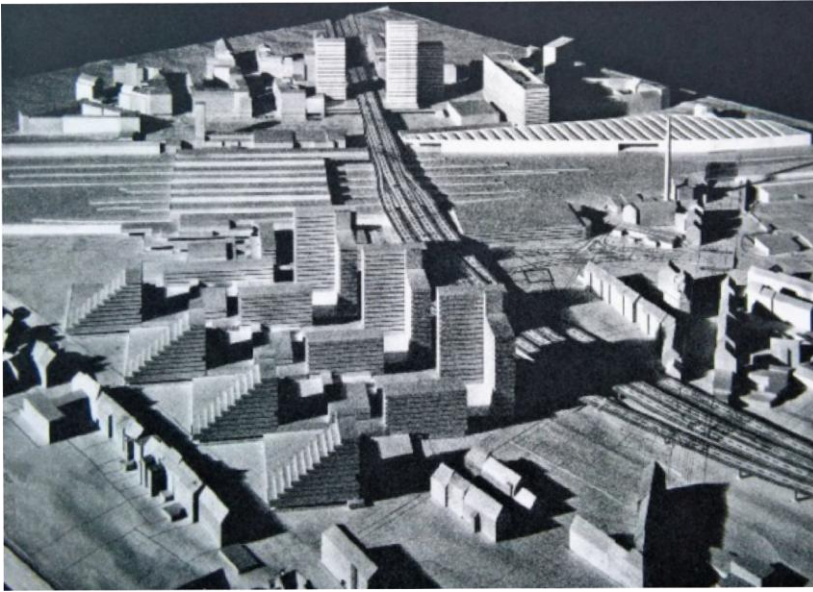


Entwicklung Hauptbahnhof 1965 - 2025



Verlängerung der Immermannstraße über die Bahn zur Kölner Straße. Zwei Torhochhäuser flankieren die Immermannstraße im Bereich Karlstraße / Konrad-Adenauer-Platz. Wohnhochhäuser (terrassiert) und Bürohochhäuser auf dem Stahlwerksgelände.

Planung Friedrich Tamms, 1965



Aufsicht Thyssen Stahlwerk Oberbilk und Konrad-Adenauer-Platz. Freies Gelände im Bereich Immermannstraße Konrad-Adenauer-Platz. Ausgangslage für städtebaulichen Wettbewerb 1975.

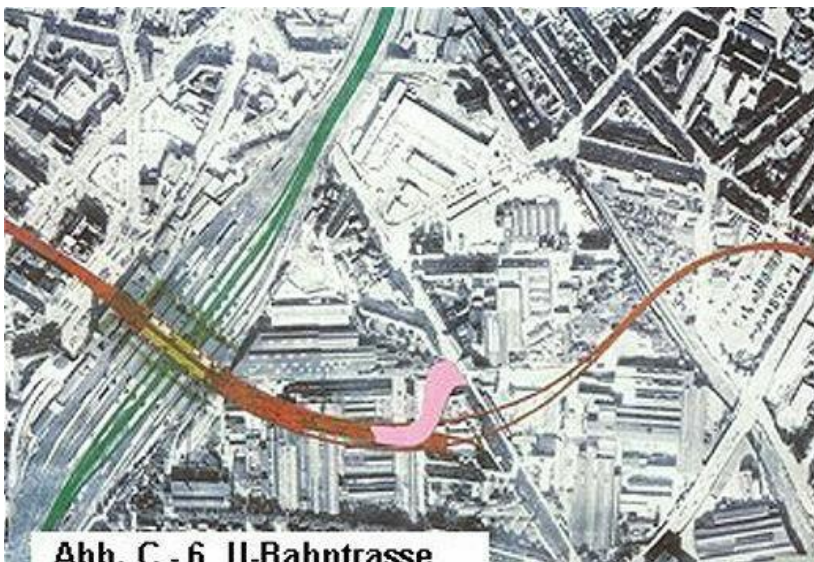
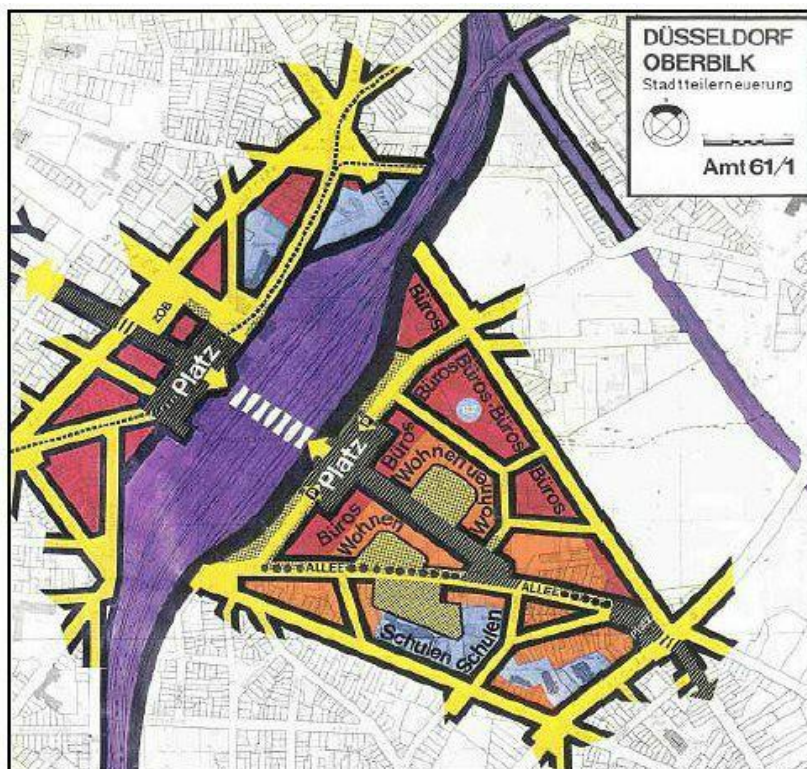


