

Sachdarstellung:

Im Jahr 2017 haben sich die Landeshauptstadt Düsseldorf (LHD) und die DB Station&Service AG (DB St&S AG) ein gemeinsames Ziel gesetzt: Der Hauptbahnhof mit dem Konrad-Adenauer-Platz soll sich als lebendiges Entrée für Bürgerschaft und Gäste der Stadt Düsseldorf präsentieren. Die Eingangssituation von der Bahnseite in die City soll sich deutlich verbessern. Zukünftig soll der Konrad-Adenauer-Platz einen Raum für Aufenthalt, Begegnung und Orientierung bieten, dabei aber auch eine neue Funktionalität als Verkehrsraum in Bezug auf Umsteigeverkehre im Sinne eines Mobilitätsknotenpunktes der Zukunft bieten. Um dieses Ziel zu erreichen, haben die beiden Projektpartner als ersten Schritt einen europaweiten (teil-)offenen Wettbewerb nach RPW 2013 ausgelobt. Den Startschuss markierte die Unterzeichnung einer ersten Rahmenvereinbarung am 24.03.2017, durch die beide Partner die Aufgaben und Pflichten der Wettbewerbsauslobung sowie eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung vereinbarten. Im Mai 2017 wurden die öffentlichen Veranstaltungen mit Impulsvorträgen, einem öffentlichen Workshop und einer aufsuchenden Beteiligung repräsentativer Gruppen durchgeführt und in die Auslobung des Wettbewerbs eingebracht.

Wettbewerbsergebnis

Das im Frühjahr 2018 abgeschlossene Wettbewerbsverfahren endete mit der Entscheidung der Jury für zwei erste Preisträger: Den ersten Preis für den Realisierungsteil zur Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (Frei- und Verkehrsanlagen) erhielt die Arbeitsgemeinschaft GTL (Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten), Kassel mit Vössing Ingenieure, Düsseldorf in Zusammenarbeit mit RKW Architektur+. Für den Ideenteil (Hochhaus) konnten sich Mono Architekten, Berlin, gegen die Konkurrenz durchsetzen. Darüber hinaus wurden Arbeiten angekauft, unter anderem der Entwurf für den Umbau des Empfangsgebäudes von Auer+Weber, München.

Vergabe

Als Ergebnis eines sich an den Wettbewerb anschließenden Verhandlungsverfahrens gemäß Vergabeverordnung (VgV) wurde der Auftrag für die Freianlagen- und Verkehrsplanung an GTL/Vössing Ingenieure vergeben. Auftraggeberin und projektverantwortliche Vorhabenträgerin ist die LHD. Die DB St&S AG hat Aufträge für Machbarkeitsstudien bezüglich ihrer Hochbauten an Mono Architekten, Berlin und Auer + Weber, München, vergeben. Projektverantwortliche Vorhabenträgerin ist die DB St&S AG.

Am 18.12.2019 haben die beiden Projektpartner die zweite Rahmenvereinbarung unterschrieben und damit ihre Absicht zur Weiterführung des kooperativen Verfahrens zur Weiterentwicklung des Bahnhofs der Zukunft mit seinem neuen Umfeld, insbesondere der Gestaltung des Konrad Adenauer Platzes bekräftigt. Der aktuelle Stand zur Weiterentwicklung der Planung rund um den Bahnhofsvorplatz soll in der nun folgenden Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden.

Hochbauliche Planung DB Station&Service AG

Eine wesentliche Neuerung gegenüber dem Wettbewerbsergebnis aus 2017 besteht darin, dass nunmehr nicht alleine eine Ergänzung der Bahnseite durch ein Hochhaus sondern auch eine grundlegende Neustrukturierung des Empfangsgebäudes unter Einbeziehung der historischen Fassadenelemente angestrebt werden. Inhaltlich soll hierdurch neben der Verbesserung und Erweiterung der Zugänglichkeit des Bahnhofs, die Optimierung der Versorgungs- und Einkaufsbereiche für Reisende im Bereich der heutigen Bahnhofshalle und eine Ergänzung durch beispielsweise Coworking-Angebote, mögliche Hotelnutzung sowie notwendige Verwaltungsflächen für die Deutsche Bahn und Bundespolizei erreicht

werden. In diesem Zuge ist auch für die Erhaltung der stadträumlichen Aussage des Wettbewerbsergebnisses das Hochhaus leicht angepasst worden – im Einzelnen:

