Sitzmöbeln zu den entsprechenden Haltestellen der Rheinbahn und der Bushaltestellen im Westen des Platzes sowie in die Friedrich-Ebert-Straße oder in die Immermannstraße, dem eleganten Stadtboulevard, geleitet. Die Kombination aus raumgreifenden Sitzmöbeln und Kiefernhaiben erzeugt Schattenplätze und auch im Winter eine dauerhaft ansehnliche Anmutung. Der westliche Bereich des Platzes wird durch die Verkehrsangebote der Rheinbahn geprägt. Die vier Stadtbahngleise werden parallel zur westlich gelegenen Bebauung nahe der Wartepositionen

der Bushaltestellen angeordnet. Die Wegebeziehung in die Friedrich-Ebert-Straße und die Bismarckstraße wird freigehalten, auf Höhe der Friedrich-Ebert-Straße wird der Bahnsteig abgesenkt, es ist eine barrierefreie Querung der Haltestellen vorgesehen.

Verkehrskonzept

Mit der Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes wird eine Neuordnung der Verkehrsarten gefordert, die zwangsläufig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNVs führt. Der Bahnhofplatz soll als zentraler Verkehrsplatz mit wichtigen Aufenthaltsfunktionen den Umstieg zwischen den Fern- und Nahverkehrsmitteln so angenehm und komfortabel wie möglich machen und mit der Mobilitätshalle den Radlern einen wichtigen Servicepunkt bieten. Das Fahrradparkhaus als integraler Bestandteil des Bahnhofsgebäudes kann den zukünftig wachsenden Bedarf an Fahrradnutzung mit bis zu 1680 Stellplätzen abdecken.

Die Stellplatzanlage in der Worringer Straße wird als Umfahrt organisiert, neu geordnet und die Anzahl der Stellplätze erhöht. Die Anbindung zum Konrad-Adenauer-Platz entfällt. Der Bahnhofplatz erhält zwei, durch die U-Bahnlinie geteilte Tiefgaragen. Die Taxistellplätze werden als Umfahrt um die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen herum angeordnet. Vom Haupteingang aus können je nach gewünschtem Ziel zwei Taxiplätze erreicht werden. An der Worringer Straße können weitere Halteplätze für wartende Taxis angeboten werden. Die Belieferung des Hochhauses erfolgt zeitlich limitiert direkt über den neugestalteten Platz. Die Belieferung des umgebauten Immermannhofs erfolgt über die großzügigen Nebenanlagen an der westlichen Platzkante und soll zeitlich begrenzt werden.

Materialität und Ausstattung

Die Proportion des Konrad-Adenauer-Platzes von circa 250 mal 75 Metern spiegelt sich im Format des Klinkers des Bahnhofsgebäudes, aber auch in der Materialität des neu gestalteten Kö-Bogens, der den Abschluss des Stadtboulevards, der Immermannstraße, bildet. Das Raster des Bahnhofplatzes beschäftigt sich mit diesem Längen- und Breitenverhältnis und bildet ein 10 mal 3 Meter Raster aus. Es beginnt am Bahnhofsgebäude, entwickelt sich passgenau über die Haltestellenanlage der Rheinbahn

hinweg und endet im Bereich der Baumscheiben an den Bushaltestellen auf der Westseite des KAP. Die verbleibenden Bereiche werden mit dem Alltagspflaster der Stadt Düsseldorf ausgestattet.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Der Entwurfsbeitrag schafft eine gute Balance zwischen eigenständiger, selbstbewusster Lösung, Würdigung und Weiterentwicklung des Bestandes sowie Aktivieren des städtischen Umfeldes. Den Reisenden empfängt ein aufgeräumter, großzügig und offen wirkender Platzraum, der über zwei Inseln aus langgezogenen Bänken und hoch aufgewachsenen Kiefern einprägsam und attraktiv akzentuiert ist. Im Halbschatten der Bäume kann man verschnaufen, sich treffen oder dem städtischen Geschehen zuschauen. Die Kiefer ist als Baumart durchaus geeignet. Großbaumpflanzungen bedeuten zwar nicht unerhebliche Investitionen in Erstellung und auch gerade Unterhalt – die Stadt gewinnt allerdings an diesem wichtigen Ort eine ganzjährig wirksame Qualität der besonderen Art. Die winkelförmigen Bänke vermeiden eine starre Sitzordnung und lenken die Bewegungsströme. Der Platzbesucher wird sich auf diesem Platz im Wesentlichen gut orientieren können. Die Beziehungen in den angrenzenden Stadtraum sind gut erkennbar, insofern ist die Anordnung der Kurzzeit-Stellplätze Richtung Busbahnhof – zu Gunsten einer frei bespielbaren Platzfläche – möglich. Das Baum-Bank-Motiv findet seine Fortsetzung im Knotenpunkt Immermannstraße und leitet den Passanten recht selbstverständlich Richtung Berliner Allee. Als richtig wird die Anordnung einer Baumreihe entlang der Platzwestseite angesehen, um hier einen Filter vor die nur eingeschränkt überzeugenden Platzfassaden einzufügen. Brandschutzbelange wären hier noch zu integrieren. Die Arbeit zeichnet sich auch in einem städtebaulichen Maßstab dadurch aus, dass sie sich in der Stadt verankert. Die Einordnung in ein Hochhauskonzept entlang der Immermannstraße führt folgerichtig zur dargestellten baulichen Entwicklung des Immermannhofes mit einem weiteren Hochpunkt, dessen genaue Lage noch diskussionswürdig ist. Dadurch stellt sich das neue Hochhaus an der Bahn als einer von mehreren Hochpunkten und Endpunkt einer wichtigen städtischen Linie dar und vermeidet, auch durch

seine deutlich kontrastierende, zeitgenössische Architektursprache, ein allzu ungleiches Duo mit dem alten Uhrenturm.

Die bis an die Platzkanten aufgezogene neue Belagsfläche bindet alle Objekte ein und hält den Platz wirksam zusammen. Das gewählte großformatige Muster und die leicht changierende Farbgebung der Felder erzeugt gleichzeitig ausreichend Diversität, um die große Platzfläche nicht monoton erscheinen zu lassen. Die leichten Topografieunterschiede, zum Beispiel für die Anrampungen der Gleise, dürften dabei interessante Verzerrungen erzeugen. Der Platzbelag erscheint ausreichend robust für die vielfältigen funktionalen Ansprüche und alltäglichen Herausforderungen eines stark frequentierten Freiraumes, wie zum Beispiel Entwässerungsrinnen, taktile Leitstreifen, notwendige Reparaturen oder Verschmutzungen. Auch ein Wechsel der Oberfläche innerhalb der Gleise wirkt wenig störend, wenn hier wie angedeutet die Farbe des Asphaltens im Farbkanon mitspielt. Aus Sicherheitsaspekten ist dies im Bereich der querenden Fußgängerströme sogar durchaus wünschenswert. Ähnlich verhält es sich mit den Bushaltezonen und -fahrspuren, die aus funktionalen Gründen in Beton ausgebildet werden müssten. Als unverständlich und unnötig wird die Anordnung von Mittelbahnsteigen für die Straßenbahn beurteilt. Dieser Wechsel gegenüber den Auslobungsgrundlagen erzeugt vergleichsweise geringfügige Vorteile, jedoch große Probleme, komplexe Kreuzungen und viele Weichen, eine dann notwendige Signalisierung, eine Reduzierung der Bahnfrequenz durch Wartezeiten, weit auseinandergezogene Haltepunkte und vor allem eine deutlich größere Gefahrensituation in der Querung Richtung Friedrich-Ebert-Straße. Auch im Süden an der Einmündung Graf-Adolf-Straße ergeben sich durch die Gleiskreuzungen (Zufahrt Tiefgarage, E-Mobility, Car-Sharing, Taxivorfahrt) Konflikte. Die Anordnung von Tiefgaragenabfahrten an beiden Platzenden erzeugt mehr von Fahrverkehr beeinträchtigte Platzflächen und ist dem Grundgedanken des von allen Seiten frei zugänglichen Platzraumes abträglich. Kritisch anzumerken ist, dass für die Tiefgarage ein Abriss des Bunkers notwendig wäre. Im Ideenteil Hochhaus weisen die Verfasser nach, dass es möglich ist, Neubau und altes Empfangsgebäude miteinander zu verzahnen ohne dem historischen Gebäude zu sehr wertvolle Substanz und Daseinsberechtigung zu rauben. Auch wenn

im Erdgeschoss noch Optimierungsmöglichkeiten erkennbar sind, kann die grundsätzliche Haltung im Bestand sowohl räumliche Qualität, gute Orientierung, sinnvoll positionierte und zukunftsorientierte Serviceangebote und eine effektive Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln anzubieten, nachvollzogen und befürwortet werden. Über eine längsorientierte, natürlich belichtete Passage werden der Nordeingang und das Hochhausfoyer sinnfällig angeschlossen. Im südlichen Gebäudeteil erreicht man die sogenannte Mobilitätshalle unter anderem mit einem dreigeschossigen Fahrradparkhaus mit Serviceeinrichtungen. Insgesamt scheinen die Verkehrsflächen minimierbar und auch sind der Nutzungsmix und die Nutzungsintensität hinsichtlich erzielbarer Mieteinnahmen zu optimieren. Wünschenswert wäre zudem mehr platzbelebende Gastronomie entlang der Platzfront.

