



Der Müll, der Platz, die Planung //

von Roland Ermrich

Darüber herrscht Einigkeit: Am Hauptbahnhof muss etwas geschehen. Der Bahnhof, der Vorplatz und die angrenzenden Straßen passen nicht zueinander. Die gesamte Umgebung ist keine einladende Visitenkarte für die Landeshauptstadt. Der Bahnhofplatz war einmal Prunkstück und Eingangsportal in unsere Innenstadt. Heute ist er Gerümpelkammer des raschen Konsums und - einst auch ein Ort der Erinnerung - erzählt er heute nur noch vom eigenen Verfall. Hier ist nur noch eine Durchgangsstation für Reisende, Besucher und die vielen Pendler, die nichts und niemand mehr aufhält, die sich keine Minute mehr nehmen wollen zum Verweilen und Schauen. Aber natürlich: Hielten sie inne, wären sie entsetzt.

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Einmal liegen sie in dem unkoordinierten Wiederaufbau nach dem letzten Krieg. Die damaligen Zerstörungen konnten offenbar nicht als Chance genutzt werden, eine zusammenhängende, städteplanerische Konzeption um den Hauptbahnhof herum zu realisieren. Vielmehr wurden zerstörte Grundstücke, Immobilien und Baulücken zusammenhanglos bebaut. Es gab zwar Ideen, Vorschläge und Versuche, die Trennung, welche die Bahntrassen für die Stadtteile Ost und West bedeuteten, aufzuheben. Es war nur gut gemeint. Über Ansätze ging es nicht hinaus.

Die Zerstörungen des Krieges wurden nicht als Chance genutzt, eine städteplanerische Konzeption um den Hauptbahnhof herum zu realisieren

Das Ergebnis waren unter anderem ein monströses Postabfertigungsgebäude, das vom Hauptbahnhof bis über die Kölner Straße als Keil die Trennung verfestigte und mit der Verbreiterung der Unterführung der Kölner Straße zusätzlich

zum Zerfall des Worringer Platzes beitrug. Die einstige architektonische Einheit von Bahnhof und umgebenden Immobilien - Hotels, Wohn- und Geschäftshäusern mit einladenden Straßencafés – wurde durch einen Klotz, dem Immermannhof, ersetzt. Die Sichtachsen der zum Bahnhof führenden Straßen verschwanden. Für ankommende ortsunkundige Reisende fehlt jegliche Orientierungsmöglichkeit, sich für ihr Weiterkommen zurechtzufinden. Als Schlussstrich setzte die Post noch ein festungsartiges Gebäude zwischen Karl- und Worringer Straße hin.

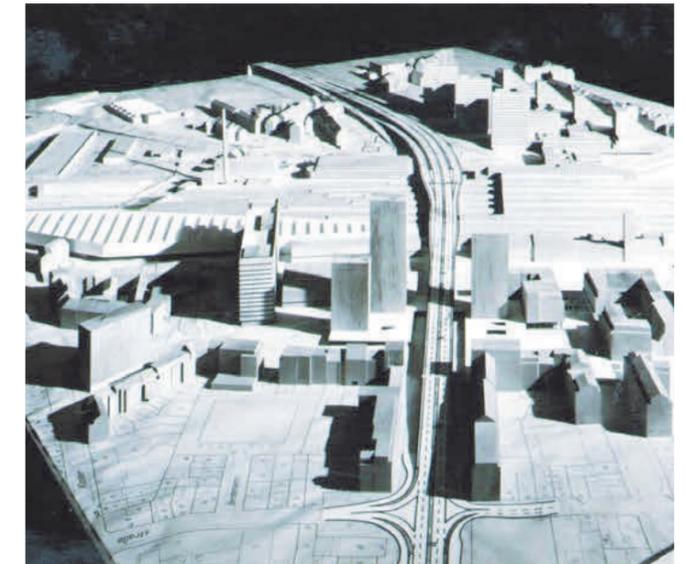
Vergessen werden darf nicht, dass im gesamten Viertel zwischen Bahnhof und Berliner Allee es keine einzige grüne Fläche gibt, auch keinen Platz, der die Größe hat, um Platz genannt zu werden; auch wenn drei Verkehrsknotenpunkte Platz heißen.

