GESTALTQUALITÄT ZWISCHEN BAHNHOF UND INNENSTADT

Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppe „Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt“ des Netzwerk Innenstadt NRW

INHALT

1 **Hintergrund** 4

2 **Thematische Schwerpunkte** 6

3 **Im Fokus: Vlotho** 10

4 **Im Fokus: Duisburg** 14

5 **Strategien und Konzepte** 18

6 **Im Überblick: Empfehlungen und Umsetzungsideen** 22

7 **Literatur** 26

8 **Impressum** 27

HINTERGRUND

Entree oder Tor, Visitenkarte oder Aushängeschild – so oder so ähnlich wird der Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt gerne im übertragenden Sinne beschrieben. Kaum verwunderlich, schließlich übernehmen Bahnhöfe als Orte des Ankommens und des Empfangs eine bedeutsame gesellschaftliche und räumliche Funktion. Folglich avanciert auch der Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt zu einem lokalen Sinnbild des „Herzlich Willkommen"-Grußes. Der meist stark frequentierte Stadtraum besitzt – nicht zuletzt in seiner Eigenschaft als Pendlerknotenpunkt im Alltag – eine imagegebende Wirkung. Für eine lebendige und attraktive Innenstadtentwicklung ist es deshalb lohnenswert, auch einmal das Areal zwischen Bahnhof und Innenstadt in den (planerischen) Blick zu nehmen, denn: Für den ersten (und auch letzten) Eindruck einer Stadt gibt es keine zweite Chance!

Idealerweise wirkt der Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt als integrierendes Verbindungsglied zum Stadtzentrum hin – und das auf multifunktionale Weise: Hier werden Passant*innen und Reisende, auch ohne große Ortskenntnisse, auf Basis einer transparenten Wegegestaltung unmittelbar in die Innenstadt oder umgekehrt zum Bahnhof geleitet. Strukturierende Raumkanten und -elemente sowie ein einheitliches Beschilderungskonzept machen die Orientierung leicht. Ein gepflegter Gebäudebestand, freundlich gestalteter öffentlicher Raum und ansprechender Einzelhandelsbesatz laden ein – auch zum Verweilen. Das alles in Summe hinterlässt ein positives Gefühl auf Seiten der Passant*innen und macht als eine Art Appetizer sogar Lust auf mehr. Die Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt trägt somit im erheblichen Maß zur Identifikation mit der jeweiligen Stadt bei – und bewegt manch einen sogar zum Weitergehen und Wiederkommen.

Vielerorts entspricht das entstandene Bahnhofsumfeld sowie der Übergangsraum zur Innenstadt allerdings nicht (mehr) den aktuellen Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Von einem städtischen Wohlfühlort kann dann nicht die Rede sein. Stattdessen ist das Vorhandensein einer geringen Aufenthaltsqualität kein Einzelfall, sondern begleitende Symptomatik spezifischer Defizite zwischen Bahnhof und Innenstadt:

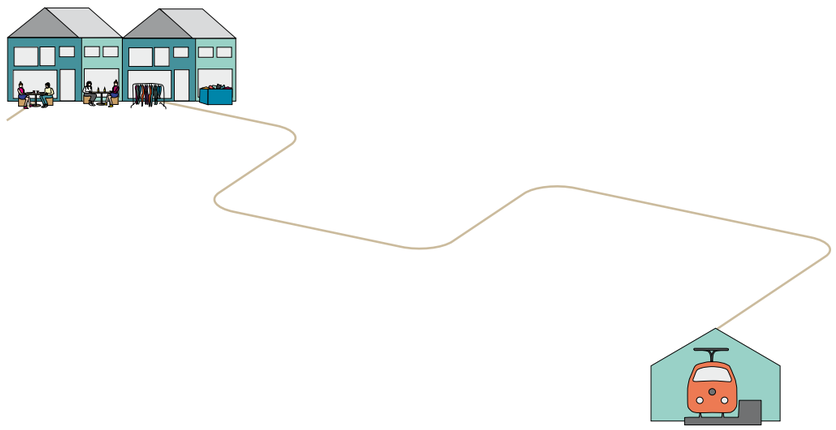
Denn angrenzende, oftmals großflächige Verkehrsräume und -achsen wirken als städtebauliche Barrieren und schränken die Erschließungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ein. Ein minderwertiger Einzelhandelsbesatz oder wenig ansprechend gestalteter öffentlicher Raum begünstigen ein eher achtloses Vorbeigehen, gar Durchhuschen, anstatt zum Bleiben und Bummeln anzuregen. Auf nonverbale Weise werden so Gefühle und Eindrücke von Unwohlsein bis Antipathie ausgelöst. Nicht umsonst wird das Bahnhofsumfeld im Kontext der Städtebauförderung vielerorts als Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet ausgewiesen.

Eine Integrationsfunktion des Raumes für die Innenstadt kann obendrein kaum bis gar nicht erfüllt werden, wenn Bahnhöfe vor Ort historisch, beispielsweise aus wirtschaftlichen oder verkehrlichen Gründen, in dezentralen Lagen gewachsen sind.

Das Netzwerk Innenstadt NRW nahm die voran beschriebenen Herausforderungen zum Anlass und bot ab Juni 2020 drei Arbeitsgruppen-Termine zum Thema „Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt" an, um mit interessierten Mitgliedern in einen Austausch über die Gestaltung, Ausprägung und Funktionen dieses spezifischen Raums zu treten. Ziel war es, gemeinsam über Ansprüche und Problemlagen des Areals zu diskutieren und zu identifizieren, wie eine zweckdienliche Gestaltqualität hier angelegt und realisiert werden kann.

- Welche Gestaltungselemente bedarf es auf lokaler Ebene, um die Integrationsfunktion für die Innenstadt auszufüllen?
- Wie kann der Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt zu einem Aufenthalts- statt Durchgangsort entwickelt werden?
- Wie können räumliche (Multi-)Funktionalität und atmosphärische Gestaltqualität hier ineinandergreifen?

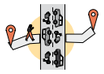
Das vorliegende Arbeitspapier fasst die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen-Termine zusammen.



THEMATISCHE SCHWERPUNKTE

Die Entwicklung des Raums zwischen Bahnhof und Innenstadt ist vielerorts im Kontext zukunftsorientierter Stadtentwicklung präsent, wenn auch – ausgehend von der jeweiligen Stadtgröße – mit unterschiedlichen lokalen Bedürfnissen. Oftmals sind es aber ähnliche Herausforderungen und Fragestellungen, die in Bezug auf das Bahnhofsumfeld und den angrenzenden Zwischenraum beschäftigen. Viele Aspekte überschneiden sich, sodass lokale Prioritäten sichtbar werden.

