



**An die Mitglieder des Ausschusses
für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften**

27.11.2018

**Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften am 29.11.2018;
Antrag auf Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Wege der Dringlichkeit bitte ich, die Tagesordnung der vorgenannten Sitzung um den Tagesordnungspunkt:

Städtebaulicher Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord - Überarbeitung erweitern zu lassen.

Die Beratung der Angelegenheit ist dringend erforderlich, weil andernfalls dem Rat der Stadt die Beschlussvorlage erst im Februar 2019 vorgelegt werden kann. Es würde sich damit ein erheblicher Zeitverlust ergeben. Diese Zeitverzögerung ist nicht vertretbar, da - unter Berücksichtigung der Terminkette zum Umbau der Verkehrsstation durch die Deutsche Bahn - zur Weiterentwicklung der Planungen zeitnah die nächsten Schritte und Abstimmungen vorzunehmen sind.

Daher bitte ich, die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften am 29.11.2018 zu erweitern.

Mit freundlichen Grüßen

Ullrich Sierau



**An die
Mitglieder der Bezirksvertretung Innenstadt-Nord
und die
Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen**

27.11.2018

**Sitzungen der Bezirksvertretung Innenstadt-Nord und des Ausschusses für Umwelt,
Stadtgestaltung und Wohnen am 05.12.2018;
Antrag auf Erweiterung der Tagesordnung im Wege der Dringlichkeit**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Wege der Dringlichkeit bitte ich, die Tagesordnung der vorgenannten Sitzungen um den Tagesordnungspunkt:

Städtebaulicher Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord - Überarbeitung erweitern zu lassen.

Die Beratung der Angelegenheit ist dringend erforderlich, weil andernfalls dem Rat der Stadt die Beschlussvorlage erst im Februar 2019 vorgelegt werden kann. Es würde sich damit ein erheblicher Zeitverlust ergeben. Diese Zeitverzögerung ist nicht vertretbar, da - unter Berücksichtigung der Terminkette zum Umbau der Verkehrsstation durch die Deutsche Bahn - zur Weiterentwicklung der Planungen zeitnah die nächsten Schritte und Abstimmungen vorzunehmen sind.

Daher bitte ich, die Tagesordnung der Sitzungen der Bezirksvertretung Innenstadt-Nord und des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen am 05.12.2018 zu erweitern.

Mit freundlichen Grüßen

Ullrich Sierau

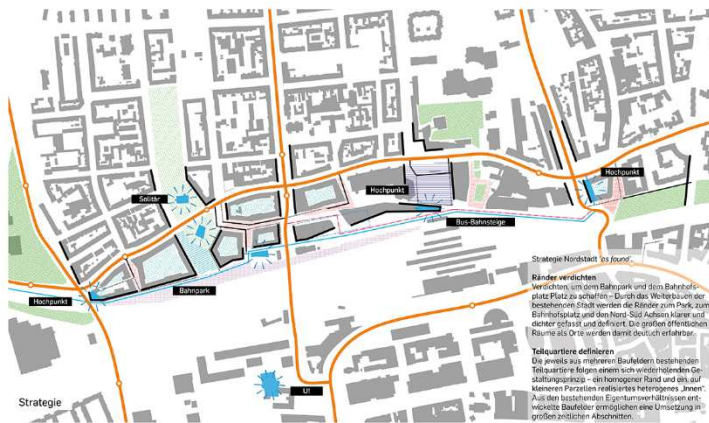
NordSTADT Quartier, Dortmund
Überarbeitungsphase



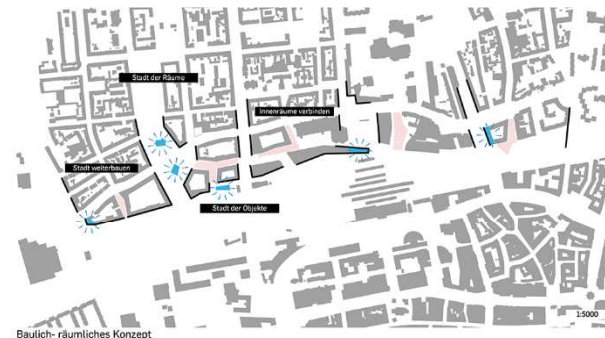
Bahnhofplatz Nord



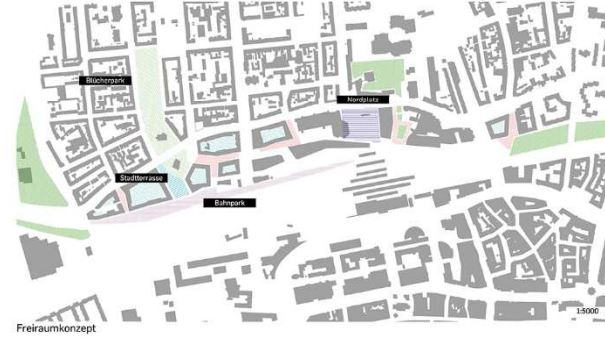
Blick zum Bahnpark



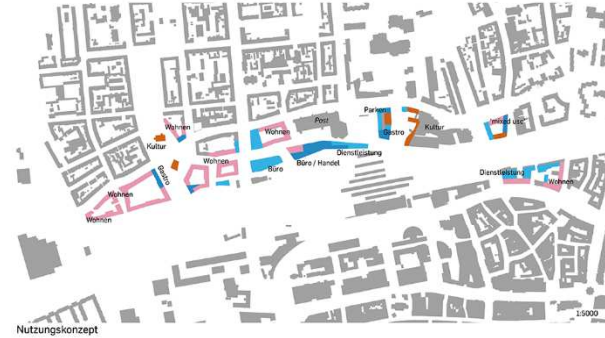
Strategie



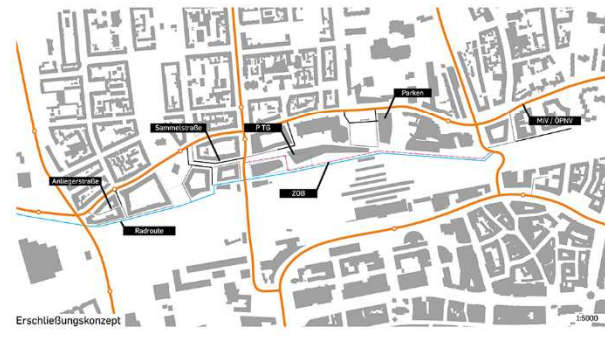
Baulich-räumliches Konzept



Freiraumkonzept



Nutzungskonzept



Erschließungskonzept

ENTWURF
Strategie Nordstadt in Dortmund.
Der städtebauliche Entwurf folgt aus den bestehenden urbanen Strukturen wiederzunehmende Räume ab, innerhalb dieser die neuen Teilbereiche als eigene Baublöcke definiert werden. Ziel dabei ist, kein von der gebauten Umgebung isoliertes Quartier zu schaffen, sondern ein vielfältiges, viertes Gebilde aus dem Bestand heraus zu entwickeln. Verschiedene Teilquartiere werden in Form von zusammenhängenden „großen Blöcken“ aus der Umgebung abgegrenzt und in die Umgebung integriert. Mit klaren Raumrändern nach außen und kleinteiligen Strukturen in den „Innenbereichen“ in Form von Straßen und Gassen, so ergibt sich eine Gliederung des neuen Quartiers in einzelne Nachbarschaften.

