



## Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

Städtebauliches Konzept für das neue Stadtquartier zwischen Unionstraße und Burgtor  
Nichtoffener einphasiger städtebaulicher Wettbewerb nach RPW 2013

**Auslobung**



## **Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord**

Städtebauliches Konzept für das neue Stadtquartier zwischen Unionstraße und Burgtor  
Nichtoffener einphasiger städtebaulicher Wettbewerb nach RPW 2013

**Auslobung**

**Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord**

*Städtebauliches Konzept für das neue Stadtquartier zwischen  
Unionstraße und Burgtor  
Nichtoffener einphasiger städtebaulicher Wettbewerb nach  
RPW 2013 | Auslobung*

**Ausloberin**

*Stadt Dortmund  
vertreten durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt*

**Wettbewerbsbetreuung**

*pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH  
Hörder Burgstraße 11 · 44263 Dortmund  
in Zusammenarbeit mit der Stadt Dortmund*

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in der Regel auf die  
gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen  
verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für  
beiderlei Geschlecht.*

*Dortmund, August 2017*

# INHALT

Anlass, Zweck und Gegenstand des Wettbewerbs 7

## TEIL A | DAS VERFAHREN

Auslobung 8

Ausloberin 8

Wettbewerbsbetreuung 8

Wettbewerbsart 8

Teilnehmer 8

Rückfragen, Kolloquium 9

Wettbewerbsunterlagen 9

Wettbewerbsleistungen 10

Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten 10

Preisgericht 11

Beurteilungskriterien 12

Preise und Anerkennungen 12

Weitere Bearbeitung der Aufgabe 12

Eigentum und Urheberrecht 13

Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung 13

Terminübersicht 13

## TEIL B | HINTERGRUND

1 Die Nordseite des Hauptbahnhofs und das Wettbewerbsgebiet 16

2 CITY 2030: Das Bahnhofsumfeld als Baustein des City-Konzepts 18

3 Planungen der Bahn 18

4 Die Planungswerkstatt: Neue Ideen und Konzepte für die Nordseite des Hauptbahnhofs 20

## TEIL C | DIE WETTBEWERBSAUFGABE

1 Städtebau und Architektur 23

2 Grünvernetzung und Freiraum 24

3 Nutzungen 27

4 Anbindung und Erschließung 30

5 Der nördliche Bahnhofsvorplatz 34

6 Umsetzung 35



## ANLASS, ZWECK UND GEGENSTAND DES WETTBEWERBS

Die Nordseite des Dortmunder Hauptbahnhofs, die heute durch große Brachflächen, ausgedehnte Parkplätze und einen wenig einladenden Bahnhofsvorplatz geprägt ist, soll in den nächsten Jahren zu einem der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte der Stadt werden.

Bedeutende Flächenreserven warten auf eine neue Nutzung und bieten die Möglichkeit, nicht nur die Innenstadt mit neuen Qualitäten zu ergänzen, sondern auch die Lücke zwischen Nordstadt und City zu füllen.

Für die Gestaltung des nördlichen Bahnhofsumfelds lobt die Stadt Dortmund einen nichtoffenen einphasigen städtebaulichen Wettbewerb nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren aus. Deswegen Aufgabe ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für das neue Stadtquartier nördlich des Bahnhofs zwischen Unionstraße und Burgtor.

Das Gesamtareal besteht aus mehreren Bereichen, für die innerhalb des Wettbewerbs unterschiedliche städtebauliche Ideen zu entwickeln sind. Gesetzt ist seitens der Stadt Dortmund das Ziel, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse von dem pro-

visorischen Standort an der Steinstraße auf die Fläche der ehemaligen Güterabfertigung zu verlegen und ihn durch eine direkte Verbindung mit der Personenunterführung des Hauptbahnhofs zu verknüpfen. Die Wünsche der privaten Grundstückseigentümer zielen nachvollziehbarer Weise auf eine Wertentwicklung ihrer jeweiligen Grundstücke, wobei diese mit der qualifizierten Entwicklung des Gesamtstandortes einhergehen muss.

Die Zielsetzungen für die künftige Entwicklung dieses Bereichs wurden im Rahmen einer frühzeitigen und umfassenden Bürgerbeteiligung intensiv diskutiert. In einer Planungswerkstatt, an der Dortmunder Bürgerinnen und Bürger, Anwohner, Grundstückseigentümer sowie Vertreter aus Politik, Gewerbe, Vereinen und Initiativen teilnahmen, konnten vom 24. bis zum 28. Oktober 2016 erste Ideen gesammelt und Konzepte erstellt werden.