Das Konzept kann in Bezug auf die Denkmalpflege überzeugen: Die Nordecke des Gebäudes wird durch den stark zurückspringenden Hochhaussockel wirksam freigestellt. Auch die zu den Gleisen orientierte Ostfassade bleibt erlebbar. Die Eingriffe in noch erhaltene wertvolle Substanz halten sich im Rahmen – hier wünscht man sich lediglich eine Reduzierung der bodentiefen Fenster in der Platzfassade. Die aufgezeigten Öffnungen der Dachfläche zur Belichtung des Erdgeschosses werden – da es sich hier ohnehin um Bereiche handelt, die kriegszerstört waren – als unkritisch gesehen. Die Dreigliederung des Hochhauses in Foyersockel, der die Traufhöhe des Bahnhofes übernimmt, Bahnhof, Bürogoschosse und ein im oberen Bereich positioniertes Hotel, ist wenig überraschend, jedoch als Grundtypus vorstellbar, wenngleich die Gebäudeproportion noch nicht überzeugt. Für den in Klinker angedachten Sockel würde sich die Jury mehr Eigenständigkeit gegenüber dem Altbau wünschen. Insgesamt entsteht ein wertvoller Diskussionsbeitrag für die Zukunft des Konrad-Adenauer-Platzes und des Bahnhofsumfeldes, der insbesondere im zur Realisierung anstehenden Platzfreiraum große Qualitäten aufweist.

Anerkennungen

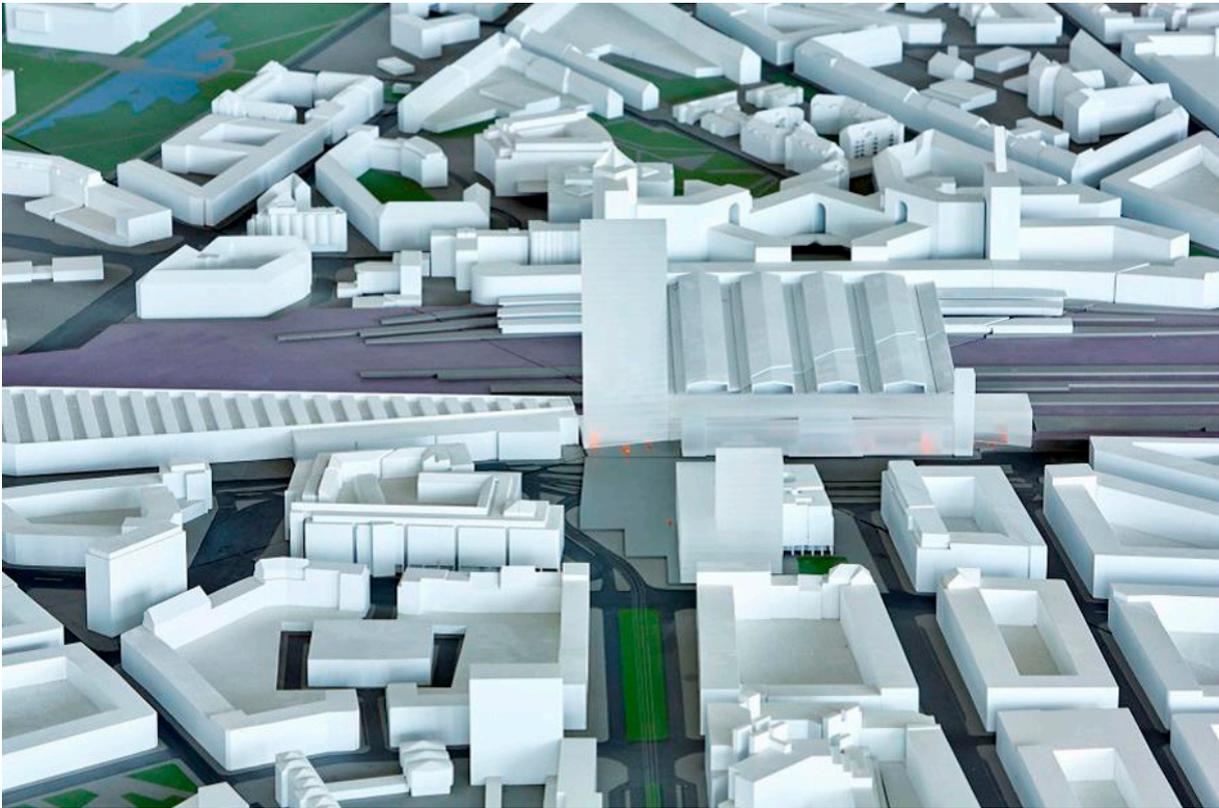
1009

LATZ+PARTNER LandschaftsArchitektur Stadt-
planung

S A K Ingenieurgesellschaft mbH

Auer Weber Assoziierte GmbH





Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

Bahnhofplatz Düsseldorf

Am Düsseldorfer Hauptbahnhof erneuern sich die Anforderungen an Mobilität, Handel, Bahnbetrieb und die entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten. Die städtebaulichen Vorhaben Saalbaugrundstück und Immermannhof positionieren den Bahnhof in seinem Umfeld neu und bringen zusätzliche Nutzer, deren Erwartungen mit den Bedingungen eines Verkehrsknotens in Einklang gebracht werden müssen. Die wachsenden Ansprüche an den Bahnhofsvorplatz verlangen nach mehr Raum. Dem soll mit einer Konzentration der Verkehrsfunktionen im Nordteil begegnet werden. Doch die Überlagerung von ÖPNV, *Kiss & Ride*, Carsharing, Taxen und überregionaler Bussysteme ist hochkomplex und so wie sie geplant ist, verlagern sich das Hauptaktivitätsfeld des Verkehrsknotens, die Fußgängerbewegungen und die kommerziellen Aktivitäten einseitig. Einmal organisiert, wird der Platz weniger flexibel für zukünftige Veränderungen, die in dieser Zeit des Wandels zu erwarten sind. Gleichzeitig verringern sich dennoch die Flächen, die für Bewegung, Verkehr und Sonderaktivitäten, den Komfort des Platzes, Orientierung und Repräsentativität wichtig wären und die diesem wichtigen Infrastrukturknoten der Landeshauptstadt entsprechen würden. Ist ein Blechhaufen vor der Bahnhofsfassade und dem neuen Hochhaus wirklich vorstellbar? Ein Bahnhofplatz ist heute ein Möglichkeitsraum, auf dem temporäre kommerzielle und öffentliche Funktionen einen modernen Verkehrsknoten unterstützen und von ihm profitieren sollen. Ziel sollte es daher sein, die Verkehrsfunktionen so zu entflechten, dass sie entwicklungsfähig bleiben und für eine optimale Orientierung und Handelsaktivität strategisch positioniert werden. Zentralbibliothek und Theater Central fordern einen zusätzlichen Raum, der neben dem Bahnhofplatz bestehen muss.

Der Entwurf baut sich auf drei Prinzipien auf:

- **Repräsentativer Platz** – Es gilt den flexibel nutzbaren Raum des Bahnhofplatzes so groß wie möglich zu machen, den Bahnhofsumbau und das neue Hochhaus im Erdgeschoss im Verbund zu strukturieren und die kommerziellen und verkehrstechnischen Angebote entsprechend zu verteilen.

- **Bewegung und Aktion** – Mit Betreten des Raumes sollen alle Funktionen gleichberechtigt erkannt und die Wegebeziehungen in alle Bereiche des Platzes aufgewertet werden. Dafür werden die verschiedenen Verkehrsträger systematisch entlang der Platzränder angeordnet und mit den Zugängen zu den Gleisen verknüpft. Der entstehende großzügige Platz ist Fußgängern, öffentlichen und kommerziellen Aktivitäten, am Südrand auch den Radfahrern vorbehalten.
- **Komfort** – Materialität, Regen, Kälte und Wärme, Gerüche und Töne beeinflussen die Wahl für die Ausstattung des Bahnhofsvorplatzes. Um an einem geschäftigen Ort wie dem Bahnhofsvorplatz eine Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist jedoch mehr nötig. Hochwertige mineralische Platten reflektieren die Platzform, ohne zu aufdringlich zu werden. Zurückhaltend unterschiedlich gefärbt, bieten sie eine anregende Atmosphäre, kommentieren das Bahnhofsgebäude und sein heterogenes Umfeld, bilden einen Sockel für den Bahnhof und leiten mit leichtem Farbverlauf in die umliegenden Stadtquartiere über. In Verkehrsbereichen verkleinert sich deren Größe, angepasst an die jeweiligen Verkehrsbelastungen und technischen Anforderungen.

Städtebau und Architektur

Ein Hochhaus am Ende der prägenden Stadtachse der Immermannstraße erscheint richtig und wichtig, um den Bahnhofsvorplatz und den Hauptbahnhof im städtischen Gefüge deutlicher lesbar zu machen und zu stärken. Durch ein Hochhaus an diesem Ort stellt sich aber auch die Frage nach dem Umgang mit dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude, denn durch einen isolierten Hochhaus-Baukörper würden sich sowohl die Bedeutung als auch die Gewichtung des gesamten Platzensembles verlagern. Auch kann das Bahnhofsgebäude nicht losgelöst von der Konzeption des Vorplatzes begriffen werden. Vielmehr müssen neue räumliche Bezüge entwickelt werden, damit auch die Funktionen von Empfangsgebäude und Platz optimal ineinandergreifen. Vor diesem Hintergrund erscheint es zwingend, das neue Hochhaus in Verbindung mit dem Bahnhofsgebäude als öffentlich relevanten Stadtbaustein zu denken und entsprechend zu entwickeln.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Die prägende Leitidee des Entwurfs liegt im neuen Erschließungskonzept des Bahnhofsgebäudes und in der konsequenten Verknüpfung der drei Eingänge im Norden, Süden und in der Mitte mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern auf dem Konrad-Adenauer-Platz. Hieraus leiten sich die entwurflichen Vorschläge für den Realisierungs- und Ideenteil ab. Der Grundgedanke für den Konrad-Adenauer-Platz baut auf einem leereräumten Platz auf, der nur durch sehr wenige gestalterische Elemente geprägt wird. Das auffälligste dieser Elemente sind acht unterschiedlich lange Haltestellendächer aus grünem Glas. Neben diesen farblich auffälligen, aber in der Gestaltung eher zurückhaltenden Dächern sind noch ein Wasserspiel aus Fontänen am Nordausgang des Bahnhofs sowie zehn lange Bänke auf dem Platz angeordnet. Die Bänke ordnen sich dem Prinzip des aufgeräumten und streng geordneten Platzes unter, können aber kaum Aufenthaltsqualität vermitteln. Als Bodenbelag werden Betonplatten in einer Größe von 1 mal 2 Metern in drei unterschiedlichen Grautönen vorgeschlagen. Alle weiteren Funktionen des Bahnhofsumfeldes, wie *Kiss & Ride* Parkplätze, Taxivorfahrten, Bushaltestellen, Zugänge zur Fahrradgarage sowie alle Baumpflanzungen sind an den Platzrändern angeordnet. Diese Entscheidung, alle Baumpflanzungen in die Seitenräume des Konrad-Adenauer-Platzes zu verdrängen, führt zu merkwürdigen und wenig verständlichen Resträumen mit wenig Ausstrahlung. Am deutlichsten wird dies beim Baumrondell am Übergang von der Immermannstraße auf den Platz. Die Zurücknahme des Immermannhofes auf der Nordseite mit dem städtebaulichen Ziel Kö-Bogen, Immermannstraße, Konrad-Adenauer-Platz und das vorgeschlagene Hochhaus am Bahnhof in einen räumlichen Zusammenhang zu stellen, wird durch dieses Baumrondell konterkariert. Das Aufräumen des Platzes drückt sich zudem in einer schlechten Baumbilanz aus. Auch andere nachhaltige Ansätze, wie eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung oder Photovoltaiknutzungen finden sich nicht. Die Freiraumgestaltung bleibt in einfachen Konventionen stecken und trägt wenig zu einer nachhaltigen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes bei. Die Anordnung der Verkehrsfunktionen ist klar und gut nachvollziehbar. Die Haltestellen der Straßenbahn sind zentral gelegen und mit kurzen