Abb. C - 6 U-Bahntrasse

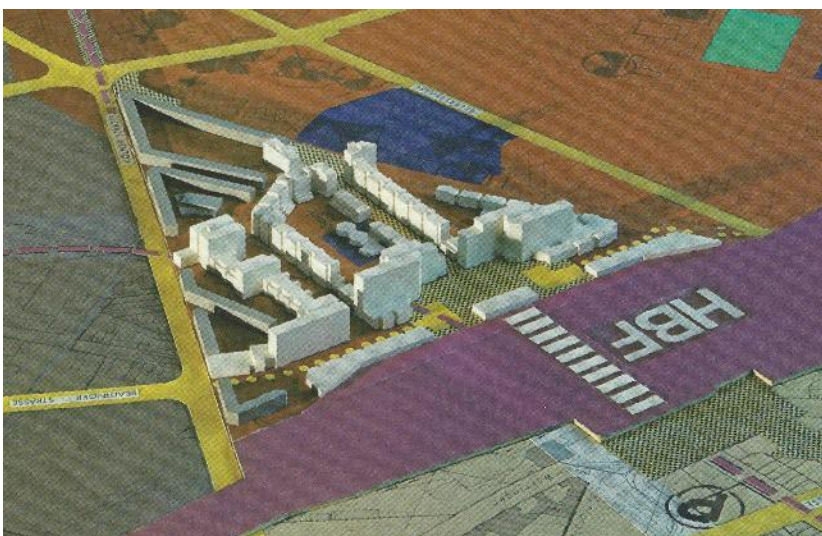
Hauptauslöser der Neuordnung des Bahnhofsbereichs: Einbau der U-Bahn in den Hauptbahnhof und deren Weiterführung nach Osten und in die Kölner Straße nach Süden als Zwischenlösung.