Die Aufgabe des hier ausgelobten Wettbewerbs ist es nun, Ideen, Wünsche und Anregungen, die in der Planungswerkstatt, aber auch außerhalb formuliert wurden, aufzugreifen, zu bewerten und in ein funktional und gestalterisch schlüssiges Gesamtkonzept zu überführen.

Die Gesamtfläche des nördlichen Bahnhofsumfelds beträgt ca. 25,4 ha, wovon etwa 14 ha auf die zu planenden Entwicklungsflächen einschließlich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes entfallen. Es ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt für die detaillierte Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein weiteres Qualifizierungsverfahren durchzuführen. Der nun ausgelobte städtebauliche Wettbewerb dient auch zu dessen Vorbereitung.

Der Wettbewerb richtet sich an Bewerber bzw. Bewerbergemeinschaften, die die Fachdisziplinen Stadtplanung oder Architektur abdecken. Vier Bewerber bzw. Bewerbergemeinschaften wurden von der Ausloberin zur Teilnahme eingeladen. 14 weitere wurden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ermittelt.

### **Auslobung**

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die „Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013“ in der Fassung vom 31. Januar 2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich anderes festgelegt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer W 23/17 registriert.

### **Ausloberin**

- Stadt Dortmund  
vertreten durch  
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
Burgwall 14 | 44122 Dortmund

### **Wettbewerbsbetreuung**

- pp als  
pesch partner architekten stadtplaner GmbH  
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund  
Telefon 0231.477 929 0  
E-Mail: pph@pesch-partner.de

### **Wettbewerbsart**

Der Wettbewerb wird als nichtoffener einphasiger Planungswettbewerb nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Er zielt als städtebaulicher Realisierungswettbewerb auf die Vergabe eines Planungsauftrags.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraums EWR.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch, das Verfahren ist anonym.

### **Teilnehmer**

Der Wettbewerb richtet sich an Bewerber, die die Fachdisziplinen Stadtplanung oder Architektur abdecken.

### **Teilnahmeberechtigt sind**

- natürliche Personen, die nach den Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes zur Führung der Berufsbezeichnung „Stadtplaner“ oder „Architekt“ berechtigt sind,
- juristische Personen, zu deren satzungsgemäßem Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, sofern der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden.

Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2013/55/EU – „Berufsanerkennungsrichtlinie“ – gewährleistet ist.

Es wird den Teilnehmern empfohlen, Sachverständige (Fachplaner) aus dem Bereich Verkehr hinzuzuziehen. Es ist ihnen freigestellt, weitere Sachverständige (Fachplaner) hinzuzuziehen. Sachverständige und Fachplaner oder andere Berater benötigen keinen Nachweis einer Kammerzugehörigkeit.

Mehrfachbewerbungen führen zum Ausschluss aller Beteiligten. Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Die Teilnehmerzahl ist auf 18 Teilnehmer begrenzt, die aus zwei Gruppen zusammengestellt wurden:

- 4 Teilnehmer wurden von der Ausloberin zur Teilnahme ausgewählt und eingeladen.
- In einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren wurden 14 weitere Bewerber ermittelt.

Eingeladene Teilnehmer sind

- Gerber Architekten, Dortmund
- Ortner + Ortner, Wien
- scheuven + wachen, Dortmund
- Trojan + Trojan, Architekten + Städtebauer, Darmstadt

Weitere Teilnehmer sind

- bbzl böhm benfer zahiri, Berlin
- bK Kleinekort, Düsseldorf
- Boris Enning Architekt BDA Stadtplaner, Köln
- CATTANEO | SCHÜPPEL Urban Design & Landscape Architecture, Chemnitz
- gerner°gerner plus architekten gerner und partner zt gmbh, Wien
- Hermann & Valentiny und Partner Architekten ZT GmbH, Wien
- HJP Planer, Aachen
- Klaus Schäfer Architektur und Städtebau, Berlin
- Martin Hinz Architekt, Frankfurt
- MGF ARCHITEKTEN GmbH, Stuttgart
- MÖCKEL + KIEGELMANN Architekten, Recklinghausen
- Nattler Architekten GmbH, Essen
- raumwerk Gesellschaft für Architektur und Städtebau mbH, Frankfurt/M.
- stadt.bau.kultur, Hagen

### **Rückfragen, Kolloquium**

Rückfragen zur Auslobung können schriftlich bis zum 30.08.2017 bis 14.00 Uhr an

- pp als  
pesch partner architekten stadtplaner GmbH  
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund  
E-Mail: pph@pesch-partner.de  
gestellt werden.

Zur Beantwortung der Rückfragen und zur Weitergabe zusätzlicher Informationen über die Auslobung wird am 01.09.2017 ein Kolloquium durchgeführt. Die Teilnahme am Kolloquium wird empfohlen.