Statt großzügiger Öffnung als Verbindung zum anderen Stadtteil: Enge bis zur Klausrophobie

// Oben: Luftbild. Der Bahnhof und das Umfeld. Hier zeigen sich deutlich die Zusammenhänge von Grand Central, Worringer Platz (Postabfertigung als Keil), Bahnhof und Mintropplatz sowie unser Viertel. Foto: Stadt Düsseldorf, Katasteramt



// Der Bahnhofplatz 1913. Ein passendes Ensemble mit Hotels und Cafés. Foto: Stadtarchiv



// Modell aus den 50er Jahren: Verlängerung der Immermannstraße mit Überbrückung der Bahngleise.

Getoppt wurde dieses Durcheinander der Bebauung in der Nachkriegszeit mit der Errichtung des Bertha-von-Suttner-Platzes am Ostausgang des Bahnhofs. Mit dem Abriss des Stahlwerkes an dieser Stelle wurde dort kein großzügiger Platz als Verbindung und Öffnung zur anderen Seite der Stadt geschaffen. Das Gegenteil wurde realisiert: Klausrophobie durch dicht nebeneinandergedrängte Bollwerke, die einem zurufen „hier ist das Ende, geht nicht weiter!“ Zudem kam eine ständig wachsende Mobilität mit immer mehr Autos und Bussen. Unsere Rheinbahn schleust zusätzlich zu den festen Straßenbahnlinien rund dreißig Buslinien über den Bahnhofsvorplatz. Schließlich zwängte sich durch die Liberalisierung des Busverkehrs so fast über Nacht ein Busbahnhof an die Worringer Straße, ein schmaler Schlauch zwischen Bahnhof und Worringer Platz. Dies ist die architektonische Ausgangslage mit ihren Mängeln und Widersprüchen. Aber: Eine Stadt, ein Viertel organisiert sich auch durch die Menschen, die dort leben und wirken. Ob ein Viertel attraktiv oder abweisend erscheint ist auch das Ergebnis des Engagements und der Aktionen ihrer Bürger.



// Das in den 60ern eingeschobene Paketabfertigungsgebäude ist ein Keil, der den Worringer Platz die Sicht in die Kölner Straße nimmt und gleichzeitig eine Ausgestaltung des Busbahnhofs verhindert. Foto: Stadt Düsseldorf, Katasteramt.

Ein buntes Viertel aus über 100 Nationen mit Menschen, die hier wohnen und denen, die zum Arbeiten hierherkommen.

Rein statistisch sind unsere Viertel rund um den Bahnhof die sozialräumlichen Gliederungen 101, 105 und 315 (HIER). Dort wohnen knapp 20.000 Menschen, vor 15 Jahren waren es

nur 15.000, in drei Jahren werden es knapp 25.000 sein. Fast 70 % sind Ausländer oder haben entsprechende Wurzeln. Es sind hauptsächlich Griechen, Japaner, Marokkaner und Chinesen; kommen aber auch aus über weiteren 100 Nationen. Die jährliche Fluktuation ist mit mehr als 30% hoch, demografisch unterrepräsentiert sind die Jungen und die Alten, also vielmehr 20 bis 60-Jährige als in Gesamt-Düsseldorf, die überdurchschnittlich in Ein-Personen-Haushaltungen wohnen. Mehr Selbständige, aber auch mehr Arbeitslose und Sozialhilfeempfänger. Und dann kommen noch werktäglich die gut 35.000 Beschäftigten von außerhalb hinzu, die hier ihrer Arbeit nachgehen.

Aber was heißt diese Statistik für das äußere Erscheinungsbild, welches das tägliche Leben widerspiegelt? Hier wird vollkommen Gegensätzliches enthüllt, die Statistik wird in Stücke zerlegt. Je nach Straße, Platz und sogar Uhrzeit.

Beginnen wir mit dem „Schmuddelviertel“: So wurde es von den

Medien in deren Berichterstattung bis vor einigen Jahren vermittelt. Denn Bahnhof, Worringer- und Mintrop Platz, mal die Friedrich-Ebert-Straße und/oder der Immermannhof sind der Aufenthaltsort, besser der Lebensraum für Drogensüchtige, Alkoholiker und Kriminelle. In deren Gefolge die Dealer, Beschaffungskriminalität und Prostitution. Kein Wunder, dass es Fremde und Einheimische, am Bahnhof ankommend, nicht hier hinzieht. Stattdessen schlagen sie schnurstracks den Weg Richtung Kö und Altstadt ein, blicken weder nach links noch nach rechts. Oder sie steigen gleich in die Bahn. Auf die Idee, durch das Bahnhofsviertel zu bummeln, kommen die wenigsten.