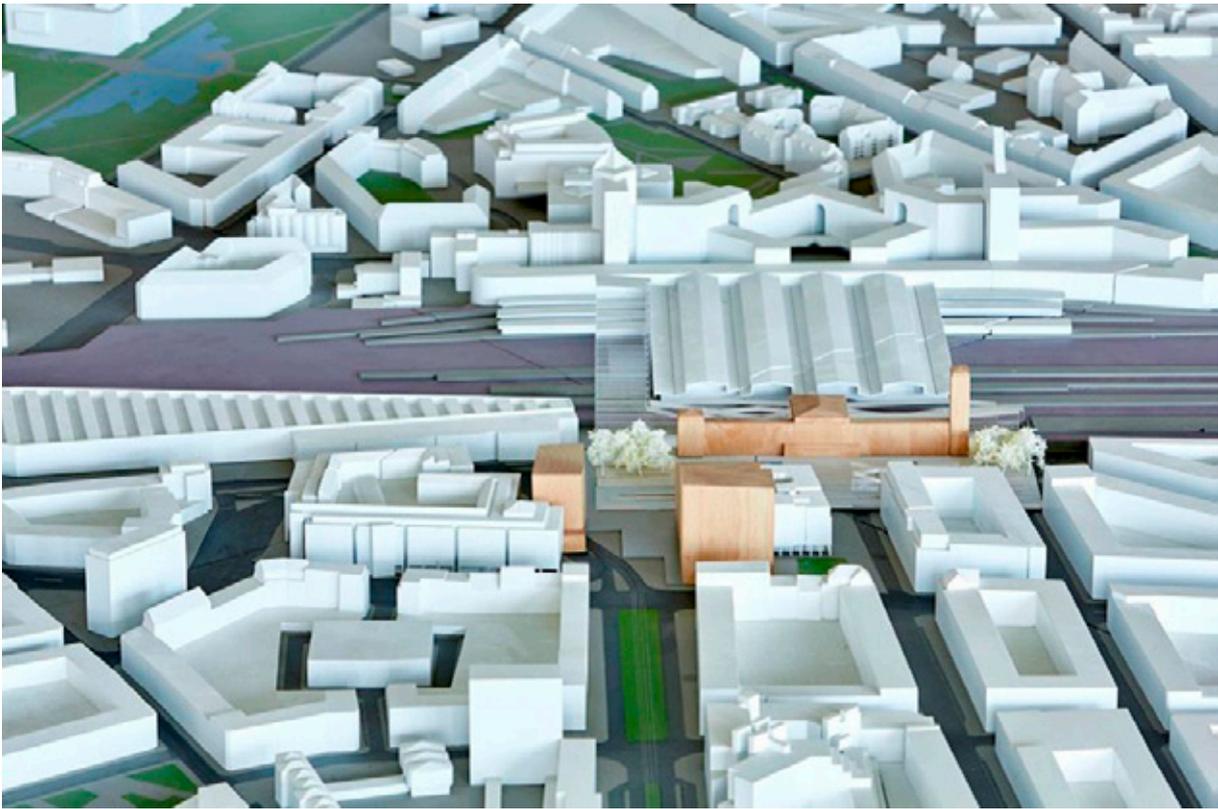
Wegen vom Bahnhof aus erschlossen. Aus Sicht der Rheinbahn sollten allerdings die Haltepunkte getauscht werden, um ein zu schnelles Queren der Bahnen im Bereich der Hauptlaufzone vor dem Haupteingang des Bahnhofs zu vermeiden. Die Fahrradgarage soll über schnelle Lifte im südlichen Teil des Bahnhofsneubaus oder alternativ über eine Rampe parallel zu den Sitzbänken auf dem Platz erschlossen werden. Der Nachweis für die Funktion der Fahrradstellplätze fehlt allerdings. Die Fahrbahnbreite im Bereich der Bushaltestellen reicht für Überholverkehre von Bussen nicht aus. Die dezentrale Anordnung von Taxi- und *Kiss & Ride* Parkplätzen am Nord- und am Südausgang des Bahnhofs wird positiv gesehen. Die südliche Taxivorfahrt müsste im Querungsbereich der Gleise noch optimiert werden. Taktile Elemente im Sinne einer inklusiven Mobilität fehlen.

Im städtebaulich architektonischen Ideenteil überzeugt die Arbeit durch eine Neugestaltung der Wegebeziehungen im Bahnhof, die zu einer sehr guten Verknüpfung des Bahnverkehrs mit den intermodalen Verkehrsschnittstellen führt. Die architektonische Aufwertung des Nord- und Südeingangs und die diagonale Wegeführung im Bahnhof sind wohl besonders aus Nutzersicht der stärkste Aspekt dieser Arbeit. Erkauft wird diese Idee mit einem Abbruch von mehr als Zweidritteln des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes. Die gesamte, ebenfalls denkmalgeschützte Rückseite des Bahnhofs wird abgebrochen, um auf der Gleisseite ein neues Empfangsgebäude und ein Hochhaus zu errichten. Auf der Südseite wird der historische Anbau abgebrochen, so dass der asymmetrisch angeordnete Uhrenturm auf einmal zum Endpunkt des Bahnhofsgebäudes wird. Funktional erfüllen die beiden Neubauten zwar alle Vorstellungen eines modernen Bahnhofs, aber das neue Verhältnis zwischen historischer Bausubstanz und Neubau lässt den historischen Rest fast zum Alibi verkommen. So sehr die Neuorganisation des Grundrisses und die Neugestaltung der rückwärtigen Bahnhofsfassade nachvollziehbar sind, so wenig ist das fast erdrückende Verhältnis zwischen Alt und Neu zu tragen. Das vorgeschlagene Hochhaus wird quer zum Konrad-Adenauer-Platz gestellt, was eine platzartige Aufweitung vor dem Nordausgang des Bahnhofs bewirkt, die positiv beurteilt wird. Das Haus selbst wirkt in seiner Taillierung im unteren Bereich noch nicht überzeugend. Das vorgeschlagene hohe Haus am Immermannhof

wird dagegen positiv gesehen. Die Leistungs- und Programmanforderungen der Auslobung werden von der Arbeit erfüllt. Aus immobilienwirtschaftlicher Sicht müsste die Arbeit wegen des Verhältnisses zwischen Erschließungsflächen und Nutzflächen noch optimiert werden. Im Bereich des Immermannhofes liegt sie etwas unter der geforderten Geschossfläche. Insgesamt kann die Arbeit im Realisierungsteil wenig überzeugen. Der leer geräumte Platz bietet keine angenehmen Aufenthaltsorte und vermittelt keine gute Atmosphäre des Ankommens. Die Stärke der Arbeit liegt im Ideenteil und dort in ihrem Beitrag für eine neue Erschließung im Bahnhof und in der konsequenten Aufwertung des Nord- und Südeingangs in Verbindung mit den intermodalen Verkehrsschnittstellen.

Levin Monsigny Landschaftsarchitekten GmbH
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
ASTOC Architects and Planners GmbH





Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

Neue Visitenkarte für Düsseldorf

Der Bahnhof von Düsseldorf ist ein bedeutendes Entree in die Stadt. So qualitativ und identitätsstiftend die stadtseitige Klinkerfassade und die Empfangshalle des Bahnhofsgebäudes aus den 1930er-Jahren sind, so wenig attraktiv und funktional zeigt sich seine Erscheinung auf der Gleisseite. Dies bietet die Möglichkeit, hinter der erhaltenen Stadtfassade einen neuen Baukörper einzufügen, welcher gemeinsam mit dem Hochhaus nach dem Leitbild des *Bahnhofs der Zukunft* entwickelt ist. Neben optimierten Erschließungsflächen zwischen Stadt und Bahnhof und einem erweiterten Angebot von Geschäfts- und Büroräumen entsteht eine repräsentative Willkommengeste entlang der Gleise. Durch den bestehenden zentralen Haupteingang und die beiden neuen seitlichen Bahnhofseingänge gelangt man auf den Konrad-Adenauer-Platz. Seine großzügig offene Fläche bietet Platz zum Orientieren, zum Wechseln der jeweiligen Fortbewegungsart. Die übersichtliche und barrierefreie Organisation der unterschiedlichen Verkehrsarten ist zentrale Aufgabe eines Bahnhofsvorplatzes. So befinden sich direkt gegenüber des Empfangsgebäudes die Haltestellen des ÖPNV. An der nordöstlichen Platzkante grenzen die Vorfahrtsmöglichkeiten von Taxis und Kurzzeitparkern an. Fahrradfahrer finden auf beiden Platzhälften zahlreiche Abstellmöglichkeiten, sowohl ebenerdig überdacht im Bereich der Haltestellen als auch über langgezogene Rampen im Untergeschoss des Bahnhofs. Fußgänger können sich ungehindert und barrierefrei auf dem Platz bewegen und über breite Übergänge zur nördlichen Innenstadt gelangen. Bahnhofsgebäude und Konrad-Adenauer-Platz bilden gemeinsam die Intermodalschnittstelle sämtlicher Verkehrsarten. Mit der städtebaulichen Neuordnung im Umfeld des Konrad-Adenauer-Platzes werden die ursprüngliche Symmetrie der Platzfläche und die Verzahnung mit dem umliegenden Stadtraum gestärkt. Entsprechend der Bedeutung der Immermannstraße wird das Bauvolumen des Immermannhofs beiderseits der Straßenfluchten aufgeteilt. So entsteht mittig ein großzügiger Boulevard für Fußgänger, der bis zum Konrad-Adenauer-Platz führt. Aus der Innenstadt kommend ist das Empfangsgebäude des Bahnhofs schon weithin sichtbar. Aus der Graf-Adolf- und Bismarckstraße blickt man auf das vertraute Wahrzeichen:

den Uhrenturm. Aus der Friedrich-Ebert-Straße erblickt man die zentrale Empfangshalle. Im Verlauf der Immermannstraße zeigt sich zukünftig das neue Hochhaus der DB.