Das Protokoll über das Kolloquium wird allen Verfahrensbeteiligten und der Architektenkammer zugesandt, es wird Bestandteil der Auslobung.

### **Wettbewerbsunterlagen**

Den Teilnehmern werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

Als Druckversion und auf CD-ROM

- Auslobungstext mit der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe

Plangrundlagen auf CD-ROM

- Auszug ABK – Amtliche Basiskarte
- ALK – digitale Liegenschaftskarte als dxf-Datei
- Karte „Bestand und Wettbewerbsgebiet“ mit Angaben zur Gebietsabgrenzung, zu den Entwicklungsflächen und zu den Höhen als dxf-Datei
- Luftbild als Bilddatei

Materialien auf CD-ROM

- Karte „Bestand“ als pdf-Datei
- Karte „Wettbewerbsgebiet“ als pdf-Datei
- Karte „Bindungen“ als pdf-Datei
- Karte „Werkstattergebnis Stadtraum“ als pdf-Datei
- Karte „Werkstattergebnis Nutzungen“ als pdf-Datei
- „Planungswerkstatt Dortmund Hauptbahnhof Nord | Dokumentation der Ergebnisse“ als pdf-Datei
- Informationen zu den Planungen zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs und zum Umbau und zur Erweiterung der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof (Planungsgrundlagen zur Vorbereitung des Städtebaulichen Wettbewerbs 2017)
- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse | Erschließungsvarianten als pdf-Datei
- Vorstudie zur Gestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) für Fernbusse
- historische Karten rund um den Bahnhof

- Informationen zur Geschichte und zu den Planungen der Steinwache
- CITY 2030 – Konzept zur Entwicklung der City Dortmund als pdf-Datei
- Formblatt zu den städtebaulichen Kenndaten
- Formblatt Verfassererklärung

#### Sonstiges

- Modelleinsatzplatte im Maßstab 1:2.000 (wird im Rahmen des Kolloquiums übergeben)

#### Wettbewerbsleistungen

Von den Teilnehmern werden folgende Wettbewerbsleistungen gefordert:

- Übersichtsplan/Schwarzplan I M 1:2.000
  - Bauungsstruktur Bestand und geplante Neubebauung
- Städtebauliches Konzept I M 1:1.000
  - baulich-räumliches Konzept: Darstellung der Baukörper, ihrer Höhenentwicklung und Dachgestaltung
  - Freiraumkonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Flächen
  - Nutzungskonzept: Darstellung der verschiedenen Nutzungen
  - Erschließungskonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung, Parkierung

- Städtebauliche Vertiefung ausgewählter Bereiche I jeweils M 1:500
  - nördlicher Bahnhofsvorplatz mit angrenzender Bebauung
  - ZOB mit angrenzender Bebauung
  - östlicher Eingang in das Stadtquartier/Burgtor
- Systemschnitte in Nord-Süd-Richtung zur Verdeutlichung der Entwurfsidee, davon ein Schnitt im Bereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes I M 1:500
- bei Bedarf Längsschnitt zur Verdeutlichung der Entwurfsidee
- zwei räumliche Darstellungen des städtebaulichen Konzepts
- städtebauliches Modell im Maßstab 1:2.000 auf der mitgelieferten Einsatzplatte
- Erläuterungen zum Entwurf auf maximal 3 Seiten DIN A4
- städtebauliche Kenndaten auf dem beigefügten Formblatt
- Verfassererklärung auf dem beigefügten Formblatt
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Es dürfen maximal vier Pläne im Querformat (maximal 180 cm x 84,1 cm) eingereicht werden.

#### Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Die Wettbewerbsleistungen sind in folgender Form abzugeben:

#### Ausdruck

- Ein Satz Pläne als Präsentationspläne für die Preisgerichtssitzung (gerollt, nicht auf Tafeln aufgezogen)
- Zwei Sätze Pläne (farbig) mit Angaben zu Flächengrößen für die Vorprüfung in einfacher Qualität gerollt (die Pläne für die Vorprüfung müssen die gleichen Inhalte wie die Präsentationspläne haben)
- Ein Satz Präsentationspläne als DIN A3-Verkleinerung (farbig) für die Vorprüfung
- Erläuterungsbericht und städtebauliche Kenndaten, jeweils 3-fach
- Verfassererklärung im verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag

#### Digital

- Pläne in Originalgröße als pdf-Dateien, 150 dpi
- Pläne in DIN A3-Verkleinerung als jpg- oder tiff-Dateien, 300 dpi
- Erläuterungsbericht als word-Datei
- städtebauliche Kenndaten (Formblatt) als Excel-Datei

Die Dateien werden für die Vorprüfung und zur Dokumentation des Verfahrens verwendet.