Im Rahmen einer digitalen Auftaktveranstaltung identifizierten die AG-Teilnehmer*innen folgende Schwerpunkte für den Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt. Eine integrierte Betrachtungsweise und Bearbeitung der einzelnen Handlungsfelder bleibt dennoch nach wie vor unumgänglich, um Synergieeffekte für die örtliche Gestaltqualität gewinnbringend nutzen zu können.

-  (Linienförmige) Barrieren
- Orientierung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- (Bauliche) Gestaltung des Bahnhofsumfelds und der Wegeverbindungen
- Zustand und Nutzung des Bahnhofsgebäude und der Gleisanlagen
- Konzepte und zukünftige Entwicklung
- Soziale Aspekte

BARRIEREN

Vielerorts blockieren (städtebauliche) Barrieren Fußwegeverbindungen zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Ursächlich dafür sind häufig physische Barrieren, die aus der exponierten Funktion des Bahnhofs als wichtiger Verkehrsstandort im Stadtgefüge resultieren: linienförmige (mehrspurige) Verkehrsachsen, die Blockade durch einen vorgelagerten ZOB oder Wartebereiche für Taxen und Kurzparker*innen, eine generell hohe verkehrliche Auslastung in diesem Bereich, Park & Ride-Zonen, ruhender Verkehr, Busspuren, Schienen, Fahrradstellplätze oder zahlreiche sich vor Ort tummelnde Verkehrsteilnehmer*innen. Nicht selten sind Querungsmöglichkeiten für Passant*innen unsicher gestaltet. Die vielfach dominanten Straßenräume sind unattraktive „Betonwüsten“.
Als Barrieren können aber ebenfalls topografische Bedingungen wie etwa zu überwindende Höhenunterschiede und räumliche Distanzen zwischen Bahnhof und Innenstadt wirken. Barrieren wie Verkehrslärm, eine eingeschränkte bauliche Barrierefreiheit, ein mangelhaftes Sicherheitsempfinden, z. B. durch schlecht ausgeleuchtete Unterführungen, oder eine nicht den Erwartungen entsprechende Nutzbarkeit des Raums (Bsp.: ablesbare Wegeführung, Sitzmöglichkeiten, Informationen) beeinflussen Passant*innen und Reisende auf emotionaler Ebene negativ. Fehlende Sichtachsen und -beziehungen können visuelle Barrieren sein.

Vor allem schlecht ausgeleuchtete Unterführungen können als Angstraum wahrgenommen werden, Beispiel aus Vlotho.

Lienenförmige Barierren vor dem Bahnhof, wie hier in Krefeld, stellen eine Herauforderung für Kommunen dar.

ORIENTIERUNG

Oft fehlen Orientierungspunkte zwischen Bahnhof und Innenstadt, was vor allem für ortsfremde Personen ein intuitives Sich-zurecht-Finden vor Ort erschwert. Der Mensch orientiert sich im öffentlichen Raum hauptsächlich visuell. Gleichzeitig wirken in unbekannten Umgebungen Erfahrungswerte, die über die Zeit, beispielsweise beim zu Fuß gehen, gesammelt werden konnten. Wenn aber Wegeleitsysteme unzureichend gestaltet sind oder gar vollständig fehlen sowie Fluchtungen oder klare Sichtachsen zu einem optischen Zielpunkt nicht vorhanden sind, kann die Orientierung in Laufrichtung Innenstadt erheblich beeinträchtigt sein.

(BAULICHE) GESTALTUNG

Die Qualität der (baulichen) Gestaltung zwischen Bahnhof und Innenstadt ist partiell wenig ansprechend oder gar einladend. Das gilt nicht nur für Wegeverbindungen, die Optimierungsbedarf in puncto Barrierefreiheit, Wegeführung oder Gestaltung von Querungen aufweisen, sondern auch für den Bahnhofsvorplatz und dessen Umfeld selbst:
Bilder von unsauberen öffentlichen Räumen (Bsp.: überquellende Abfalleimer oder herumliegender Müll), ungeordneten bis chaotischen Teilflächen (Stichwort „Fahrradleichen“) oder willkürlich angebrachten und bunt blinkenden Werbetafeln und Aufstellern drängen sich auf. Alles zusammen ergibt einen wahrhaftig unschönen Anblick. Mängel in Bezug auf die Bestandspflege, eine niedrige Qualität im Besatz („1-Euro-Shops“, Spielhallen, Nagelstudios, Erotikgewerbe etc.) sowie drohende oder bereits existierende Leerstände neben fehlenden gastronomischen Angeboten sind obendrein wenig einladend. Das Bahnhofsumfeld als Vorbote und Appetizer der örtlichen Innenstadt – davon kann in solchen Fällen kaum die Rede sein. Der erste Eindruck ist prägend und bleibend.
Fehlendes Mobiliar (Bsp.: bequeme Sitzgelegenheiten) und mangelhafte Lichtquellen schmälern die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden vor Ort, vor allem nachts. Aber auch eine umgekehrte Situation ist möglich: Mancherorts werden bereits realisierte bauliche Aufwertungsmaßnahmen rund um den Bahnhof als zu steril und kühl empfunden.
Eine weitreichende Folge dieses Schwerpunktes ist insgesamt, dass sich Passant*innen wenig willkommen und wohlfühlen – und dann gegebenenfalls auch nicht gerne wiederkommen. Hinzu kommen negative Assoziationen, die sich dauerhaft festigen können.

ZUSTAND UND NUTZUNG DES BAHNHOFSGEBÄUDES

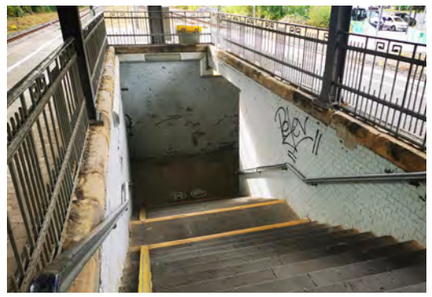
In einigen Kommunen sind die Empfangsgebäude der Bahnhöfe nicht mehr funktional und zeitgemäß oder selbst in einem schlechten baulichen Zustand. Hier muss über neue und moderne Nutzungsmöglichkeiten nachgedacht werden, die je nach Stadt unterschiedliche Ansätze erfordern. Zudem sind immer noch nicht alle Bahnhöfe und Bahnsteige barrierefrei zugänglich. Ein weiteres Problem, gerade vor dem Hintergrund eines schlechten baulichen Zustands des Bahnhofsgebäudes, sind unsaubere und verkommene Bereiche im Bahnhof und auf den Gleisen. Vermüllung und Vandalismus sind keine Seltenheit und wirken wenig einladend auf die Passant*innen. Dies ist umso ärgerlicher, wenn der Vandalismus Auswirkungen auf die Funktionstüchtigkeit sensibler Bereiche hat, z. B. dem Fahrstuhl.