Konrad-Adenauer-Platz

Durch die Verteilung der verkehrlichen Funktionen und die Ausgestaltung der Flächen verbindet sich der Konrad-Adenauer-Platz Übergangslos mit seinem Umfeld. So sind die stadtseitigen Platzkanten in Kontinuität zu den angrenzenden Straßenräumen ausgebildet. Demgegenüber entsteht vor dem Bahnhof ein eigenständiger Bahnhofsvorplatz, dessen Geometrie und Zonierung sich aus dem prägenden Volumen des Empfangsgebäudes entwickelt. Entsprechend seiner gesamtstädtischen Bedeutung wird dieser Vorplatz in Form, Materialität und Ausstattung hervorgehoben.

Verkehrskonzept

Der Schwerpunkt wird auf die öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahn und Stadtbus) gelegt, die entsprechend der Voruntersuchungen am nordwestlichen Platzrand in der Friedrich-Ebert-Straße halten, sowie dem individuellen Radverkehr. Die umliegenden Straßen Graf-Adolf-Straße, Bismarck-, Friedrich-Ebert-, Immermann- und Worringer Straße werden für den Individualverkehr gesperrt und sind – außer für Anlieger- und Lieferverkehr – dem ÖPNV, Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten. Bismarck- und Immermannstraße sind als Fahrradstraßen ausgewiesen. Fahrradfahrer erreichen sicher den Konrad-Adenauer-Platz von beiden Stadtseiten und finden hier jeweils ein großes Angebot überdachter Abstellplätze: Unter den platzseitigen Haltestellen-Dächern befinden sich Fahrradbügel für 450 Fahrräder. Beiderseits des Empfangsgebäudes führen Rampen (circa 6 Prozent Neigung) in ein großes Fahrradparkhaus für 800 Fahrräder im Untergeschoß des Bahnhofs.

Bahnhof der Zukunft

Ziel ist es, den Hauptbahnhof in Düsseldorf durch die hier vorgeschlagene Um- und Neubaumaßnahmen zu einem Bahnhof der Zukunft zu transformieren, welcher der Bedeutung des Hauptbahnhofs als zentralem Ort der Mobilität und Rolle als Visitenkarte der Stadt Düsseldorf gerecht wird. Der neue Baukörper öffnet sich an beiden Enden zum Konrad-Adenauer-Platz und bietet damit einen direkteren Zugang aus

Ost und West. Diese zusätzlichen Eingänge werden im Inneren über eine neue Querspanne verknüpft, welche sich mit der bestehenden Hauptachse unter der Bahnhofshalle schneidet. Die kreuzförmige Wegführung verknüpft alle Ziele, wie Straßenbahn, U-Bahn, Fahrrad- und PKW-Stellplätze und Aufgänge im Gebäude auf übersichtliche Weise miteinander.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Der Entwurf nähert sich der Aufgabenstellung in einer zunächst beeindruckenden Stringenz. Er verlegt die Funktionen der Straßenbahnhaltestellen einerseits mehr mittig in den Platz und betont andererseits die Axialität des Zugangs zur Friedrich-Ebert-Straße. Diese zeichnet sich darin aus, dass auf jede Möblierung oder sonstige Gestaltungsmerkmale fast völlig verzichtet wird. Das führt zu einer Präsenz, die viele Möglichkeiten offen lässt und damit eine Belebung des Platzes durch dessen Nutzer herausfordert. Leider denkt dieser Entwurf diesen Ansatz nicht zu Ende. Die eigentliche Aufgabe des Platzes in der vorgeschlagenen Form erschließt sich nicht. Bei näherer Betrachtung ergibt sich darüber hinaus eine Anzahl funktionaler Mängel: Die Entwurfsverfasser wollen trotz einer bildhaften Reminiszenz an den historischen Bahnhof ein Bahnhofsgebäude der Zukunft gestalten und verbinden deshalb den Auftrag der Erweiterung der Baufelder mit einer längstgerichteten, sich in 3 bis 4 Wellen auflösenden neuen Bahnhofsarchitektur. Damit ergeben sich für die Bahn die erhofften Effekte für eine Neugestaltung der inneren Servicebereiche genauso wie der Eindruck einer Mobilität 2.0 für alle Reisenden und Nutzer. Die städtebauliche Reduzierung am Immermannhof wird konsequent durch einen dem Altbau in Kubatur folgenden Baukörper gelöst und somit die Achse nicht nur geöffnet, sondern gleichermaßen begrünt (Bäume und Rasen). Die Bereitschaft dort auf der Fläche zu verzichten wird durch den kräftigen Baukörper an der Karlsstraße mehr als kompensiert. Er sollte in seinem Volumen reduziert werden. Auch eine spätere Erweiterung der Bibliothek ist folgerichtig bedacht und fasst die auf dem KAP treffende Fläche zu einer strengen steinernen Torsituation mit einem gut begrüntem Funktionsraum. Der KAP ist in zwei Nutzungsflächen gegliedert und nimmt unter ebenfalls wellenförmig gegenüber stehenden Glasdächern den ÖPNV so

auf, wie es die Machbarkeitsstudie vorgesehen hat. Hervorzuheben ist die vor allem sichere Funktionslösung des südlichen und nördlichen Entrees, wo besonders auf eine sichere Erreichbarkeit und Querung der Fußgänger und Radfahrer mit Bahnen und Bussen geachtet wird. Die Fahrräder sind in einer fast ebenerdigen Radgarage im Erdgeschoß des neuen Baukörpers untergebracht, und befinden sich so in direkter Nähe zu den Gleisen. Durch die oberirdische Lage sind 660 Plätze für Fahrräder vorgesehen. Im Norden sind Taxen und *Kiss & Ride* Parkplätze so gebündelt, dass sie den Platz vom Kraftfahrzeugverkehr freistellen. Hier muss im Sinne eines dort später möglichen Mobilitätshubs darauf geachtet werden, dass der etwas weitere Weg zum Nord- und Haupteingang kompensiert wird durch Alternativen unter Dach.

Die beiden Baumhaine sind eine gute Gliederung sowie ein guter Abschluss des Platzes in seinen Übergängen ins Bahnhofsviertel und weisen echte Aufenthaltsqualität auf, da sie die Möglichkeit bieten, auch heutigen Großbäumen ausreichend Wurzelraum zu geben. Sie bilden einen spielerisch leichten Gegensatz zu den Altbäumen an der Bibliothek und den strengen, die Straße und Gebäude begleitenden Räumlichkeiten. Die Tiefgaragenzufahrt ist im Konstruktionsbereich von Taxen-Stellplätzen und Busbahnhof angeortet und beeinträchtigt den Platz nicht. Die drei Adressen zur Stadt sind mit Alleebäumen und Baumtoren eine Einladung am Übergang vom Platz zur Stadt. Fasst man die sorgfältig geordneten aber gut miteinander korrespondierenden und im Hinblick auf Radnutzer und Fußgänger sehr gut erreichbare Baukörper mobilitätsbetrachtend zusammen, wird hier Intermodalität zukunftsweisend gestaltet und ist der Hauptanspruch des Entwurfes. Die historische Fassade und Laternen bilden lediglich eine bildhafte Erinnerung und versuchen mit der Laterne eine Lenkklammerung des Neuen durch das Alte. Der Denkmalschutz bemängelt diese Zweidimensionalität und fordert eine korrespondierende Rückfassade, so dass der neue Baukörper den alten durchdringt, statt ersetzt. Ebenso wird gefordert, die über den Uhrenturm hinausgehende Fassade im Sinne der Grundidee ebenso zu erhalten.