Die Wettbewerbsarbeiten sind bis spätestens **19.10.2017 bis 16.00 Uhr** beim betreuenden Büro

- pp a|s  
pesch partner architekten stadtplaner GmbH  
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund  
auf Kosten des Wettbewerbsteilnehmers einzureichen.

Arbeiten, die durch die Post, Bahn oder andere Transportunternehmen zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn die Einlieferung mit dem Tagesstempel vom 19.10.2017, unabhängig von der Uhrzeit, erfolgt. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des von dem Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mit beurteilt. Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als am 27.10.2017 zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

Der Wettbewerb ist anonym. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden. Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechs-

stelligen Kennzahl von maximal 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus unterschiedlichen arabischen Ziffern zu versehen. Die Kennzahl darf nicht aus einer Reihe aufeinander folgender Ziffern bestehen.

Alle digitalen Informationen sind zu anonymisieren.

Die Verfassererklärung ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag einzureichen.

Das Modell ist bis spätestens **02.11.2017 bis 16.00 Uhr** beim betreuenden Büro

- pp a|s  
pesch partner architekten stadtplaner GmbH,  
Hörder Burgstraße 11 | 44263 Dortmund  
auf Kosten des Wettbewerbsteilnehmers einzureichen.

Modelle, die durch die Post, Bahn oder andere Transportunternehmen zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn die Einlieferung mit dem Tagesstempel vom 02.11.2017, unabhängig von der Uhrzeit, erfolgt. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des von dem Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mit beurteilt.

## Preisgericht

### Preisrichter

- Patrick Koschuch, Architekt, Amsterdam
- Prof. Christa Reicher, Architektin/Stadtplanerin, Dortmund/Aachen, Vorsitzende des Gestaltungsbeirats Dortmund
- Prof. Jörn Walter, Stadtplaner, Hamburg
- Prof. Peter Zlonicky, Architekt/Stadtplaner, München
- Dr. Ludwig Jörder, Bezirksbürgermeister, Mitglied der Bezirksvertretung Innenstadt-Nord
- Ingrid Reuter, Vorsitz Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (Bündnis 90/Die Grünen)
- Stadtrat Ludger Wilde, Beigeordneter der Stadt Dortmund für Umwelt, Planen und Wohnen

### Stellvertretende Preisrichter

- Walter Nickisch, Architekt, Fachbereichsleiter Stadtplanungs- und Bauordnungsamt Stadt Dortmund
- Prof. Christian Schlüter, Architekt, Wuppertal, Gestaltungsbeirat Dortmund
- Utz Kowalewski, stellv. Vorsitz Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (DIE LINKE & PIRATEN)

**Sachverständige Berater ohne Stimmrecht**

- Heike Brandhorst, DB Station & Service, Berlin
- Uwe Käbe, BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen
- Andreas Knops, Contipark International Parking GmbH, Berlin
- Marc-André Salomon, DB BahnPark GmbH, Berlin

**Beratende Gäste ohne Stimmrecht | Vertreter der Ratsfraktionen**

- N.N., (für die SPD-Fraktion)
- N.N., (für die CDU-Fraktion)
- N.N., (für die Fraktion FDP/Bürgerliste)
- N.N., (für die Fraktion der AfD)

**Vorprüfung**

- Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Stadt Dortmund, Mahn- und Gedenkstätte Steinwache
- BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen
- DB AG, Berlin/Düsseldorf/Dortmund
- DB BahnPark GmbH, Berlin
- LK Argus, Berlin
- Schmidt & Pütz Projektmanagement, Berlin
- pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Dortmund

**Berichterstattung Vorprüfung**

- pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Dortmund
- Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

**Beurteilungskriterien**

Das Preisgericht wird sein Urteil aus der Qualität der Wettbewerbsarbeiten bilden und hierbei folgenden Bewertungsrahmen zugrunde legen:

- die entwurfsbestimmende Grundidee
- städtebauliche und stadträumliche Qualität
- Gestaltungs- und Freiraumqualität
- Nutzungsqualität
- die Anbindung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes in den städtebaulichen und freiraumplanerischen Kontext
- Berücksichtigung des erhaltenswerten Gebäudebestands, insbesondere der baulichen und denkmalpflegerischen Belange des Baudenkmals Steinwache
- Berücksichtigung der verkehrlichen, funktionalen und technischen Anforderungen
- Berücksichtigung von Stadtentwicklungszielen
- Wirtschaftlichkeit der Flächennutzung
- Barrierefreiheit, Kinder- und Seniorenfreundlichkeit
- Sicherheit im öffentlichen Raum

Die Rangfolge und Wichtung der Beurteilungskriterien wird vom Preisgericht festgelegt.