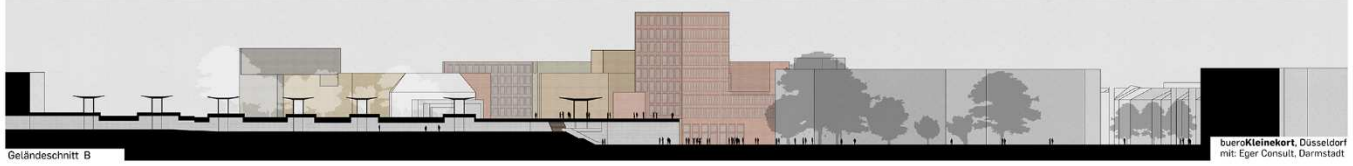
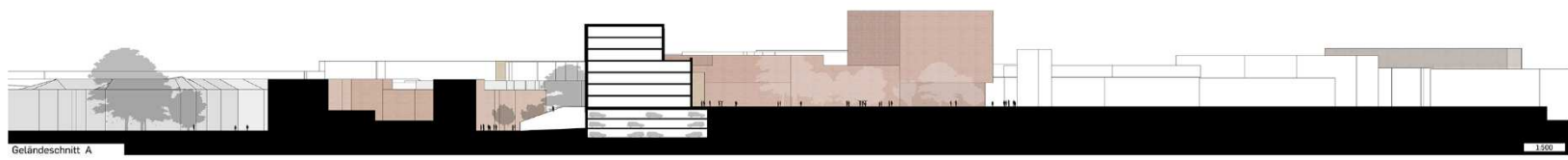
METHODE
Ränder verdichten
Verdichten, um dem Bahnpark und dem Bahnhofplatz Platz zu schaffen – Durch die Weiterbau der bestehenden Stadt werden die Ränder zum Park, zum Bahnhofplatz und den Nord-Süd Achsen verdichtet und definiert. Die öffentlichen Räume als Ort werden damit deutlich vergrößert.
Teilquartiere definieren
Die jeweils aus mehreren Baublöcken bestehenden Teilquartiere folgen einem sich wiederholenden Gestaltungsprinzip – ein homogener Block und ein, auf kleineren Parzellen realisiertes „heterogenes „Innen“ – in denen sich einzelne Grundstrukturen ebenso wie kleinteiliger Einzelbauern darstellen. Wie in der bestehenden Bebauung, sind einzelne Räume wie Höfe, „Lichtgassen“ in diesen Quartieren erhalten. Dadurch werden verschiedene Programme befördert und besondere Orte des Anwesens markiert und definiert.
Räume verbinden
Die einzelnen Baublöcke werden durch aus den bestehenden Strukturen abgeleitete, feiner und unterschiedlicher Größe definiert und aus der bestehenden Struktur heraus in die Bahn herangeführt. Durch die Lage der Nachbar-schaften im Quartier ergibt sich in diesen Zusammenhängen ein Netz von Wegen, welches die unterschiedlichen Räume miteinander verbindet und in das übergeordnete Wegenetz der Stadt einbindet. Unterschiedliche Wegenetze, Oberflächengestaltungen und Bebauungen lassen innerhalb des Quartiers ein differenziertes Wegenetz entstehen, das sich in die historische Gliederung in Platzplan, Straßen und Gassen gliedert.
Der Bahnpark schafft eine die West-Verbindung entlang der Achsen – Sport- und Aufenthaltsbereiche werden sich ab- und verbinden so, wie Tribünen entlang eines Boulevards, den Nordpark mit dem Bucherpark.

MASSNAHMEN ÜBERARBEITUNG
Der bauliche Rahmenkonzept ist das „jahrreife“ Weiterbauen der Nordstadt. Typologie des Blockbaus, aus dieser Strategie lässt sich auf das Ganze schließen und die Stadt wird wie selbstverständlich in die Bahn geführt.
Dieses Vorgehen ist in Stufen zu realisieren und die neuen Baublöcke setzen sich an die bestehenden Grundstrukturen an. So ist eine Realisierung „eingepasst“ an die real zur Verfügung stehenden Flächen – in unterschiedlichen Schritten möglich.
Zwei spezifische Freiräume, der Bahnhofplatz und der Bahnpark, strukturalisieren das Block in sich – und verbinden es mit dem Stadtpark, dem Platz und „Innenräumen“, die nicht nur im übergeordneten Sinne „zusammenhängend“ sind. Die neuen Straßen sind im Maßstab der Nachbarschaft, dem Bahnpark angeordnet.
Die Weiterbau des Bestehenden ermöglicht aufgrund der räumlichen Struktur eine große Nutzungsintensität. Was heute als kleine Läden genutzt wird, kann übermorgen als Wohnen weiter genutzt werden. Einmalige Baublöcke werden besondere Orte im Stadtgrundriss. Der Aufbau ins Quartier im Westen und Osten, das neue „Bahnhofsquartier“ am Bahnhofplatz mit seinem infrastrukturellen Aufwuchs, und Bahnpark sind die Hauptpunkte an den „Scharachsen“ der Schutzachse und der Längsachse.
Gebäudepolylogie
Die städtebaulichen Entwicklungsflächen grenzen nicht an, sondern sind Teil des bestehenden urbanen Gewebes – Die Bildung der Quartiere „schließt“ sich an die Bahn und den Park und definiert diese Bereiche.
Die Baublöcke sind so dimensioniert, dass eine vielfältige Bebauung in geschlossenen und offenen Blöcken oder Scharachsen denkbar ist und ein vielfältiges Wohnprogramm und eine große Nutzungsdichte aufgenommen werden kann. Sie sind flexibel in zeitlichen Schritten zu entwickeln und können unterschiedlich ausgefüllt werden. Die Mischung aus vier- bis sechsgeschossigen Wohnbauten, Hochhäusern und gestapelten Reihenbauten erzeugt in der Vielfalt der Strukturen vielfältige Wohnformen – Eigentumsorientiert als auch zur Miete. Diese Vielseitigkeit erzeugt die planerische Sicherheit für eine zielgerichtete als auch marktorientierte Entwicklung der einzelnen Nachbarschaften im homogenen Quartier.

