Landeshauptstadt
Düsseldorf

Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes

Auslobung

Ideen- und Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013

+++ Entwurf Stand 27.07.17 +++ Entwurf Stand 27.07.17 +++ Entwurf Stand 27.07.17 +++ Entwurf St

DB

:DÜSSELDORF

Ausloberin
Landeshauptstadt Düsseldorf
vertreten durch das Stadtplanungsamt
Brinckmannstraße 5
40225 Düsseldorf

in enger Kooperation
mit der DB Station&Service AG

Koordination
FALTIN + SATTLER
FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf
T. +49(0)211.83.68.980
F. +49(0)211.83.68.981
http://www.fsw-info.de

Beteiligungsverfahren
memo-consulting - Seeheim-Jugenheim

Fotos
Andreas M. Sattler

Grafiken, Schrägluftbilder, historische Bilder
(wenn nicht anders angegeben)
Landeshauptstadt Düsseldorf

Inhalt

1 Vorbemerkung 4

2 Aufgabe 10

2-1 Neue Visitenkarte für Düsseldorf.....10

2-2 Kurzüberblick Realisierungsteil: Anforderungen an den Konrad-Adenauer-Platz 12

2-2.1 Freiraum, Ankunftsort und Entree 12
2-2.2 Verknüpfungspunkt aller Verkehrsarten.. 13

2-3 Kurzüberblick Ideenteile: Anforderungen an drei wichtige Teilräume 14

2-3.1 Ideenteil A: Bahnhof der Zukunft / bauliche Erweiterung..... 14
2-3.2 Ideenteil B: Fernbusbahnhof 15
2-3.3 Ideenteil C: Immermannhof 15

3 Beteiligungsprozess 16

4 Hinweise 18

4-1 Fortführung des Engagements EKISO....18

4-1.1 EKISO im Überblick 20
4-1.2 Gestaltungsansatz 20
4-2 Die zukünftige Verkehrsführung auf dem Konrad-Adenauer-Platz.....20

4-3 Anforderungen der Rheinbahn zu den Niederflur-Straßenbahnen 23

4-4 Neue Zentralbibliothek.....24
4-5 Neues Hotel mit Gastronomie als südliche Nachbarschaft 25
4-6 Die Feuerwehr und Rettungsdienstanforderungen.....26

4-7 Belange des Denkmalschutzes 27

4-7.1 Thema Saalbau-Grundstück 28
4-7.2 Thema weitere bauliche Anlagen auf der Fläche vor dem Uhrenturm.....28
4-7.3 Grundinformationen Baudenkmal Hauptbahnhof Düsseldorf 29

4-8 Multimodale Verkehrsschnittstelle und Ladeinfrastruktur.....29

5 Verfahren 31

6 Teilnehmende 38

6-1 Gesetzte.....38
6-2 Aus dem Bewerbungsverfahren.....38

7 Preisgericht 40

8 Leistungen 41

9 Termine 43

1 Vorbemerkung
Rahmenvereinbarung als gutes Fundament!

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, insbesondere 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 u.a. 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 u.a. 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 (online-Beteiligung, Workshops, aufsuchende Beteiligungen u.a.) 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 Wettbewerbverfahrens und der Öffentlichkeitsbeteiligung (Finanzierungsvereinbarung).

5
Düsseldorf
Hauptbahnhof
708
709
Bahn fahren.
Freifahrt
bekommen.
DB
HAUPTBAHNHOF

Schrägluftbild von Westen mit dem markanten Uhrenturm (Denkmalschutz) im Mittelpunkt

- 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 / 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 / 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 Mobilitätsbedarfe** auf dem Konrad-Adenauer-Platz in Abwägung mit der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, 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 inkl. Car-Sharing, E-Mobilität, Kurzzeitstellplätze, Taxen, etc.

- 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 ca. 100 m** und eine mögliche **Ausnutzung von ca. 28.500 m² BGF** untersucht werden. Im Kontext dieser baulichen Erweiterung auf dem Saalbaugrundstück soll geprüft werden bzw. sollen Ideen entwickelt werden, ob Anpassungen oder ein Neubau des Empfangsgebäudes sinnvoll und nachhaltig sind.

- **Optimierung** des Standortes **Fernbus-Bahnhof im Norden** (z.B. verbesserte Orientierung, Witterungsschutz, Wartekomfort etc.) 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” (z.B. die Beseitigung des in der Sichtachse der Immermannstraße befindlichen Gebäudeteils als “Minimalversion”) ist denkbar.

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

- Die Flächen des Konrad-Adenauer-Platzes, des Empfangsgebäudes und des Saalbaugrundstücks sind **noch nicht** von **Bahnbetriebszwecken freigestellt.** Der Auslober geht davon aus, dass dies den Realisierungsmöglichkeiten der Wettbewerbsergenisse nicht im Wege steht.

- Auf dem Konrad-Adenauer-Platz sollen künftig grundsätzlich **keine Verkaufseinheiten** zugelassen werden (“keine Bude für niemand”).

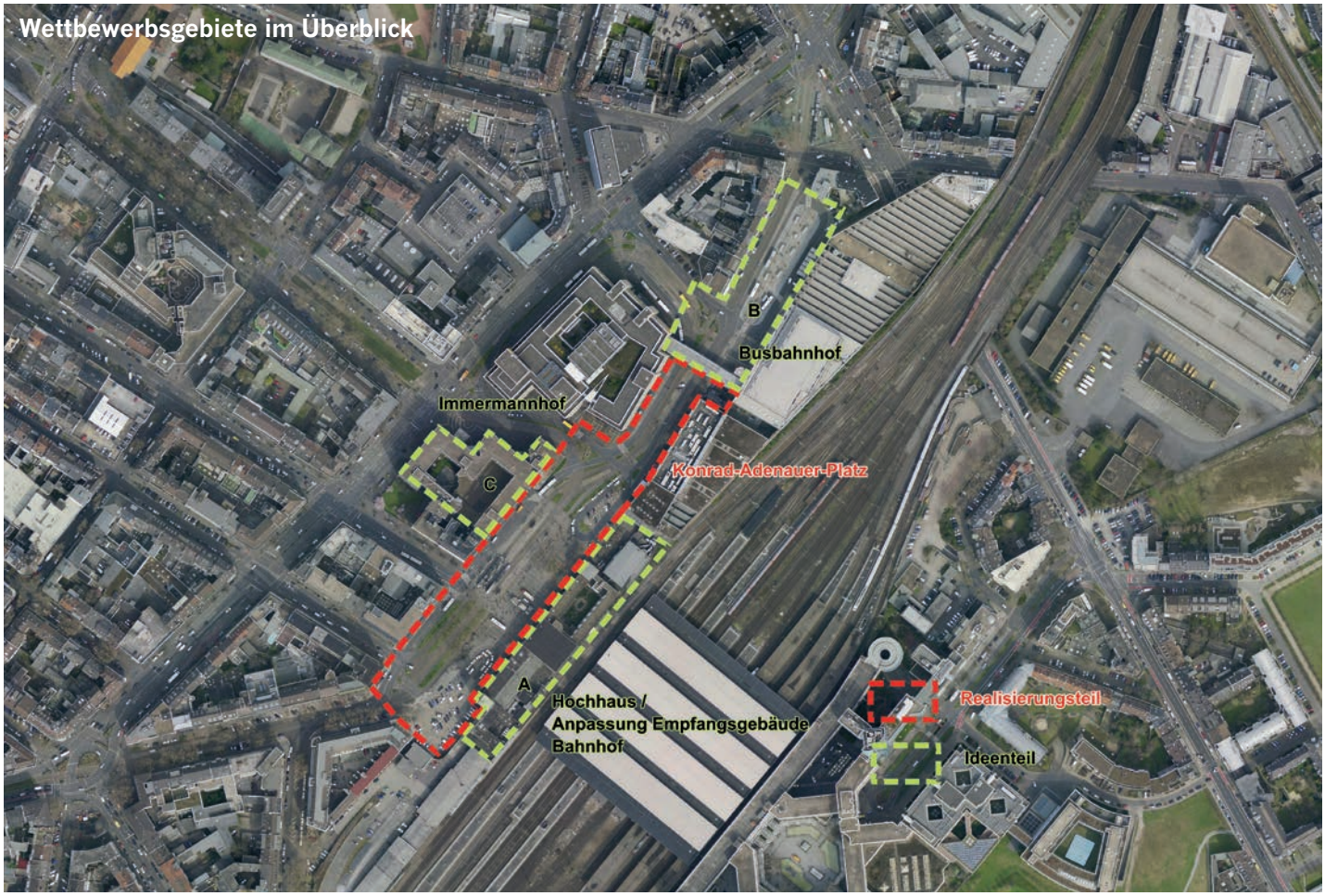
- Die Landeshauptstadt Düsseldorf und die DB Station&Service AG haben in der Rahmenvereinbarung **Zielwerte** für den Konrad-Adenauer-Platz vereinbart, die als Wettbewerbvorgabe aufgenommen werden (s. 5.16 Planungsunterlagen).

01 Empfangsgebäude - Hauptbahnhof
02 Immermannhof (Privateigentum)
03 Saalbaugrundstück (Standort Hochhaus/ Ideenteil)
04 Ehemaliges Postgebäude (zukünftig auch Zentralbibliothek)
05 Fernbusbahnhof
06 Central / D'Haus Düsseldorfer Schauspielhaus
07 Kinokomplex
08 Neubauprojekt "Hotel" (Harkortstraße)
09 Gleisanlagen
10 Bertha-von-Suttner-Platz
11 Radstation (im EG)

Schrägluftbild von Nord-Westen

08
01
03
02
07
04
06
05

2 Aufgabe
Neue Visitenkarte für NRW und Düsseldorf!



2.1 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 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. Auch die zwischenzeitlich entstandene Vielfalt der Bedürfnisse ganz unterschiedlicher Nutzergruppen benötigen nunmehr eine integrierte Lösung.

Zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes als zentrales Hauptbahnhof-Entree (ca. 27.500 qm 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.

Die städtebaulichen Ideenteile beziehen sich u.a. 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 30er Jahren des letzten Jahrhunderts und ist ein eingetragenes Denkmal. Es könnte zukünftig nach dem Leitbild des „Bahnhofs der Zukunft“ für einen höchstmöglichen Nutzerkomfort umgebaut bzw. neugebaut werden.

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 vorgenommen würden.

Teil der Neupositionierung rund um den Düsseldorfer Hauptbahnhof ist auch eine städtebauliche Erweiterung und Ergänzung im Bereich des ehemaligen „Saalbaus“ im Übergang zum nördlich benachbarten Kinokomplex.

Vor dem Hintergrund der gegebenen grundsätzlichen Standorteignung für ein Hochhaus mit ca. 28.500 qm 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 Projekt 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 (z.B. die Bündelung der jetzigen, eher zufällig entstandenen Oberflächengestaltung für eine bessere Orientierung im Gesamtkontext des Platzgeschehens sowie gestalterisch-funktionale Optimierungen beim Witterungsschutz / Beleuchtung) sind hier Gegenstand der Aufgabenbearbeitung.

Blick auf den Uhrenturm

Haltestelle Konrad-Adenauer-Platz

2.2 Kurzüberblick Realisierungsteil: Anforderungen an den Konrad-Adenauer-Platz

Es werden folgende allgemeine Anforderungen an den Platz gestellt, die konkrete Abwägung obliegt den Wettbewerbsteilnehmern:

2.2.1 Freiraum, Ankunftsort und Entree

Ziel der Vorplatzneugestaltung ist neben einer Verbesserung der Funktionalität in Bezug auf Umsteigeverkehre / Mobilität und die qualitative Sicherung des Verkehrsstandortes, insbesondere eine Steigerung der Attraktivität als Orientierungs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum. Im Einzelnen:

- 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, z.B. Vorplatz Central, Worringer Platz, Platz am Immermannhof)
- Beitrag zum Stadtklima (u.a. Vegetationsanteil, dezentrale Regenwasserbewirtschaftung, Feinstaubbindung)
- Gestalterischer und funktionaler Einklang zwischen Bahnhofsvorplatz mit weiteren benachbarten städtebaulichen Entwicklungen
- Hotspot / virtueller Informationsraum (nur als zeitgemäßer Standard z.B. WLAN etc., keine besonderen Anforderungen)
- Integration aller Nutzungsgruppen sowie Treffpunkt für Reisende, Pendler, Besucher und Bürger der Stadt; die Anforderungen von Menschen mit Beeinträchtigungen (z. B. Leiteinrichtungen) sind konzeptkonform zu berücksichtigen.
- Einsatz von angemessenen Materialien (Folgekostenfreundlich, robust und werthaltig)
- ein dem Ort und der Nutzung angemessenes Ausstattungskonzept (Stadtmobiliar wie z.B. Papierkörbe, Sitzelemente)
- ein Beleuchtungskonzept, das einen wertvollen Beitrag zur Neugestaltung und zur Neuorientierung im Platzgeschehen liefert („24-Stunden-Ort“)
- Entwicklung einer besonderen Ausstattung/Gestaltqualität auch in Bezug zu den betrieblich notwendigen Elementen rund um die Straßenbahn-Haltestellen (z.B. bei Wartehäusern / Witterungsschutz; keine Verwendung des Standard-Rheinbahnmodells)
- 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, usw.) u.a. 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 z. B. 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“ inkl. hoher Qualitätsansprüche zu verstehen. Dies gilt vor allem bei einem Hochhaus auf dem ehemaligen Saalbaugrundstück.

c) Die umliegenden Fassaden wirken nur im Zusammenspiel mit dem Platz. Denkbare gestalterische Aufwertungen von Fassaden können mitgedacht werden.