KONZEPTE UND ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Örtlich sind Fragestellungen in Bezug auf die räumliche Imageaufwertung bis hin zu einer vollständigen Neuerfindung des Bahnhofquartiers präsent. Auch neue Mobilitätsansprüche werden den Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt (fortlaufend) restrukturieren und verändern – wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen je nach Stadtgröße und regionalem Kontext.
Eine Ausdehnung der Bahnhöfe zu umfangreichen Mobilitätsstationen ist denkbar. Eine Demontage des Leitbildes der autogerechten Stadt impliziert etwa den Rückbau von Verkehrsachsen, Verkehrsberuhigungen oder bauliche und rechtliche Neuregelungen zugunsten von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Hinzu kommen frische smarte Technologien und Lösungen. Eine Modifikation der derzeitigen Verkehrssituation rund um den Bahnhof eröffnet nicht zuletzt weitere (Flächen-)Potenziale für den Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt.

SOZIALE ASPEKTE

Insbesondere in größeren Kommunen treten häufig zusätzlich soziale Problemlagen rund um den Bahnhof auf. Dieser ist dann nicht selten mit einem bestimmten Image belegt: Schwer erreichbare und teilweise als „störend“ oder Angst einflößend empfundene Sozialgruppen (Bsp.: offene Drogenszene, Obdachlose) treffen sich hier, betteln oder verhalten sich in anderer Weise auffällig. Neben der Reduzierung von subjektiv wahrgenommen Unsicherheitsgefühlen auf Seiten von Passant*innen und Reisenden ist die gleichzeitige Integration der sozialen Problemlagen eine große Herausforderung für die betroffenen Akteur*innen in den Bahnhofsquartieren – entgegen einer bloßen Verdrängung dieser Personenkreise.



oben: Blick in die Windhorststraße in Münster: Ein Durcheinander an Fahrrädern und herumliegender Müll laden hier nicht zum Verweilen ein.

links: Am Bahnhof in Vlotho wurde nur an einer Seite ein barrierefreier Zugang geschaffen (Bild oben). Zu den Gleisen ist der barrierefreie Umbau, wie in vielen kleineren Gemeinden, noch nicht erfolgt (Bild unten).

IM FOKUS: VLOTHO

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Vlotho liegt mit ihren ca. 18.600 Einwohner*innen als Mittelzentrum im Kreis Herford im Nordosten Nordrhein-Westfalens direkt am großen Weserbogen. Durch die stetige Zunahme des Radverkehrs auf dem Weserradweg hat der Tourismus vor Ort eine hohe Bedeutung. Der Vlothoer Weserhafen wird heute in neuer Funktion – getragen durch ein aktives Ehrenamt – als Naherholungsort genutzt. Die Attraktivität der historischen Innenstadt wurde seit 2011 im Rahmen eines ISEKs deutlich gesteigert, was auch zu einer Erhöhung der Besucherfrequenz geführt hat. Mit großem Erfolg wurden auf Basis hohen bürgerschaftlichen und finanziellen Engagements ein Fassadenprogramm realisiert und ein Verfügungsfonds eingerichtet. Das Erscheinungsbild der Vlothoer Innenstadt prägen heute neben den historischen Gebäuden zahlreiche originale Fassadengemälde. Die innerstädtische Leerstandsquote liegt im Bereich von 25 Prozent.

HERAUSFORDERUNGEN

- Die Situation am Bahnhof ist grundsätzlich geprägt durch ein hohes Verkehrsaufkommen der vorgelagerten B514 als „linienförmige Barriere“. Die lokalen Verkehrsbelastungen sind enorm insbesondere in Stausituationen der umliegenden Autobahnen A2 und A30 .
- Die Umgebung ist geprägt von „Beton“. Ausschlaggebend dafür sind die Gestaltung des Forellenbaches im Rahmen des Baus der L778 als Umgehungsstraße zur Entlastung des Vlothoer Stadtzentrums und das zeitgleich erbaute Auffahrtohr der B514 zur Weserbrücke. Hinzu kommt ein prägnanter Angstraum in Form einer Unterführung.
- Die lokalen Wegeverbindungen zwischen Bahnhof, Innenstadt und Weser sind für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen teilweise schlecht wahrnehmbar, unattraktiv und gerade für ortsfremde Personen undurchsichtig.
- Der Zugang zu den Bahnsteigen ist durch den Nahverkehrsverbund aufgewertet worden. Eine Barrierefreiheit ist aber weiterhin nicht gegeben, da ein Fahrstuhl durch die DB Station & Service zwar projektiert wird, aber vor Ort noch nicht realisiert worden ist. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist weiterhin offen.

Alle Versuche der Stadt, die Gestaltungs- und Querungsmöglichkeiten im Bereich der B514 zu optimieren – bislang ist dies durch eine Mittelinsel gelöst –, sind in der Vergangenheit am Straßen- und Wegerecht gescheitert.

STRATEGIEN UND LÖSUNGSANSÄTZE

Die Stadt Vlotho hat bereits eine Vielzahl von kleineren, aber auch größeren Gestaltungsmaßnahmen im Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt realisiert:
So wurde etwa versucht, das Erscheinungsbild der Wege mithilfe von Graffitis zu attraktivieren, umgesetzt durch ein lokales Jugend-Projekt mithilfe professioneller Begleitung. Hinzu kommt die Sanierung des Bahnhofsempfangsgebäudes durch einen privaten Investor. Hier soll ein gastronomisches Konzept inklusive Backcafé realisiert werden. Der angrenzende Güterbahnhof wurde durch die Stadt erworben und abgerissen. Neben einzelnen kleineren Gestaltungsideen, die während des AG-Treffens in Vlotho entstanden und gesammelt worden sind, ist vor allem eine konzeptionelle Überarbeitung der oben beschriebenen Missstände in Bezug auf das nordöstliche Stadtentree zwischen Bahnstrecke, Bahnhof, Auffahrtohr und Innenstadt vorzunehmen. So ist geplant, im Rahmen eines (hoffentlich) dann genehmigten ISEKs 2022 diesen Bereich im Kontext eines städtebauplanerischen Wettbewerbs neu zu gestalten. Neben diesem Projekt soll durch den Ankauf zentraler Gebäude im Übergangsraums der städtische Handlungsrahmen deutlich gesteigert werden.

Blick in die Innenstadt von Vlotho

Zukünftig soll Vlotho als attraktiver Standort weiterentwickelt werden. Diese Entwicklung soll im Rahmen der REGIONALEN 2022 (Ostwestfalen-Lippe) erfolgen: Im Kontext des Projektes „Erlebnisraum Weserlandschaft“ sollen die (touristischen) Potenziale Vlothos weiter gestärkt werden. Gewünscht ist insbesondere eine bessere Anbindung Vlothos an den Weserradweg sowie eine verbesserte Verbindung der vier Standorte Bahnhof, Innenstadt, Hafen und Burg.