// Links: Der Platz östlich des Bahnhofs. Nach dem Abriss freigelegt. Es hätten sich herrliche Möglichkeiten ergeben, dies als großzügige "Öffnung" zum östlichen Stadtteil zu gestalten. Foto: Stadtarchiv Düsseldorf

// Rechts: Der Platz östlich des Bahnhofs. Nach 80er Jahre. Keine Öffnung zum Stadtteil, sondern Enge und Bedrängnis. Foto: Stadtarchiv Düsseldorf



Die Menschen verwischen die Unterschiede zwischen Schmuttel und Charme und machen aus zwei ungleichen Welten einen „internationalen Mikrokosmos“

Da haben Sie allerdings einiges verpasst. Denn die Geschäfte, Restaurants und Unternehmen strahlen mit ihren ausländischen Namen, deren japanische, chinesische, koreanische oder arabische Schriftzeichen viele nicht entziffern können, einen anmutenden Charme aus (HIER und HIER). Schnuppern und stöbern kann man hier in kleinen, mittleren und großen Läden in guter Lage ebenso wie in den gewerblich genutzten Höfen der fünf- bis siebenstöckigen Häuser. Man findet Besonderheiten, die sonst nirgends zu finden sind.

Internationale Abwechslung schenkt uns auch die Gastronomie-Szene. Chinas diverse Regionalküchen oder nur Besonderheiten wie spezielle handgemachte Nudelsorten. Die Japaner reüssieren mit einem Sterne-Restaurant bis hin zu kleinen Gasthöfen einfacher Landküche. Spezielle Nudelhäuser sind Kult, Besucherschlangen vor den Eingängen verraten beste Qualität. Kuchen, Torten und feinstes Backwerk stehen bei den Griechen, Türken, Persern und Marokkanern in der

Sämtliche Lebensmittel für diese Küchen werden in den Supermärkten mit reichhaltiger Auswahl aus all diesen Herkunftsländern angeboten. Aber auch kleinere Läden aus diesen Ländern können aufgesucht werden.

Kultur und Kommerz gehören in Düsseldorf-Mitte zusammen. Der Bogen spannt sich von wichtigen städtischen Einrichtungen wie Volkshochschule, Stadtbücherei, Stadtarchiv über das Schauspielhaus, dem Capitoltheater, Tanzhaus einer Studiobühne, mehreren Programmkinos und einem Multiplex Kino und dem Gerhart-Hauptmann-Haus bis hin zu kleineren Galerien und Offrooms.

Die Straßen zur Innenstadt sollen nicht nur Verbindungswege sein, sie sollen den Facettenreichtum dieses Viertels widerspiegeln

Was hat das Leben der Menschen mit Stadtplanung und dem Bahnhofsvorplatz zu tun? Erstmal: Die Straßen zur Innenstadt sollen nicht nur Verbindungswege sein, sie sollen den Facettenreichtum dieses Viertels widerspiegeln und zum Verweilen einladen. Zurzeit gilt das Motto „Stell Dir vor, hier spielt das pralle Leben, nur keiner weiß es!“ Für eine Änderung ist auch die Stadtplanung gefragt. Daraus folgt: Das Kennenlernen Düsseldorfs beginnt gleich am Bahnhof und dem anschließenden Viertel und nicht erst in der Altstadt oder der Kö. Dazu gehört eine ordentliche Orientierungshilfe, welche die Passanten in die Innenstadt nicht nur über die Friedrich-Ebert-Straße leitet. Die Vielfalt Düsseldorfs beginnt am Bahnhof. Wer bei der Bahnhoftsplanung das gesamte Umfeld berücksichtigt, wird nicht nur Baulücken, Verkehrsströme und Sichtachsen im Visier haben. Er wird die Aktivitäten der Menschen genau studieren.

Den städtischen Fehlplanungen aus der Vergangenheit, den architektonischen Mängeln und den Gegensätzen im Erscheinungsbild soll schon seit langem entgegengesteuert werden. Es gab Wettbewerbe, Konzeptionen, zum Beispiel der Schlaun-Wettbewerb. Dabei blieb es. Auch wurde jeweils fast nur der westliche Teil vom Bahnhof in die Überlegungen einbezogen. Die Trennung der Stadtteile zu überwinden stand nicht mehr im Fokus.