Strukturplan / Schwarzplan
Dieses Diagramm zeigt die Grundstruktur des Quartiers in Form von schwarzen Blöcken auf weißem Grund. Es verdeutlicht die Anordnung der Gebäude und die Integration in das bestehende Stadtnetz. Die Beschriftung 'bK' ist oben rechts zu sehen.

Stadtsilhouetten
Diese drei perspektivischen Darstellungen zeigen die vertikale Entwicklung des Quartiers. Von links nach rechts: eine einfache Blockstruktur, eine Struktur mit gestapelten Wohneinheiten und eine dichte, vertikale Skyline mit Hochhäusern.





Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord



Die Grüne Spange



Südbahnliches Konzept für das Umfeld Hauptbahnhof Nord, Dortmund

Südbahnliches und landschaftsplanerische Grundlagen
Das Entwurfskonzept zum Umfeld Hauptbahnhof Nord in Dortmund wird einem behutsamen Ansatz und konzentriert sich auf die Themen der Freizeitanforderungen des Bahnhofsgebietes sowie der Stadtregeneration und des Weiterbaus der Nordstadt. Hierbei wird zum Einen die topographische Besonderheit der Höhenunterschiede auf dem Areal genutzt, um verschiedene bahnhofspezifische Nutzungen entlang der Grenze zwischen südlichem Park- und südlichem Höfeland innerhalb der Geländekante zu integrieren und gleichzeitig Potenzial für eine attraktive grüne Spange zwischen Bürgern, Bahnwegen und Bürgerwegen auszuheben. Zum Anderen wird die vorhandene gründerzeitliche Bebauungstruktur der Nordstadt südlich des Strahlenzuges Treppenstraße. Eine Straße, die sich heute als Grünspange darstellt, wird als zentraler, verbindendes Element des Projekts genutzt. Durch die gezielte Einbindung der südlichen Struktur und Maßstäbe in die Nordstadt wird der Charakter der Nordstadt erhalten. Hierbei werden die neuen Strukturen mit der Qualität einer hohen Dachschräge auf dem Park, Grünwegen und großzügigen Innenhöfen erreicht. Die neuen Strukturen schenken sich durch einen Nutzungsmix aus Wohnen, Gewerbe sowie Bildung aus.

Bahnhofplatz
Der Entwurf für das Bahnhofsplatz Nord setzt den Anschluss an die Nordstadt strukturell unterschiedlich im Vergleich zur Südseite vor. Während die Südseite lediglich ein zentraler, verbindendes Element darstellt, wird der Bahnhofplatz zu einem zentralen, verbindenden Element, das mit einer landschaftsplanerischen Struktur die wichtigsten Funktionen untereinander an den Hauptbahnhof anknüpft. Der Entwurf wird durch die Integration von Grünflächen und die Verbindung von Grünflächen und Grünwegen erreicht. Die Funktionen von Grünflächen und Grünwegen werden durch die Integration von Grünflächen und Grünwegen erreicht. Die Funktionen von Grünflächen und Grünwegen werden durch die Integration von Grünflächen und Grünwegen erreicht.

Freizeitanforderungen
Der Freizeitanforderungen des Bahnhofsgebietes werden durch die Integration von Grünflächen und Grünwegen erreicht. Die Funktionen von Grünflächen und Grünwegen werden durch die Integration von Grünflächen und Grünwegen erreicht.

Die neuen Freizeitanforderungen stellen sich entlang der südlichen Kante dar und zu den Stationen von S-Bahn und U-Bahn. Die Anforderungen sind: „Parkieren“, „Perforieren“ und „Spezialisieren“. Die Anforderungen sind: „Parkieren“, „Perforieren“ und „Spezialisieren“. Die Anforderungen sind: „Parkieren“, „Perforieren“ und „Spezialisieren“.

Park- und Regen
Entlang des südlichen Höfelandes ein neuer Park, entsteht als landschaftsplanerischer Abschluss der grünen Spange. Der Park wird durch die gezielte Einbindung der südlichen Struktur und Maßstäbe in die Nordstadt erreicht. Hierbei werden die neuen Strukturen mit der Qualität einer hohen Dachschräge auf dem Park, Grünwegen und großzügigen Innenhöfen erreicht. Die neuen Strukturen schenken sich durch einen Nutzungsmix aus Wohnen, Gewerbe sowie Bildung aus.

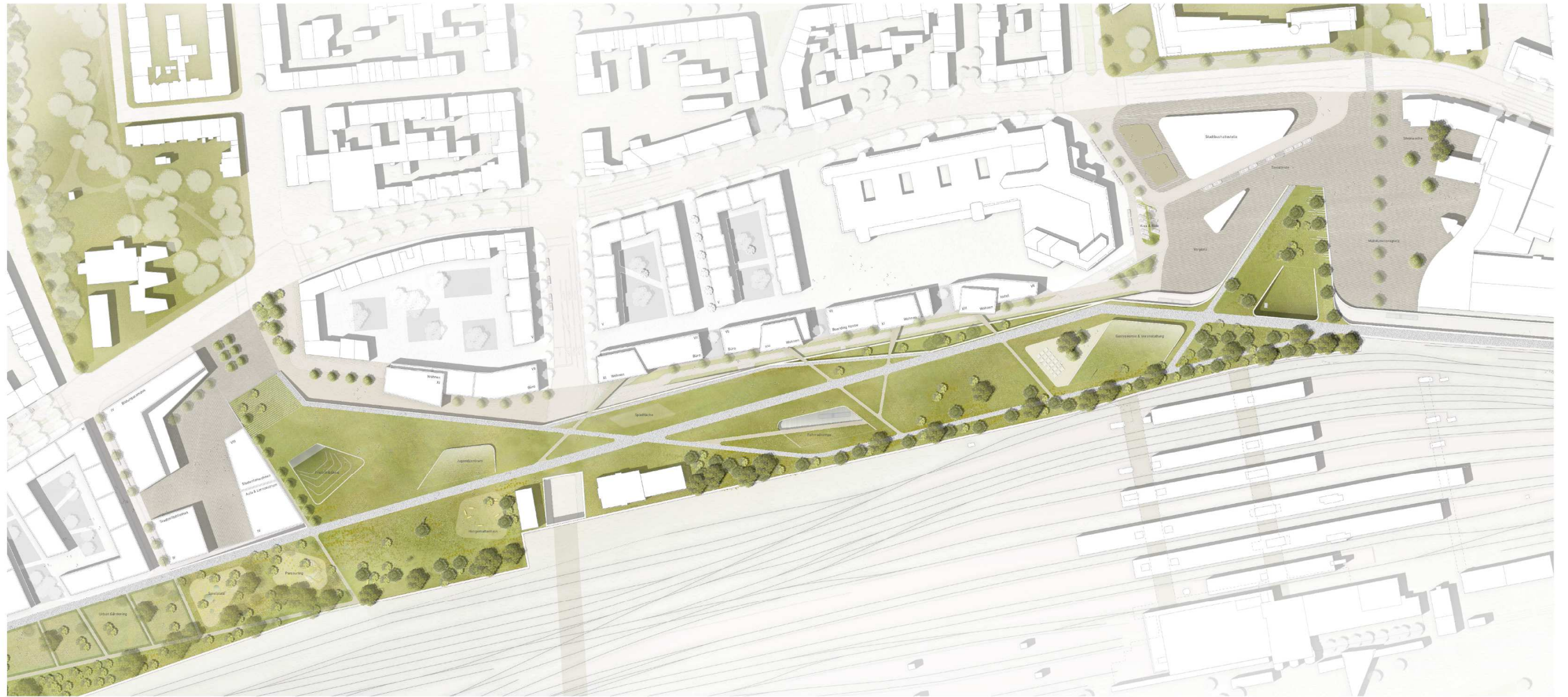
Verkehr / Mobilität
Der Entwurf für den südlichen Bahnhofsvorplatz am Dortmund Hauptbahnhof setzt eine umfängliche Regenerierung vor. Durch die Schließung eines Blockes wird die Fläche für den neuen Park und Regen geschaffen. Jeder Gebäudeteil verfügt über zwei ebenerdige Treppenanlässe. Jeder Gebäudeteil verfügt über zwei ebenerdige Treppenanlässe. Jeder Gebäudeteil verfügt über zwei ebenerdige Treppenanlässe.