**Preise und Anerkennungen**

Insgesamt steht eine Wettbewerbssumme in Höhe von 80.000 € (brutto) zur Verfügung.

Dabei ist folgende Staffelung vorgesehen, von der das Preisgericht bei einem einstimmigen Beschluss abweichen kann, sofern die Gesamtsumme ausgeschöpft wird:

1. Preis	27.000 €
2. Preis	19.000 €
3. Preis	13.000 €
4. Preis	9.000 €
2 Anerkennungen	12.000 €

**Weitere Bearbeitung der Aufgabe**

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts und vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien, einem der Preisträger die weitere Bearbeitung der Aufgabe (Städtebaulicher Entwurf, Leistungsphase 3 (Entwurf)) zu übertragen,

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

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden die durch den Wettbewerb bereits erbrachten Leistungen bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Teilbereiche bearbeitet, so erfolgt eine Anrechnung in einem angemessenen Verhältnis.

#### **Eigentum und Urheberrecht**

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen versehenen Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die übrigen Wettbewerbsarbeiten können binnen zwei Wochen nach Schluss der Ausstellung bei der Ausloberin abgeholt werden.

Das Urheberrecht verbleibt, mit Ausnahme des Erstveröffentlichungsrechts der Ausloberin, bei dem Verfasser. Die Ausloberin hat das Recht, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen, zu veröffentlichen und anderweitig weiterzuverwenden. Die Namen der Verfasser werden in jedem der Fälle genannt.

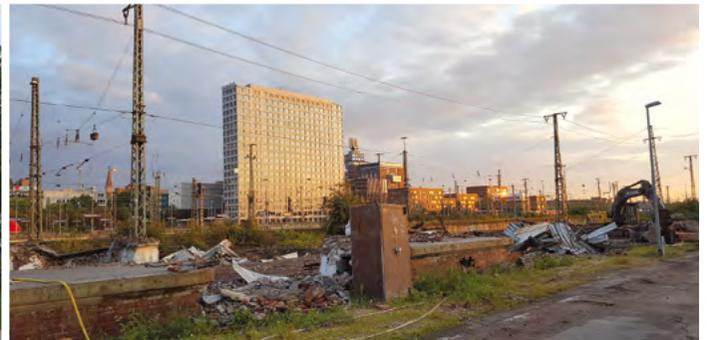
Die Verfasser verpflichten sich, alle von der Ausloberin zur Verfügung gestellten Daten und Planunterlagen ausschließlich für das Wettbewerbsverfahren zu verwenden und nach dessen Beendigung zu löschen bzw. zu vernichten.

#### **Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung**

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs den Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald als möglich bekannt machen. Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren werden alle eingereichten Arbeiten ausgestellt. Ort und genauer Zeitraum der Ausstellung werden rechtzeitig bekannt gegeben.

#### **Terminübersicht**

- Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen voraussichtlich am 23.08.2017
- Ausgabe der Modelleinsatzplatten (wird nachgereicht)
- Rückfragen, schriftlich bis zum 30.08.2017, bis 14.00 Uhr
- Kolloquium 01.09.2017  
Preisrichtervorbesprechung 09.30 Uhr  
für Wettbewerbsteilnehmer 10.30 Uhr
- Abgabe der Wettbewerbsarbeiten 19.10.2017  
Poststempel oder  
bis 16.00 Uhr beim betreuenden Büro
- Abgabe des Modells 02.11.2017  
Poststempel oder  
bis 16.00 Uhr beim betreuenden Büro
- Preisgericht 4.12.2017





## 1 Die Nordseite des Hauptbahnhofs und das Wettbewerbsgebiet

**Das Gebiet.** Gegenstand der städtebaulichen Betrachtung ist das Areal, das sich unmittelbar an den nördlichen Bahnhofsausgang anschließt. Es umfasst die für eine Entwicklung zur Verfügung stehenden Flächen unterschiedlicher Eigentümer, weitere private Grundstücke und Bauten, für die in absehbarer Zeit kein Veränderungsinteresse besteht (wie etwa das Großkino CineStar), den nördlichen Bahnhofsvorplatz und das Erschließungsnetz.

Das Gebiet wird im Norden begrenzt durch den Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße und im Süden von den Gleisanlagen bzw. dem Burgwall. Den westlichen Abschluss bilden Unionstraße und Sunderweg, den östlichen das Burgtor bis zur Leuthardstraße.