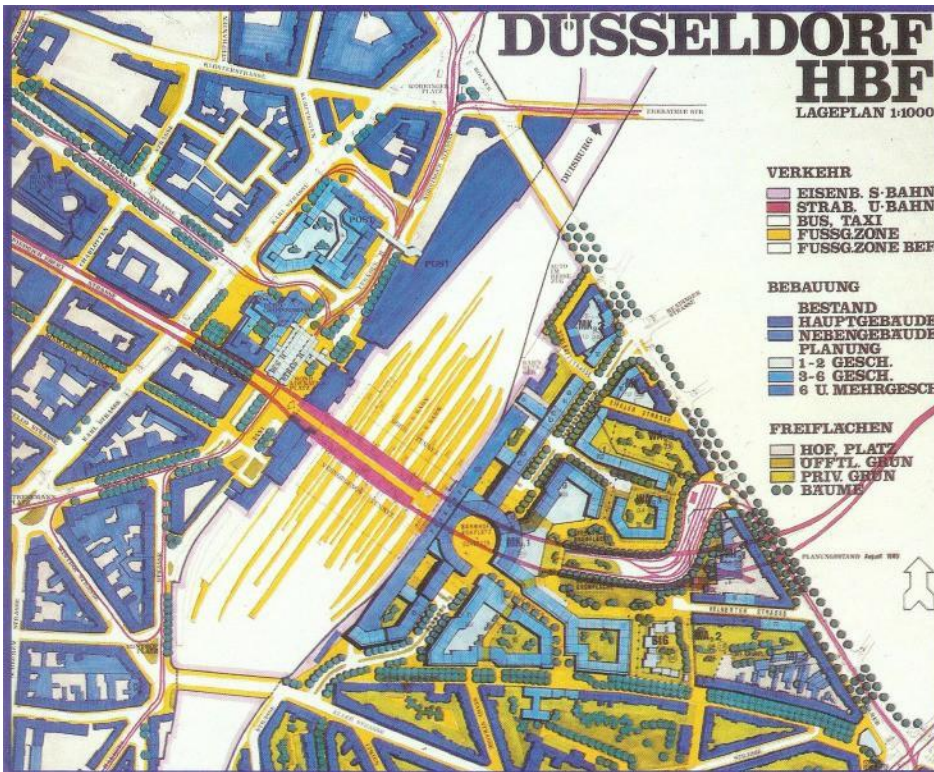
Systemschnitt: Einbau der U-Bahnhaltestelle in den Hauptbahnhof Ebene -1. Kurze Umsteigewege U-Bahn, S-Bahn, Fernbahn.



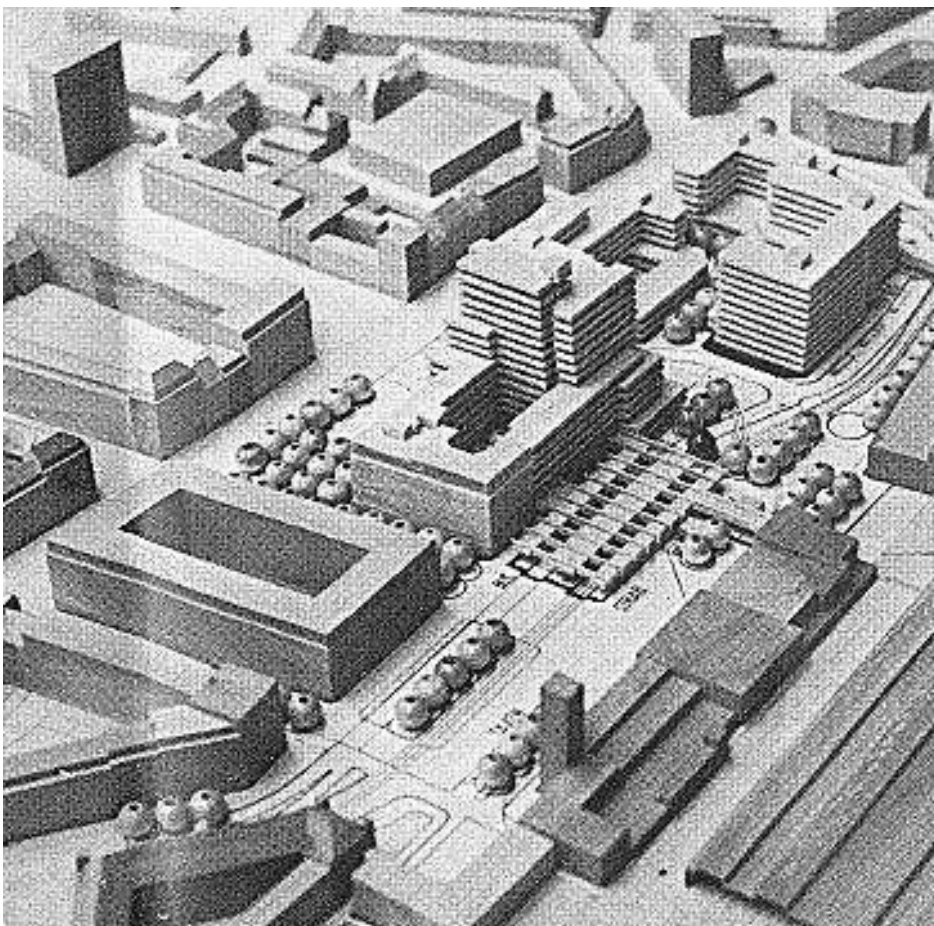
Vorbereitung städtebaulicher Wettbewerb (Obergutachten) Hauptbahnhof 1974: Strukturplan als Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Öffnung des Bahnhofs nach Oberbilk mit neuem Platz.