Hochhaus

Gemäß erster Rahmenvereinbarung und Wettbewerbsauslobung sollte für das geplante Hochhaus eine Höhe von ca. 100 m und eine mögliche Ausnutzung von circa 28.500 qm oberirdische BGF untersucht werden. Der Siegerentwurf von Mono Architekten hat diese Rahmendaten weitgehend eingehalten. In der Machbarkeitsstudie wurde der Siegerentwurf überarbeitet. Die im Wettbewerb ausgewiesene Grundfläche des Hochhauses musste aufgrund von Abstandsregelungen zu Bahnanlagen reduziert werden. Dabei wurde die Höhe des Gebäudes von 101,5 Metern im Wettbewerb um 13,5 Meter auf 115,0 Meter erhöht. Der neue Gebäudekörper hat nun 27.500 qm oberirdische BGF. Durch die kleinere Grundfläche erhält das Gebäude eine schmalere Kubatur, wodurch die Erhöhung des Hochhauses in seiner Wirkung auf die Umgebung auch im Zuge des neukonzipierten, höheren Empfangsgebäudes die gewünschte stadträumliche Prägnanz beibehält.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie hat das Hochhaus somit 31 oberirdische Geschosse und eine Höhe von 115 Metern über Grund. Es ist vorgesehen, 28 der 31 Geschosse mit einer Büronutzung zu belegen. Das Eingangsgeschoss soll über ein Foyer, Einzelhandels- und Betriebs- sowie Lagerflächen verfügen, im ersten Obergeschoss ist eine Anbindung an den neuen RRX-Bahnsteig angedacht worden. Das oberste Geschoss soll als reines Technikgeschoss fungieren. Zunächst waren drei unterirdische Geschosse geplant, die aber aufgrund eines Mobilitätskonzeptes, auf ein unterirdisches Geschoss reduziert werden konnte. Die Tiefgarage ist über eine Zufahrt in der Worringer Straße erschlossen. Die Tiefgarage nimmt neben PKW-Stellplätzen einen gemeinsamen Tiefladehof zur Ver- und Entsorgung des Hochhauses und des Bahnhofsempfangsgebäudes sowie Technikflächen auf.

Umbauplanungen für das Empfangsgebäude der DB Station&Service AG

Neben dem Entwurf für das oben beschriebene Hochhaus sollten die Teams im Rahmen des Wettbewerbs auch Ideen zu einer Erneuerung des Empfangsgebäudes unter Berücksichtigung der denkmalrechtlichen Belange präsentieren. Die DB S&S AG hat sich für die weitere Entwicklung des Gebäudes für den mit einer Anerkennung ausgezeichneten Entwurf von Auer + Weber, München, entschieden. Deren Planung sieht vor, dass das Empfangsgebäude neu strukturiert wird und sich im Inneren aus dem äußeren städtebaulichen Kontext des Platzes, dem Haupteingang im Osten, dem Südeingang am Uhrenturm und dem Nordeingang entwickelt. Ziel ist es, eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel vom Platz bis an die Fernbahn- und S-Bahngleise herzustellen.

Die Machbarkeitsstudie zeigt als wesentliches Merkmal des neuen Empfangsgebäudes den Erhalt der Platzfassade und der beiden Ecktürme. Hinter der bestehenbleibenden Fassade wird ein neuer, im Vergleich zum Bestandsgebäude höherer Baukörper entwickelt, welcher Nutzungsbausteine für ein zukunftsfähiges Empfangsgebäude aufnimmt. So befinden sich im Erdgeschoss ein Einzelhandels- und Gastronomiebereich zur Reisendenversorgung, drei Zugänge zum Bahnhof sowie zur Bundespolizei im Süden und zu einem Hotel im Norden. Im 1. Obergeschoss befinden sich ein Restaurant, die DB Lounge, Co-Working-Bereiche, der Empfang des Hotels und Büros der Bundespolizei. Vom 2. bis zum 5. Obergeschoss sollen externe und DB-eigene Büroflächen und ein Hotel entstehen.