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

e) Sichtbeziehungen zu den umliegenden Gebäuden (z.B. neue Zentralbibliothek)und Straßen sind frei zu halten (Orientierung).

Blick aus Richtung Süd-Westen auf den Hauptbahnhof

f) Nötige Einbauten sind robust, zeitlos zu gestalten.

g) Vegetation auf dem Platz ist ausdrücklich gewünscht. Der Baumbestand, auch im Nordabschnitt des Platzes stellt einen großen Wert dar. In der Abwägung aller Belange notwendige Fällungen sind nach Möglichkeit durch Neupflanzungen zu kompensieren.

h) Integrative Konzepte zur ökologischen Nachhaltigkeit sind ausdrücklich gewünscht (z.B. Feinstaub, dezentrale Regenwasserbewirtschaftung).

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

2.2.2 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- / Carsharing
- intelligente Intermodalschnittstelle (Taxi, Fahrrad / Motorrad, Fußgänger, ÖPNV)
- Kurzzeitparkplätze (Zielwert 75 Stk.) inkl.- Flinkster und E-Mobilität

- Gleisanlagen und Wartebahnsteige mit Unterstellmöglichkeiten (Rheinbahn-Modelle als funktionale - nicht jedoch gestalterische Mindestanforderung)
- Vorfahrtmöglichkeit für Taxen Nord – Zielwert: 25 Stk.
- Fahrradabstellmöglichkeiten – Call a bike und Fahrradständer
- Witterungsgeschützte Radstation (z.B. auch im Tiefbunker als automatische Rad-Tiefgarage); Zielwert: mehr als 200 Abstellmöglichkeiten
  Da auf dem Konrad-Adenauer-Platz gesamtstädtische Bezüge zusammenlaufen, die wesentlich mehr Radabstellplätze erfordern, sollten deutlich mehr als Angebot geplant werden. Dazu gibt es keine Denkverbote, diese rund um den Hauptbahnhof als ganzheitliche Lösung zu organisieren. Der Südtunnel ist durch Sicherheits- und Technikrestriktionen für Radstellplätze nicht verfügbar.Gleichzeitig gilt es, das Umfeld rund um den Hauptbahnhof in Hinblick auf weitere Abstellmöglichkeiten zu untersuchen.
- 6 Parkplätze für die Bundespolizei
- Außengastronomie im Bereich des Empfangsgebäudes und der nördlichen baulichen Erweiterung (Saalbaugrundstück)
- Anlieferverkehre (auch LKW) Bahnhofsgebäude 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 Anschlagschutzes des EG bzw. der Eingänge durch bauliche Zufahrtsbeschränkungen

Ecke Konrad-Adenauer Platz/ Friedrich-Ebert-Straße

2.3 Kurzüberblick Ideenteile: Anforderungen an drei wichtige Teilräume

2.3.1 Ideenteil A: Bahnhof der Zukunft / bauliche Erweiterung / Anpassung bzw. 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 denkbar, die die Eingangssituation zum Bahnhof und den Nutzerkomfort funktional verbessern. Hinweis: In der Entstehungszeit des Empfangsgebäudes gab es ein künstlerisches Ursprungskonzept mit einem Lichtstrahl, der die Beziehung Innen-Außen betonen sollte. Dies kam jedoch nie zur Realisierung.

Die Teilnehmenden sind gefragt, konkrete städtebauliche Ideen und Lösungen zu entwickeln, es gibt keine Denkverbote. Die Belange des Denkmalschutzes sind dabei zu würdigen (s. 4.7), die Abwägung hierzu sollte der angebotenen städtebaulichen Gesamtkonzeption folgen.

2.3.2 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 werden Aussagen erwartet, wie zukünftig eine deutliche Optimierung stattfinden kann (z.B. Verbesserung der Orientierung, Aufenthaltsqualität).

2.3.3 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. (Anmerkung: Die Flächen sind langfristig vermietet).

3 Beteiligungsprozess

Anregungen der Bürgerschaft als Vorbereitung!

Das Beteiligungsverfahren zur Sammlung von Ideen und Hinweisen zur Auslobung des Wettbewerbs lief vom 12. Mai bis 9. Juni 2017. Die Dokumentationen der einzelnen Formate werden den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Als Zwischenbericht eines vorbildlichen Engagements bleibt über verschiedene Beteiligungsformate festzuhalten:

Bürgerinformation 180 Teilnehmende; Blick auf eine große Lösung durch Darstellung der Herausforderung der Mobilitätswende und Beispiele Arnheim, Amsterdam, Wien; offene Haltung der überwiegenden Zahl der Teilnehmer zum Umbau und zur Erweiterung und Ergänzung des Empfangsgebäudes; Hinweis auf die Bedeutung, das weitere Umfeld bis Mintropplatz mit zu betrachten; klare Positionierung der DB zur Bereitschaft, eine große Um-/ Neubaulösung anzugehen; Positionierung der Stadt, dies mit zu tragen, wenn in Einzelschritten kontinuierlich Erfolge sichtbar werden; Positionierung der Rheinbahn, Verbesserungen im Sinne der Kunden anzustreben; gute zukunftsorientierte Stimmung; in dieser frühen Phase wenig Konfliktpotential.

Bürgerwerkstatt 70 Teilnehmende; Identifizierung von Erfolgsfaktoren des Gesamtvorhabens; breites Spektrum in den Themenbereichen Aufenthaltsqualität und Baukultur – Verkehrs- und Wegeoptimierung – Zusammenarbeit aller Akteure; Arbeit zu den Fragen: Was soll erhalten bleiben? Was soll verändert werden? Was soll Neues hinzukommen? Welche Qualität soll verändert werden? Auch hier ein breites Meinungsspektrum, das interessante Hinweise für die Wettbewerbsteilnehmer gibt, aber

keine eindeutige Einschränkung oder gar den Ausschluss von Lösungsansätzen in dieser frühen Phase anzeigt; produktive Arbeitsatmosphäre in wertschätzender Grundhaltung.

aufsuchende Beteiligung – Jugend
27 Schülerinnen und Schüler haben sich durch einen Rundgang mit Erstellung von Foto- und Textbeiträgen mit dem Areal auseinander gesetzt; eine Schwächenanalyse aus Sicht der Jugend ist entstanden; Haltungen und Ideen wurden in einer Slam-Performance verdichtet und am Abend der Bürgerinformation vorgestellt; die Ideen sind überwiegend auf der Ebene leicht umsetzbarer kleiner Schritte; soziale Themen werden stark berührt.

aufsuchende Beteiligung – soziale Themen
In Kooperation mit der Bahnhofsmission fand am 1. Juni ein Zielgruppengespräch mit Besuchern der Bahnhofsmission und elf eingeladenen Trägern sozialer Arbeit im Bahnhofsumfeld statt. Zentrale Hinweise betreffen die Gründe der Attraktivität des Bahnhofsumfeldes für Obdachlose, Vorbeugung vor Verunreinigung, Sicherheit, die Notwendigkeit von verstärkter Sozialarbeit, würdevoller Umgang mit Kranken und Schwachen.

aufsuchende Beteiligung – Gewerbe
In Kooperation mit der IHK fand am 7. Juni ein Zielgruppengespräch mit 25 Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümern statt. Die Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs und des Konrad Adenauer Platzes hat hohe Bedeutung. Eine große Lösung mit Umbau des Empfangsgebäudes wird begrüßt. Offenheit, klare Orientierung mit Informationsangeboten und hohe Aufenthaltsqualität mit Außengastronomie auf und um den Platz werden angeregt. Die Wegebeziehungen zur Innenstadt müssen klar erkennbar sein und ausgewogen aufgewertet werden. Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs muss durch deutliche Steigerung des Stellplatzangebotes, bessere Wegebeziehungen und Durchgängigkeit des Bahnhofs für Radfahrer berücksichtigt werden. Kurzzeitparkplätze müssen erhalten und störungsfrei verortet werden.

aufsuchende Beteiligung – Passanten u. Reisende
Am 6. Mai und 1. Juni fanden Gespräche im Bahnhofsareal statt; Schwerpunkt der Aussagen sind das Bedürfnis nach reibungsloser Nutzbarkeit des Verkehrsknotens und frühzeitigen Informationen zu Einschränkungen in der Bauphase. Barrierefreiheit, Sauberkeit und Sicherheit sind weitere Aspekte.

online Beteiligung
Die Beteiligungstools der online-Seite www.duesseldorf.de/kap wurden am 12. Mai frei geschaltet; die Präsenz informiert zum aktuellen Projektstand und bildet die Veranstaltungen ab. Im Ideenpool wurden 51 Ideen und Hinweise eingetragen, 88 mal bewertet und 17 mal kommentiert. Schwerpunkt sind gestalterische Vorschläge wie Platzüberdachung, Umgang mit Grün und Vorschläge zum Verkehr. Als Erfolgskriterien wurde eine ausgeglichene Gewichtung von Aufenthaltsqualität und Verkehrs- und Wegebeziehungen angegeben.

4 Hinweise

Unterschiedliche Rahmenbedingungen vereinen!

Blick aus der Friedrich Ebert-Straße auf den Konrad-Adenauer-Platz

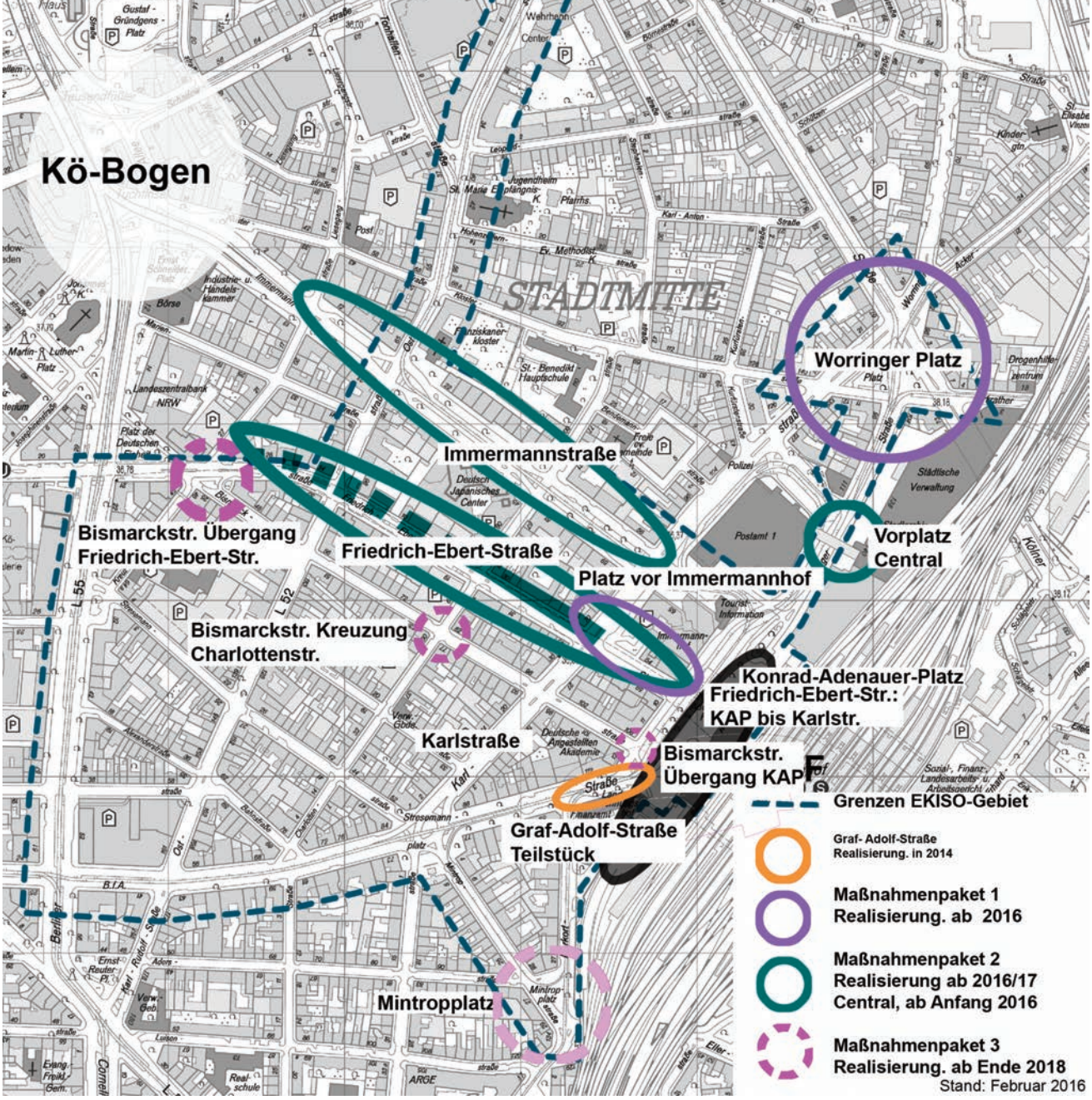
Im Bereich der Wettbewerbsgebiete und des stadträumlichen Umfeldes treffen verschiedene Anforderungen aufeinander. Als wichtige Hinweise und Rahmenbedingungen können derzeit identifiziert werden:

4.1 Fortführung des Engagements EKISO

Der Bahnhofsvorplatz als »Tor zur Stadt« und das Bahnhofsumfeld als Wegeverbindung in Richtung Innenstadt der Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalens sollen gestalterisch schöner und für Besucher, Anlieger und Händler attraktiver werden! Diese Überschrift prägt das Entwicklungskonzept Innenstadt Süd-Ost (EKISO), welches der Rat der Stadt Düsseldorf durch seine Zustimmung am 19. Juni 2008 beschlossen hat. Mit diesem Beschluss wurde auch die finanzielle Unterstützung durch Bund und Land erwirkt.