EINBLICK IN DIE ARBEITSGRUPPE

Während des Arbeitstreffens in Vlotho sammeln die AG-Teilnehmer*innen folgende Eindrücke und Ideen für Vlotho: Die Teilnehmenden identifizieren im Anschluss an einen Rundgang die Verkehrssituation und dessen derzeitige Gestaltung ebenfalls als Handlungsfeld für den Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt in Vlotho: Nicht nur die dem Bahnhof vorgelagerte Verkehrsachse B514, sondern gleichwohl der Verkehrslärm dieser viel befahrenen Straße, insbesondere verursacht durch die durchfahrenden LKWs, seien signifikante Barrieren für Passant*innen. Die Gestaltung der Querungssituation in Form einer Mittelinsel wird als unsicher und herausfordernd für Personengruppen wie Senior*innen und Eltern mit Kindern beschrieben. Das Verharren-müssen in der Mitte der viel befahrenen B514 könne hohe Unsicherheitsgefühle auslösen.

Querung der Verkehrsbarriere

Da eine Änderung der Querungsgestaltung der Verkehrsachse aus verschiedenen Gründen (bislang) keine Option ist, wird angeregt, stattdessen einen „Ort des Ankommens“ auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Verkehrsbarriere einzurichten – zur Vlothoer Innenstadt hin. Dies könne mithilfe von Infoschildern, Bänken, einem Unterstand, farbigen Bepflanzungen, Stadtfahnen, Kunstwerken etc. geschehen. So könne ebenfalls ein optischer Zielpunkt geschaffen werden, wo darüber hinaus in Form eines Wegeleitsystems anschließend das Orientieren stattfindet.

Wegeführung

Die AG-Teilnehmer*innen schlagen außerdem vor, die lokalen Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Standorten Bahnhof, Innenstadt und Hafen klarer und ablesbarer zu gestalten, etwa durch eine farbliche Kennzeichnung auf dem Boden oder das Arrangieren von Wegweisern bzw. Infostelen am Wegesrand in regelmäßigen Abständen. Obendrein soll aus Sicht der Teilnehmenden „Werbung“ für Vlotho am Weserradweg installiert werden, um auf diese Weise Tourist*innen und Radbegeisterte einzuladen, einen Stopp in der örtlichen Innenstadt einzulegen.

Steigerung der Aufenthaltsqualität

Eine weitere Idee der Teilnehmergruppe betrifft die Potenziale des Stadtgrüns: Die Stadt Vlotho verfüge aufgrund ihrer Lage im Grünen über einen hohen Naherholungswert, welcher bislang allerdings nur eingeschränkt als Teil der (Innen-)Stadt erlebbar sei. Aus diesem Grund schlägt die Arbeitsgruppe eine bessere Verbindung der Innenstadt mit dem Naturraum rund um die Weser vor. Zudem wird der Vorschlag unterbreitet, die Dominanz des Parkraums zwischen Bahnhof und Innenstadt zu überprüfen und ggf. zugunsten der Aufenthaltsqualität und Wegeführung – etwa rund um den Forellenbach – zurückzunehmen. Außerdem wird angeregt, die (touristischen) „Alleinstellungsmerkmale“ Vlothos aufzuzeigen und schließlich auf multifunktionale Weise für die Stadtkommunikation zu nutzen.

oben: Der Bahnhofsvorplatz in Vlotho, links die B514, die als linienförmige Barriere zwischen Bahnhof und Innenstadt verläuft. Sinnvoll könnte eine klare Wegeführung zu den Standorten Bahnhof, Innenstadt und Hafen sein.

oben: Die Weser ist fußnah vom Bahnhof erreichbar.

rechts: Die Umgebung des Bahnhofs und die Wegeverbindung zur Weser und von dort zur Innenstadt sind geprägt von „Beton“ durch die Umbaumaßnahmen entlang des Forellenbaches im Zuge des Baus der L778 als Umgehungsstraße und der Auffahrt zur Weserbrücke.

unten: Das alte Bahnhofsgebäude

KONTAKT

Stadt Vlotho
Fachdienst Planen-Bauen-Umwelt
Michael Fißmer, Fachdienstleiter
Lange Straße 60, 32602 Vlotho

Tel.: 05733-924-144
E-Mail: m.fissmer@vlotho.de
WEB: www.vlotho.de

IM FOKUS DUISBURG

AUSGANGSLAGE

Duisburg ist geprägt durch seine Lage an Rhein und Ruhr. Auf einer Fläche von 232,80 km· leben ca. 500.000 Einwohner. Die (Innen-)Stadt besticht durch eine gute infrastrukturelle Anbindung. Die Haupteinkaufslage mit der Königsstraße als innerstädtische 1A-Lage und ihren Einkaufszentren „Forum“ und „Königsgalerie“ liegt in fußläufiger Nähe zum Hauptbahnhof. Grundlage für die Entwicklung der Innenstadt der vergangenen Jahre bildet der Masterplan Innenstadt von Foster + Partners. Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt konnten mit Unterstützung der Städtebauförderung neben dem Bahnhofsplatz zahlreiche weitere Projekte (u. a. Umbau Kantpark, Mercatorviertel, Quartiersbüro Altstadt) verwirklicht werden. Mit dem Umbau „Kuhlenwall“ wurde in diesem Jahr (2021) die letzte Maßnahme des laufenden Programms bewilligt.

HERAUSFORDERUNGEN

Die Gestaltung des Bahnhofsplatzes wurde der Bedeutung des Ortes nicht gerecht: Durch die fertiggestellte Überdeckelung der A59 war ein neuer innerstädtischer Platz entstanden, der weder Gestalt- noch Aufenthaltsqualität bot und erhebliche städtebauliche und funktionale Defizite aufwies.

- Dem Bahnhofsvorplatz fehlten begrenzende und strukturierende Raumkanten sowie eine gestalterische Integration seiner Funktionen wie etwa Repräsentation, Verknüpfung, Aufenthalt, Zu- und Abfahrt, Parken.
- Die Angebote und Funktionen im westlichen Hauptbahnhofsumfeld blieben hinsichtlich Vielfalt und Qualität im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen hinter den Möglichkeiten zurück, die dieser zentrale Ort höchster Erreichbarkeit bietet. Die räumliche Nähe zur Innenstadt und zur Königsstraße war nicht wahrnehmbar.
- Der/dem Fußgänger*in, welche*r den Bahnhof in Richtung Innenstadt verlassen will, wurde keine Orientierung gegeben. Verstärkt wurde dieser Effekt durch die vierspurige Mercatorstraße, die als linienförmige Verkehrsbarriere die Innenstadt und den Bahnhof trennte. Zudem lag in der Mitte der Mercatorstraße, auf der ehemaligen Trasse der Straßenbahn, ein Parkplatz, der diese Zäsurwirkung betonte.