Eine Schwäche des Entwurfs ist die Übergangslosigkeit vom Hochpunkt zum Bahnhofsgebäude ebenso wie die zu kräftigen Gesten des Baus an der Karlsstraße. Das helle Betonpflaster an der

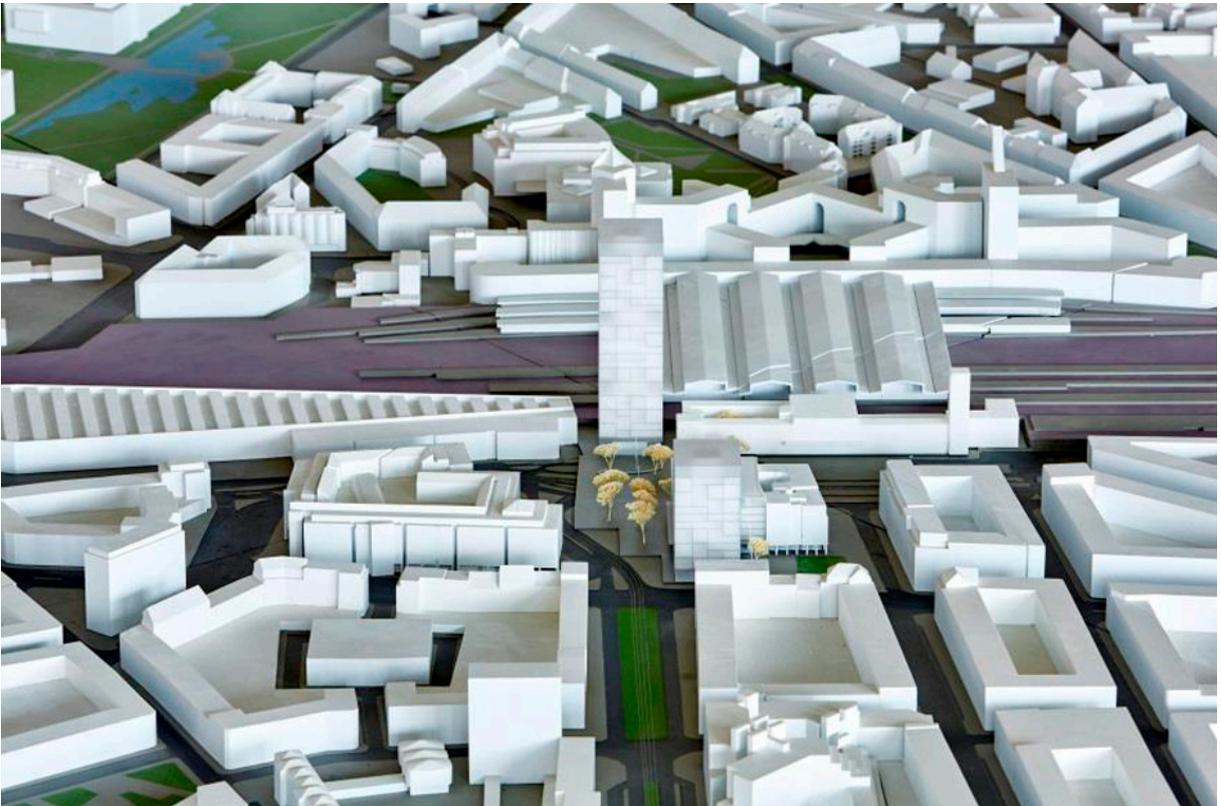
Oberfläche wird begrüßt ebenso wie die echten Rasenflächen der Immermannstraße. Das Zusammenspiel mit Ortbeton ist wirtschaftlich und robust. Negativ wird bewertet, dass die exemplarisch grobe Aussage zum Bahnhof Aussagen zu Funktionalität und Andienung unmöglich macht. Dies wird von der Bahn nicht als nachteilig bewertet. Seitens der Auslober DB wird dieser Entwurf ausdrücklich für seinen Mut begrüßt, den historischen Bahnhof zu überdenken. Die sehr unstetige längsgerichtete Dachlandschaft wird bemängelt und auch die ÖPNV-Dächer könnten eine Beruhigung vertragen. Der Beitrag erfüllt jedoch das Versprechen einer wirklichen Innovationslösung nicht. Der Freiraumentwurf ist solide, funktioniert gut, ist klar gegliedert und robust gegen Veränderungen. Er birgt aber keine bedeutsame eigene neue Identität.

FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH
Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH
Molestina Architekten Gesellschaft für Architek-
tur mbH





1.0000000000000000



Zusammenfassung des Erläuterungsberichtes

In der über hundertjährigen wechselvollen Geschichte des Konrad-Adenauer-Platzes kommt es jetzt zu einer notwendigen kompletten (Neu-)Gestaltung des städtischen Raumes. Der Entwurf nimmt dazu historische Bezüge des städtischen Raumes wieder auf. Der Platz als solches wird von seinen Raumkanten her mit den angrenzenden Räumen wieder verwebt. Neue Hochpunkte im Bahnhofsviertel betonen zukünftig die Vertikale und schaffen neue Identifikationspunkte in der Stadt. Drei neue Hochhäuser stehen an markanten Punkten im Quartier. Mit der Umgestaltung des Immermannhofes findet die wichtige Stadtachse der Immermannstraße nach gut 60 Jahren endlich einen logischen Abschluss. Der KAP besteht nicht nur aus einem Platz, sondern vielmehr ist es das Bahnhofsviertel, das bis zur Karlsstraße seinen räumlichen Abschluss findet. Alle Gebäude stehen in diesem Quartier, auf dem KAP und nicht irgendwie daneben.

Ein vielfältiges Nutzungsangebot wird neben der verkehrlichen Erschließung auf diesem frequentierten Platz ermöglicht. Ziel des Entwurfs ist es, einen zeitgemäßen neuen städtischen Raum zu entwickeln, der die Ansprüche der künftigen Gesellschaft besser widerspiegelt und diesem Platz eine einprägsame Ästhetik gibt.

Gebäude – neue Hochpunkte, neue städtische Ordnung

Es werden zwei neue Hochpunkte im Wettbewerbsgebiet errichtet, die die neue Verlängerung der Immermannstraße bis zum Bahnhofsvorplatz erstmals möglich machen sowie ein weiteres Wohnhochhaus im Ideenteil, das die östliche Kante des Worringer Platzes fasst. Das neue Hochhaus an der Immermannstraße ersetzt den mäandrierenden Altbau aus den 1970er-Jahren. Hierbei handelt es sich um einen kompakten, lichtdurchfluteten Bürobau mit einer blockergänzenden Kubatur von etwa 25 Metern Höhe (orientiert am Bestand), organisiert um einen glasüberdachten Innenhof. An der östlichen Gebäudekante erhebt sich ein kompaktes Hochhaus über den 25 Meter hohen Sockel hinaus, das den kleinen Platz an der Friedrich-Ebert-Straße aktiviert und ein Signal für das Bahnhofsviertel setzt. Das Hochhaus am Ende der Immermannstraße ist eine neue Stadtkrone, die die Achse, die sich von der zukünftigen

Tuchtinsel bis zum Bahnhofsvorplatz erstreckt, markant schließt.

Verkehr – weniger Individualverkehr ist mehr

Der Individualverkehr wird im Bahnhofsviertel auf das Notwendigste reduziert, die Erreichbarkeit des Bahnhofes jedoch weiterhin gewährleistet. Busse und Taxis werden parallel zum Bahnhof angeordnet und verkehren größtenteils auf den für sie reservierten Flächen.

Öffentliche Kurzparkplätze werden fußläufig zum Bahnhof in der Immermannstraße vorgesehen. Zudem kann eine großzügige neue Tiefgarage zwischen Immermannhof, dem neuen Bahnhofshochhaus und der Zentralbibliothek angeordnet werden. Straßenbahnen, Busse und Taxis halten möglichst nah am Bahnhofsviertel und verkehren überwiegend auf eigenen Verkehrsflächen. Dem steigenden Fahrradaufkommen soll und wird Rechnung getragen. Der Bahnhof wird von allen Seiten über die bestehenden und geplanten Routen des Radhaupt- und Bezirksnetzes erschlossen, zusätzliche Erweiterungsvorschläge runden das Angebot ab. Eine zentrale Fahrradgarage liegt unter dem KAP und nutzt dazu Teile des bestehenden Bunkers.

Das Rheinband – Düsseldorfs DNA

Eine langgestreckte sequenzartige Sitzskulptur steht selbstbewusst auf dem Konrad-Adenauer-Platz. Die Formen der Elemente sind vom Verlauf des Rheins in der Landeshauptstadt abgeleitet. Die Sitzelemente stellen mittels fluoreszierendem blauen Licht die ständig variierenden Pegelstände und Fließgeschwindigkeiten des Rheins dar.

Würdigung der Arbeit durch das Preisgericht

Dieser Beitrag bietet in seinen gestalterischen Ambitionen einen besonderen Beitrag für die städtebauliche Lösung und die identitätsstiftenden Oberflächen des Bahnhofsvorplatzes, er könnte allerdings nur dann zur Umsetzung in Frage kommen, wenn in diesem Verfahren zwei deutliche Schwachpunkte eliminiert werden: Durch die begradigte Kante des Immermannhofes führt die städtische Hauptachse der Immermannstraße, ergänzt um ein städtebaulich wohlthuendes Hochgebäude, beruhigt auf den Bahnhofsvorplatz und endet konsequent am entsprechend klar konturierten Hochhausturm

auf dem Saalbaugelände. Der Turm sollte allerdings, zumindest in seinem unteren Bereich, deutlicher aus der Bahnhofsfassadenebene zurückgesetzt sein.

Auch findet der Platzraum im Norden ein markantes Ende durch eine moderat dimensionierte Hochhausfigur. Die Bahnhofsvorplatzfläche wird geprägt von einem scheinbar ungeordneten Baumensemble, spielerisch ergänzt durch eine vielfältige Anreicherung mit Wasser- oder Stadtmöblierungselementen. Dieser lockere Umgang mit dem Vorbereich des Denkmals steht im starken Gegensatz zu der seiner Entstehungszeit geschuldeten Architekturhaltung des Bahnhofsgebäudes und mildert seine Dominanz. Zugleich wird hierdurch hohe Aufenthaltsqualität geboten. Dabei ist die scheinbare Zufälligkeit der Elemente und Baumstandorte sehr bewusst gesetzt, auch unter Berücksichtigung der Bestandsbäume.

Der Entwurf zeichnet sich jedoch durch zwei Schwierigkeiten aus, die es zu überarbeiten gilt. Die Chance des *Bahnhofs der Zukunft* zu dessen Aktivierung wird nicht wahrgenommen. Dieses hätte die für die verkehrliche Nutzung des Platzes unbedingt erforderliche Einbindung des Nord-Eingangs ebenso ermöglicht, wie die unmittelbare Zugänglichkeit zum Turmgebäude. Ungünstig wird der Vorschlag angesehen, dass das so wichtige Ende der Immermannstraße durch einen baumbestandenen *Kiss & Ride* Parkplatz genutzt werden soll. Darüber hinaus werden von dort hin zum Bahnhof die Gleise der ankommenden Straßenbahnen überquert, was unnötige Gefährdungen produziert. Auch ist die Distanz zum Bahnhofszugang unangemessen groß. Ansonsten stellt sich der Platzaufbau verkehrlich weitgehend konsequent strukturiert dar. Die Gleisanlagen sind abgesenkt, aber nur außerhalb des U-Bahn-Querungsbereichs in der Bahnhofsachse.