Durch die Chance der finanziellen Unterstützung durch das Land NRW mit dem Förderprogramm »Aktive Stadt- und Ortsteilzentren « (60% Landesförderung, 40% Eigenanteil der Stadt) konnte das städtebauliche Projekt gestartet werden. Die Erfahrung aus der Vergangenheit hatte gezeigt, dass der reine Umbau von Gebäuden oder Fassadensanierungen sowie die Aufwertung der Plätze und Freiräume einhergehen muss mit der Beteiligung der ortsansässigen Anliegerschaft, um nachhaltige Aufwertungserfolge zu erzielen.

Anfang 2011 kam es zur Bildung erster Immobilien- und Standortgemeinschaften. Sie dienen seither als Ansprechpartner der Stadtverwaltung für die beabsichtigten gestalterischen Verbesserungen und Vor-Ort-Ansprechpartner für die am Stadtquartier interessierten Bürger. Mit den gewonnenen Erkenntnissen aus der sehr intensiven Bürgerpartizipation wurde im Juli 2011 ein erster



EKISO Maßnahmenpakete im Überblick, prägend sind die 3 Achsen zur Innenstadt

Förderantrag für das Jahr 2012 gestellt. Um aus der Vielzahl der gewonnen Anregungen und Maßnahmenvorschläge ein städtebauliches Gestaltungskonzept zu entwickeln, wurden im Mai 2012 drei Landschaftsarchitekturbüros eingeladen. Nach Prüfung der Entwürfe fiel die Entscheidung auf das Konzept der punktuellen Eingriffe. Dies bedeutet, dass aus finanziellen Gründen kein flächendeckender Umbau stattfinden kann, die Fördergelder jedoch ganz gezielt und komprimiert an besonderen Stellen als EKISO „Stadt-Akupunktur“ eingesetzt werden. Diese Stellen dienen für die Fußgänger als Trittsteine auf dem Weg Richtung Innenstadt. Wie Scheinwerfer besondere Begebenheiten betonen, sollen die besonderen Orte wie durch ein „spotlight“ näher betrachtet werden, um so mit gestalterischen Verbesserungen die Lage des Gebietes in der Innenstadt Identität und Qualität zu steigern.

Aus städtebaulicher Sicht leiten vier »Verbindungsachsen« – die Graf-Adolf-, die Bismarck-, die Friedrich-Ebert- und die Immermannstraße – zur Innenstadt: Die bereits aufgewertete Geschäftsstraße Graf-Adolf-Straße, die Mobilitätsachse Friedrich-Ebert-Straße, die Fahrrad- und Fußgängerachse Bismarckstraße und der „Boulevard“ Immermannstraße.

Die typischen Merkmale der Straßen sollen durch die Maßnahmen markanter herausgestellt und eine Torwirkung erzeugt werden. Die konkreten Örtlichkeiten, die Festlegung der besonderen Stellen im Stadtgebiet, sind in einer folgenden Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam mit interessierten Anliegern und weiteren interessierten Bürgern bestimmt worden.

4.1.1 EKISO im Überblick:

- Nach dem Ratsbeschluss zu EKISO im Jahr 2008 erfolgte eine vielschichtige Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Quartiersgespräche)
- Gründung von drei Immobilien- und Standortgemeinschaften (Graf-Adolf-Straße, City-Ost, Worringer Platz)
- Anregungen und Entwürfe aus Stadtrundgängen, Workshops und Infoveranstaltungen wurden und werden realisiert
- Mit finanzieller Unterstützung des Städtebauförderprogramms des Landes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sind im Zeitraum 2015 – 2019 an folgenden Standorten weitere Einzelmaßnahmen vorgesehen:

realisiert

– Graf Adolf-Straße, Teil Konrad-Adenauer-Platz bis Harkortstraße
– Worringer Platz
– Theatermarke Central
– Platz vor dem Immermannhof

in Vorbereitung

– Friedrich-Ebert-Straße
– Immermannstraße
– Bismarckstraße mit Dreieck Steinstraße
– Mintropplatz

4.1.2 Gestaltungsansatz:

- Bismarck-, Friedrich-Ebert- und Immermannstraße bilden zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Innenstadt drei "Verbindungsachsen"
- Jede Verbindungsachse erhält einen eigenständigen gestalterischen Themenschwerpunkt
- Der finanzielle Rahmen, die Öffentlichkeitsarbeit für EKISO und verkehrliche Anforderungen haben zur Gestaltungsidee der punktuellen Eingriffe geführt
- Dadurch akzentuierte Möglichkeit Fördergelder mit größtmöglicher Wirkung einzusetzen

4.2 Die zukünftige Verkehrsführung auf dem Konrad-Adenauer-Platz

4.2.1 Alle Verkehrsarten

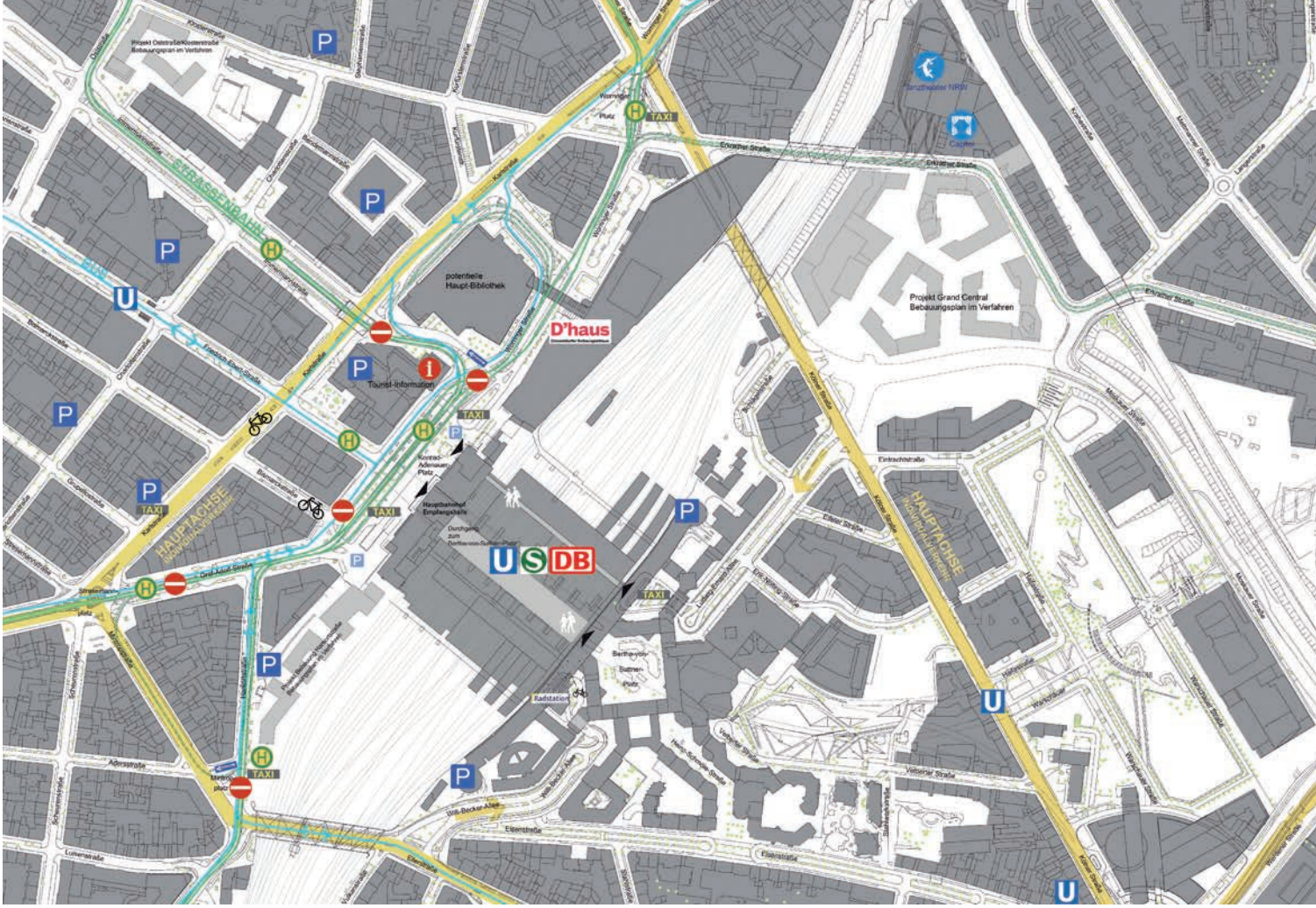
Von den Wettbewerbsteilnehmern wird ein Gesamtkonzept für die Ausgestaltung der zukünftigen Verkehrsführung aller Verkehre des Konrad-Adenauer-Platz erwartet.

Als Grundlage dient das Ergebnis der VSU-Ingenieure aus Herzogenrath, die Anfang 2017 eine Entwurfsstudie für die Ausloberin und die DB Station&Service AG erstellt haben, aus der die Lage der Bahnkörper (Schiene) und die Unterbringung / Anordnung der weiteren Verkehrsfunktionen im Platzbereich hervorgeht. Die Entwurfsstudie erbringt den Nachweis, dass die seitens der Ausloberin und der DB Station&Service AG vereinbarten Zielwerte (vgl. 5.16 Plangrundlagen) für den Platz untergebracht werden können. Auch eine langsame Überfahrt der Straßenbahnen im Bereich der Haupt-Fußgängerströme bleibt in der favorisierten Vorgabe aus der Voruntersuchung der VSU-Ingenieure gewahrt.

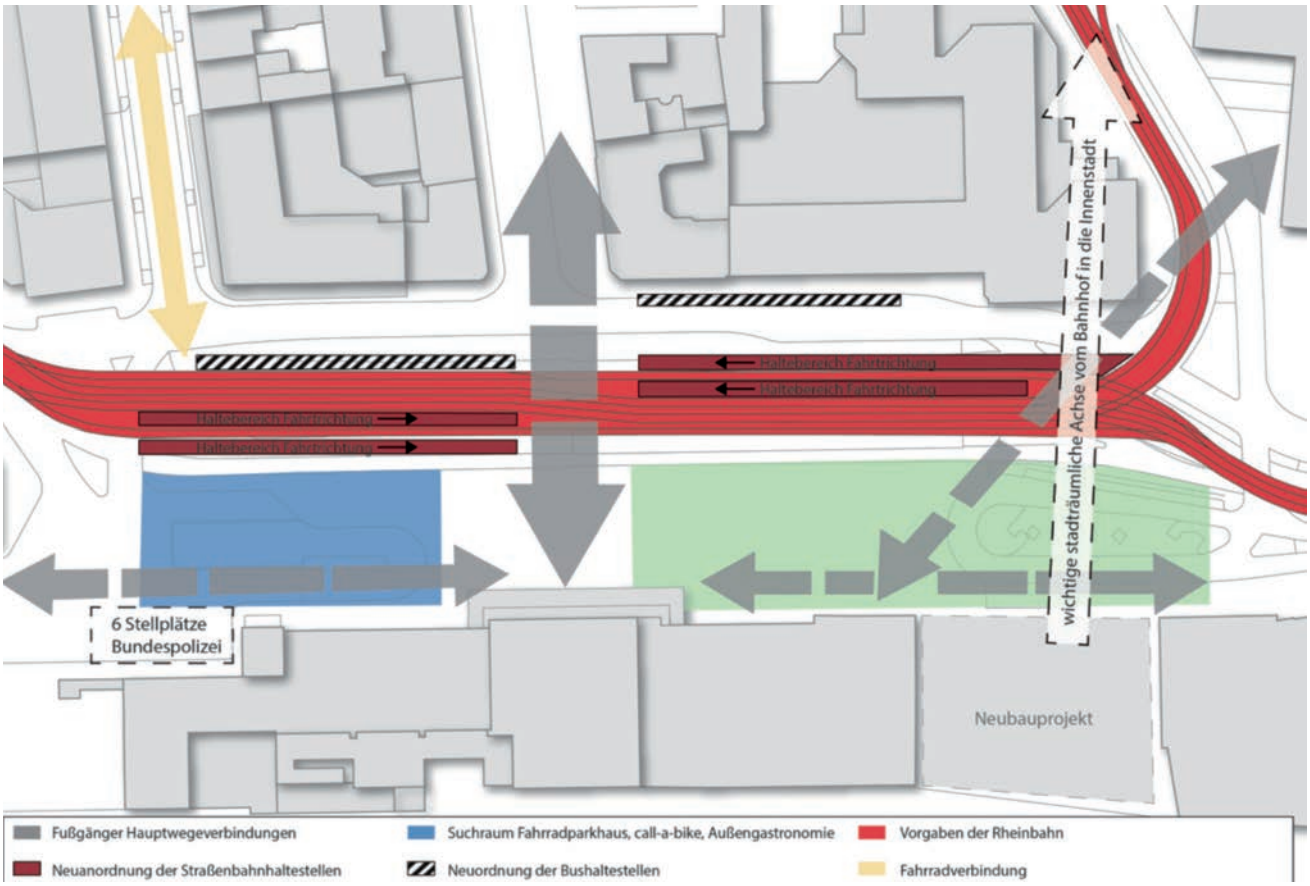
Festzuhalten bleibt überdies, dass der Konrad-Adenauer-Platz heute wie zukünftig nicht allein zu einem Platz der Repräsentation oder des Aufenthaltes avancieren kann, sondern auch ein Platz verschiedener Verkehre bleibt.