Durch die fehlende Gestaltung des Platzes und die trennende Wirkung der Mercatorstraße konnte der Stadtraum seine zentrale Verbindungsfunktion für die Innenstadt nur unzureichend erfüllen.

PROZESSDARSTELLUNG UND UMGESETZTE MASSNAHMEN

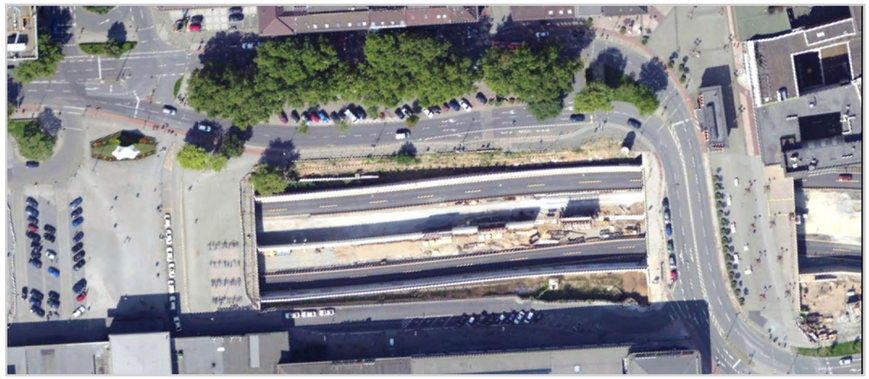
Die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes ist Bestandteil des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt. Im Vorfeld der Antragstellung im Programm „Aktive Zentren“ entstand der (Vor-)Entwurf des neuen Platzes durch ein konsequent öffentliches und transparentes Beteiligungsverfahren (Charrette-Verfahren). Diese Vorgehensweise ermöglichte eine öffentliche Willensbildung im Planungsprozess und erhöhte die Identifikation mit dem Ergebnis.

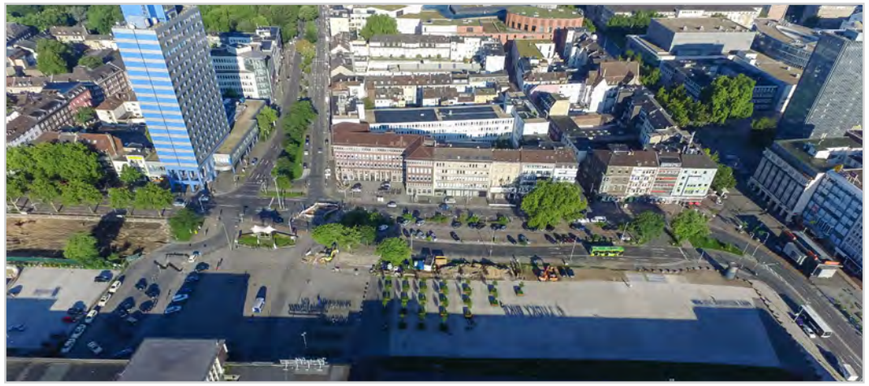
Im Ergebnis wurde dem sich zunächst als offene Betonfläche präsentierenden Bahnhofsvorplatz ein urbanes Flair verliehen, indem nicht nur die erforderlichen (Verkehrs-)Funktionen eines Bahnhofsvorplatzes berücksichtigt, sondern dieser als Veranstaltungsort nutzbar gemacht und die Aufenthaltsqualität mit der Installation von entsprechenden Sitzgelegenheiten (u. a. „Mercator-Stuhl“) und Wasserspielen gestärkt wurde. Der Rückbau überdimensionierter Verkehrsräume durch Reduzierung der Mercatorstraße von vier auf zwei Fahrspuren sowie die Verlagerung des Fernbusbahnhofes ermöglichte zudem die Entwicklung zweier Baufelder, die das Umfeld funktional stärken und den Platz städtebaulich fassen.

Die Innenstadt in Duisburg ist fußnah vom Bahnhof zu erreichen.

Der Verlagerung des Fernbusbahnhofes folgte im südlichen Bereich der Bau eines Hotelgebäudes. Im nördlichen Bereich entstand mit dem „Mercator One“ ein multifunktionaler Büro- und Geschäftskomplex, welcher durch die architektonisch umgesetzte „Auffächerung“ der Fassade die Sichtbeziehungen zur „Königsstraße“ stärkt. So sollen Wegebeziehungen zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt hervortreten und wahrnehmbar werden. Die Hotel- sowie eine gewünschte gastronomische Nutzung im Erdgeschoss des „Mercator One“ sollen (künftig) „soziale Kontrolle“ im Bahnhofsumfeld ausüben. Durch dieses Zusammenspiel entsteht die Visitenkarte der Innenstadt für Besucher*innen aus Stadt und Region.

Auch im erweiterten Umfeld wurden Verkehrsräume zurückgenommen. So sind an der Friedrich-Wilhelm-Straße von ehemals vier Spuren für den MIV nur noch zwei verblieben. Die jeweils äußeren wurden als Bussonderstreifen mit zusätzlicher Kennzeichnung für den Radverkehr ausgebaut. Die neu gewonnenen Räume führten zu einer Aufwertung der Gehwegsituation und damit eine neue Gestaltqualität für Passant*innen sowie Möglichkeiten für z. B. Außengastronomie.





oben: Der Bahnhofsvorplatz vor der Überdeckelung
unten: Der überdeckelte Bahnhofsvorplatz, im Hintergrund die vierspurige Mercatorstraße

oben: Der Platz mit dem Bürokomplex „Mercator One“ und der verkehrsberuhigten, nur noch zweispurigen Straße
Mitte/unten: Durch Sitzgelegenheiten (u.a. Mercator-Stuhl) und Wasserspiele hat der Platz an Gestaltqualität gewonnen.

KONTAKT

Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Stefan Faßbender
Friedrich-Albert-Lange-Platz 7
47051 Duisburg

TEL.: 0203 283 6488
E-MAIL: s.fassbender@stadt-duisburg.de
WEB: www.duisburg.de

STRATEGIEN UND KONZEPTE

Der Prozess zur Steigerung der Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt erfordert nicht nur eine Bestandsaufnahme und konzeptionelle Planungen, sondern setzt auch eine Einbindung und Vernetzung aller betroffenen Akteur*innen voraus. Ziel muss es sein, die Potenziale des Raums zwischen Bahnhof und Innenstadt so zu entfalten, dass hier verschiedenste lokal begründete Ansprüche an die Gestaltqualität und dessen Funktionalität (für die örtliche Innenstadt) erfüllt werden können. Es konnte im Verlauf der Arbeitsgruppe herausgestellt werden, dass der Gestaltungsprozess zum einen sehr zeitaufwändig sein kann, zum anderen sich aber auch durch kurzfristige Umsetzungsstrategien Erfolge für einzelne Problemfelder verzeichnen lassen.