EKISO oder „das Gegenteil von Kunst ist gut gemeint“!

Als letztes versuchte die Stadt mit dem in der Öffentlichkeit groß angekündigtem EKISO Projekt – hinter diesem Namen verbirgt sich „Entwicklungsgebiet Innenstadt Süd-Ost“ – den öffentlichen Raum aufzuwerten und damit besser an die Innenstadt anzubinden. Seit 2010 wird die Realisierung des Projekts durch die Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ finanziell unterstützt. Damit werden Maßnahmen gefördert, problematische Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Wohn- und Arbeitsorte und Lebensmittelpunkt zu erhalten und aufzuwerten. Im Fokus standen Immermann- und Friedrich-Ebert-Straße sowie der Platz vor der Schauspielhaus-Filiale „Central“ am Konrad-Adenauer-Platz. Sie sollten vor allem für Passanten und Radfahrer attraktiver werden. Ein neues Leitsystem in die Düsseldorfer Innenstadt sollte den Touristen helfen, sich besser zurechtzufinden. Und die Gestaltung der Immermannstraße schließlich sollte sich punktuell auch an ihrer Funktion als Zentrum des japanischen Lebens in Düsseldorf orientieren. Erreicht sind diese Ziele nicht (HIER), oder die Maßnahmen sind immer noch nicht abgeschlossen. Auch wenn die Stadt auf ihrer Webseite mit vielen architektonisch geprägten Worten versucht, einen erfolgreichen Abschluss des Projekts darzustellen.

„Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes“

Irgendwie hat die Stadt den Fehlschlag EKISO aber doch erkannt. Denn 2017 schrieb sie einen Wettbewerb zur „Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes“ aus. Dieser Wettbewerb war richtig und wird weiter wichtig sein. Wir können froh sein, dass die Stadt, vor allem in Person von Frau Beigeordneter Cornelia Zuschke den früheren Diskussionen nicht nur eine weitere hinzugefügt hat. Sie hat gehandelt und mit dem Wettbewerb einen Prozess in Gang gesetzt, der hoffentlich positive Veränderung zur Folge haben wird. Und diese Planungen sollen gemeinsam mit der Bahn erfolgen, die bislang immer einer Veränderung als Hemmschuh im Wege stand.

Bei der Beurteilung des Wettbewerbs geht es nicht um die verkorkste Art und Weise des Vorgehens in der Öffentlichkeit (dazu Seiten 30ff.), obwohl als Folge hiervon später noch eine



// Unsere internationalen Barbieri. Foto: Bernd Obermann

Anmerkung fällig ist. Es geht um die definierten Absichten und Zielvorgaben, dazu auch kritische Anmerkungen und letztlich, wie es im Verfahren weitergehen soll.

Das gesamte Umfeld stand nicht konsequent und ehrlich zur Debatte. Bestimmte Teile wurden von der Debatte ausgeschlossen.

Die Stadt hatte das Problemgebiet aufgezeichnet und die unmittelbaren städtebaulichen Zusammenhänge aufgezeigt, welche das Bahnhofsviertel beeinflussen. Der erste wesentliche Kritikpunkt ist, dass nicht konsequent und ehrlich dieses gesamte Umfeld zur Debatte stand. Denn vom Wettbewerb ausgeschlossen wurden Grand Central, das alte Paketpostgebäude und der Mintropplatz. Dies hätte sinnvoll sein können, wenn die Absicht dahintergestanden hätte, erstmal alle Ideen zu sammeln, in einer ersten Realisierungsphase in einem Kerngebiet zu beginnen, um schließlich in einem zweiten Planungs- und Veränderungsschritt den Rest zu vollenden. Dies war aber nicht der Fall. Die Vorschläge für diese Bereiche wurden erst gar nicht aufgenommen und kommentiert. Sie wurden schlicht ignoriert. Eine ernsthafte Beteiligung von Bürgern und eine offene Diskussion setzt den Mut und die Bereitschaft voraus, die Planungen auch ganz anders zu regeln als gedacht. Daran mangelte es im Verfahren. Zum Beispiel der Abriss des monströsen, bis über die Kölner Straße reichenden Postgebäudes.