Dies schließt Aufenthaltsflächen inkl. Außengastronomieanteile etc. nicht kategorisch aus, sondern verlangt intelligente Wettbewerbsbeiträge, die eine Abwägung treffen und gestalterisch-funktional belegen.

Der Süden des Konrad-Adenauer-Platzes soll im Zusammenhang mit dem Hotel-Neubauprojekt “Harkortstraße” - bis auf notwendige Vorfahrten, die Bedienung der sechs Bundespolizei-Stellplätze sowie weitere Anlieferungsnotwendigkeiten - frei bleiben und u.a. als Aufenthaltsfläche dienen.

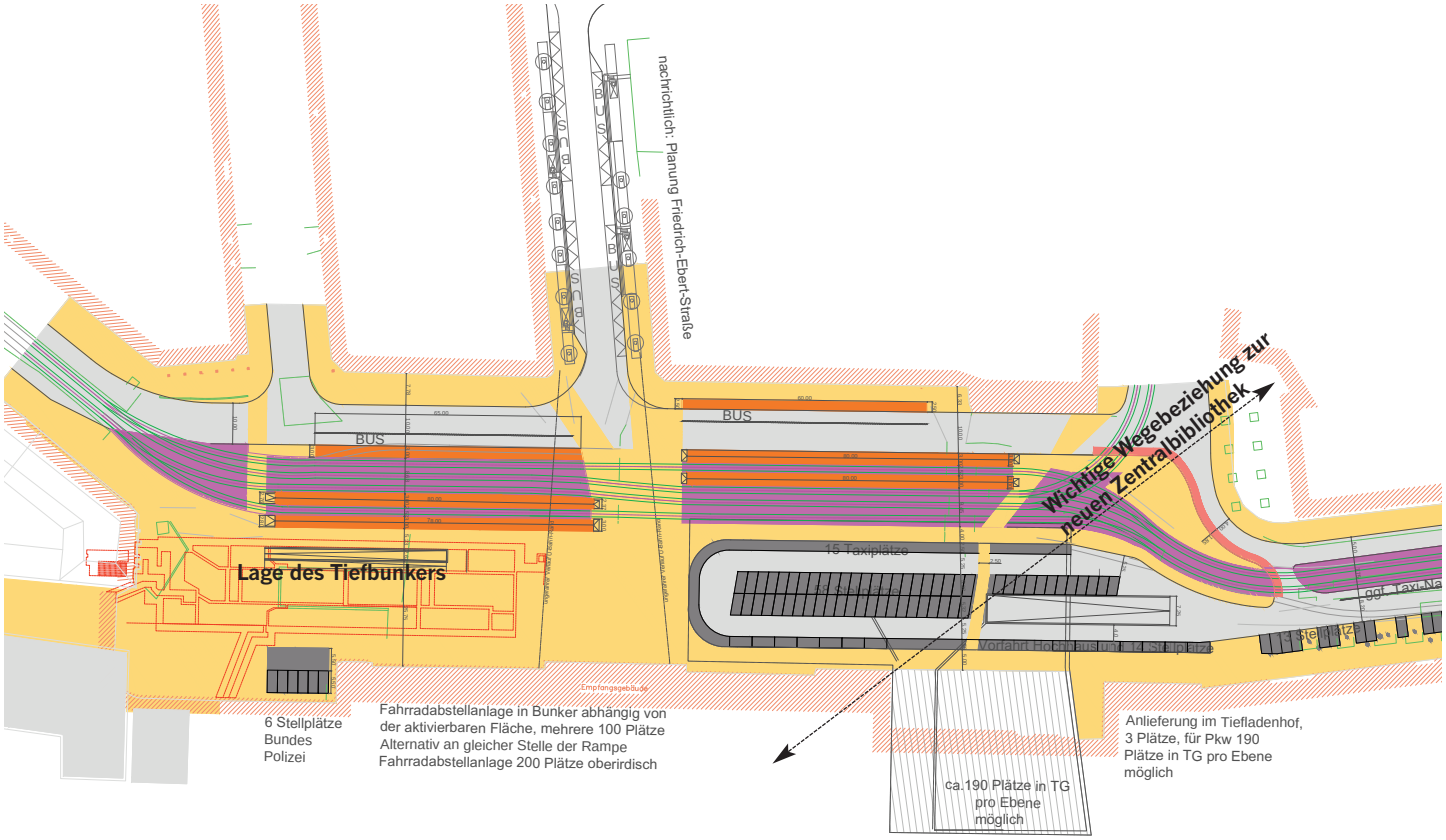


Übersichtsplan "Verkehr" Bestand (Stand April 2017)



Zielvorgaben exemplarischen Flächennutzungen und Wegebeziehungen (mit optionalen Suchräumen)

Studie mit 4 Gleistrassen, abgestimmt mit der Rheinbahn (reines Bedarfkonzept für Funktionen und Technik mit exemplarischen Standorten) / VSU - Beratende Ingenieure für Verkehr, Herzogenrath / Stand März 2017)



4.2.2 Radabstellplätze

Die Unterbringung von oberirdischen Fahrradabstellplätzen kann von den Wettbewerbsteilnehmern im Süd-Abschnitt oder an anderer Stelle angedacht werden, optional u.a. auch als Fahrrad-Parkhaus z.B. im vorhandenen Tief-Bunker (eine Ersteinschätzung der Machbarkeit ist in Bearbeitung und wird den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt), wenn sich eine wirtschaftliche Realisierungsfähigkeit erkennen lässt. Insgesamt ist der Gesamtbereich rund um den Konrad-Adenauer-Platz in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Die Radstellplätze sollten konzeptionell in die gewünschten Qualitäten integriert werden. Eine Barrierewirkung im Platzgefüge ist zu vermeiden.

Eine oberirdische, bauliche Anlage im Südbereich des Platzes kann zu Konflikten mit dem Denkmalschutz führen (oberirdische, bauliche Anlagen sind hier u.a. wegen dem Uhrenturm nicht erwünscht).

4.2.3 Anfahrt von Norden

Im Norden ist neben der Erreichbarkeit des Kinos auch die Erschließung der baulichen Ergänzung auf dem Saalbaugrundstück (Hochhaus) und des Empfangsgebäudes unterzubringen. Dies umfasst eine Tiefgarage (z.B. 190 Plätze pro Ebene) und einen Tiefladehof. Darüberhinaus sind auf dieser Fläche 25 (Zielwert) Taxistellplätze und 75 (Zielwert) Kurzzeitstellplätze / Kiss & Ride unterzubringen.

4.3 Anforderungen der Rheinbahn zu den Niederflur-Straßenbahnen

Betriebliche Anforderungen (Auszug) an die "Verkehrsstation" Konrad-Adenauer-Platz aus Sicht der Rheinbahn (Stand März 2017)

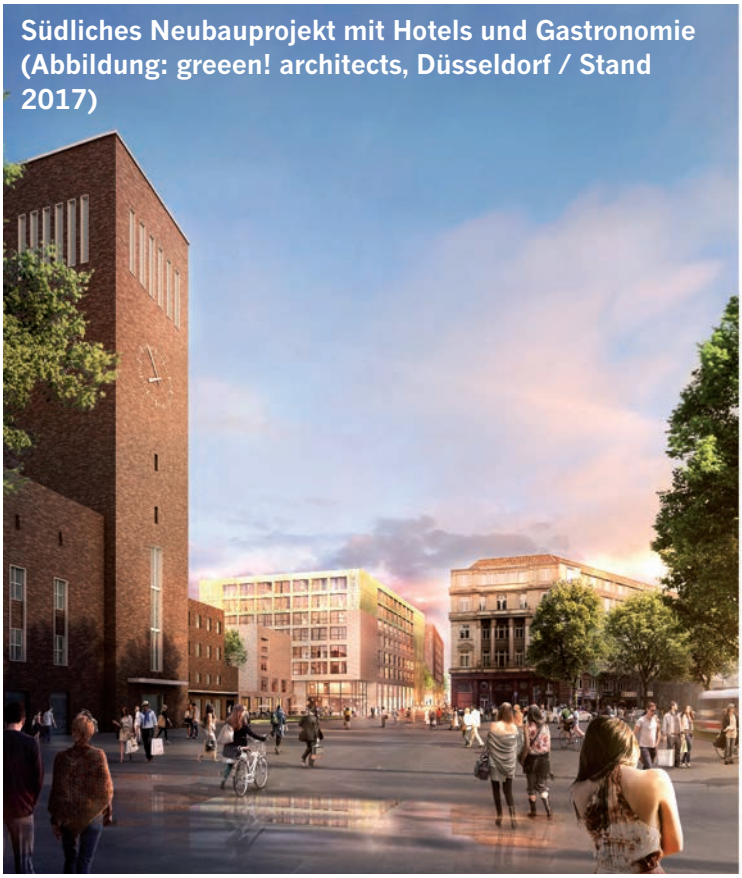
		dient...					
		der Sicherheit	der Übersichtlichkeit	der Funktionalität	der Barrierefreiheit	dem Komfort & Service	der Ästhetik
1.	4 Straßenbahngleise			x			
2.	Ausreichende Anzahl von Bussteigen (separates Konzept)			x			
3.	Länge der Straßenbahnsteige mögl. 80 m			x			
4.	Bahnsteighöhe 25 cm				x		
5.	Breite der Bahnsteige: mind. 3,50 m	x		x			
6.	nutzbare Breite längs der Bahnsteigkanten von mindestens 2 m	x		x	x		
7.	Spritzschutz längs der Bahnsteige auf der Rückseite zu anderen Gleisen oder Fahrbahnen	x		x		x	
8.	übersichtliche Fahrordnung	x		x			
9.	Bewegliche Weichenelemente müssen außerhalb von Überwegen liegen.	x					
10.	stufenlose Zugangsrampen zu allen Bahn- und Bussteigen				x		

Hinweis zu u.a.: Punkt 7
Spritzschutz und Sicherheitselemente sollen möglichst keine wichtigen Wegebeziehungen abschneiden

Möglicher Eingang zur neuen Zentralbibliothek am KAP (Abbildung: RKW Architektur+, Düsseldorf / Stand Mai 2017)

4.4 Neue Zentralbibliothek

Im ehemaligen Postgebäude an der Karlstraße entsteht zukünftig die neue Zentralbibliothek der Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Einrichtung (heute ca. 700.000 Besucher im Jahr) ist gegenwärtig auf der Ostseite des Hauptbahnhofes im Bereich Bertha-von- Suttner-Platz untergebracht. Nun bekommt sie am neuen Standort einen Haupteingang zum Konrad-Adenauer-Platz. Mit einem Abschluss der Umbauarbeiten - neben dem derzeit auch die Ergänzung mit einem Saal für das FFT (Forum Freies Theater) diskutiert wird - ist nicht vor 2021 zu rechen.



Südliches Neubauprojekt mit Hotels und Gastronomie (Abbildung: greeen! architects, Düsseldorf / Stand 2017)

4.5 Neues Hotel mit Gastronomie als südliche Nachbarschaft

Das ehemalige Bahngelände an der Harkortstraße steht für eine attraktive städtebauliche Nachnutzung zur Verfügung und wurde aktuell zur Vorbereitung der zukünftigen Neubebauung von den Bestandsgebäuden befreit. Im Fokus steht die Entwicklung von einer Nutzungsmischung (Hotel-, Gastronomie- und ggf. kleinteilige Einzelhandelsnutzungen), die der zentralen Lage gerecht wird und die direkte Nachbarschaft zum Hauptbahnhof berücksichtigt.