Eine umfassende Umbaumaßnahme ergibt sich vor dem Hintergrund einer Neuausrichtung des Bahnhofsquartiers durch veränderte Mobilitätsansprüche. Um Verkehrsfunktionen und insbesondere die Dominanz des Autoverkehrs zurückzudrängen, braucht es allerdings (politischen) Mut! Der damit verbundene Transformationsprozess setzt auf kommunaler Ebene Strategien und Konzepte voraus, die es zu entwickeln gilt. Gleichzeitig müssen Vorhaben finanziert, Verantwortlichkeiten geklärt und die Akteur*innen der Stadtgesellschaft frühzeitig beteiligt sowie Fördermöglichkeiten und baurechtliche Fragen ausgelotet werden. Bisher kann etwa die Rechtslage noch einschränkend auf Vorhaben zugunsten der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs wirken. Durch eine Neusortierung der Verkehrssituation mit einhergehenden Umbaumaßnahmen können sich erhebliche (Flächen-)Potenziale ergeben.

Aber auch einfache Maßnahmen können bereits einen großen Effekt erzielen. Kurzfristiger umsetzbar sind Elemente, die eine Aufwertung durch geeignetes Mobiliar, so z. B. durch Blumenkübel und kennzeichlich gemachte Fahrradparkmöglichkeiten, eine verbesserte Wegeführung mit Orientierungspunkten sowie Pflegemaßnahmen in den betroffenen Bereichen hervorbringen können. Räumlich lassen sich drei Bereiche formulieren, die für den Gesamteindruck von Bedeutung sind:

- Bahnhofsgebäude
- Bahnhofsvorplatz
- Quartier zwischen Bahnhof und Innenstadt

Auf die bahneigenen Flächen und Gebäude haben die Kommunen wenig Einflussmöglichkeiten. Dennoch besitzen diese Flächen einen erheblichen Anteil am sogenannten „ersten Blick“. Eine Verhandlung mit der Bahn gestaltet sich nicht immer einfach, ist aber eine wichtige Voraussetzung. Von Bedeutung steht in diesem Zusammenhang der vielerorts noch zu erfolgende barrierenfreie Umbau von Flächen, vor allem barrierefreie Zugänge zu den Gleisen. Das Bahnhofsgebäude sowie der Vorplatz müssen als Einheit auf die Nutzer*innen wirken. Bereits das Bahnhofsumfeld und der weitere Übergangsraum sollten als lokale Unikate Lust auf mehr

machen, Lust auf die Innenstadt – denn hier lassen sich bereits erste Hinweise auf die individuellen Charakteristika der Stadt ablesen. Die Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt und mögliche soziale Problemlagen in diesem Bereich müssen zusammenhängend diskutiert werden. Betroffene Personengruppen sollten strategisch in den Raum integriert und nicht verdrängt werden. Ob Einzelhandel oder Freiräume – der Weg von Bahnhof zur Innenstadt ist je nach Lage und Stadtgröße recht individuell. Auch wenn der privat genutze Einzelhandelsbesatz nicht grundlegend beinflussbar ist, können aus kommunaler Sicht einige Bausteine in den Blick genommen werden: Grün, Sitzmöglichkeiten, Umgang mit Kundenstoppern, Verhindern von Angsträumen etc. Insgesamt sollten die räumlichen Strukturen und Elemente freundlich und einladend sowie barrierefrei gestaltet werden. Ein weiterer Aspekt bezieht sich auf alle Bereiche - Wichtig ist eine immer zugängliche und gut ausgeschilderte, saubere, barrierefreie öffentliche Toilette. Hierzu besteht großer Handlungsbedarf und die Notwendigkeit nach kreativen Lösungsstrategien.

EINRICHTUNG EINER IMMOBILIEN- UND STANDORTGEMEINSCHAFT

Zur Umsetzung vieler Maßnahmen bietet sich vor allem für das Bahnhofsquartier die Kooperation mit den ansässigen privaten Akteur*innen in Form des Instrumentes ISG (Immobilien- und Standortgemeinschaft) an.

Was ist eine ISG?

Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) verfolgen das Ziel, innerhalb eines innerstädtischen Quartiers eine strukturelle Aufwertung zu erzielen, die Standortqualität zu erhöhen oder die Wettbewerbsfähigkeit zu erbessern. Die Maßnahmen ergänzen die kommunalen Standards. Ein klar abgegrenztes, vorher definiertes Quartier sowie das Engagement, die Eigeninitiative und die Förderung von privaten Akteur*innen für ihr Stadtquartier sind dabei wesentliche Voraussetzungen. Weitere Informationen zur Gründung einer ISG sowie Beispiele finden Sie in den Arbeitshilfen Vademucum ISG und Vademucam 2 ISG des Netzwerk Innenstadt NRW.

Welche Faktoren sind für ein Bahnhofsviertel interessant?

- Gepflegtes Erscheinungsbild und positiv geprägtes Image
- Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch geeignetes Mobiliar
- Erreichbarkeit und Parkraumsituation

Lichtboulevard Bahnhofsstraße – eine Initiative der ISG Bahnhofsviertel Münster

EINRICHTUNG EINER MOBILSTATION AM BAHNHOF

Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, Bus oder Taxi, zum Bahnhof hin und von dort wieder zurück oder weiter – der Bahnhof ist immer schon ein Ort, an dem eine intermodale Nutzung verschiedener Verkehrsmittel stattfindet bzw. stattfinden muss. Dennoch ist es oftmals eher Glücksache, ob es nach Ankunft mit der Bahn einen passenden Busanschluss gibt, ob freie Fahrradständer oder eine Fahrradbox zur Verfügung stehen oder ob komfortable Aufenthaltszonen existieren. Vor dem Hintergrund zukünftiger Mobilitätskonzepte bekommt der Bahnhof, vor allem auch im ländlichen Raum, als Standort einer Mobilstation einen immer größeren Stellenwert. Dabei spielen digitale Möglichkeiten bei der Umsetzung eine wesentliche Rolle.

Was sind Mobilstationen?

Mobilstationen zeichnen sich dadurch aus, dass sie als (barrierefreie) Knotenpunkte für passende und komfortable Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln dienen. Eine vernetzte Mobilität soll den reibungslosen Verkehrsfluss ermöglichen und dabei die Attraktivität zur Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote steigern. Mobilstationen können darüber hinaus noch mehr bieten: So können sie mit weiteren Dienstleistungen, z. B. mit Paketdiensten, verknüpft werden und ein großes Maß an Aufenthaltsqualität bieten. Mobiltätstationen entstehen nicht nur am Bahnhof, sondern können auch an Bushaltestellen errrichtet werden.