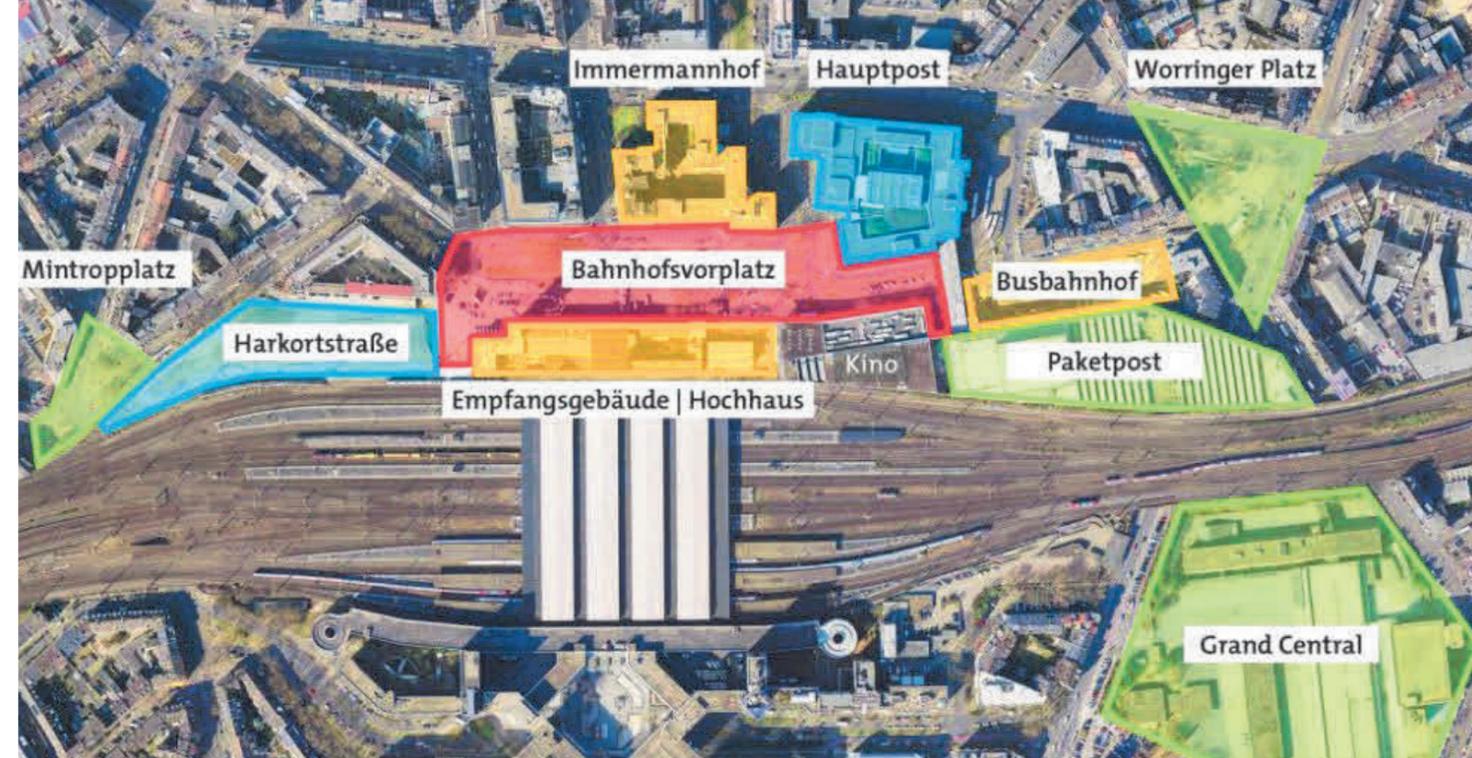


// Die Küche im Viertel ist international, viel Asiatisches ist dabei. Foto: Bernd Obermann

Hier kann Platz und Helligkeit geschaffen werden, für den Busbahnhof, für den neuen Wohnkomplex Grand Central und dem Worringer Platz. Ideen, Vorschläge, um Platz zu schaffen, die Stadtteile wieder zu verbinden waren nicht erwünscht. Das Gegenteil wurde proklamiert: Statt Platz zu schaffen soll ein über 100 Meter hohes Haus die Verdichtung im Viertel weiter verschlimmern. Auch der andre Probleplatz, der Mintropplatz wird zwar auf dem Gebiet verzeichnet, wird aber bei der Diskussion um die Revitalisierung ausgespart.