Quartiersregie
Die neue Quartiersregie, die sich unter der 200 Ebene befindet wird über zwei Stationen (S-Bahnstation und U-Bahnstation) erreichbar sein, um die Verkehrsflüsse am Bahnhofsvorplatz nicht zu überlasten. Die Quartiersregie ist ein zentraler, verbindendes Element, das mit einer landschaftsplanerischen Struktur die wichtigsten Funktionen untereinander an den Hauptbahnhof anknüpft.



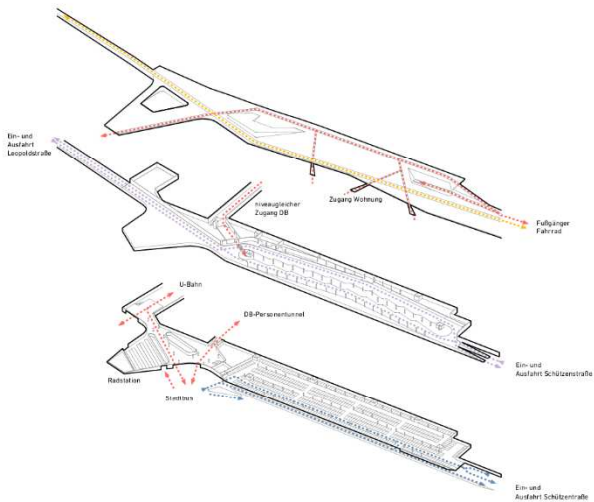
Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

raumwerk 

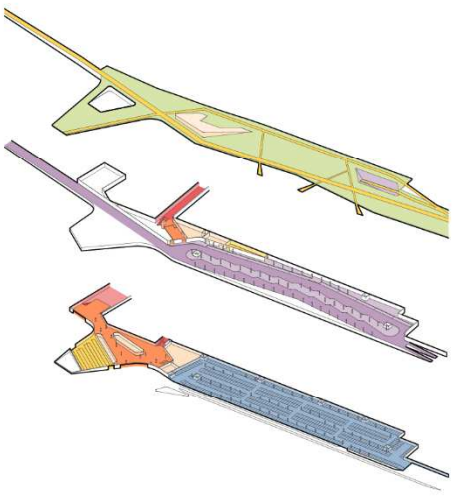


Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

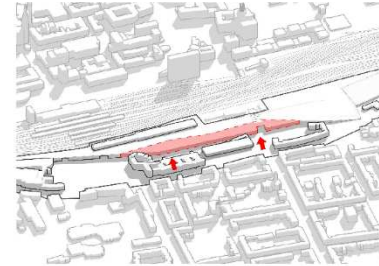
raumwerk



- Parkebene**
- Fußgänger
 - Promenade
- 1. Obergeschoss**
- Fußgänger
 - Rex
- Erdgeschoss**
- Fußgänger
 - MV

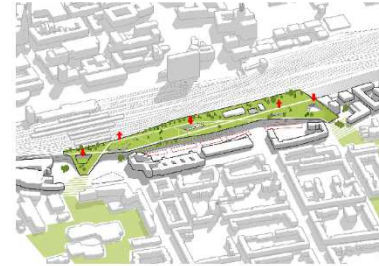


Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord



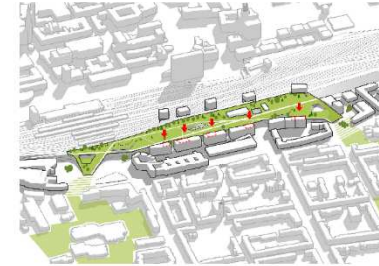
Phase 1 - Modellieren der Bahndammkante

Durch das Modellieren des Bahndamms werden gegliederte Baufelder geschaffen, die entlang des neuen Parks eine einzigartige Lagequalität ermöglichen.



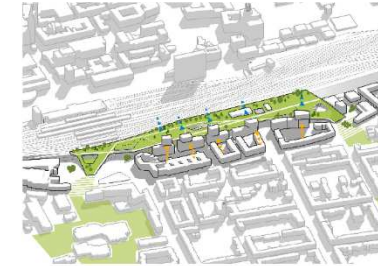
Phase 2 - Landschaftliche Faltung

Die Organisation der Bahnhofs- und Verkehrsnutzungen in dem Bahndamm erlaubt es, ein grünes Bindeglied zwischen dem Blücher- und dem Bürgerpark zu schaffen. Der Park wird durch landschaftliche Faltungen, die sich abwechslungsreich in den Park integrieren bespielt. Dabei übernehmen die Faltungen unterschiedliche Aufgaben. Die „aufklappenden“ Faltungen bespielen den Park mit öffentlichen Nutzungen wie einem Gastronomiebereich mit einer Veranstaltungshalle (Kulturbahnhof) und einem Jugendzentrum. Die „unterklappenden“ Faltungen ermöglichen einen wirksamen Lichteinfall, einerseits für die neue Bahnhofshalle und andererseits für den ZOB. Die Faltung im Westen klappt sich in den Bahndamm und wird zu einer Freilichtbühne, die nicht nur den Bildungscampus das Lernen im Außenbereich ermöglicht sondern auch nutzungssoffen für die Bewohner für Veranstaltungen zur Verfügung steht.