Dies ist ebenso sorgsam durchgearbeitet wie die Bushaltestellen oder die Feuerwehrtrassen. Die Absenkung wird hinsichtlich der Realisierbarkeit zu überprüfen sein. Zu prüfen ist auch, ob die angebotene Aufzugerschließung des Fahrradparkhauses so praktikabel ist. Die blauen Möblierungselemente werden als Anregung nicht allzu konkret verstanden. Nicht geklärt ist die Turmandienung für Ver- und Entsorgungserfordernisse, die Tiefgaragenrampe scheint nur dem Individualverkehr zu dienen. Der dargestellte Platzbelag in Form von großen mehrfarbigen Betonplatten ist plausibel, aber nicht überall

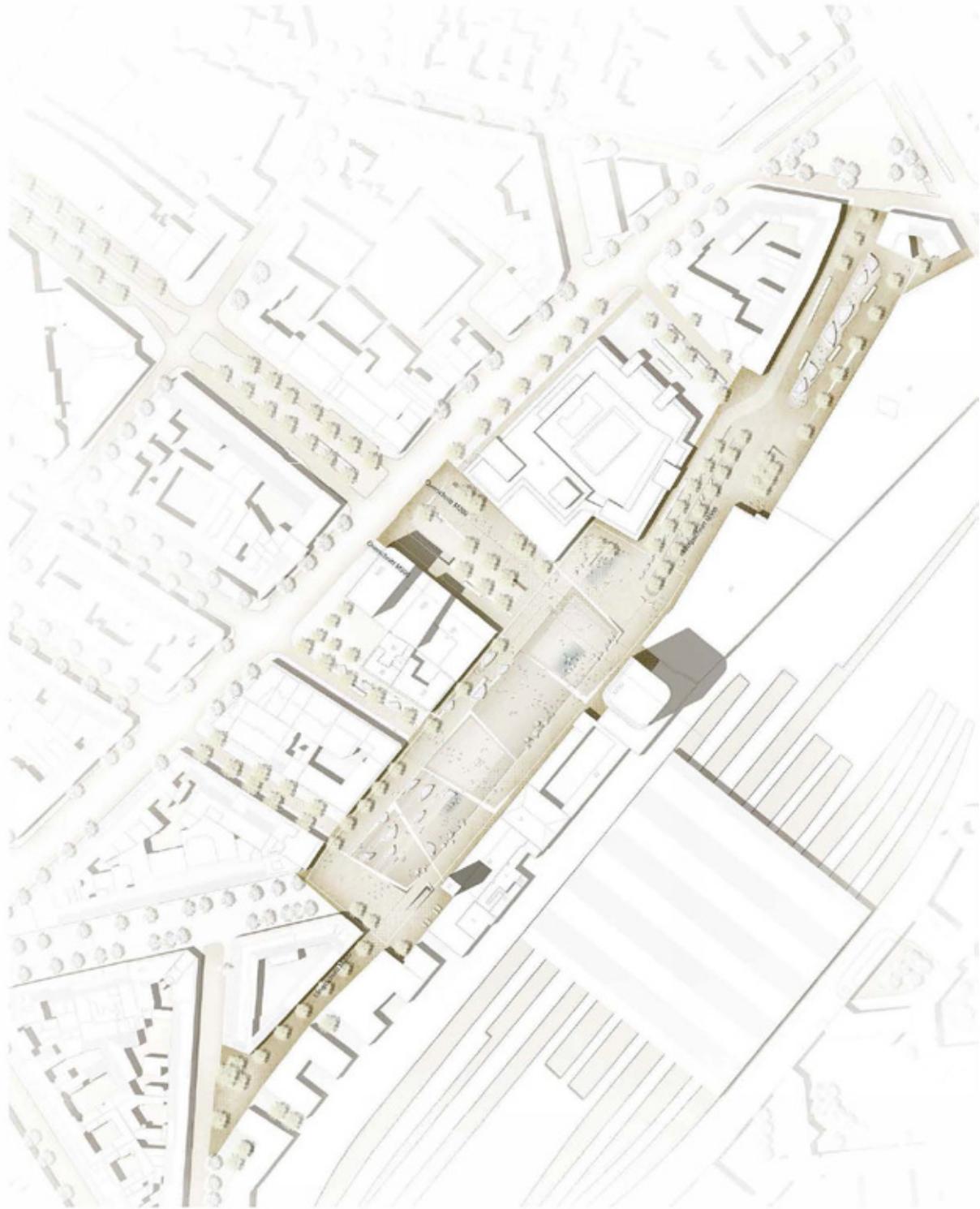
realisierbar, vor allem nicht im Gleisbereich. Die gesamte Architekturhaltung zeigt eine sichere, eigenständige Handschrift. Das gestalterische Konzept des Turms deutet eine Fortsetzung des charakteristischen Dialogs von fester Rahmenstruktur und lockeren pflanzlichen Ergänzungen an. Ähnlich ist der Umgang mit den Bahnsteigdächern, die einer klaren Ordnung folgen, aber durch lebendig strukturierte Tragstrukturen und ein besonderes Lichtkonzept als reizvolle Skulpturen den Platz bereichern. Als ein guter Vorschlag wird angesehen, der Bahnhofshalle eine lichte Gestaltung zu geben.

Insgesamt wird dieser Entwurf als ein für die Bahnhofsumgebung identitätsstiftender Beitrag gesehen, der jedoch weitere Ergänzungen, beziehungsweise Korrekturen benötigt. Er kann als Basis für die Umsetzung des Projektes dienen, dem sich entwickelnden lockeren Charme des neuen Düsseldorf ein Gesicht zu geben.

Engere Wahl

1003

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
IPL CONSULT Potthoff + Fürnkranz Ingenieur-
partnerschaft
HPP Architekten GmbH



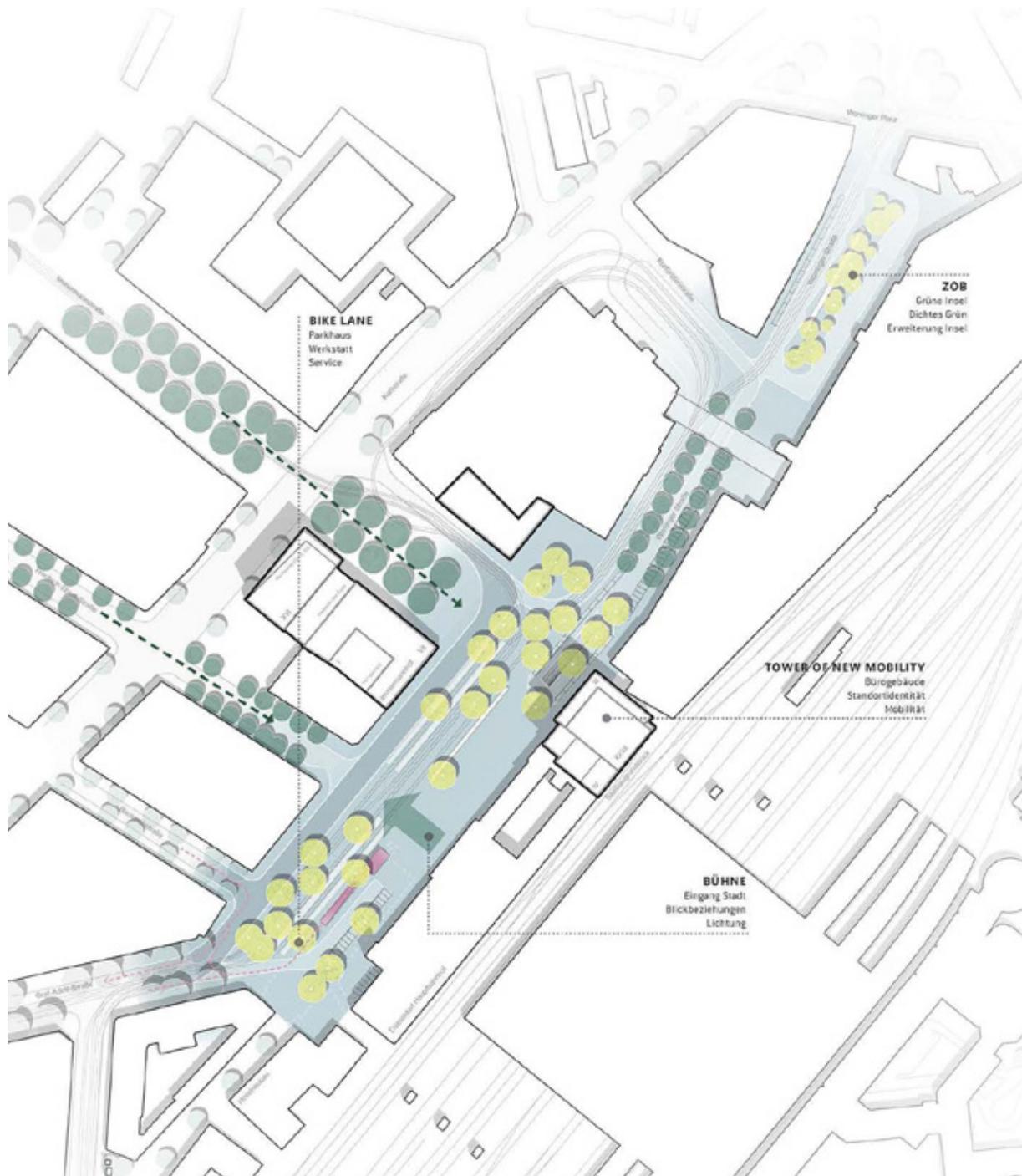
Treibhaus Landschaftsarchitekten, Berlin
Lavaland GmbH Landschaftsarchitekten
ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB



Zweiter Wertungsrundgang

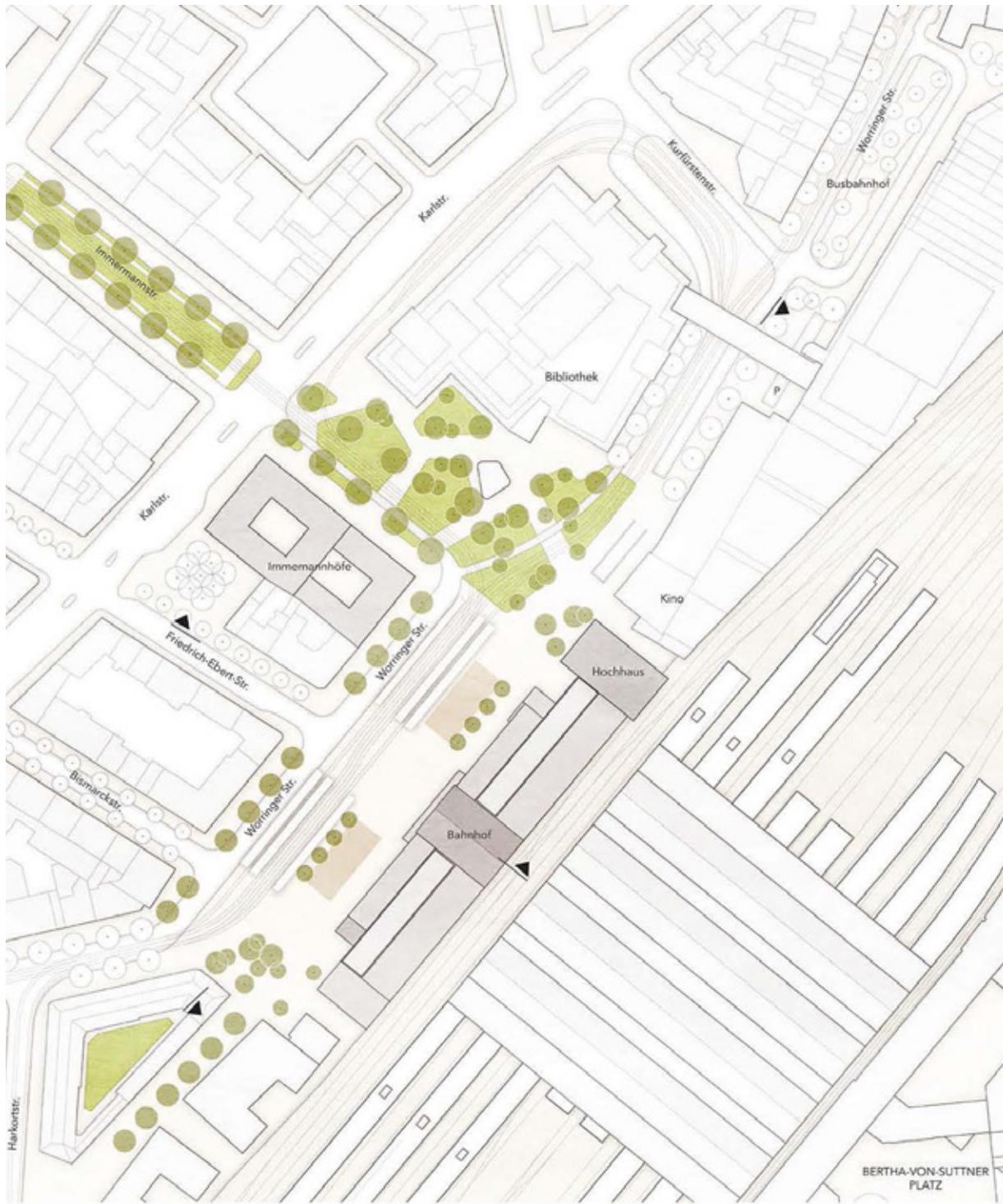
1002

Bruun & Möllers GmbH & Co. KG
SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr –
Vermessung GmbH
meyerschmitzmorkramer rhein gmbh



1005

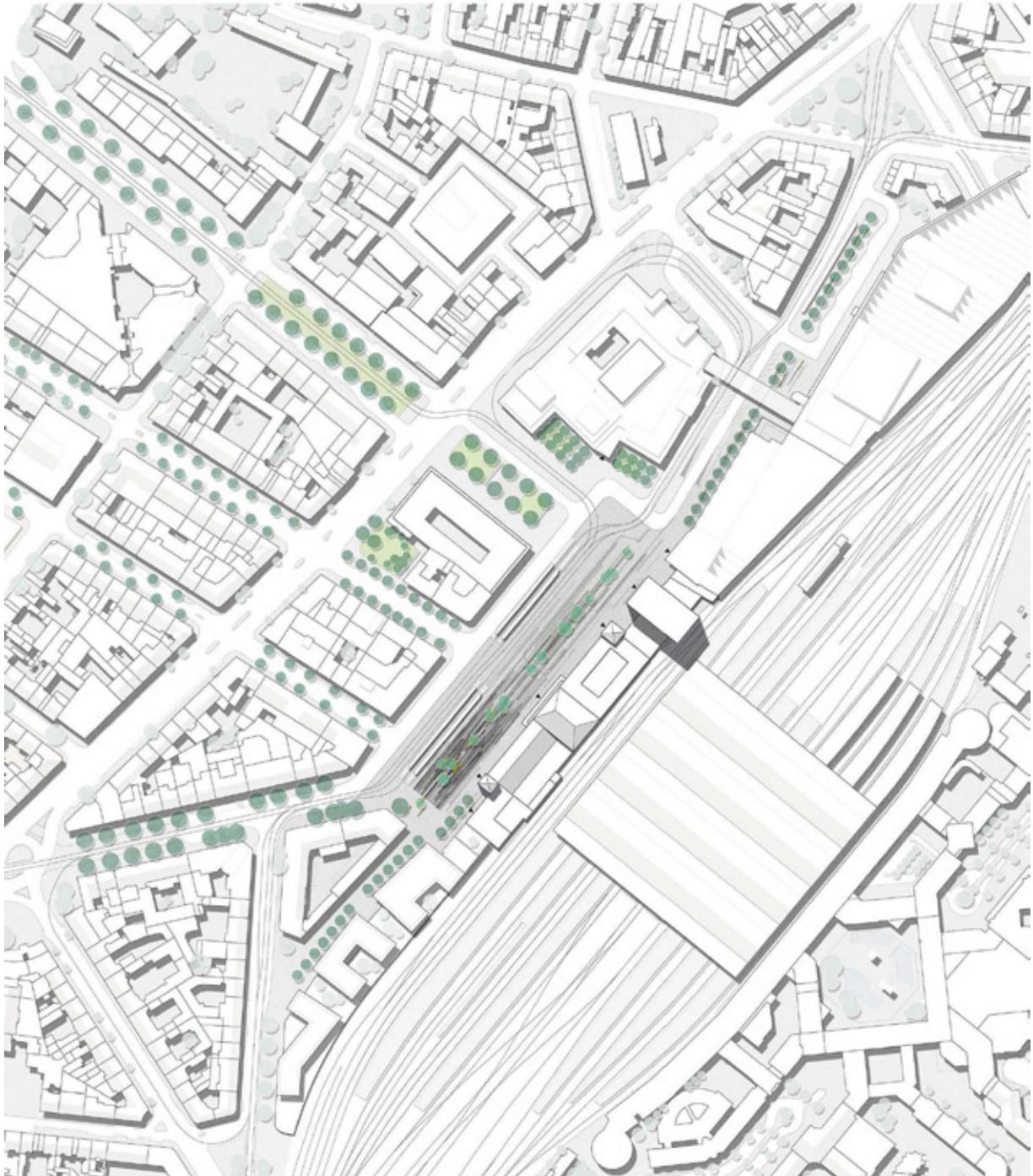
Stefan Bernard Landschaftsarchitekten
IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
BHBVT Gesellschaft von Architekten mbH