Es dreht sich nur noch um das Hochhaus und eine Erweiterung, Aufstockung des Bahnhofsgebäudes

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass es nur noch um das Hochhaus und eine Erweiterung, Aufstockung des Bahnhofsgebäudes geht. Der Anschein, dass das ganze Verfahren lediglich für das Hochhaus in Gang gesetzt wurde ist nicht von der Hand zu weisen. Schade!



// Die Planungsbereiche: Realisierungsbereich Bahnhofsvorplatz (rot) und Ideenbereich (gelb). Dieser bestehend aus privater Randbebauung Immermannhof, private Bebauung Hochhaus der Deutschen Bahn AG mit Anpassung Empfangsgebäude und dem Busbahnhof. In anderen baurechtlichen Verfahren sind bereits das Projekt Harkortstraße und die Umnutzung der jetzigen Hauptpost zur Stadtbibliothek (blau). Im Luftbild sind diese Einzelprojekte um die unmittelbaren städtebaulichen Zusammenhänge ergänzt, welche das Bahnhofsviertel beeinflussen und ausmachen, aber vom Wettbewerb ausgeschlossen sind: Worringer Platz, Wohnungsbau Grand Central, altes Paketpostgebäude und Mintropplatz (grün). Foto: Katasteramt Düsseldorf, Illustration: Andrea Wark

Die **Auslobung** des Wettbewerbes hatte folgende Vorgaben:

- Der Konrad-Adenauer-Platz soll der Orientierung, Integration aller Nutzungsgruppen dienen sowie Treffpunkt für Reisende, Pendler, Besucher und Bürger der Stadt sein; weiter soll er eine möglichst großzügige und klare Freifläche sein, die Orientierung und Querung ermöglicht und Sichtbeziehungen zu den umliegenden Gebäuden aufweist. Schließlich auch ein Verknüpfungspunkt aller Verkehrsarten; es gehe um eine Verbesserung der intermodalen Erreichbarkeit.
- Das jetzige breite Angebot der Gastronomie und des klein-



// Der Wettbewerbssieger Hochhaus. Im Gegensatz zu der Zeichnung gibt es von der Immermannstraße keine Sicht auf das Siegerhaus. Auch gibt es davor keine Bäume und symmetrisch angeordnete Häuser, auch kein Hochhaus, sondern den Immermannhof. Foto: Stadt Düsseldorf

teiligen Handels – auch zum Konrad-Adenauer-Platz hin – solle noch mehr Potential entfalten; funktionale und bauliche Anpassungen sind vorzunehmen

- Auf dem ehemaligen „Saalbau“ soll ein Hochhaus mit vorgegebener BGF entstehen.
- Der Fernbusbahnhof muss optimiert werden.
- Für das Bahnhofsgebäude ist Charakteristisches und Identitätsstiftendes zu erarbeiten oder Bestehendes wie z. B. die Verbindung zum Uhrenturm oder zur Fassade des Empfangsgebäudes weiter zu entwickeln.

- Den Wettbewerbsteilnehmern wurde die Dokumentation der einzelnen Veranstaltungen zum Wettbewerb zur Verfügung gestellt.

Das **Wettbewerbsergebnis** wurde im Mai 2018 im Rathaus ausgestellt. Der Preis für die Platzgestaltung wurde begründet: „durch die hohe Realisierungsfähigkeit und dadurch, dass nahezu alle Ideen der Bürgerbeteiligung darin Eingang fanden.“ Die Begründung für das beste Hochhaus: „Dieser Entwurf nimmt sich eher zurück, würdigt das historische Bauwerk und stellt so Einvernehmen mit dem Denkmalschutz her. Ein gestalterisch hochwertiges Hochhaus wird den Zugang zum System Bahn weithin sichtbar machen. DB Station&Service prüft und bewertet derzeit die prämierten Beiträge des Ideenteils für das Hochhaus und das Empfangsgebäude mit dem Ziel, auch das Empfangsgebäude in eine nachhaltige und zukunftsfähige bauliche Entwicklung einzubeziehen.“ Daraus ging bereits die Absicht hervor, die Planungen zu verändern und zu erweitern. So wurden zwei Jahre nach der Vorstellung der Wettbewerbssieger ziemlich veränderte **Planungen** von der Stadt vorgestellt. Das Hochhaus wird höher, dafür schlanker, das **Empfangsgebäude** wird aufgestockt.

Aber wo bleibt die geforderte Aufenthaltsqualität? Der Treffpunkt für Reisende?