Vorbereitung städtebaulicher Wettbewerb (Obergutachten) Hauptbahnhof 1974: Testentwurf Neuordnung Stahlwerksgelände.



Wettbewerbsergebnis 1975:
Dansard, Kalenborn,
Hellenkamp und Spengelin
ehemaliges Stahlwerks-
gelände (1. Überarbeitung
mit rundem Platz), Brandt,
Fiedler, Müller: Konrad-Adenauer-Platz.



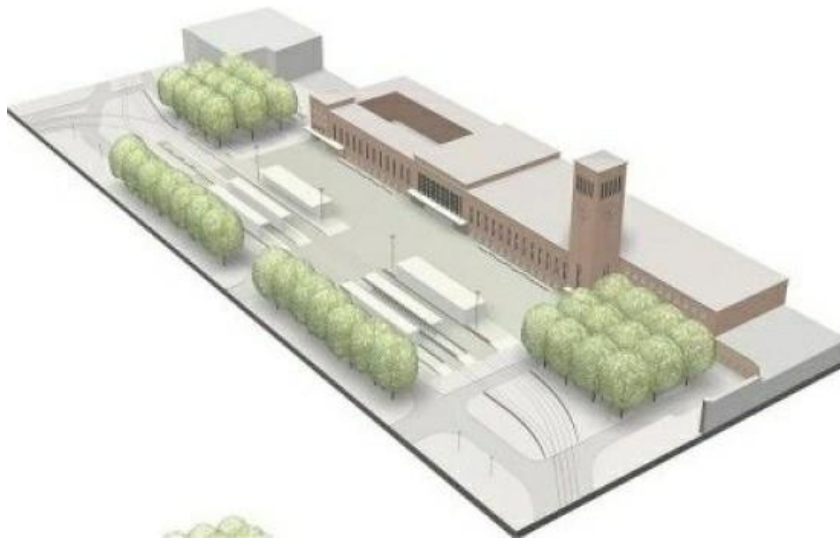
Wettbewerbsergebnis Konrad-Adenauer-Platz 1975:
Geschlossener Platz mit gleichen
Bauhöhen. Herausrücken der Ge-
bäude in die Immermannstraße mit
Hochhaus als achsialer Abschluss
der Immermannstraße. Im Verlauf
der weiteren Planung wurde Hoch-
haus aufgegeben, übrig blieb Rudi-
ment Immermannhof.



Nach langjähriger Planung (Dansard, Kalenborn, Spengelin) Realisierung der Platzbebauung durch Baukonzern Philipp Holzmann: Architekt Harald Deilmann. Bau der VHS: Dansard, Kalenborn, Spengelin.



Bertha-von Suttner-Platz heute



Werkstattverfahren Gestaltung Konrad-Adenauer-Platz 2005

Ausgewählte Arbeit:
Landschaftsarchitekt Levin Monsigny und Architekt David Chipperfield.

Schon damals, als der Klimawandel noch nicht bedeutend war, wurden die Platanen durch die Führung der Straßenbahn-
gleise und Haltestellen ersetzt.





Konrad-Adenauer-Platz heute



Wettbewerb 2019

Eine hochkarätige Jury aus Planern, Architekten, Vertretern der Kommunalpolitik, Bürgervertretern und der Projektpartner Landeshauptstadt Düsseldorf und "DB Station&Service AG" hat am Freitag, 20. April, die Entwürfe der Arbeitsgemeinschaften GTL Michael Triebswetter Landschaftsarchitekt (Kassel), mit Vössing Ingenieurgesellschaft mbH (Düsseldorf) und RKW Architektur + (Düsseldorf) für die Realisierung des Platzes und PLANORAMA Landschaftsarchitektur (Berlin), mit HOFFMANN - LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH (Berlin) und MONO Architekten Greubel & Schilp & Schmidt PartGmbH (Berlin) für den Ideenteil „Neuer Bahnhof“ und das Hochhaus zu Siegern. In der Wettbewerbsausschreibung war der Erhalt der Platanen nicht enthalten.



Arbeit Planorama links: Ideenteil „Neuer Bahnhof“ mit Hochhaus

Arbeit Triebswetter, RKW links oben: Realisierung KA-Platz



Ansicht geplanter Hauptbahnhofsumbau
mit Hochhaus 2025

<Text HF, Bilder Planungsamt (1-10, 13), Wettbewerbssieger (11, 12, 14, 15) duesseldorf.de (16) Visualisierung Auer-Weber Arch.>