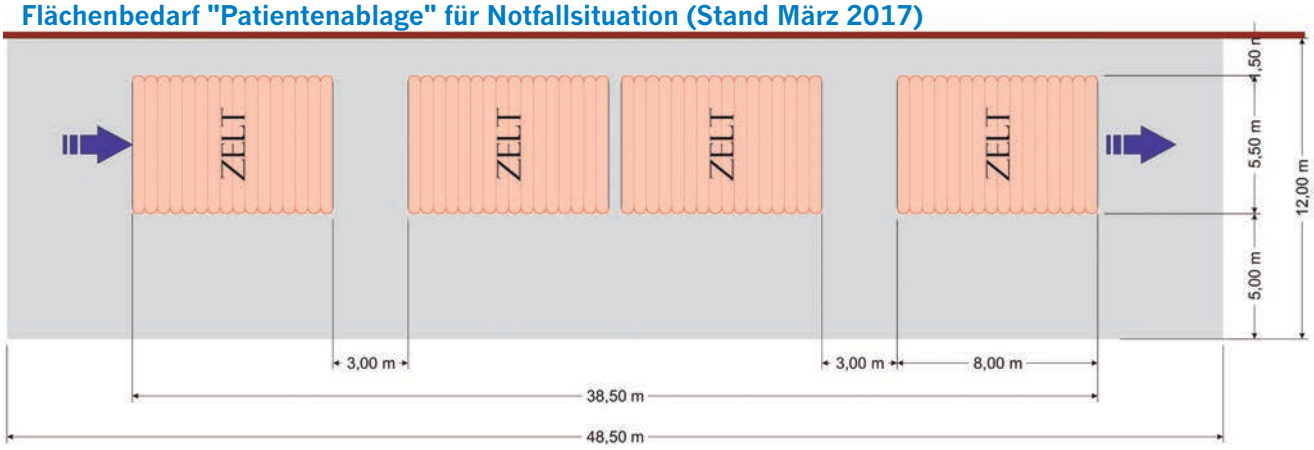
2016 wurde der Entwurf des Büros greeen! architects, Düsseldorf zur Realisierung empfohlen. Der nordwestliche Teil des Plangebietes (Hansahaus und Finanzamt) befindet sich im Besitz des BLB NRW. Dieser Bereich wurde im Rahmen der städtebaulichen Bearbeitung als Ideenteil mitgedacht, um eine spätere mögliche Neubebauung in die Planungen einzubeziehen.

Der Entwurf von greeen! architects sieht ein 4 Sterne Hotel, ein 3 Sterne Hotel sowie ein Hotel-Garni 2 Sterne vor. Geplant sind drei Baukörper, die den Nutzungen entsprechend aufgeteilt sind. Abgeleitet von der städtebaulichen Umgebung weist der Entwurf eine Bebauung mit bis zu acht Geschossen auf, die sowohl zur Harkortstraße als auch zu den Gleisen des Hauptbahnhofs eine Vorderseite ausbildet, um den mit der Bahn anreisenden Personen ein Stadtentree und keine Gebäuderückseite zu bieten. Durch die Materialität der Fassade wird die Ensemblewirkung der Gebäude unterstützt. Die Ziegel des denkmalgeschützten Hautbahnhofes werden aufgenommen und durch messingfarbene Fassadenelemente ergänzt. Die Qualität des Projektes und der Fassade werden mit dem Projektentwickler vertraglich gesichert.

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Harkortstraße; der ruhende Verkehr wird in Tiefgaragen untergebracht. Stellplätze für Fahrräder sind ebenfalls vorgesehen.

4.6 Die Feuerwehr und Rettungsdienstanforderungen (Stellungnahme Fachamt Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz)

Flächenbedarf "Patientenablage" für Notfallsituation (Stand März 2017)



Für Noteinsätze des Rettungsteams rund um den Hauptbahnhof Düsseldorf gelten – wie an allen Bahnhöfen mit hohen Personenfrequentierungen – besondere Anforderungen. Im Falle einer kritischen Notsituation im Hauptbahnhof Düsseldorf ist von bis zu 10.000 Personen auszugehen, die das Gebäude schnell verlassen können müssen.

Rund um den Hauptbahnhof Düsseldorf gelten auf dem Konrad-Adenauer-Platz folgende Vorgaben für den Einsatz der nicht polizeilichen Gefahrenabwehr:

- Es ist eine Mindestfläche von 50 m x 12 m zum Aufbau einer temporären Patientenablage bzw. eines Behandlungsplatzes freizuhalten, die kurzfristig als Fläche ohne Aufbauten "freigemacht" werden kann.

- Die Fläche muss in direkter Nähe zum Haupteingang des Bahnhofes liegen.

- Die Längsseite ist parallel zum Gebäude anzuordnen und muss in direkter Nähe zum Bahnhofsgebäude liegen.

- Die Schmalseite zum Haupteingang muss gut zugänglich sein.

- An der dem Bahnhofseingang abgewandten Schmalseite der Fläche muss eine Anfahrt für Rettungsfahrzeuge so angeordnet werden, dass keine Wende- oder Rangiermanöver erforderlich sind (ähnlich Taxistand / Hotelvorfahrt).

- Vor dem Hauptbahnhof und entlang der gesamten Fassade des Hauptbahnhofes zum Konrad-Adenauer-Platz befindet sich eine Feuerwehrzufahrt mit Aufstellflächen. Diese ist geradlinig in min. 3 m Breite entlang des Gebäudes zu führen. Zum Gebäude muss sie einen Abstand von min. 3 m bis max. 6 m aufweisen.

- Entlang der o.g. Feuerwehrzufahrt ist ein mind. 2,5 m breiter Streifen von Hindernissen freizuhalten (Feuerwehraufstellflächen analog zur Nr. 5 VVBauO NRW). An diese Feuerwehrzufahrt ist im Südbereich auch das neue Plangebiet Harkortstraße anzuschließen, im Norden gilt dies adäquat für die Neubauabsicht auf dem Grundstück des ehemaligen Saalbaus und von hieraus weiter in Richtung Kinokomplex.

Alle o.g. Vorgaben und Flächenansprüche sind unabhängig von den Aufstellflächen der polizeilichen Gefahrenabwehr vorzuhalten, da eine Doppelnutzung hier im Einsatzfall nicht praktikabel ist.

4.7 Belange des Denkmalschutzes (Stellungnahme LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland und Bezirksregierung Düsseldorf)

Bahnhofsvorplatz (heute: Konrad-Adenauer-Platz) 1930

Düsseldorfer Hauptbahnhof im Jahr 1934

Denkmalpflegerische Belange sind insbesondere durch mögliche Ergänzungsbauten rund um das Hauptbahnhofgebäude Düsseldorf betroffen. Zum einen soll das Grundstück des nicht denkmalgeschützten Saalbaus auf dem Grundstück der DB Station&Service AG – möglicherweise mit einem Hochhaus - neubebaut werden, zum anderen könnten weitere bauliche Anlagen (Überdachungen / Radabstellplätze etc.) die Flächen vor dem Empfangsgebäude und insbesondere des Uhrenturms „verstellen". Diese möglichen baulichen Anlagen beeinträchtigen den Umgebungsschutz und somit den Wirkungsraum des Bahnhofsgebäudes.

Der in gemäßigten Bauhausformen 1932-36 konzipierte Bau zeichnet sich aus durch einen langgestreckten Baukörper, der durch einen außermittig gesetzten Hochpunkt - den Uhrenturm - aufgelöst wird.

4.7.1 Grundinformationen Baudenkmal Hauptbahnhof Düsseldorf

Kurzbeschreibung des Denkmals: Hauptbahnhof Düsseldorf mit:

a. Empfangsgebäude als langgestreckter Backsteinbau mit Verwaltungstrakten (ohne Zollamt)
b. Uhrenturm

Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals: Der in den Jahren 1932 bis 1936 von Behnes errichtete Hauptbahnhof mit seinem langgestreckten Backsteinbaukörper und Uhrenturm, gehört zu den bedeutenden Bahnhofs bauten der 30er Jahre. Er hat trotz Kriegszerstörung sein äußeres Erscheinungsbild noch weitgehend gewahrt und lässt in seiner funktionalistischen Weise Elemente an das Bauhaus erkennen.

Tag der Eintragung: § 3 DSchG 12.02.1985 (Eintragungsanordnung vom: 04.02.1985)
Literatur-Hinweis: Walter Buschmann, Denkmalwerte Düsseldorfer Verkehrsbauten und deren Einbindung in die Gegenwart, in: Industriekultur, Düsseldorf und das Bergische Land, Walter Buschmann (Hg.), Essen 2016, S. 389-403.

Düsseldorfer Hauptbahnhof im Jahr 1978

4.7.2 Thema Saalbau-Grundstück

Da der Uhrenturm der markante Hochpunkt des Bahnhofsgebäudes ist, sollte aus Sicht der Denkmalpflege ein möglicher Anbau bzw. eine städtebauliche Ergänzung anstelle des Saalbaus die Traufhöhe des Bahnhofsgebäudes an sich nicht überschreiten. Ansonsten würde die in den 1930er Jahren entstandene Entwurfsidee konterkariert und somit der Denkmalwert beeinträchtigt. Ein neuer und noch sehr viel höherer Baukörper als Anbau an das bestehende Baudenkmal des Empfangsgebäudes würde zu diesem in starke Konkurrenz treten.

4.7.3 Thema weitere bauliche Anlagen auf der Fläche vor dem Uhrenturm

Eine weitere bauliche Anlage oder ein Baukörper ist auf der Fläche vor dem Hauptbahnhof Düsseldorf – insbesondere vor dem markanten Uhrenturm – aus Gründen des Umgebungsschutzes nicht tragfähig. Ebenso sollte die Sichtachse auf den Uhrenturm von der Bismarckstraße und der Graf-Adolf-Straße aus frei bleiben, um die städtebauliche Komponente des Baudenkmals nicht zu beeinträchtigen. Sollten Rad-Abstellplätze (z.B. mit Überdachungen etc.) gewünscht sein, sollten diese an anderer Stelle, möglicherweise auch unterirdisch untergebracht werden. Der vorhandene Tiefbunker im südwestlichen Platzbereich könnte dazu eine Option sein.

4.8 Multimodale Verkehrsschnittstelle sowie Ladeinfrastruktur (Stellungnahme Stadtwerke Düsseldorf)

Da es sich bei dem Konrad-Adenauer-Platz um einen der relevantesten "Mobilitäts-Knotenpunkte" handelt, ist es aus Sicht der Stadtwerke Düsseldorf sehr sinnvoll, hier mittels Integration von unterschiedlichen "multimodalen" Mobilitätsangeboten sowie Ladeinfrastruktur eine bestmögliche Flächennutzung herbeizuführen und somit eine Mobilität "ohne eigenes Auto" zu fördern.

Im Zuge einer engen Zusammenarbeit der Stadtwerke Düsseldorf AG mit der Landeshauptstadt Düsseldorf (u.a. Amt für Verkehrsmanagement, Umweltamt, Stadtentwicklung) sowie der Rheinbahn (inkl. dem VRR) wurden bereits Konzepte (z.B. MultimoDUS / multimodale Verkehrsschnittstelle) und konkrete Projektvorhaben (z.B. ecoMoDUS) für ein zukunftsfähiges, umweltfreundliches Mobilitätssystem entwickelt.

Darüber hinaus betreiben die Stadtwerke Düsseldorf bereits heute das größte Ladeinfrastrukturnetz für Elektrofahrzeuge in der Landeshauptstadt Düsseldorf. Das Angebot könnte z.B. auch das „flinkster-Angebot“ der Deutschen Bahn AG integrieren. Eine Verortung könnte in Richtung Norden (Fernbusbahnhof) sinnvoll sein.

Im Rahmen der Aufstellung des Masterplans Areal Hauptbahnhof ist eine enge Verzahnung mit den vorhandenen Konzepten und geplanten Projektvorhaben anzustreben.

CAFE

5 Verfahren

Ideen- und Realisierungswettbewerb in Einem!

5.1 Ausloberin
Ausloberin ist die Landeshauptstadt Düsseldorf, vertreten durch das Stadtplanungsamt, Brinckmannstraße 5, 40225 Düsseldorf.

Der Wettbewerb wird in enger Kooperation mit der DB Station&Service AG durchgeführt.

5.2 Betreuung
FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH, Rathausufer 14, 40231 Düsseldorf

5.3 Allgemeines
Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 in der vom BMVBS am 31.01.2013 herausgegebenen Fassung und mit Bekanntmachung vom 01.10.2013 zugrunde, soweit in einzelnen Punkten der Auslobung nicht ausdrücklich und ausnahmsweise anderes bestimmt ist.

An der Vorbereitung des Verfahrensteils zur Auslobung hat die Architektenkammer NRW beratend mitgewirkt (§ 2 Abs. 4 RPW; Art. 13 Abs. 4 BauKaG). Die Auslobung wurde dort registriert unter der Nummer 47/2017. Ausloberin, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an.

5.4 Wettbewerbsart
Der Wettbewerb wird als nichtoffener Ideen- und Realisierungswettbewerb mit maximal 30 Teilnehmern (hier: Bewerbergemeinschaften aus Landschaftsarchitekten (Projektleitung zum Realisierungsteil Frei- und Verkehrsanlagen) mit Verkehrsanlagenplanern. Für die Ideenteile zum Wettbewerb ist die Beteiligung von Stadtplanern / Architekten zwingend erforderlich.

Durch ein vorgeschaltetes EU-weites Bewerbungsverfahren werden max. 20 Bearbeitungsgemeinschaften ermittelt. Weitere 10 Teilnehmer werden von der Ausloberin direkt hinzugeladen bzw. gesetzt.

Die Wettbewerbssprache ist Deutsch, das Verfahren wird anonym durchgeführt.