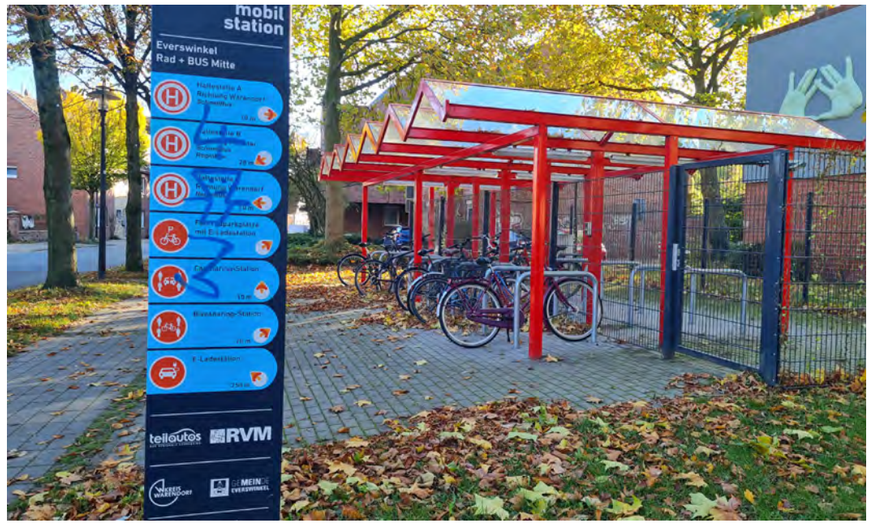
Welche Bausteine kann eine Bahnhofs-Mobilstation umfassen?

- abgestimmtes, gut getaktetes Busangebot, Shuttledienste, (Ruf-)Taxis
- (kostenfreie bis kostengünstige) PKW-Stellplätze
- Sharing-Angebote: Auto, Lastenräder, Pedelec und E-Scooter
- sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs
- Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos
- Flankierende Dienstleistungen: Paketstation, Bankautomat, Fahrradwerkstätten etc.
- Café, Imbiss- und Einkaufsmöglichkeiten
- Sitz-, Aufenthalts- und Unterstellmöglichkeit
- weitere Service-Angebote für die Grundversorgung in ländlichen Räumen
- frei verfügbares WLAN
- Informationsangebote und Servicepunkte bzw. Self-Service-Möglichkeiten
- einheitliches Corporate-Design

Was ist bei der Planung und Umsetzung zu beachten?

- Einbindung aller Akteur*innen: Querschnittsaufgabe für die Verwaltung, ansässige Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Deutsche Bahn, (private) Investor*innen etc.
- Einbindung in ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept bzw. Abstimmung aufeinander: So bietet sich vor allem in größeren Kommunen der Bau weiterer Mobilstationen an, um intermodales Verkehrsverhalten vor Ort bestmöglich zu realisieren.
- Aufstellung eines Gestaltungskonzeptes für den gesamten Bereich bis zur Innenstadt

Die Mobilstation in Köln-Mühlheim - Neben den Mobiliätsangeboten ist der Bahnhofsvorplatz mit mobilen Holzbänken, Kinderspielecken sowie Pflanzen im Rahmen einer Testphase aufgwertet worden.



Mobilstationen sind auch für kleinere Kommunen sinnvoll. Die Mobilstation der Gemeinde Everswinkel umfasst am Busbahnhof u. a. ein überdachtes und beleuchtestes Abstellangebot für Fahrraäder, Lademöglichkeiten und eine Verleihstation für E-Bikes. Vandalismus, wie hier die Beschmierungen an der Infosäule, zeigt sich gerade an Wartebereichen wie Haltestellen und Bahnhöfen viel zu oft.

IM ÜBERBLICK: EMPFEHLUNGEN UND UMSETZUNGSIDEEN

MARKETING UND ALLGEMEINE ASPEKTE

- Die strategische Auseinandersetzung mit dem Thema ist eine notwendige Voraussetzung
- Politisches Bewusstsein schaffen für die Bedeutung des Raumes
- Städtische Alleinstellungsmerkmale (idealerweise mit Ortsbezug) herausarbeiten und diese einheitlich und wiederkehrend für verschiedene Zwecke einsetzen
- Identifikationspunkte (mit der Stadt) schaffen
- Gute Unterhaltung und Pflege des Quartiers sind notwendig
- Ortsansässige Akteur*innen einbinden
- Eine ISG (Immobilien- und Standortgemeinschaft) gründen

ORIENTIERUNG UND WEGEFÜHRUNG

- Visuelle Orientierung schaffen durch: Beschilderung, Wegeleitsysteme und Stelen, Karten und Stadtpläne, Bodenmarkierungen, Sichtachsen, Identifikationspunkte, Raumkanten
- Barrierefreie und zugängliche Gestaltung von Wegen
- Stele und Beschilderungen, ausgerichtet zum Ziel (mit Bildern statt Text)
- Wiederkehrenden Elementen mit Orientierungsmöglichkeiten schaffen
- Ortsbezogene künstlerische Gestaltung von Orientierungspunkten in den Sichtachsen
- Achsen und Wegebeziehungen farblich gestalten
- An Nutzer*innen (Mobilitätsart) angepasste Wegekennzeichnungen
- An markanten/wichtigen Orten (u.a. Bahnhof) Streckeninformationen geben (bspw. Minutenangaben der Laufzeit zur Innenstadt)
- Wegeführung durch Lichtkonzepte
- „Themenwege“ gestalten (Bsp.: Wasser)

„SUBJEKTIVE“ ANGSTRÄUME UND SICHERHEIT

- Dunkelheit durch Lichtkonzepte entgegenwirken
- Lichtzufuhr schaffen durch Öffnung von Teilbereichen (Bsp.: Unterführungen)
- Sicherheit durch Sauberkeit
- Im Erdgeschoss „belebte Flächen“ schaffen, fördert die soziale Kontrolle
- Brachflächen nicht sich selbst überlassen
- Unterführungen, vor allem Eingangsbereiche gestalterisch aufwerten, z. B. Beleuchtung oder/und Graffitis

(LINIENFÖRMIGE) BARRIEREN

- Grünphasen der Ampeln so gestalten, dass in einem Zug überquert werden kann
- Farbige/materielle Abhebung
- Verengung des Straßenquerschnitts

- Gute Einsehbarkeit des Querungsbereichs schaffen
- Wartezeitangabe an Fußgängerampeln
- Besondere Ampel weist den Weg zu einem wichtigen Ort
- Rauer Straßenbelag vor Querungsbereich, bei Überfahrt auch akustisch wahrnehmbar

GESTALTUNGSELEMENTE UND MOBILIAR

- Bepflanzungen des Übergangsbereichs z. B. in den Farben des Stadtlogos
- Schaffung von Grün: standortgerecht und gepflegt, Biodiversität beachten
- Räumlich abgegrenzte Teilräume, z. B. für Fahrradstellplätze, Wartebereiche
- Hochwertige Materialien einsetzen
- Zielgruppenspezifische Angebote schaffen, z. B. Spielmöglichkeiten für Kinder
- Sitzgelegenheiten ermöglichen, dabei auf Funktionalität achten
- Kunstobjekte, Lichtpunkte oder Grünelemente können als Wegweiser dienen
- Ausgeschilderte, saubere, barrierefreie öffentliche Toiletten einrichten und gestalten