Durch die Hochlage der Gleise auf einem etwa 7 m hohen Bahndamm befinden sich innerhalb des Gebiets bzw. direkt angrenzend mehrere Brückenbauwerke: im Westen über der Unionstraße, über der Schützenstraße und im Osten über der Leopold- und der Leuthardstraße.

*„Der bauliche Kontext wird im Süden sehr stark durch die unmittelbare Bahnhofsnähe mit typischen bahnspezifischen Anlagen und Bauten bestimmt. Di-*

*rekt am Wallring befindet sich der Standort zudem am Rande der Innenstadt, die sich architektonisch einerseits durch einen homogenen Zusammenhang definiert, andererseits aber auch Raum für solitäre Einzelbauten, nicht zuletzt eine Reihe von Hochhäusern, bietet. Traditionell sind hier Funktionen des Einzelhandels, der Kultur und der Dienstleistungen konzentriert, die ihren teilweise charakteristischen baulichen Ausdruck in entsprechenden Gebäuden und Bauformen finden.*

*Auf der Nordseite des Bahnhofs schließt sich die Nordstadt, die als Mischgebiet jedoch deutlich von Wohnbauten geprägt ist, an das Plangebiet an. Ein entscheidendes Merkmal des Gebiets sind die topografischen Besonderheiten. Der Stadtkern von Dortmund liegt auf der Grenze zwischen nördlichem Flach- und südlichem Hügelland, was sich an dieser Stelle durch eine beachtliche Höhendifferenz bemerkbar macht.“<sup>1</sup>*

Der Fokus des städtebaulichen Wettbewerbs liegt auf

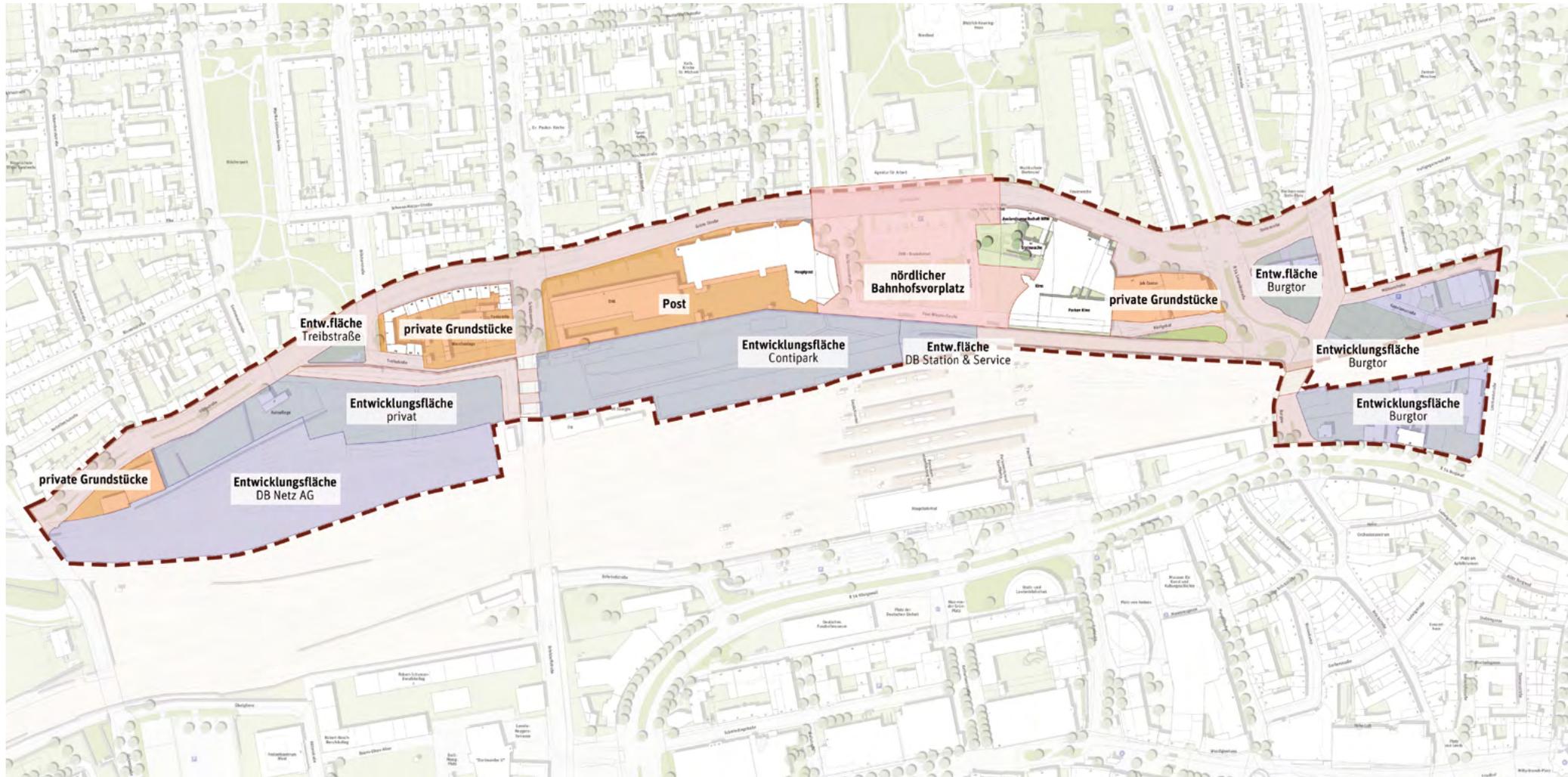
- dem nördlichen Bahnhofsvorplatz,
- den Entwicklungsflächen der DB Netz AG, der Contipark International Parking GmbH und privater Eigentümer,
- den Flächen rund um das Burgtor und
- dem Grundstück der heutigen Hauptpost.