Im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens wurde eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt, um alle relevanten Gruppen der Stadtgesellschaft mit zu nehmen.

Die Inhalte und Gestaltung der Planung sowie deren spätere Umsetzung wird somit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt, Anregungen werden direkt aufgenommen. Über diesen Informationsfluss rund um die vielfältigen Interessenlagen kann eine größtmögliche Akzeptanz hervorgerufen werden.

5.5 Aufgabe (Kurzprofil)
Die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und die Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes zählt zu den wichtigsten Vorhaben der Landeshauptstadt Düsseldorf. Mit rund 27.500 qm Gesamtfläche und den zu integrierenden Verkehrsfunktionen soll eine neue, der Landeshauptstadt Düsseldorf angemessene Visitenkarte entstehen.

Der Realisierungsteil besteht aus der Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (KAP), die Ideenteile beziehen alle wichtigen städtebaulichen Nachbarschaften einschließlich des Empfangsgebäudes der DB Station&Service AG samt beabsichtigter städtebaulicher Ergänzung, den „Immermannhof“ als Gelenkpunkt zur Innenstadt und zudem den nördlich gelegenen Fernbusbahnhof mit ein.

5.6 Wettbewerbssummen

5.6.1 Preise und Anerkennungen

Für den Wettbewerb steht insgesamt eine Wettbewerbssumme von netto 130.252,10 EUR (155.000,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer) zur Verfügung.

Für diese Wettbewerbssumme ist folgende Verteilung vorgesehen:

1. Preis – 45.588,24 EUR netto (54.250,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
2. Preis – 32.563,03 EUR netto (38.750,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)
3. Preis – 22.794,12 EUR netto (27.125,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer)

sowie 3 Anerkennungen mit je 9.768,91 EUR netto (11.625,00 EUR inkl. 19% Umsatzsteuer) für bemerkenswerte Teilleistungen.

5.6.2 Andere Verteilung

Die Entscheidungen des Preisgerichtes werden mehrheitlich gefasst. Das Preisgericht behält sich abweichend von der RPW vor, durch mehrheitlichen Beschluss eine Veränderung der vorgesehenen Verteilung vorzunehmen. Die Wettbewerbssumme kommt dabei immer zur Ausschüttung.

5.7 Konsequenzen aus dem Wettbewerb

5.7.1 Weitere Beauftragung (Wettbewerbsgebiet Realisierungsteil)

Die Ausloberin wird – in Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes – einem oder mehreren Preisträger die für die Umsetzung und weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen übertragen,

- sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht, insbesondere
- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert werden soll.

Es wird zugesichert, einem oder mehreren Preisträgern die für die Umsetzung und weitere Bearbeitung des Wettbewerbsentwurfes notwendigen weiteren Planungsleistungen, hier § 39 HOAI Leistungsbild Freianlagen für den Realisierungsteil (in Bauabschnitten) mindestens Leistungsphase 1 bis 5 einschließlich sowie § 47 HOAI Leistungsbild Verkehrsanlagen für das Wettbewerbsgebiet „Realisierungsteil“ (in Bauabschnitten) mindestens Leistungsphase 1 bis 5 einschließlich - jeweils mit stufenweiser Beauftragung - zu übertragen.

Die Beauftragung beider HOAI Leistungsbilder wird auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses räumlich abgegrenzt, kann unabhängig voneinander erfolgen und wird an den Planungsfortschritt des Gesamtprojektes angepasst.

Die Projektleitung während des Wettbewerbs für den Realisierungsteil „Frei- und Verkehrsanlagen“ obliegt dem Landschaftsarchitekten.

5.7.2 Sonstiges

Der Preisträger verpflichtet sich im Falle einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Die Leistungsfähigkeit des zu Beauftragenden für die Weiterbearbeitung ist grundsätzlich an die Anforderungen des Projektes anzupassen. Sollte der zu Beauftragende für den Realisierungsteil „Verkehrsanlagen“ über keine ausreichende Erfahrungen bei den schienengebundenen Verkehrsanlagen (Gleistrassierungen etc.) verfügen, kann er in Abstimmung mit der Ausloberin weitere Fachplaner hinzuzuziehen.

Im Falle einer Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen der Wettbewerbsteilnehmer bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Mit der Teilnahmebestätigung am Wettbewerbsverfahren erkennen die Teilnehmer die Regeln und Termine des Wettbewerbs an.

5.7.3 Verhandlungsverfahren (im Anschluss an den Wettbewerb)

Im Anschluss an die Preisgerichtssitzung wird unter Würdigung der Entscheidung des Preisgerichts ein nachgeschaltetes Verhandlungsverfahren mit den Preisträgern durchgeführt.

Das Wettbewerbsergebnis fließt mit 60 % in das Verhandlungsverfahren ein. Die verbleibenden 40 % werden aus unterschiedlich gewichteten Auftragskriterien ermittelt.

Die endgültigen Vergabeunterlagen, einschließlich des verbindlichen Vertragsentwurfs, Zuschlagskriterien etc. werden den Teilnehmern am Verhandlungsverfahren zum Verfahren selbst mitgeteilt.

5.8 Eigentum und Urheberrecht

Die Ausloberin des Wettbewerbs wünscht vorrangig die dringend notwendige Neugestaltung des öffentlichen Raumes Konrad-Adenauer-Platz und lobt daher in Kooperation mit der DB Station& Service AG den Realisierungswettbewerb aus.

Für weitere städtebauliche Bestandteile gilt es eine Entwicklungsperspektive in Form von Ideen aufzuzeigen. Unter den Punkt Ideensammlung fällt auch eine denkbare bauliche Erweiterung des Empfangsgebäudes und dessen gestalterisch-funktionale Aufwertung im Hoheitsbereich der DB Station& Service AG, da Platzgestaltung und Gebäude unmittelbar räumlich-funktional zusammenwirken. Aufgrund der Bestimmungen und Unternehmensrichtlinien der DB Station & Service AG werden für den Ideenteil auf Grundstücken der DB Station & Service AG andere Nutzungsrechte festgelegt.

5.8.1 Allgemein, insb. Realisierungsteil

Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin und der DB Station&Service AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, veröffentlicht werden.

Soweit in Ziff. 5.8.2 nichts Abweichendes vereinbart ist, dürfen die Wettbewerbsarbeiten für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern.

Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten und Anerkennungen werden Eigentum der Ausloberin. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen - soweit in Ziff. 5.8.2 nichts Abweichendes vereinbart ist - nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Die Wettbewerbsteilnehmer stellen die Ausloberin und die DB Station&Service AG bzw. einem Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, von den Rechten Dritter an den eingereichten Unterlagen frei.

5.8.2 Ideenteil auf Grundstücken der DB Station &Service AG

Soweit Grundstücke der DB Station & Service AG vom Ideenteil des Wettbewerbs betroffen sind, gilt Folgendes:

Wettbewerbsarbeiten dürfen von der DB Station& Service AG veröffentlicht werden. Sie dürfen für den vorgesehenen Zweck genutzt werden, wenn der Verfasser mit der weiteren Bearbeitung beauftragt ist. Ansonsten verbleiben alle Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz bei den Verfassern. Gemäß 5.8.1 werden die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten und Anerkennungen Eigentum der Ausloberin. Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Teillösungen von Wettbewerbsteilnehmern, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung genutzt werden.

Entsprechend handelt es sich um die Einräumung der folgenden Nutzungsrechte:

a) Einfache Nutzungsrechte im Rahmen der Wettbewerbsbeteiligung
Die DB Station&Service AG beabsichtigt, die Wettbewerbsarbeiten auszustellen und zu veröffentlichen, auch im Internet. Im Rahmen der ausstellungsüblichen Nutzung räumen die Teilnehmer mit Teilnahme am Wettbewerb unwiderruflich das umfassende, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte, einfache Recht an den Wettbewerbsarbeiten ein, diese in körperlicher wie unkörperlicher Weise zu nutzen (§§ 15 ff. UrhG). Die Rechteeinräumung umfasst insbesondere das Vervielfältigungsrecht (§ 16 UrhG), das Verbreitungsrecht (§ 17 UrhG), das Ausstellungsrecht (§ 18 UrhG), das Recht der öffentlichen Zugänglichmachung (§ 19 a UrhG) sowie das Senderecht (§ 20 UrhG).

b) Option auf Erwerb ausschließlicher Nutzungsrechte an ausgewählten Wettbewerbsentwürfen
Die DB Station&Service AG bzw. ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gemäß § 15 AktG verbunden ist, möchten ggf. Wettbewerbsleistungen bearbeiten, ändern und in andere Werke einfließen lassen. Der DB Station&Service AG steht deshalb das Recht zu, innerhalb von zwei Jahren nach Beendigung des Wettbewerbs von ausgewählten Teilnehmern umfassende Nutzungsrechte gegen Zahlung einer angemessenen Vergütung, auf die sich die Parteien dann verständigen werden, zu erwerben. Der Teilnehmer verpflichtet sich bereits mit Teilnahme am Wettbewerb unwiderruflich, für diesem Fall das umfassende, ausschließliche sowie räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte Recht an der wettbewerbsgegenständlichen Planung, den Unterlagen und sämtlichen sonstigen Leistungen, die der Teilnehmer bei der Ausführung der Wettbewerbsaufgabe erbringt, (nachfolgend gemeinsam: Arbeitsergebnis) einzuräumen, diese in körperlicher wie unkörperlicher Weise zu nutzen (§§ 15 ff. UrhG). Die Rechteeinräumung umfasst insbesondere das Vervielfältigungsrecht (§ 16 UrhG), das Verbreitungsrecht (§ 17 UrhG), das Ausstellungsrecht (§ 18 UrhG), das Recht der öffentlichen Zugänglichmachung (§ 19 a UrhG) sowie das Senderecht (§ 20 UrhG). Die Rechteeinräumung erfolgt auch für heute noch nicht bekannte Nutzungsarten. Die Einräumung ausschließlicher Nutzungsrechte versetzt die DB Station&Service AG in die Lage, Rechtsverletzungen wirksam auch in eigenem Namen zu verfolgen.

Der Teilnehmer verpflichtet sich unwiderruflich, der DB Station&Service AG das Bearbeitungsrecht (§ 23 UrhG) einzuräumen. Dies ermöglicht es der DB Station&Service AG, die Grundstücke der DB Station&Service AG auf Grundlage des Konzepts - auch ohne Beteiligung des Teilnehmers - zu beplanen und das geplante Vorhaben entsprechend realisieren zu lassen. Die DB Station&Service AG beachtet in diesem Rahmen das Entstellungsverbot des § 14 UrhG.

Der Teilnehmer verpflichtet sich unwiderruflich, der DB Station&Service AG das Recht einräumen, sämtliche der o.g. Rechte ohne Zustimmung des Teilnehmers auf Dritte, insbesondere auf ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gem. § 15 AktG verbunden ist, zu übertragen oder an Dritte, insbesondere an ein Unternehmen, das mit ihr rechtlich gem. § 15 AktG verbunden ist, zu lizenzieren.

Die Nutzungsrechteeinräumung überlebt die Beendigung der Beauftragung. Die DB Station&Service AG ist berechtigt, das Arbeitsergebnis ohne Beteiligung des Teilnehmers fertigzustellen und weiterzuentwickeln.

Hiermit ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass im Falle einer Weiterführung und Konkretisierung des Ideenteils, der auf Grundstücken der DB Station& Service AG liegt, eine weitere Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Teilnehmer in einem dann zu vereinbarenden gesonderten Vertrag möglich ist.

5.9 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

5.9.1 Zulassung der Arbeiten

Jeder Teilnehmer darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind - soweit nicht ausdrücklich gefordert - unzulässig. Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen und können in begründeten Einzelfällen zum Ausschluss der Arbeit führen.

Das Preisgericht lässt darüber hinaus alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingerecht eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Über die Zulassung entscheidet das Preisgericht. Die Entscheidungen, insbesondere über den Ausschluss von Arbeiten, werden protokolliert.

Es gibt, abweichend von § 5 Absatz 1 der RPW 2013, **keine bindenden inhaltlichen Vorgaben**, die bei Nichterfüllung zum Ausschluss der Arbeit führen würden.

5.9.2 Beurteilungskriterien

Die eingehenden Arbeiten werden u.a. nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Städtebauliche Qualität (inkl. benachbarter Denkmäler)
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen / Nutzungsbausteine
- Gestaltqualität des öffentlichen Raums inkl. Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
- Erschließungsqualität aller Verkehrsarten
- Wirtschaftlichkeit und Realisierungsfähigkeit

Das Preisgericht behält sich für die Bewertung der eingereichten Arbeiten vor, die angegebenen Kriterien zu differenzieren und eine Gewichtung vorzunehmen.

5.10 Rückfragen und Kolloquium

Schriftliche Rückfragen können bis zum in der Terminübersicht genannten Zeitpunkt an die hier angegebene E-Mail-Adresse gestellt werden:

wb_kap@fsw-info.de

Die Fragen müssen sich auf die Gliederungsnummern der Auslobung beziehen. Die beantworteten Rückfragen aller Teilnehmer werden zum Bestandteil der Auslobung und allen Verfahrensbeteiligten im Anschluss an das Rückfragenkolloquium zur Verfügung gestellt. Den Teilnehmern, dem Preisgericht und allen Beratern und Vorprüfern sind diese Informationen jederzeit zugänglich. Das Protokoll des Rückfragenkolloquiums wird allen Wettbewerbsbeteiligten zugesandt, es wird Bestandteil der Auslobung.