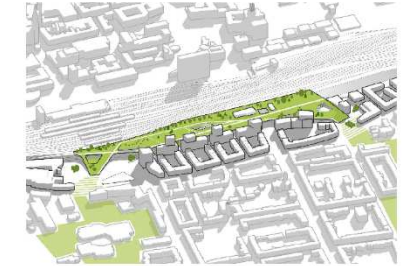
Phase 3 - Qualitätvolles Wohnen

In der nächsten Phase entsteht am Park eine neue Riegelbebauung, die als Bindeglied zwischen Park und Stadt stehen sollen. Die Riegel werden durch einzelne Hochpunkte akzentuiert, die eine einzigartige Wohnqualität ermöglicht und den Nutzungsmix (Büro, Hotel, Boardinghaus) der Riegel ideal ergänzt und ein qualitatives Wohnumfeld erwarten lässt. Für die reibungslose Erschließung der neuen Parkrandbebauung wird eine Anwohner- und Anliegerstraße zwischen Park und Riegel geplant. Jeder Gebäuderiegel verfügt über zwei unabhängige Treppenhäuser, einen für den niedrigen Gebäudeteil (VII) und einen für den Hochpunkt (XI - XIII).



Phase 4 - Blickbeziehungen

Die Wohntürme sind sowohl zum Park als auch zur Stadt ausgerichtet, sodass sie auch als Orientierungspunkte im Stadtbild fungieren. Die Höhenentwicklung der Parkrandbebauung reagiert mit der gestaffelten Anordnung und den Höhenversprüngen sowohl auf die im Norden anschließende Gründerzeitstruktur sowie auf den höherliegende Park- und Bahndamm. Für eine mögliche Aktivierung des Logistikzentrums der Post wird der Wohnblock geschlossen und der Stadtbauteil vervollständigt.



Phase 5 - Optionaler Baustein

Die Bausteine auf dem Grundstück des Contiparks wurden in den vorherigen Phasen so aufgebaut, dass man in einem letzten Schritt die Nordstadt vervollständigt und direkt an den Park führt. Durch einen ersten Hochpunkt direkt an der Stadt gibt es dann einen qualitativ hochwertigen Auftakt zu der Perlenkette des 'Grünen U'.

raumwerk



Schnitt AA Bahnhofshalle M 1:500



Schnitt BB Bahnhöfen M 1:500



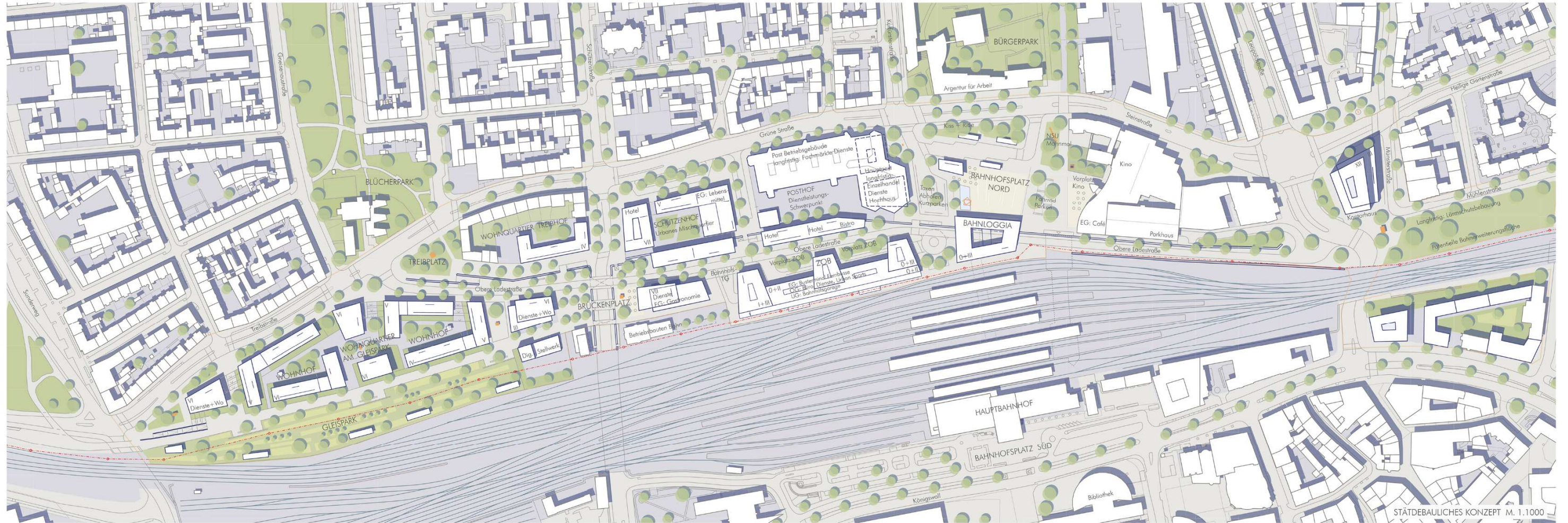
Schnitt CC Bahnhöfen mit Bestandsblöcke M 1:500



Grundriss EG M 1:500

DORTMUND - UMFELD HAUPTBAHNHOF NORD - STÄDTEBAULICHES KONZEPT - ÜBERARBEITUNG

Trojan + Trojan



STÄDTEBAULICHES KONZEPT M. 1:1000

ENTWURFSKONZEPT

In die Entwurfsüberarbeitung sind die Empfehlungen des Preisgerichts, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und des Forums Stadtbaukultur vom Januar 2018 sowie die im Auftaktgespräch zusammengefasste Aufgabenstellung eingearbeitet, wobei die Leitgedanken des Entwurfs einer in Struktur und Morphologie aus den dynamischen Bewegungslinien der Bahnanlagen, dem linsenförmigen Umgriff des Geltungsbereichs und der gestaffelten Topografie entwickelten fließenden Bau- und Raumstruktur beibehalten sind und der Bereich des ZOBs eine urbane, raumbildende Verdichtung erfährt.

Mit seiner räumlichen Vernetzung, Höhenentwicklung und Maßstab arrondiert das neue Bahnquartier die gründerzeitlich strukturierte Nordstadt. Akzentuierende zeichenhafte Hochpunkte korrespondieren kompositorisch mit den vertikalen Stadtzeichen und Akzenten der südlich der Bahn liegenden Innenstadt.