Werden die Animationen und Zeichnungen mit den Zielvorgaben verglichen, muß als erstes festgestellt werden: Ein Platz besticht nicht nur im hellen Sonnenschein zur schönsten Jahreszeit. Er muss zu allen Jahreszeiten, bei jedem Wetter und für 24/7 Zeiten allen Ansprüchen genügen. Also weg mit den schönen rosafarbenen Kirschblüten, die nur an 14 Tagen blühen – schwarz oder dunkelbraun statt rosa –, aber her mit den Oberleitungen der Straßenbahnen, die auf den Zeichnungen vergessen wurden. Schon sieht der Platz etwas realistischer aus.

Aber wo bleibt die geforderte Aufenthaltsqualität? Der Treffpunkt für Reisende? Es ist auch kein Entree zur Stadt. Ein Entree gibt die Richtungen zu den unterschiedlichen Stadtteilen an. Die ISG Graf-Adolf-Straße hat hierzu wunderschöne, vor allem praktikable Vorschläge unterbreitet. Auf der Zeichnung alles wie bisher: Aus/Eingang zur Stadt ist – hauptsächlich – zentriert auf die Friedrich-Ebert-Straße. Und die hört an der Karlstraße auf. Auch die Richtung Worringer Platz: eng und kein Raum, weder für den Busbahnhof noch Fahrradfahrer. Die Intermodalität kommt überhaupt nicht vor – abgesehen von einer Verschiebung der Rheinbahn Bahnsteige – oder findet abseits des Platzes statt. Keine Berechnung, kein Wort zur Ökobilanz nach – entgegen allen Wortmeldungen bei der Bürgerbeteiligung – Abholzung der Bäume. Wie jemand zu dem Resultat kommen kann, dass „nahezu alle Ideen der Bürgerbeteiligung darin Eingang fanden“ ist rätselhaft. Trotzdem: Egal, wie der aufgeräumte Platz gestaltet wird, es kann nur besser werden. Und das ist eigentlich das einzige Positive an den Entwürfen. Mehr Ruhe, mehr Übersichtlichkeit.

Die Stadt endet nicht am Bahnhof, sondern setzt sich dahinter fort. Eine Überbrückung zum östlichen Stadtteil sollte erfolgen.

Als Voraussetzung für das Hochhaus wurde seitens der Stadt der Abriss von Teilen des Immermannhofes angeführt. Damit entstünde eine optische Verlängerung des Straßenprofils der Immermannstraße. Dieser Abriss kann nicht erfolgen. Abgesehen davon wäre das Hochhaus lediglich der Prellbock, der wie ein Ende wirkt. Die Stadt endet aber nicht am Bahnhof, sondern setzt sich dahinter fort. Statt eines gigantischen Endpunktes sollte hier besser eine Überbrückung zum östlichen Stadtteil erfolgen. Wenn auch nur für Fußgänger und Fahrradfahrer. Damit wäre ein Element der Durchlässigkeit geschaffen.



// Der Wettbewerbssieger Bahnhofsvorplatz (besser Seite 25). Japanische Kirschblüten für - zweimal - 14 Tage im Jahr

Soweit die Argumente hinsichtlich der Animationen und Zeichnungen des Wettbewerbs. Aber wir finden überhaupt keine Antworten auf die Fragen Verdichtung und Bezüge zur sozial-demographischen Realität des Viertels. Und wäre es nicht sinnvoll eine Untersuchung zum Bedarf von Büroräumen heranzuziehen? Auch wenn diese fast 30.000 BGF – wahrscheinlich im Zuge eines Verdrängungswettbewerbes an anderen Orten – vermietet werden, welche Auswirkungen haben in welchen Stadtteilen die dann dort leerstehenden Büroräume?

Zur Optimierung des Busbahnhofs fehlen realistische Maßnahmen und Vorschläge. Was kann auch schon auf diesem engen Raum geschehen? Nochmals der Hinweis, warum nicht das alte lange Monstrum Paketpost bis über die Kölner Straße einfach abreißen und damit Platz und Helligkeit schaffen? Für den Busbahnhof, für den neuen Wohnkomplex Grand Central und den Worringer Platz.