5.11 Anonyme Abgabe

5.11.1 Abgabe der Wettbewerbsunterlagen

Alle Wettbewerbsunterlagen sind zum jeweiligen Abgabetermin an die in der Terminübersicht angegebene Adresse anonym – ohne Hinweise auf die Verfasser – einzureichen.

Die Submissionstermine für die Abgabe der Wettbewerbsbeiträge sind der Terminübersicht zu entnehmen. Abweichend zur RPW 2013 müssen spätestens zu dem genannten Zeitpunkt die Pläne (kostenfrei für die Ausloberin) bei der dort aufgeführten Adresse eingehen.

Eine Abgabe der Unterlagen ist grundsätzlich nur Werktags (Montag bis Freitag) in den Geschäftszeiten von 09:00 – 18:00 Uhr, am Abgabetermin jedoch nur bis 16:00 Uhr möglich. Es gilt dabei der Eingangsvermerk, nicht der Poststempel. Das Versandrisiko liegt beim Teilnehmer.

Als Absender ist die Adresse:

Faltin + Sattler
FSW Düsseldorf GmbH
Stichwort: KAP Düsseldorf
Rathausufer 14
D-40213 Düsseldorf

auf allen Versandpapieren einzutragen bzw. auf den Umschlägen anzugeben.

Die einzureichenden Leistungen in Form von Plänen und Abgabedokumenten sind mit einer sechsstelligen Kennzahl zu kennzeichnen.

Bei allen Plänen ist die Kennzahl in einem Feld von max. 6 cm Breite und max. 2 cm Höhe in der rechten oberen Ecke aller Blätter anzuordnen. Alle weiteren Schriftstücke sowie die CD 1 „Plandaten" und CD 2 „Verfassererklärung" sind ebenfalls mit dieser Kennzahl zu versehen.

Die Verfasserklärung ist zusammen mit der CD 2 „Verfassererklärung" in einem neutralen, verschlossenen Umschlag (Format DIN A4 bzw. C4) einzureichen - auch dieser Umschlag ist mit der gleichen Kennzahl zu versehen.

Die Vorprüfung wird die Kennzahlen der eingereichten Arbeiten der Verfasser durch Tarnzahlen ersetzen. Die Nichtbeachtung der formalen Leistungsbestandteile oder Verletzungen der Anonymität führen zum Ausschluss aus dem Wettbewerbsverfahren.

5.11.2 Anonyme Datenkennzeichnung

Die Daten auf den Abgabe-CD/DVD sind wie folgt zu kennzeichnen:

Kennzahl_Dateiname.Dateityp
(Beispiel: 123456_Blatt1.TIF)

Für den Fall, dass z.B. bei der Abgabe die Unterlagen der Teilnehmer durch Versand stark beschädigt oder digitale Daten nicht lesbar sind, ist von dem Teilnehmer zur Abgabe eine anonyme E-Mail-Adresse entsprechend der gewählten Kennzahl des Teilnehmers anzulegen, dem das Kürzel „kap" vorangestellt ist (z.B.: kap_123456@domain.net) und dem Betreuungsbüro auf einem gesonderten DIN A4 Blatt mit den Abgabeunterlagen mitzuteilen.

Die Einrichtung derartiger Adressen ist kostenfrei und durch die freie Wahl der Domain auch anonym. Der Teilnehmer hat zudem sicherzustellen, dass er über diese Adresse mindestens 5 Tage nach den Abgabeterminen ständig erreichbar ist. Etwaige Korrespondenz wird protokolliert und dem Preisgericht auf Nachfrage vollständig zur Einsicht zur Verfügung gestellt.

5.12 Bekanntgabe

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung, den Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung des Wettbewerbs unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald wie möglich bekannt machen. Die Wettbewerbsarbeiten werden nach Abschluss zudem öffentlich ausgestellt. Ort und Zeitpunkt der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

5.13 Rücksendung der Unterlagen (Pläne und Modelle)

Die Wettbewerbsunterlagen (Pläne) aller Teilnehmer werden abweichend von § 8 Absatz 4 der RPW 2013 nach Abschluss des Wettbewerbs nicht zurückgeschickt und verbleiben u.a. für geplante Ausstellungen im Besitz der Ausloberin. Der Transportaufwand ist im Vergleich zu den Druckkosten der geforderten Leistungen bzw. Pläne zu hoch und nicht nachhaltig.

Die Modelle werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt oder können nach Terminvereinbarung persönlich abgeholt werden. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt damit der Teilnehmer bzw. die Teilnehmerin, auf sein Eigentum an dem Modell zu

verzichten. Die Modelle sind von den Teilnehmenden mit einer geeigneten, für den Rückversand wieder verwendbaren stabilen, für einen sicheren Versand geeigneten Verpackung, abzugeben, ansonsten werden diese nicht zurückgesandt.

Für den Rückversand übernehmen die Ausloberin und die Wettbewerbsbetreuung grundsätzlich keine Haftung.

5.14 Haftungsausschluss
Die bereitgestellten Informationen in der Auslobung sowie auf und in den Planunterlagen wurden durch die Ausloberin sorgfältig recherchiert und geprüft. Jedoch wird keine Haftung, Garantie oder Gewähr dafür übernommen werden, dass alle Angaben vollständig, richtig und in letzter Aktualität zu Verfügung gestellt worden sind. Weder die Auslobung, die Planunterlagen noch ihr Inhalt dürfen ohne die vorherige ausdrückliche Genehmigung der Ausloberin sowie dem Betreuungsbüro FALTIN + SATTLER FSW Düsseldorf GmbH auf irgendeine Art verändert oder an Dritte verteilt oder übermittelt werden.

5.15 Verstöße
Die Entscheidungen und Beurteilungen des Preisgerichts sind endgültig. Sie unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

5.16 Weitere Unterlagen
Es werden u.a. bereitgestellt:

- Auslobung
- Plangrundlagen, u.a. Katasterplan als DXF/DWG-Datei mit Höhenkoten und definierten Anschlüssen / Straßenprofilen im Verkehrsnetz etc.
- Senkrecht- und Schrägluftbilder farbig als TIFF-Datei
- DGK oder ähnliche Grundkarte zur Einordnung im Stadtraum
- Dokumentationen zum Beteiligungsprozess (u.a. Get-Together mit Fachforum 12. Mai 2017 sowie Bürgerworkshop 13. Mai 2017)
- Informationen zum EKISO-Projekt
- 6. Brandschutztechnische Stellungnahme (Safe-Tec-Consulting 24. Juni 2016)
- Richtlinien der Stadt Düsseldorf für den Verkehrstechnischer Plan (digital) samt Layerstruktur
- Informationen zum Tiefbunker inkl. Machbarkeits-Ersteinschätzung
- Rheinbahn-Informationen Gleistrassierung etc.
- Liste der Zielwerte DB Station&Service AG + Landeshauptstadt Düsseldorf
- Informationen zum Beteiligungsprozess, u.a.: Dokumentationen aufsuchende Beteiligungen und online-Beteiligung
- Übersicht der Grundstückseigentumsverhältnisse heute

sowie weitere Plandaten/Informationen. Diese Auflistung ist nicht abschließend.

Die Bereitstellung erfolgt ausschließlich digital auf einem FTP-Server.

6 Teilnehmende
30 Bearbeitungsgemeinschaften im Überblick!

6.1 Teilnahmevoraussetzungen

Es werden Bewerbergemeinschaften aus Landschaftsarchitekten und Verkehrsanlagenplaner gesucht, die Erfahrung in der Planung und Realisierung von vergleichbaren Planungsaufgaben haben. Die Beteiligung von Architekten und / oder Stadtplanern für den Ideenteil ist erforderlich. Die Leitung der Bewerbergemeinschaft obliegt dem Landschaftsarchitekten. Neben 10 geladenen Teilnehmern erfolgt die Auswahl von weiteren max. 20 Teilnehmern in einem offenen Bewerbungsverfahren. Bei mehr als 20 qualifizierten Bewerbergemeinschaften entscheidet das Los. Eine Bewertung der Referenzen erfolgt nicht. Zur Teilnahme an der Losung genügt die Vollständigkeit der Bewerbung sowie die Erfüllung der benannten Eignungskriterien. Zusätzlich werden per Los Nachrücker in angemessener Zahl bestimmt.

Eignungsanforderungen:

Der Eignungsnachweis erfolgt entsprechend § 75 VgV einschließlich Benennung von geforderten Referenzen. Als Referenzen sind mindestens zu benennen:

Referenzen Landschaftsarchitektur

Benennung von mind. 2 geplanten oder realisierten, eigenverantwortlich erbrachten Referenzprojekten (jeweils ausgeführt innerhalb der letzten 5 Jahre, Stichtag: Tag der Absendung der Bekanntmachung) aus dem Themenfeld Freianlagen mit einer Größenordnung von mind. 0,1 ha und in der Komplexität vergleichbar zur Aufgabe, HOAI 2013 § 39 HOAI Leistungsbild Freianlagen Leistungsphase 2-5.

Referenzen Verkehrsanlagenplanung

Benennung von mind. 2 geplanten oder realisierten, eigenverantwortlich erbrachten Referenzprojekten (jeweils ausgeführt innerhalb der letzten 5 Jahre, Stichtag: Tag der Absendung der Bekanntmachung) aus dem Themenfeld Verkehrsanlagen mit einer Größenordnung von mind. 0,1 ha und in der Komplexität vergleichbar zur Aufgabe, HOAI 2013 § 47 HOAI Leistungsbild Verkehrsanlagen Leistungsphase 2-5.

6.2 Geladene Teilnehmer

GREENBOX Landschaftsarchitekten, Köln
Sweco GmbH, Düsseldorf
sop architekten, Düsseldorf

KRAFT.RAUM., Krefeld
abvi ambrosius blanke, Bochum
SCHALTRAUM Architekten, Hamburg

urbane gestalt, Köln
BPR Beratende Ingenieure mbB, Hannover
MATTER Architektur und Städtebau, Berlin

Levin Monsigny, Berlin
Schüßler-Plan Ingenieur, Düsseldorf
ASTOC architects and planners, Köln

PLANORAMA Landschaftsarchitektur, Berlin
Hoffmann-Leichter Ingenieur, Berlin
MONO Architekten, Berlin

häfner jiménez betcke jarosch, Berlin
BDC Dorsch Consult Ingenieur, Berlin
yellow z BERLIN, Abel Bormann Koch, Berlin

Latz + Partner Landschaftsarchitektur, Kranzberg
S·A·K Ingenieurgesellschaft, Traunstein
Auer Weber Assoziierte, München

Gustafson, Porter + Bowman, London (UK)
Durth Roos Consulting, Bonn
ingenhoven architects, Düsseldorf

RMP Stephan Lenzen, Bonn
IPL Consult Potthoff+Fürnkranz Ingenieure, Köln
HPP Architekten, Düsseldorf

GTL Michael Triebswetter, Kassel
Ingenieurbüro H. Vössing, Düsseldorf
RKW Architektur +, Düsseldorf

6.3 Teilnehmer aus dem Bewerbungsverfahren

METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin
Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft, Hilden
roedig.schop architekten, Berlin

Foundation5+ Achterberg | Herz | Rohler, Kassel
Ingenieurbüro Kühnert, Bergkamen
ISR Innovative Stadt- und Raumplanung, Haan
Netzwerkarchitekten, Darmstadt

bbz landschaftsarchitekten, Berlin
OBERMEYER Planen + Beraten, München
ATELIER PK ARCHITEKTEN, Berlin
BRUTHER Architectes, Paris

hermanns landschaftsarchitektur, Schwalmtal
Kempen Krause Ingenieure, Aachen

WEIDINGER Landschaftsarchitekten, Berlin
M+O Ingenieurgesellschaft, Berlin
SAUERZAPFE ARCHITEKTEN, Berlin

[f] landschaftsarchitektur, Bonn
ISAPLAN INGENIEUR, Leverkusen
v-architekten, Köln

lad + landschaftsarchitektur diekmann, Hannover
SEHLHOFF, Frankfurt am Main
schneider+schumacher Städtebau,
Frankfurt am Main

Stefan Bernard Landschaftsarchitekten, Berlin
IVAS, Dresden
BHBVT Gesellschaft von Architekten, Berlin

FSWLA Landschaftsarchitektur, Düsseldorf
Lindschulte + Kloppe, Düsseldorf
Molestina Architekten, Köln

Treibhaus Landschaftsarchitekten, Berlin
Lavaland, Berlin
ARGUS, Hamburg
LIN Gesellschaft von Architekten, Berlin

Lützow 7, Berlin
Freie Planungsgruppe Berlin, Berlin
Hemprich Tophof, Berlin

Bruun & Möllers, Hamburg
SBI, Hamburg
msm meyer schmitz-morkramer rhein, Köln

Lohaus + Carl, Hannover
Planungsbüro Hahm, Osnabrück
ASP Architekten, Hannover

faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla
Beratende Ingenieure, Freiburg
Fichtner Water & Transportation, Freiburg
blocher parthners, Stuttgart