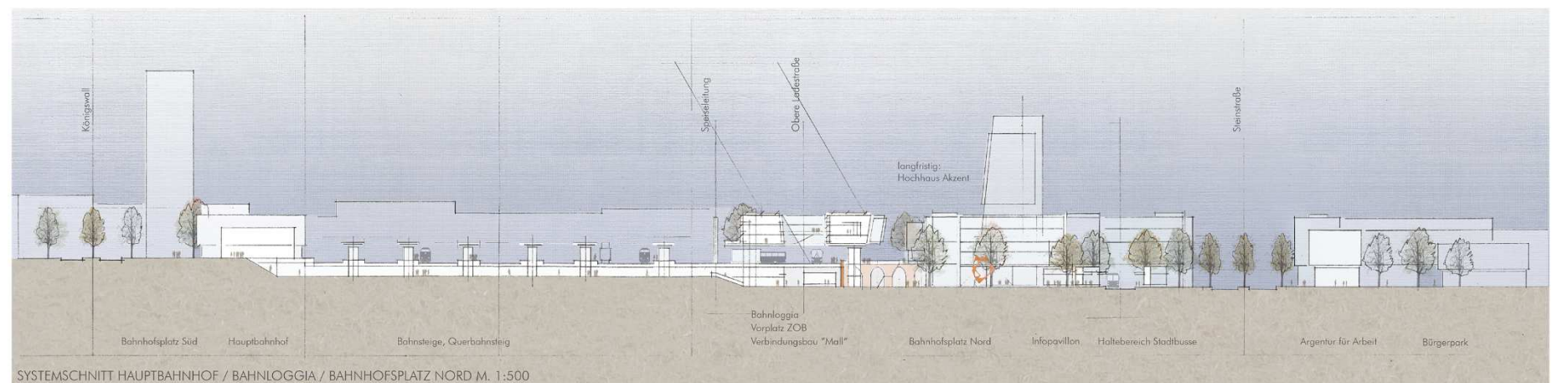
Grünzüge und Parkanlagen der Nordstadt verknüpfen sich über grüne Vorplätze / Treppsteine entlang des Hauptstraßenzugs von Treib-, Grüner- und Steinstraße mit Stadträumen, Treppwegen und Durchgangshöfen des neuen Quartiers zu einem zusammenhängenden begrünten Freiraumsystem, dessen Schwerpunkt und Fokus der von baumbestandenen Funktionsflächen gefasste nördliche Bahnhofplatz mit der neuen Bahloggia ist. Ergänzend dazu entsteht im Verlauf der Oberen Ladestraße beidseits der über die Schützenstraße geführten Bahnbrücken ein neuer, markanter Stadtraum als Nahstelle der angrenzenden unterschiedlichen Stadtquartiere.

Die Erschließung des Neuordnungsgebiets erfolgt zum einen über den Hauptstraßenzug von Treib-/Grüner- und Steinstraße, zum anderen über die den Treibplatz und Burgtor verbindende, auf die Höhe des Gleiskörpers ansteigende Obere Ladestraße, die ZOB, Tiefgaragen und Quartiersbebauung erschließt, die Bahloggia unterfährt und die vorhandenen Nord-Süd-gerichteten Stadt- und Freiräume der Nordstadt zusammenführt.

Zur Bahn präsentiert sich das an die Gleiskörper gestellte Ensemble von Bahloggia und ZOB zusammen mit den Kopfbauten beidseits des Brückenplatzes und dem Neubauquartier am Gleispark als rhythmisch gegliederte, durchgrünte Stadtteilansicht der Nordstadt und neuer Bahnprospekt. Im Einzelnen gliedert sich das Neuordnungsgebiet in unterschiedliche Bereiche mit jeweils eigenständiger Adresse.

Quartier am Gleispark

Westlicher Auftakt der Neuordnung ist das „Quartier am Gleispark“, ein Urbanes Mischgebiet mit hohem Wohnanteil, das Treibstraße und Ladestraße eine räumliche Fassung gibt und dessen ineinander greifende Raumfolgen grüner Innenhöfe eine gute Wohnqualität leisten. Das langgestreckte, spindelförmig strukturierte Quartier wird im Osten, Westen und zur Gneisenaustraße von Solitärbausteinen akzentuiert. Raumfügen, Treppwege und Durchgangshöfe stellen Weg- und Blickbeziehungen zu den einmündenden Straßen der Nordstadt sowie zum Gleispark und darüber hinaus den Ausblick auf die Silhouette der Innenstadt her.



SYSTEMSCHNITT HAUPTBAHNHOF / BAHNLOGGIA / BAHNHOFSPLATZ NORD M. 1:500

DORTMUND - UMFELD HBF NORD - STÄDTEBAULICHES KONZEPT - ÜBERARBEITUNG

Trojan + Trojan



BAHNHOFSPLATZ MIT BAHNLOGGIA, TAG UND ABENDSTIMMUNG - BLICK VON DER STEINSTRASSE



Gleispark

Der bahnbegleitende, bis zu 40 m tiefe Gleispark schirmt das neue Quartier zu den Bahnanlagen ab. In dem begehbaren Ruderal-Blotop unter der „Speiseleitung“ markieren technisch-energetische Pavillons die Begrenzung zur Bahn und reagieren abschirmend auf die Raumlücken des Quartiers. Sie sind zum einen Aufenthalts- und Beobachtungsstationen und werden als technische Objekte (Folies) zur Gewinnung regenerativer Energien (Sonne, Wind, Bodenthermik) auch für die energetische Versorgung der umgebenden Freiräume dienen.

Baufelder Treibplatz, Schützenstraße und Grüne Straße

Das vorhandene, auf den grünen „treibplatz“ orientierte Baufeld wird durch eine neue Wohnbebauung mit lärmgeschützter, begrünter Innenhofanlage arrondiert. Auf dem bisherigen Postgrundstück östlich der Schützenstraße entsteht eine um einen Innenhof gruppierte urbane Mischbebauung. Mit dem dicht von Bäumen bestandenen Vorplatz an der Grünen Straße und der Lage am höher liegenden Brückenplatz hat das Baufeld nach Norden wie Süden verkehrsgünstige, adressengiebende Standorte für Dienstleistungen, Gastronomie und Versorgungseinrichtungen. An der Schützenstraße kann vorzugsweise ein Tagungs- und Konferenzhotel und an der Ostseite des Baufelds ein erdgeschossiger Lebensmittelmarkt entstehen.

Posthof

Das Baufeld des Postgebäudes wird entlang der Oberen Ladestraße (Contipark-Grundstück) durch eine langgestreckte Dienstleistungsbebauung ergänzt, die den tiefer liegenden Betriebshof und zugleich den Stadtraum vor dem ZOB fasst. Der schlanke Gebäuderiegel kann publikumsfrequentierte, ZOB und Bahn ergänzende Nutzungen wie z.B. kleinere preisgünstige Beherbergungsbetriebe (Hotel und Hostel) und Gastronomie aufnehmen.

Der Postbetrieb an der Steinstraße kann langfristig für großflächiges Gewerbe und Einzelhandel (z.B. Fachmärkte) umgenutzt und erneuert werden. In diesem Fall könnte anstelle des Kopfbaus ein auf den Bahnhofspatz ausgerichtetes Hochhaus entstehen, das den zentralen Stadtraum vertikal im Stadtbild verankert und mit den bestehenden Hochpunkten der Innenstadt sowie dem geplanten Kontorturm am Burtor ein kompositorisches Ensemble bildet. Denkbar ist ein nutzungsflexibler, hybrider Baustein als Appartement- und Boarding-Turm kombiniert mit Büros sowie in den Sockelgeschossen Läden, Dienste, Gastronomie. Möglich wäre auch eine Kombination mit einem Hotel. Der Posthof könnte dann mit einer leistungsfähigen Tiefgarage unterbaut werden.