Das Empfangsgebäude wird in seiner Höhe erweitert, nimmt dabei stadträumlich die Höhenentwicklung der angrenzenden neuen Hotelgebäude im Süden auf und formt

einen Übergang zu dem im Norden geplanten Hochhaus. Die Aufstockung wird im Aufgreifen der Materialität des historischen Gebäudes eine Gesamtwahrnehmung des neuen Bahnhofes unterstützen und gleichzeitig durch die eigenständige Architektur der Fassade die Abgrenzung zwischen Ergänzungsbereich und historischem Bestand ablesbar halten.

Neben der ursprünglich vorgesehenen Aufstockung über die gesamte Länge des Empfangsgebäudes, sind im weiteren Verlauf zwei Varianten entwickelt worden. Diese setzen den Fokus auf eine Freistellung des Uhrenturmes, um damit die Besonderheit hervorzuheben und die stadträumliche Wirkung zu unterstreichen. Alle drei Entwürfe – die Aufstockung sowie die zwei Varianten zur Freistellung des Uhrenturmes – werden der Öffentlichkeit in der frühzeitigen Beteiligung präsentiert.

Denkmalschutz

Der Hauptbahnhof Düsseldorf ist als technisches Baudenkmal am 12.02.1985 in die Denkmalliste der Landeshauptstadt Düsseldorf eingetragen worden. Der in den Jahren 1932 bis 1936 von Behnes errichtete Hauptbahnhof zeichnet sich demnach durch seinen langgestreckten Backsteinbaukörper und Uhrenturm aus und gehört zu den bedeutenden Bahnhofsbauten der 1930er Jahre. Er habe trotz Kriegszerstörung sein äußeres Erscheinungsbild weitgehend gewahrt und lasse in seiner funktionalistischen Weise Anklänge an das Bauhaus erkennen. Die hochbaulichen Ideen für das Hochhaus und das Empfangsgebäude sollten im Rahmen des Wettbewerbs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange entwickelt werden. Vertreter der unteren Denkmalbehörde (Bezirksregierung) und des LVR waren daher als beratende Mitglieder bereits Teilnehmer der Jurysitzung, um der Behandlung denkmalrechtlicher Themen Rechnung zu tragen. Bezüglich der Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung, vor allem des Empfangsgebäudes, findet ein Austausch mit den Vertretern der Denkmalbehörden statt, um frühzeitig das weitere Vorgehen hinsichtlich dieses Belanges abzustimmen.

Eine Bestandsaufnahme des Empfangsgebäudes hinsichtlich seiner Originalsubstanz ist seitens der DB St&S AG aufbereitet worden. Diese hat gezeigt, dass ein authentischer Bestand im Inneren des Gebäudes größtenteils nicht mehr vorhanden ist. Abgesehen von der Fassade ist somit nur noch eine geringe Originalsubstanz vorhanden, so dass sich ein großes Potential zum Umbau des Empfangsgebäudes zu einem Bahnhof der Zukunft eröffnet. Faktisch wird der Umbau die heute bestehende historische Fassade sowie den Uhrenturm erhalten und in das Gesamtensemble integrieren. Formal und denkmalrechtlich muss diese Entwicklung im Laufe des anstehenden Bebauungsplanverfahrens zwischen der beabsichtigten städtebaulichen Ergänzung und den Belangen aus dem Denkmalschutz abgewogen werden. Hierbei werden zum Beispiel das öffentliche Interesse zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Düsseldorf, die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (im Sinne einer Mobilitätswende) sowie die Schaffung von dringend benötigten Arbeitsstrukturen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld den vorhandenen Denkmalbelangen gegenüber gestellt werden. Eine sachgerechte Abwägung zu dieser Thematik wird im Laufe des weiteren Verfahrens erfolgen.

Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes

Aufgabe des Wettbewerbs für den Bahnhofsvorplatz war es, eine attraktive Eingangssituation zur Innenstadt zu schaffen. Der Konrad-Adenauer-Platz soll daher – neben der Optimierung aller Verkehre auf dem Platz – ein Ankunftsart werden, der durch seine gesteigerte Attraktivität auch als Treffpunkt und Aufenthaltsort dienen soll. Weiterhin soll er die Orientierung aller Nutzer gewährleisten und eine oberirdische Wegeleitung der Bürgerinnen und Bürger sowie Reisenden in Richtung Innenstadt schaffen. Die bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsbezüge soll insbesondere durch eine Optimierung des Straßenbahnverkehrs und der

Umsteigebeziehungen zu Bus und Bahn erreicht werden, weshalb auch die Rheinbahn in die Grundlagenermittlung einbezogen worden ist. Ein Fokus liegt zudem auf der Verbesserung der intermodalen Erreichbarkeit des Empfangsgebäudes inklusive CarSharing, E-Mobilität, Kurzzeitstellplätzen und Taxen. Darüber hinaus sollte die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad verbessert und die Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad optimiert werden.

Im Wettbewerb konnte sich der Entwurf von GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten und Vössing Ingenieure unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen für die Platzgestaltung durchsetzen. Die Freianlagen- und Verkehrsplanung sieht eine sinnvolle Untergliederung des Platzes in Nutzungsbereiche vor. Der Platz teilt sich in den nördlichen Verkehrsbereich und den südlichen Ruhe- und Verweilbereich auf. Im Norden des Platzes sind daher die Kurzzeitparkplätze, Taxiplätze sowie eine Mobilitätsstation angeordnet. Dieser Bereich wird durch einen schräg verlaufenden Übergang in Richtung der neuen Bibliothek vom Nordausgang des Empfangsgebäudes unterbrochen.

Der südöstliche Bereich vor dem Empfangsgebäude nimmt die Aufgänge aus der geplanten unterirdischen Fahrradgarage sowie einen Brunnen auf, der im Sommer zur Kühlung des Bereiches beitragen soll. Die Bäume durchziehen als prägendes Element in lockerer Anordnung den Platz in Nord-Süd-Richtung und strukturieren damit die unterschiedlichen Nutzungsbereiche. Im Osten und Westen stehen jeweils weitere Baumreihen vor den Fassaden des Empfangsgebäudes und der angrenzenden städtischen Bebauung. Wichtige Achsen, wie zum Beispiel zur neuen Bibliothek, werden von Einzelbäumen flankiert. Dadurch werden die gewünschte Orientierung und Wegführung des Platzes erreicht. Durch die Anordnung der Baumstandorte in unterschiedlich dichter Stellung, zum Teil in Hochbeeten mit attraktiven Sitzmöglichkeiten, bietet der neue Konrad-Adenauer-Platz eine hervorragende Aufenthaltsqualität mit lichten, sonnigen Bereichen im Winter und Frühjahr und klimatisch relevanten schattigen Bereichen in der heißen Jahreszeit.

Verkehrsertüchtigung Gleisanlagen und Haltestellen

Der Hauptbahnhof Düsseldorf ist einer der Hauptverkehrsknotenpunkte in Düsseldorf. Hier treffen die verschiedenen Verkehrsarten aufeinander. Im Sinne einer zukunftsorientierten Mobilität (Mobilitätswende) ist es daher, wie bereits in der Auslobung zum Wettbewerb formuliert, zwingend erforderlich, die Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsarten zu verbessern sowie den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr zu fördern. Dies auch mit der Möglichkeit, auf verschiedene Sharing-Systeme zurückgreifen zu können.

Um dieses zu ermöglichen, wurde - wie von GTL Gnüchtel Triebswetter Landschaftsarchitekten und Vössing Ingenieure in ihrem Siegerentwurf dargestellt - die Gleistrassen der Rheinbahn deutlich optimiert. Die Bahnen halten gemäß aktueller Planung in beiden Fahrtrichtungen, jeweils vor der Hauptzugangsachse (Überweg aus der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Empfangsgebäude) an den neuen, barrierefrei ausgebauten 80 m langen Haltestellen. Entgegen dem Bestand verschwenken die Gleise in Höhe des Übergangs leicht, um eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch die Gleisbereiche zu erhalten. Neue 60 m lange Haltestellen für die Busse werden im nordwestlichen und südöstlichen Bereich ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Durch die Anordnung der Haltestellen in Fahrtrichtung vor der Fußgängerüberquerung (Höhe Friedrich-Ebert-Straße), passieren die Bahnen die Fußgängerüberquerung erst nach dem Fahrgastwechsel. Dadurch fahren die Bahnen aus dem Stand an und haben so zwangsläufig eine sehr geringe Geschwindigkeit. In der Bestandssituation halten die Bahnen in Fahrtrichtung

Worringer Platz hinter der Fußgängerüberquerung, was dazu führt, dass Bahnen mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit den Überweg passieren.