5 GESAMTKONZEPT (IDEEN- UND REALISIERUNGSTEIL) M 1:1000

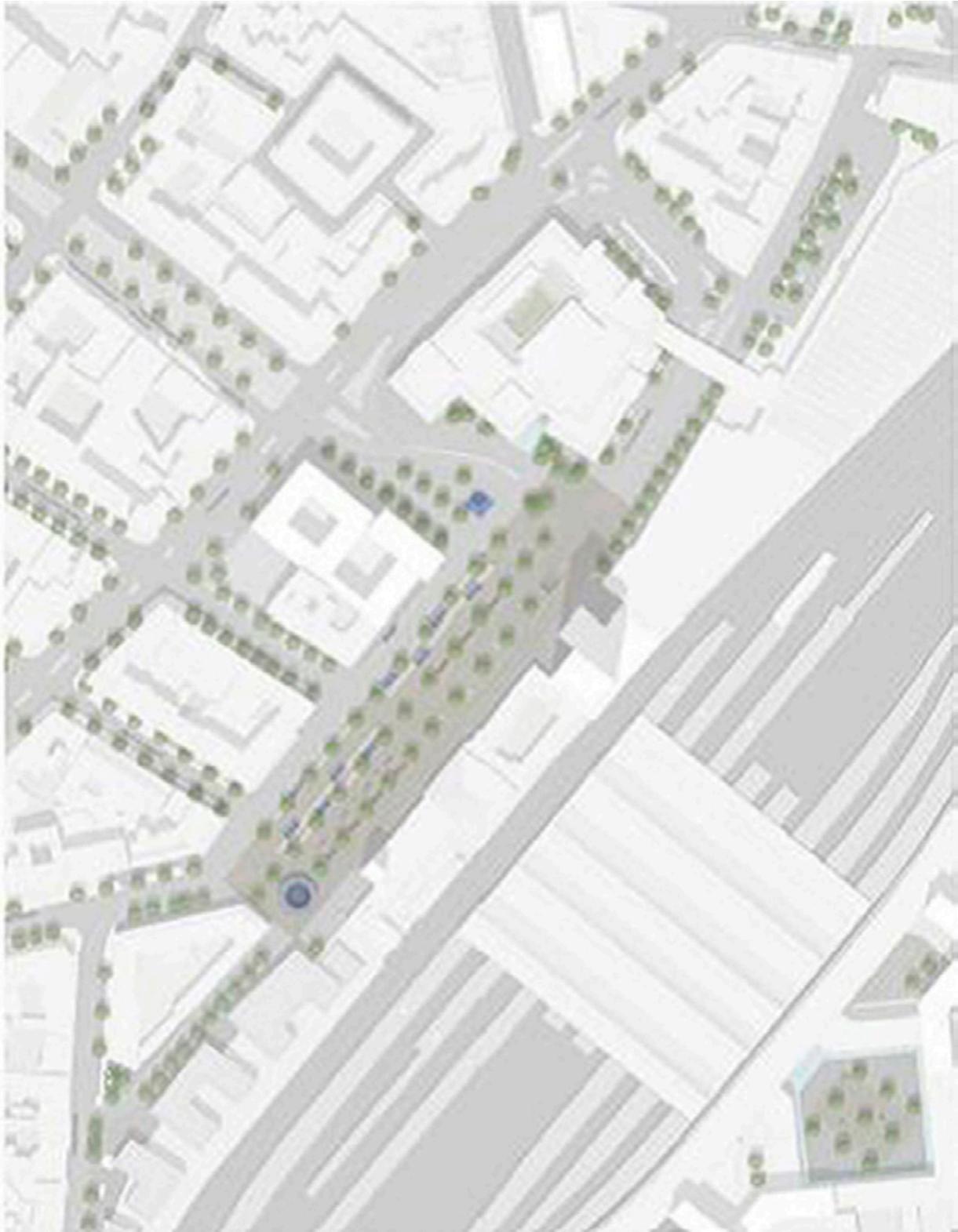
1007

A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH
Dipl.-Ing. Gringel GmbH, Ingenieurbüro für Bauwesen
HINRICHS WILKENING ARCHITEKTEN



1008

Lützow 7 C.Müller J.Weberg Garten- und Landschaftsarchitekten
Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
Hemprich Tophof Gesellschaft von Architekten mbH



1010

häfner jiménez betcke jarosch landschaftsarchitektur GmbH
BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH
yellow z BERLIN



Lohaus + Carl GmbH Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH
Planungsbüro Hahn GmbH
ASP Architekten Schneider Meyer Partnerschaft mbH



KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung
Ambrosius Blanke Verkehr.infrastruktur
SCHALTRAUM ARCHITEKTEN



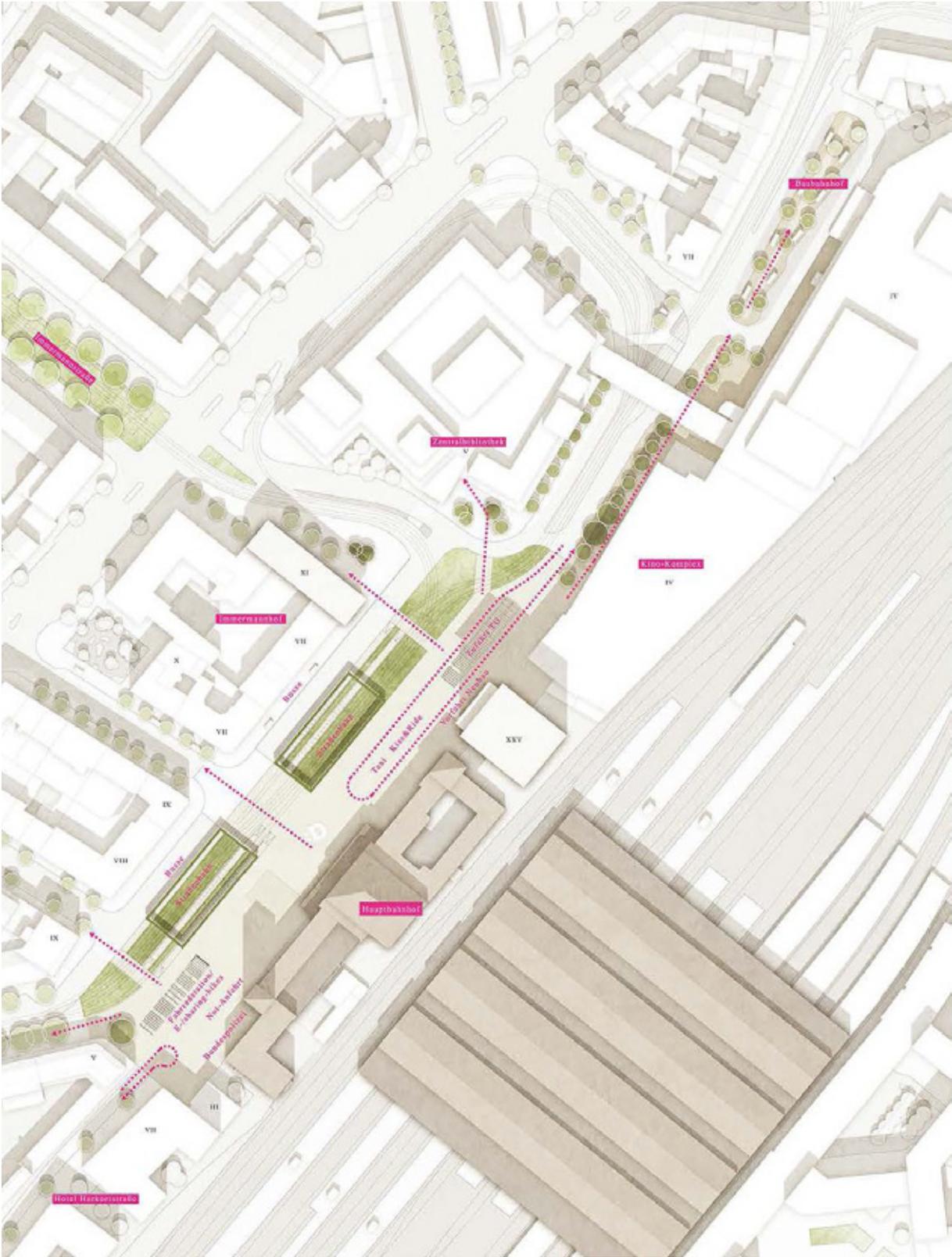
faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure
Fichtner Water & Transportation GmbH
Dietrich I Untertrifaller Architekten



Erster Wertungsrundgang

1001

hermanns landschaftsarchitektur/umweltplanung
Kempen Krause Ingenieure GmbH



lad + landschaftsarchitektur diekmann
SEHLHOFF GMBH
schneider+schumacher Städtebau GmbH



Rainer Schmidt landschaftsarchitekten GmbH
 BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG
 AZPML Alejandro Zaera Polo und Mainer Llauno Architektur



GREENBOX Landschaftsarchitektur PartG mbB
Sweco GmbH
sop architekten GmbH



1022

TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten
Ingenieurbüro Abraham



Übersicht aller Arbeiten im Modell



1001
Hermanns Landschaft



1002
msm



1003
Stefan Menzen & HPP



1004
Lavaland



1005
Stefan Bernhardt



1006 – **1. Preis Ideenteil**
Planorama/Mono architects



1007
H24



1008
Panhorst



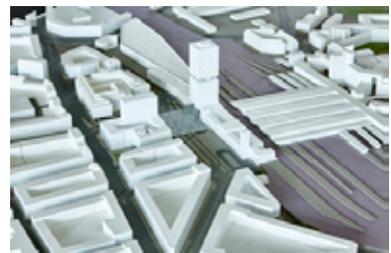
1009 – **Anerkennung**
Latz & Partner



1010
Hefner



1011
Club L 94



1012 – **2. Preis**
Netzwerk Architekten/ISR



1013 – **Anerkennung**
Levy/Astoc/Schüssler plan



1014
ASP Architekten



1015
Team LAD



1016
Rita Mettner LA



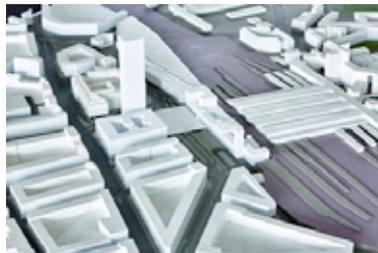
1017
Rainer Schmidt



1018
greenbox LA/SOP/Sweco



1019
Schallraum



1020
Faktor grün



1021 – **1. Preis Realisierung**
GTL/RKW/Kössing



1022
Taggotec



1023
Urbane



1024 – **Anerkennung**
FSWLA/Molestina/
Lindschulte Kloppe

Übersicht aller Arbeiten in der Perspektive



1001
Hermanns Landschaft



1002
msm



1003
Stefan Menzen & HPP



1004
Lavaland



1005
Stefan Bernhardt



1006 – **1. Preis Ideenteil**
Planorama/Mono architects



1007
H24



1008
Panhorst



1009 – **Anerkennung**
Latz & Partner



1010
Hefner



1011
Club L 94



1012 – **2. Preis**
Netzwerk Architekten/ISR



1013 – **Anerkennung**
Levy/Astoc/Schüssler plan



1014
ASP Architekten



1015
Team LAD



1016
Rita Mettner LA



1017
Rainer Schmidt



1018
greenbox LA/SOP/Sweco



1019
Schallraum



1020
Faktor grün



1021 – **1. Preis Realisierung**
GTL/RKW/Kössing



1022
Taggotec



1023
Urbane



1024 – **Anerkennung**
FSWLA/Molestina/
Lindschulte kloppe



Landeshauptstadt Düsseldorf
Stadtplanungsamt

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Brinckmannstraße 5, 40225 Düsseldorf

Verantwortlich Ruth Orzessek-Kruppa

II/19-.15
www.duesseldorf.de