Baufelder am Burgtor

Der östlich der Leopoldstraße gelegene und von Hauptverkehrsstraßen definierte Standort am Burgtor wird von einem zeichenhaften Kontargebäude (ca. 12 Geschosse) besetzt, dessen kräftiger Sockel Platz und Straßen belebende, publikumsfrequentierte Nutzungen aufnimmt und zusätzlich dem nördlich gelegenen Freiherr-vom-Stein-Platz eine neue Bedeutung gibt. Die angrenzende Neuordnungfläche entlang der Mühlenstraße bleibt bis zur anstehenden Gleiserweiterung von Bebauung frei, wird eingegrünt und später von einer nutzungsflexiblen Hofstruktur für störungsfreies Gewerbe besetzt, mit dem das Burgtorquartier strukturell und lärmschützend arrondiert wird.

Bahnhofspatz

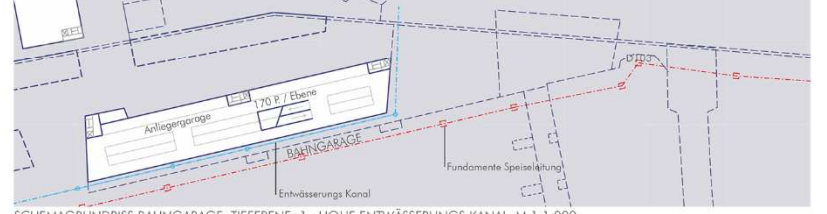
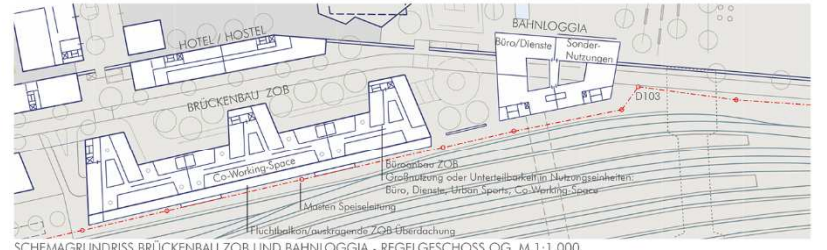
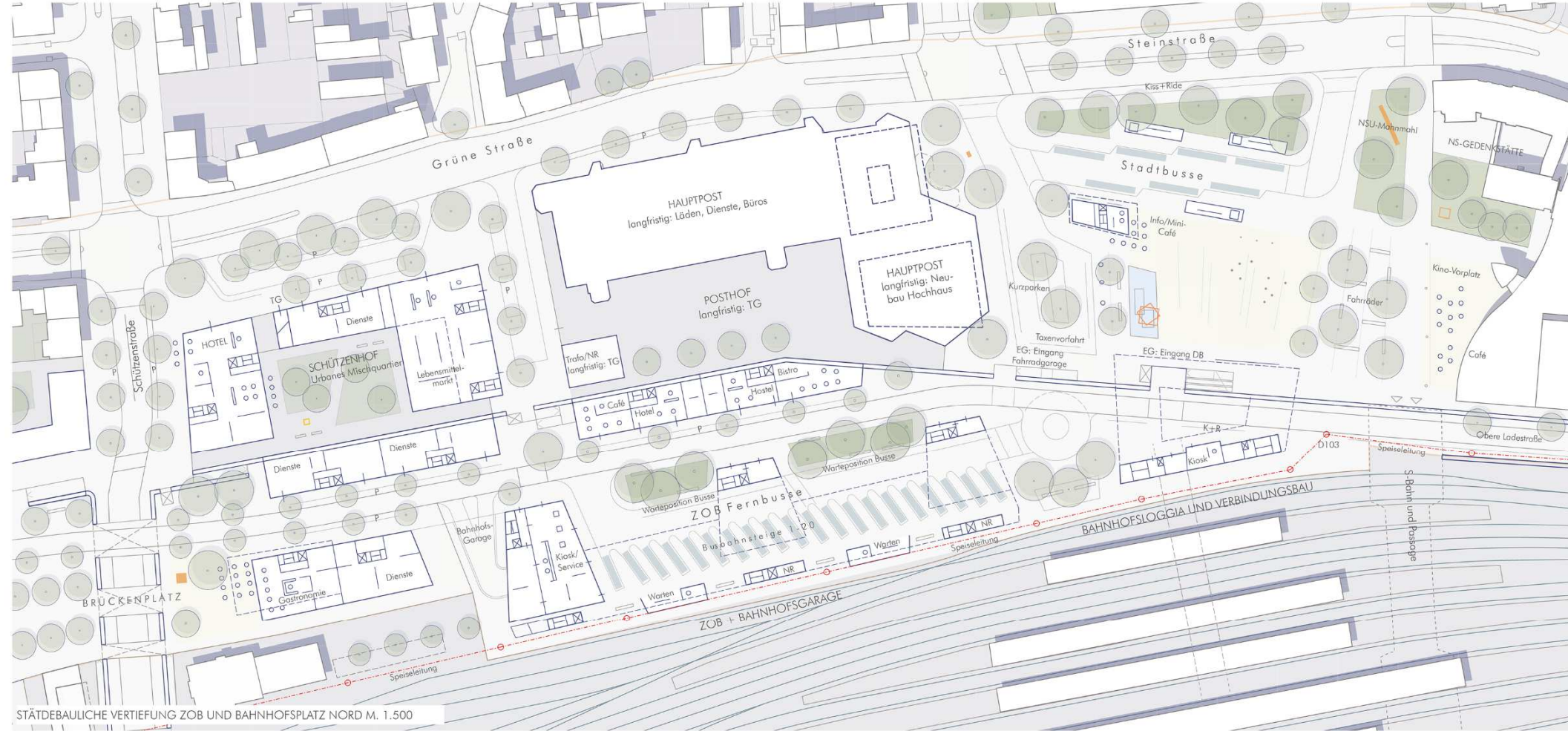
Der Bahnhofspatz stellt sich als repräsentativer und zugleich hochfrequentierte urbaner Stadt- und Empfangsraum für Verkehrsteilnehmer, Passanten, Bahngäste und Besucher dar. Zugleich nimmt er auch das von einer Grünfläche gefasste NSU-Mahnmal und die Hofbebauung der NS-Gedenkstätte auf. Bis zu einem noch ausstehenden Gestaltungskonzept für eine Erweiterung der Gedenkstätte könnte eine Schriftsäule über die ernste Geschichte des Ortes informieren. Zur Steinstraße schirmt eine mit raumbildender Baumgruppe besetzte Grünfläche den Verkehr der Hauptstraße ab und nimmt die auf den Platz orientierten Haltestellen der Stadtbusse auf. Es sind signethafte, transparente Warte-, Informations- und Medienmodule (Fahrpläne, Stadtkarten, Stadtereignisse), die in den Abend- und Nachtstunden als Lichtkörper wirken. Auch die weiteren Verkehrsflächen wie Taxi-Vorfahrt, Kurzparken und Fahrradstellbereich werden von bestehenden und ergänzten Baumgruppen überstellt, die als schattenspendendes grünes Dach für das Kleinklima des Bahnhofspatzes von Bedeutung sind. Ein den Taxen und Bussen zugeordneter Pavillon (Mini-Café, Bus-Info, Servicebereich für Bus- und Taxifahrer etc.) sowie die benachbarte Brunnenanlage mit raumwirksamer Skulptur (Stabile) und der Screen der Loggia bespielen die mittige, freie Platzfläche, die für unterschiedliche Aktivitäten wie Aufenthalt, Versammlung, spontane Aktionen, Public Viewing etc. zur Verfügung steht.