Durch die Neuordnung werden die Verkehrssicherheit in diesem Bereich und die Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn und Bus deutlich verbessert. Weiterhin verschiebt sich die geringere Flächeninanspruchnahme für ÖPNV-Belange zugunsten der Fläche für andere Nutzungen. Dadurch entsteht insbesondere ein vergrößerter Aufenthaltsbereich. Die Barrierefreiheit kann mit der neuen Gleislage im Gegensatz zum Bestand deutlich optimiert werden. Die neuen Bahnsteige ermöglichen über annähernd die gesamte Länge einen stufenlosen Ein- bzw. Ausstieg, bei einem maximalen Abstand zwischen Bahn und Bahnsteigkante von 8 cm. Insgesamt werden die Umsteigebeziehungen zwischen Rheinbahn und DB vereinfacht und übersichtlicher gestaltet, so dass eine Orientierung erleichtert und selbsterklärend wird. Eine Verschiebung der Gleistrasse mit den oben erläuterten Auswirkungen auf Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Orientierung ist jedoch nicht möglich ohne den Verzicht auf 14 bestehende Platanen. Für die Neuplanung müssen insgesamt 49 Bäume gefällt werden. Im Gegenzug werden dafür 59 neue Bäume gemäß Zukunftsliste gepflanzt.

Unterirdische Fahrrad-Abstellanlage

Um die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Umfeld des Hauptbahnhofes entsprechend einer zukunftsorientierten Mobilität deutlich zu erhöhen, soll der vorhandene, derzeit ungenutzte Bunker im Süden der Platzfläche zu einer unterirdischen Fahrradgarage ertüchtigt werden. Vorhabenträgerin dieses Umbaus ist die LHD. Die Erreichbarkeit soll einerseits über eine Zugangsmöglichkeit auf dem Platz, andererseits über Rampen im Bereich der Bismarckstraße (mit Verbindung unter den Rheinbahngleisen) gewährleistet werden.

Zur Konkretisierung der Planung erfolgte eine umfangreiche Variantenuntersuchung für die Erschließung. Die sinnvollste und wirtschaftlichste Variante bietet im Ergebnis die Erschließung von der Bismarckstraße, da hier eine sehr gute Anbindung an das Radhauptnetz in der Karlstraße möglich ist. Die Zufahrt erfolgt von Nordwesten über eine befahrbare Rampe, die an das neu zu errichtende Verbindungsbauwerk zum bestehenden Bunker anschließt. Der Ausgang zur Bismarckstraße wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten über eine Treppenrampe ermöglicht. Zusätzliche Ein- und Ausgänge (Treppen bzw. Aufzüge) sind im südöstlichen Platzbereich in der Nähe des Bahnhofsgebäudes vorgesehen. Insgesamt kann die LHD durch diese Lösung etwa 1.500 öffentliche Fahrrad-Stellplätze unterirdisch zur Verfügung stellen. Dies entspricht der Anzahl der geforderten Fahrradabstellplätze aus einer Bedarfsanalyse der LHD vom 06.11.2018. Zusätzlich zu diesen 1.500 Stellplätzen untersuchte die Machbarkeitsstudie für das Empfangsgebäude der DB St&S AG eine mögliche Kapazitätssteigerung für das Fahrradparken durch eine bauliche Erweiterung des Bunkers. Dort können bis zu 400 weitere Fahrrad-Stellplätze angeboten werden. Neben dem öffentlichen Bedarf, könnte dadurch auch der Nachweis für das Hochhaus und das Empfangsgebäude der DB St&S AG geführt werden.