**Städtebauliche Situation.** Während die Südseite des Dortmunder Hauptbahnhofs mit dem Harenberg-City-Center, dem im Oktober 2015 eröffneten DFB-Museum, der Stadt- und Landesbibliothek und dem RWE-Tower städtebauliche und architektonische Akzente setzt, stellt sich die Nordseite mit ihren funktionalen und städtebaulichen Mängeln anders dar.

Dies betrifft neben dem nördlichen Bahnhofsvorplatz weite Bereiche zwischen Unionstraße und Burgtor:

- Der nördliche Bahnhofsvorplatz ist geprägt durch den provisorischen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse, durch Pkw-Stellplatzanlagen und dazwischen liegendes Restgrün. Er ist mehr Transit- als Aufenthaltsraum.
- Es fehlt eine der Bedeutung des Bahnhofs angemessene Willkommensgeste: Der Ausgang aus der DB-Anlage führt nicht auf einen Platz, sondern auf einen schmalen Gehweg.
- Auf der Nordseite des Bahnhofs gibt es derzeit weder eine barrierefreie Erschließung der Personenunterführung des Hauptbahnhofs noch eine attraktive Verbindung mit dem Personentunnel der Stadtbahn. Die Verknüpfung erfolgt derzeit außerhalb des Bahnhofs witterungsungeschützt über den schmalen Gehweg auf dem Vorplatz.
- Der bauliche Abschluss des Bahngeländes durch eine Stützwand markiert die typische Situation einer „Bahnhofsrückseite“.

<sup>1</sup> Maik Draxler: „Analyse städtebaulicher Entwicklungschancen / Dortmund Hauptbahnhof – Fokus Nordseite“, Arbeitspapier 2012



- Auf der Ebene der Bahngleise sind die Fläche der Güterabfertigung, die sich über die Brinkhoffstraße hinzieht, und weitere Bahnflächen inzwischen aufgegeben.
- Große Teile der ehemaligen Güterabfertigung werden als Parkplatz genutzt.
- Der Bereich um das Burgtor ist von Verkehrsbauten, untergenutzten Grundstücken und wenig attraktiven Freiflächen geprägt und präsentiert sich nicht als angemessener Übergang zur Nordstadt – insbesondere zur Münsterstraße, die mit ihren gastronomischen Angeboten, dem Einzelhandel und den Dienstleistungen einen wichtigen und belebten Straßenzug der Nordstadt darstellt.

Das einzige Denkmal im Planungsgebiet und ein einzigartiges historisches Zeugnis innerhalb des Gebiets ist die „Mahn- und Gedenkstätte Steinwache.“

Mit den zur Entwicklung stehenden Flächen bietet sich nun die Chance zur nachhaltigen Belebung und zu einer funktionalen und gestalterischen Verbesserung und Vervollständigung dieses Stadtraums.

Die Möglichkeiten dieser Flächen werden bereits im City-Konzept formuliert, das für die Dortmunder Innenstadt die Visionen, Ziele und Projekte zusammenfasst und den nördlichen Bahnhofsbereich so beschreibt:

*„Dem nördlichen Bahnhofsvorplatz fehlt bislang eine ansprechende Gestaltung. Dabei bietet das angrenzende Areal der ehemaligen Güterabfertigung und der übrigen Bahnbrachen großes Entwicklungspotenzial für eine städtebauliche Aufwertung mit verbesserter Anbindung der City an die Nordstadt.“<sup>2</sup>*