Es muss versucht werden, dem Hauptbahnhof die Bedeutung als Mittelpunkt für die Ost- und Westseite der Stadt zu geben

Im Wettbewerb ist die Ostseite des Bahnhofs nicht berücksichtigt, vielmehr nur verschämt mit einem Einschub versehen worden „...sollen weitere Qualitäts- und Gestaltverbessernde Maßnahmen, insbesondere für Wände, Böden und Überdachung erarbeitet und realisiert werden.“ Die einzige praktikable neue Ausgangssituation, den Abriss der Gebäude, ist zurzeit wohl unrealistisch. Trotzdem müssen Ideen gesammelt werden. Zum Beispiel das Parkhaus, das als Akustik-Riegel geplant war, vielleicht in einen erstklassigen Langbau mit Arkaden im EG umwandeln? Es muss versucht werden, dem Hauptbahnhof die Bedeutung als Mittelpunkt für die Ost- und Westseite zu geben. Auch im Hinblick auf das Grand Central (altes Postgelände) sind diese Überlegungen notwendig.



// Oben: Der Bahnhof King's Cross ist einer der Hauptbahnhöfe von London. Zur Olympiade 2012 wurde diese Bahnhofshalle an das alte Gebäude angeschlossen.



// Rechts: Der Bahnhof Puerta de Atocha ist einer der beiden Fernbahnhöfe Madrids und liegt im Zentrum der Stadt. Hier die umgestaltete ehemalige Bahnhofshalle.

Die Ausgestaltung des aufgestockten Empfangsgebäudes der Bahn, des Eingangstores zur Stadt, kann eine spannende Geschichte werden. Nur, hier werden die jetzt zur Beteiligung aufgerufenen Bürger keine Vorschläge machen können. Denn hier herrscht die Bahn. In den letzten dreißig Jahren hat sie am Bahnhofsvorplatz und im Gebäude ihre Zielvorstellungen verwirklicht: Kommerzialisierung. So sind auch die jetzt veröffentlichten Pläne mit folgender Umschreibung zu verstehen: „Coworking oder attraktive Aufenthalts- und Loungebereiche bis hin zu mehr Flächen für den Reisendenbedarf“ werden eine zusätzliche Mall für Düsseldorf ergeben, wobei die Definition von Reisendenbedarf unermesslich sein wird. Oder hat die Stadt bei der Abfassung der Vereinbarungen mit der Bahn sich eigene Vorstellungen ausbedungen? Bedingungen, welche das Bahnhofsumfeld oder die gewünschten Aufenthaltsqualität betreffen? Zum Beispiel mal den Blick auf das Eingangstor Puerta de Atocha in Madrid oder die Londoner

Bahnhöfe gerichtet? Heute und hier ergäbe sich für Düsseldorf eine Chance. Diese Planungen müssen das gesamte innerstädtische Umfeld im Blick haben. Diese Verengung auf einzelne Teilbereiche führen zu verengten Vorstellungen, die nicht zu den angrenzenden Straßen und Stadtteilen passen. Dort wird wiederum auch kleinteilig gedacht und geplant.

Auch wenn aus den zahlreichen gesammelten Ideen und Wünschen, die unübersichtlich und zum Teil widersprüchlich sind, keine detaillierten Vorgaben herzuleiten sind, so zeigen diese doch einige „Marksteine“ auf. Diese sind Ökologie, Aufenthaltsqualität, keine Verdichtung des Viertels, Öffnung der Räume. Darüber stimmen alle Beteiligten überein. In diesen Bereichen sollten konsequente und vor allem begründete Entscheidungen getroffen werden. Warum nicht den Mut haben und neu planen? Auch mit einer neuen Ausschreibung!

Become a neighbor!

Jedes Jahr ziehen um die 3.500 Menschen in unser Viertel: Japaner, Griechen, Rumänen, Chinesen, Polen, Türken, Koreaner, Italiener, Deutsche ... Jedes Jahr ist fast jeder Vierte im Quartier ein neuer Nachbar – oder möchte es gern werden.

Wäre es nicht schön, wenn diese neuen Nachbarn einen Nachbarn kennenlernen würden? Einen, der ihnen beim Ankommen hilft, der seine Sprache spricht, Auskunft geben kann, wo welche Ämter, wo die angesagtesten Lokale sind, wo man sich trifft, wo es das leckerste Essen wie zuhause gibt – oder Neues zu entdecken, wo man sich erholt und Spaß hat, etc. etc. ...?

Machen Sie mit – werden Sie Nachbar!

Nehmen Sie Kontakt zu uns auf, damit wir Ihnen einen Neuankömmling vermitteln können – oder melden Sie sich, wenn Sie so einen hilfsbereiten Nachbarn suchen!
info@d-mitte.de