BESTAND UND NUTZUNGEN

- In kleineren Kommunen können (aufgegebene) Empfangsgebäude (und Vorplätze) mit neuen Nutzungen belegt werden (Beispiel Vlotho: Backcafé), in größeren Kommunen ergeben sich Potenziale durch Büronutzungen in direkter Lage zum Verkehrsknotenpunkt Bahnhof (Beispiel Duisburg: „Mercator One“)
- Durch Fassadenprogramme und Gestaltungssatzungen können in Kooperation mit Immobilieneigentümer*innen private Investitionen freigesetzt werden

NEUE MOBILITÄTSANSPRÜCHE

- Neuausrichtung der Verkehrsmittel-Hierarchie im Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Der Rückbau von Verkehrsräumen und Verkehrsbarrieren schafft neue Akktraktivitätsräume und Raum für neue Funktionen und Qualitäten
- Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch Verkehrsberuhigung von Verkehrsachsen im Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt verbessern
- Freiräume bieten Potenziale für klimarelevante Gestaltungen/die Integration von (Stadt-)Grün

Für den ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance! So lautet mitunter ein Fazit der Arbeitsgruppe! Für die Entwicklung des Bereichs zwischen Bahnhof und Innenstadt ist eine integrierte Betrachtung und Behandlung von Defiziten nötig, um so das bestmögliche Potenzial des Raums als „städtische Visitenkarte“ auszuschöpfen.

Gepflegte Straßenzüge, Grünflächen und Illuminationen, aber auch die Möglichkeit zum Verweilen tragen zur Gestaltungqualität bei und wertet das Bahnhofsumfeld auf.
oben: Der Ostwall in Krefeld führt vom Hauptbahnhof in die Innenstadt
links: Am Bahnhof Berlin Südkreuz gibt es seit 2020 modulare Sitzmöbel, u. a. wellige Sitzmöbel für die Treppenstufen
unten links: Mobilstation am Bahnhof Erftstadt, u. a. mit Sitzmöglichkeiten, einem Fahrradparkhaus und einem Café
unten rechts: Auch während einer Bauphase (Beispiel aus Quedlinburg) kann auf die Gestaltqualität geachtet werden.

Sinnvoll sind visuelle Orientierungen, die den Weg vom Bahnhof in die Innenstadt weisen. Diese lassen sich durch verschiedene Elemente schaffen.
links: So gibt in Emsdetten die Alltagsfrau „Helga“ die Richtung vor. Der weitere Weg in die Innenstadt ist zudem mit Blumenampeln und den Stadtflaggen geschmückt.
unten: Auch gepflasterte Identifikationspunkte eingelassen in den Boden, so wie in Hameln das Relief einer Ratte (lokaler Ortsbezug), können den Weg weisen.

oben: Klare Richtungsangaben (Bild aus Münster) sind hilfreich. Dabei spielen auch digitale Anwendungen eine immer größer werdende Rolle
rechts: Eine barrierefreie Gestaltung, wie hier in Geldern, ist für den Bahnhofsbereich, aber auch auf dem Weg zur Innenstadt wichtig,
unten: Unterführungen lassen sich nicht immer vermeiden, können aber durch Beleuchtung und Gestaltung aufgewertet werden, wie das Beispiel aus Geldern zeigt.

LITERATURHINWEISE

- **BDA Bund Deutscher Architekten (2015):** Urb ne Fehlst llen oder „Bahnhof sucht Anschluss“. Workshopergebnisse aus Braunschweig. Zum Download
- **Bürgerbahnhof Dorsten:** Umbau und Umnutzung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes und des Bahnhofsumfeldes. Zur Projektseite
- **DB Station&Service AG (2020):** Smart City. Mobil. Vernetzt. Lebenswert. Zum Download
- **Maria Frölich-Kulik (2020):** Landbahnhöfe – Ressourcen nachhaltiger Landschaftsentwicklung. Transcript-Verlag. (ISBN: 978-3-8394-5156-4)
- **Netzwerk Innenstadt NRW (2018):** Arbeitshilfe: Wie wird meine Innenstadt barierefrei? Zum Download
- **Netzwerk Innenstadt NRW (2016):** Arbeitshilfe: Baukultur in der Innenstadt Zum Download
- **Netzwerk Innenstadt NRW (2015):** Magazin Innenstadt: Gestalt- und Aufenthaltsqualität. Zum Download
- **Rita Haverkamp, Ina Hennen, Ines Hohendorf, Tim Lukas & Moritz Quel (2018):** Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa). Verbundprojekt zur Weiterentwicklung kriminalpräventiver und städtebaulicher Maßnahmen. Zum Download
- **Stadt Münster & ISG Bahnhofsviertel Münster e.V. (2017):** Gestaltungsfibel Bahnhofsviertel Münster – Gestaltungsleitlinien für Fassaden und Werbeanlagen. Zum Download
- **Till Lehmann (2011):** Der Bahnhof der Zukunft – Alternative zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude. Entwicklung eines modularen Entréesystems für kleine und mittlere Bahnhöfe. Dissertation. Zum Download
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. Auflage. Zum Download
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020):** Der Startpunkt für vernetzte Mobilität. Kompaktwissen Mobilstation. Förderwege – Förderprogramme. Zum Download

IMPRESSUM

Herausgeber:
Netzwerk Innenstadt NRW, Geschäftsstelle, Schorlemerstraße 4,
48143 Münster, www.innenstadt-nrw.de

Bearbeitung:
Nina Heming und Monika Syska in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Gestaltqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt“ des Netzwerk Innenstadt NRW

Projektbeispiele:
Michael Fißmer, Stadt Vlotho
Stefan Faßbender, Stadt Duisburg

Mitwirkende Städte:
Beckum, Bocholt, Duisburg, Dülmen, Düren, Essen, Geldern, Gütersloh, Hamm, Ibbenbüren, Krefeld, Lünen, Remscheid, Unna, Vlotho

Bildnachweise:
Netzwerk Innenstadt NRW, soweit nicht anders angegeben

Stadt Krefeld: S. 7 rechts, S. 24 oben
Stadt Duisburg: S. 16-17
ISG Bahnhofsviertel Münster: S. 19
NVR/Smilla Dankert: S. 21 oben, S. 25 unten links
Stadt Hameln: S. 25 2. Bildreihe, rechts
Heinz Pütz: S. 25 unten, 3. Bildreihe

Münster, Oktober 2021

www.innenstadt-nrw.de

NETZWERK
INNENSTADT
NRW