Stötzer Landschaftsarchitekten, Freiburg
biechele infra consult, Freiburg
MoRe Architekten, Freiburg

Club L94 Landschaftsarchitekten, Köln
IQ Ingenieurgesellschaft Quadriga, Würselen
dma deckertmesterarchitekten, Erfurt

Rainer Schmidt, München
BPR Dr. Schäpertöns Consult, München
AZPML, London

KuBuS freiraumplanung, Wetzlar
Ing. Büro Weinand, Kadenbach
tlbs ARCHITEKTEN, Berlin

TOPOTEK 1, Berlin
Ingenieurbüro Abraham, Berlin

A24 Landschaft Landschaftsarchitektur, Berlin
Gringel GmbH, Marburg
HINRICHS WILKENING ARCHITEKTEN, Berlin

7 Preisgericht
19 Stimmberechtigte!

7.1 FachpreisrichterIn

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

7.2 SachpreisrichterIn

13. Markus Raub, SPD-Fraktion Düsseldorf (Stv.: Marina Spillner)
14. Dr. Alexander Fils, CDU-Fraktion Düsseldorf (Stv.: Sabine Schmidt)
15. Dr. Astrid Wiesendorf, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Düsseldorf (Stv.: Vera Esders)
16. Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, FDP Fraktion Düsseldorf (Stv.: Sebastian Rehne)
17. Peter Klein, Die Linke Düsseldorf (Stv.: Wolfram Müller-Gehl)
18. Rolf Reh, Vorstand Bau- Anlagenmanagement DB Station&Service AG, Berlin
19. Oliver Hasenkamp, Leiter Objektentwicklung und Planung, DB Station&Service AG, Berlin
20. Stephan Boleslawsky, Leiter Regionalbereich West, DB Station&Service AG, Düsseldorf
21. Dr. Hans-Joachim Grumbach, Fraktion Tierschutz/FREIE WÄHLER, Düsseldorf (Stv.: Peter Ries)

Stellvertretungen für 1. – 11.

- Ruth Orzessek-Kruppa, Leiterin Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Dirk Baackmann, stv. 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

7.3 Ständige Beratung

- Arne Hilbert, Art-Invest Real Estate Management, Köln
- Klaus Klar / Tim Bäumken / Dr. Andreas Ferlic, Rheinbahn AG
- Dr. Thomas Baum, VSU, Beratende Ingenieure für Verkehr, Städtebau, Umweltschutz GmbH
- Julia Kollosche-Baumann, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
- Harald Siebert, Regierungsbaudirektor, Bezirksregierung Düsseldorf
- Luise Eidenmüller, Bürger-Sprecherin aus dem Beteiligungsverfahren
- Barbara Kempnich, Bürger-Sprecherin 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

7.4 Vorprüfung

- Petra Brandner / Jennifer Hahn / Sonja Kaufmann, Stadtplanungsamt Düsseldorf
- Lutz Schwarz / Niklas Graw, Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf
- Christiane Matz, Untere Denkmalbehörde Düsseldorf
- Robert Aust / Stefan Knab, Rheinbahn
- N.N., Garten-, Friedhofs- und Forstamt Düsseldorf
- N.N., Umweltamt Düsselorf
- Antje Ehlert, FALTIN+SATTLER, Düsseldorf
- Timo Otten, Ronald Schmauder, Philipp Luy, Norbert Zock, DB Station&Service AG, Berlin / Düsseldorf

8 Leistungen
Vier Präsentationsblätter und Modell!

8.1 Leistungen

8.1.1 Analoge Daten

8.1.1.1 Präsentationsblätter
4 Blätter im Format DIN A0 (gerollt) – Querformat mit den benannten Inhalten:

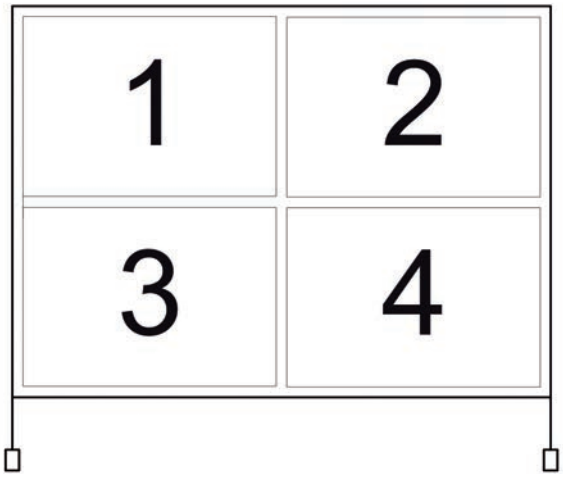
„Städtebaulich-freiraumplanerisches Gesamtkonzept (Ideen- und Realisierungsteil)“
- Lageplan im Maßstab 1:1.000, genordet, mit Darstellung der Gebäude als Dachaufsicht, Angabe der Geschosse, Darstellung des Freiraumkonzeptes, Darstellung der Verkehrserschließung mit Angabe der Verkehrsarten, Angaben zur Optimierung des Fernbusbahnhofes
- zwei Schnittansichten, in Längs- bzw. Querrichtung des Platzes, Maßstab 1: 500 unter Angaben von Höhenkoten.
  Längsschnitt: von Fußgängerbrücke zum alten Postgebäude bis Neubau Hotel.
  Querschnitt: Blickrichtung Nord-Ost, im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße (Immermannhof) bis Empfangsgebäude.
- sonstige zum Verständnis des Gesamtkonzeptes notwendige Darstellungen, z.B. Analyseskizzen, Funktionspiktogramme, etc.
- eine Vogelperspektive aus Richtung Innenstadt / Immermannstraße (nach Wahl)

„Landschaftsarchitektonischer Entwurf Konrad-Adenauer-Platz (Realisierungsteil)“
- Lageplan im Maßstab 1:200, mit Darstellung der Zonierung und Raumgliederung, insbesondere im Zusammenhang mit den Verkehrsanlagen (alle Verkehrsarten – ÖPNV, MIV, Radverkehr; Intermodalschnittstellen); der Übergänge in die Eingangsebenen der angrenzenden Gebäude (insbesondere Empfangsgebäude, Hochhaus der DB Station&Service AG, Immermannhof, neue Zentralbibliothek); der Platztopografie, insbesondere im Zusammenhang mit einer barrierefreien Erschließung (auch der Haltestellen), der Platzentwässerung, der Einbindung von Bestandsbäumen und den Gebäudeanschlüssen; Angabe von Bestands- / Planungshöhen; Darstellungen zu entwurfsrelevanten Detailaspekten wie Bodenbelägen, Mobiliar / Einbauten, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Entwässerung / Regenwassermanagement; Maßstab nach Erfordernis
- dazugehörige Schnitte, mindestens je ein Längs- und ein Querschnitt mit Angabe von Höhenkoten (Bestand/ Planung), Maßstab 1: 200

- eine Fußgängerperspektive „Platzraum“ mit Blickwinkel auf den gesamten Platz gemäß Standortvorgabe und einer Erfassung des Uhrenturms (Augenhöhe ca. 1,90 Meter)

„Bahnhof der Zukunft/ bauliche Erweiterung und Immermannhof (Ideenteil)“
- Schematische / Skizzenhafte Funktionsbereiche wie z.B. Eingangsebene (EG) und Verknüpfung zu den Verkehrsebenen (Gleisanlagen / U-Bahn) sowie der neuen Tiefgarage vom Saalbaugrundstück (Hochhaus) / Empfangsgebäude , sowie Immermannhof mit allen geplanten Nutzungsbausteinen inkl. Fahrrad-Parkhaus / Station (Maßstab 1:500)
- alle weiteren zum Verständnis des Entwurfs dazugehörigen schematischen / skizzenhaften Grundrisse (Hochhaus, Immermannhof) sowie städtebauliche Ansichten, Schnitte (Maßstab 1:500) unter Angaben von Gelände- und Geschosshöhen zur Überprüfung der Baumasse im städtebaulichen Zusammenhang.
- eine Fußgängerperspektive

Hängeplan max. 4 x DIN A0



8.1.1.2 Erläuterungsbericht
Für Ideen- und Realisierungsteil. Max. 3 Seiten DIN A4. Wesentliche, die Plandarstellungen unterstützende Erläuterungen sind zusätzlich direkt auf den Plänen zu platzieren.

8.1.1.3 Verkleinerungssatz Präsentationsblätter
in einfacher (1x) Ausfertigung, DIN A3 farbig

8.1.1.4 Vorprüfsatz Präsentationsblätter
in zweifacher (2x) Ausfertigung, farbig auf DIN A4 gefaltet und gelocht

8.1.1.5 Prüfblatt
Format frei wählbar – gefaltet auf DIN A4, einseitig bedruckt

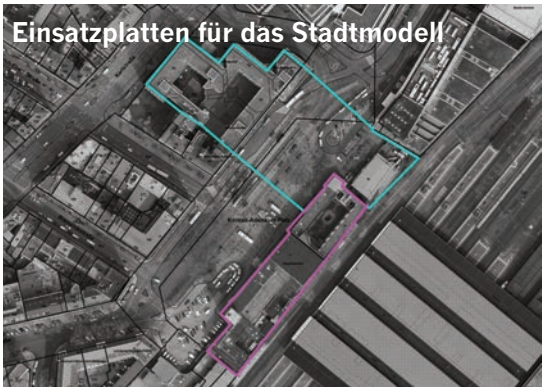
Prüfblatt städtebauliche Kennwerte (Maßstab 1:1.000) mit nachvollziehbarem rechnerischen Nachweis der BGF/Geschossfläche GF und der Grundfläche GR nach BauNVO sowie der überbauten und unterbauten Grundstücksflächen. Darstellung der Vorgaben Erschließung komplett inkl. zur Sicherstellung der notwendigen Feuerwehr- und Rettungseinsätze. Darstellung der Baumfällungen und Baumneupflanzungen.

8.1.2 Digitale Daten (Daten CD/DVD)
Daten-CD/DVD im Format ISO 9660 mit folgenden Dateien:

- Präsentationsblätter (PDF- und JPEG-Datei) in Originalgröße, Auflösung von mind. 300 dpi
- Erläuterungsbericht (Word & PDF Datei)
- Prüfblätter (PDF-Datei) in Originalgröße, Auflösung von mind. 300 dpi
- ausgefülltes Formblatt „Flächen / Kennwerte“ (Excel & PDF-Datei)
- Bild- und Präsentationsdaten (JPEG-Datei, höchste Auflösung)

soweit vorhanden: Perspektiven, Grafiken, Lagepläne, Isometrien, Schnitte und/oder Ansichten etc. als separate Bilddaten in Originalgröße und einer Auflösung von 300 dpi

8.1.3 Städtebauliches Modell (als Massenmodelleinsatz in das vorhandene Stadtmodell)
- Städtebauliches Modell im Maßstab 1:500 für die Neubebauung des Saalbaugrundstücks / des Immermannhofes sowie des Empfangsgebäudes als zweigeteilte Einsatzplatte (für ein vorhandenes Stadtmodell der Kernstadt Düsseldorf). Diese Einsätze werden den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.



- Jedem Wettbewerbsteilnehmer wird empfohlen, das Stadtmodell im Rathaus Düsseldorf, Rathausufer 8, 40213 Düsseldorf zu besichtigen. Die Öffnungszeiten werden gesondert mitgeteilt.

8.1.4 Verkehrstechnischer Plan (digital)
- gemäß der Richtlinien der Stadt Düsseldorf, oder gleichartiger Darstellung. Die Richtlinie / Layerstruktur ist Teil der Planunterlagen

9 Termine

Preisrichtervorbesprechung 1 „Auslobung “ Ort: Foyer Tanzhaus NRW, Düsseldorf	**07. Juli 2017** 14.00 Uhr
Versand Auslobung + Bereitstellung der Unterlagen	**9. November 2017**
Schriftlicher Rückfragentermin	**30. November 2017**
Preisrichtervorbesprechung 2 + Kolloquium Preisrichtervorbesprechung 2 „Rückfragen“ Rückfragenkolloquium Ort: Foyer Tanzhaus NRW, Düsseldorf	**8. Dezember 2017** 10.00 Uhr 11.30 Uhr
Abgabe Pläne Submission/Düsseldorf FALTIN+SATTLER, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf	**15. Februar 2018** 16.00 Uhr
Abgabe Modell Submission/Düsseldorf FALTIN+SATTLER, Rathausufer 14, 40213 Düsseldorf	**22. Februar 2018** 16.00 Uhr
Preisgericht Ort: Lambertussaal, Rheinuferpromenade Düsseldorf	**15. und 16. März 2018**
Ausstellungseröffnung und Preisverleihung	**19. März 2018** 18:00 Uhr
Ausstellung Öffnungszeiten (werden noch bekannt gegeben) an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen geschlossen	**19. März 2018** **bis 2. April 2018**

Herausgegeben von der
Landeshauptstadt Düsseldorf
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

Verantwortlich
Ruth Orzessek-Kruppa

Redaktion
Stadtplanungsamt / Amt für Verkehrsmanagement

Gestaltung/Grafik
FALTIN+SATTLER FSW Düsseldorf GmbH