BRÜCKENBAU ZOB AN DER OBEREN LADESTASSE

DORTMUND - UMFELD HAUPTBAHNHOF NORD - STÄDTEBAULICHES KONZEPT - ÜBERARBEITUNG

Trojan + Trojan



STÄDTEBAULICHE VERTIEFUNG ZOB UND BAHNHOFSPLATZ NORD M. 1.500

Bahnloggia
 Der Besucher des Bahnhofsvorplatzes wird künftig von der über der historischen Stützmauer mit ihren geöffneten Konstruktionsbögen schwebenden „Bahnloggia“ empfangen und begrüßt, die den freien Platzraum mit ihrem großen Screen bespielt. Die über der Durchfahrt der Oberen Ladestraße liegenden Geschossebenen der Bahnloggia können entweder bahnhafne Nutzungen wie Lounge, Restaurant, Verwaltung oder gewerbliche Nutzungen wie Büros, Dienstleistungen, ggf. auch publikumsfrequentierte Freizeit-Einrichtungen (z.B. Fitness, Disco etc.) aufnehmen. Ein mittlerer Atrium-Einschnitt leistet für die Innenbereiche der Loggia sowie für die darunter liegende Straßenebene mit Übergangsbereich zum ZOB eine natürliche Belichtung.

ZOB
 Oberirdisch durch eine begrünte Raumfuge getrennt, bilden Bahnloggia und ZOB mit den darunter liegenden Bahn-Garagen und dem Verbindungsbauwerk der Bahn ein funktional zusammenhängendes Ensemble. Der langgestreckte Haltebereich des ZOBs (Fernbusse) wird analog zur Bahnloggia durch ein schwebendes Brückenbauwerk überdacht und nimmt Dienstleistungen, Büros (z.B. „Coworking-Spaces“) und im Zusammenspiel mit den geräumigen Dachflächen auch frequentierte Freizeit-Nutzungen wie Urban Sports auf. Die zum Teil auskragenden Bausteine des ZOBs gliedern die auf die Ladestraße gerichtete Vorzone in zwei baumbestandene Aufenthaltsbereiche, denen die Treppenhäuser für die Gebäude wie auch für die darunter liegenden Tiefgaragen zugeordnet sind. Unter dem nach Süden und zur Bahn auskragenden begrünten Fluchtbalkon liegen Wartebereiche des ZOBs mit Nebenanlagen und Treppenhäuser zu den öffentlichen Tiefgaragen.

Bahnhofsgarage
 Die Bahnhofsgarage wird unter dem ZOB und auf Höhe des Verbindungsbauwerks der Bahn so angelegt, dass die untere Ebene für öffentliches Parken und Fahrradparken niveaugleich zum Bahnhofsvorplatz ist und die obere Parkenebene das Niveau zum Querbahnsteig aufgreift. Die Bahnhofsgarage umfasst die geforderten 360 Stellplätze und ist über Treppenhäuser und Aufzüge barrierefrei an den ZOB und die aufgehenden Ebenen angebunden.

Eine weitere Parkierungsebene für gewerbliche und bahneigene Dienstleistungen (Bahnloggia, ZOB und Hotel auf dem Conti-Grundstück) ist in einer weiteren Tiefgaragenebene (Ebene -1) mit einer Kapazität von ca. 170 Stellplätzen möglich, bei der auch die Lage des Bahnkanals berücksichtigt wird. Die Erschließung der Bahnhofsgarage erfolgt von der oberen Ladestraße. Eine zusätzliche Wartungsfahrt für den Entwässerungskanal ist über den Bahnhofsvorplatz möglich.

Verbindungsbauwerk
 Das vorgegebene Verbindungsbauwerk der Bahn zwischen S-Bahn-Passage und Querbahnsteig wird bis zur Tiefgarage erweitert. Auf Niveau von Bahnplatz und „Mall“ ist eine Ladenfläche vorgesehen, daran anschließend das Fahrradparkhaus mit ca. 1000 Plätzen. Auf der darüber liegenden Zwischenebene können, der Parkierungsebene zugeschaltet, zusätzliche Nutzflächen für verkehrsbezogene Einrichtungen wie Auto-Verleih liegen.



Nachhaltigkeit und Energie
 Struktur, Charakter, Bauweise und Freiraum-Bespielung des neuen Bahnhofsquartiers sollen auch von einer ökologisch nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadterneuerung bestimmt werden. Bei vorrangiger Süd-Orientierung der Baustruktur sollten feste und bewegliche Bauelemente energetisch aktiviert werden und Wohnbauten mit Loggien, Wintergärten und Grünen Zimmern eine lärmschutzwirkende Bauweise erhalten.

Die Dachlandschaft (fünfte Fassade) stellt sich teils begrünt, teils als Aufenthaltsbereich sowie Träger energetischer Felder und Elemente dar. Insgesamt soll im Bahnhofsquartier eine energetische Konzeptionen und Instrumentierung auch bei den Verkehrsbauten das bauliche und räumliche Erscheinungsbild entscheidend mitbestimmen.

Nicht zuletzt sind die vorgesehenen Park- und Grünanlagen, die Baumpflanzungen entlang der öffentlichen Stadträume und die Begrünung der Innenhöfe ein wesentlicher ökologischer, Umfeld sowie Image bestimmender Beitrag. In diesem Zusammenhang ist auch die o.g. Vernetzung und Ergänzung bestehender und geplanter Grün- und Freiräume zu einem zusammenhängenden Grünsystem, das auch die Randbereiche des Bahnhofsvorplatzes einschließt, ein wesentlicher Beitrag zur Aufwertung des neuen Bahnhofsquartiers und der Nordstadt.

Anlage zu Vorlage DS-Nr.: 12588-18 – Erläuterungsskizze Verkehr

Lageplanausschnitt Entwurf raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH, Frankfurt am Main (ohne Maßstab)