## **2 CITY 2030: Das Bahnhofsumfeld als Baustein des City-Konzepts**

1983 wurde von der Stadt Dortmund erstmals das City-Konzept präsentiert. Nach mehreren Fortschreibungen liegt heute unter dem Titel „CITY 2030 – Konzept zur Entwicklung der City Dortmund“ die aktuelle vom Rat der Stadt Dortmund beschlossene Fassung vor. Als Handlungsleitlinie beschreibt sie die Entwicklungsmöglichkeiten der Innenstadt mit dem Zeithorizont 2030 und zeigt neben Leitthemen und Leitprojekten konkrete Flächen und ihre Potenziale auf. Einer der vier räumlichen Entwicklungsschwerpunkte ist dabei der Hauptbahnhof mitsamt seinem südlichen und nördlichen Umfeld:

*„Der Hauptbahnhof ist mit seinem räumlichen Umfeld ein herausragender und – aktuell wie historisch – bedeutsamer Ort von hoher baulicher, funktioneller und struktureller Bedeutung. Der Gesamtraum übernimmt Kernfunktionen des Oberzentrums Dortmund, ist Verkehrsknotenpunkt und prägendes Eingangstor zur Stadt. Zwischen der City und der angrenzenden Nordstadt fungiert er als Bindeglied (...) Hier haben*

*städtebauliche Maßnahmen zur Neunutzung und Neubebauung, Aufwertung und Modernisierung der Stadt Priorität.“*

*„Laut Ratsbeschluss soll der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) – bisher provisorisch auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz untergebracht – langfristig im nordwestlichen Bahnhofsbereich seinen Platz finden. Dann ergeben sich weitere Entwicklungsoptionen für die Anbindung der Nordstadt an die City.“*

*„Im Sinne eines Gesamtkonzepts für den Bahnhof mit seinem Umfeld soll die planerische Qualifizierung in Form eines Wettbewerbs erfolgen, der Lösungen für die Gestaltung des Vorplatzes und der ehemaligen Bahn-Liegenschaften auf der Nordseite des Bahnhofs erarbeitet. Für die adäquate Anbindung des Hauptbahnhofs an die Nordstadt soll er mittel- bis langfristige Perspektiven entwickeln. Bei der Konzeption ist die aktuelle Planung der DB AG für die Verkehrsstation und auch die östliche Zufahrt zum geplanten Zentralen Omnibusbahnhof auf dem Gelände der ehemaligen Güterabfertigung bis zum Burgtor einzubeziehen.“<sup>3</sup>*

## **3 Planungen der Bahn**

Mit dem geplanten Rhein-Ruhr-Express und den Umbauten des Hauptbahnhofs und der Stadtbahnanlage wirken bedeutende Maßnahmen auf das nördliche Bahnhofsumfeld. Sie sind zugleich Impuls und Vorga-

<sup>2</sup> Stadt Dortmund: „CITY 2030“, Dortmund 2014

<sup>3</sup> Stadt Dortmund: „CITY 2030“, Dortmund 2014

Empfangsgebäude  
Foto: Lucas Kaufmann

Rhein-Ruhr-Express



ben für den hier ausgelobten städtebaulichen Wettbewerb.

**Rhein-Ruhr-Express.** Das Infrastrukturprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) sieht vor, die Metropolregion Rhein-Ruhr mit sechs Linien zu vernetzen. Kernstrecke ist dabei die Achse Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund. Zwischen Köln und Dortmund soll in Zukunft alle 15 Minuten ein RRX verkehren.

Nach bisherigen Erkenntnissen wird das Planrecht für die notwendigen Baumaßnahmen frühestens im Jahr 2025 vorliegen. Im Stadtgebiet Dortmund betreffen die Maßnahmen neben den eigentlichen Bahntrassen auch den Bereich rund um den Hauptbahnhof. Hier müssen für den RRX u. a. Bahnsteige angepasst werden. Außerhalb der Verkehrsstation des Dortmunder Hauptbahnhofs wird sich der RRX durch die Erweiterung der Burgtorbrücke um ein weiteres nach Osten führendes Gleis auswirken. Dies hat auch Auswirkungen auf die Größe der nördlich angrenzenden Entwicklungsfläche (s. Wettbewerbsunterlagen „Wettbewerbsgebiet“ und „Bindungen“).

**Kleiner Blick in die Geschichte des Hauptbahnhofs und seiner Planungen.** 1847 wurde auf der Nordseite der – vom Burgtor erschlossene – Bahnhof der „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ eröffnet. Auf der Südseite endete die Strecke von Elberfeld nach Dortmund mit einem Kopfbahnhof – dem

„Bergisch-Märkischen Bahnhof“. Zu dieser Zeit gab es also zwei Empfangsgebäude – eines nördlich und eines südlich des heutigen Bahndamms.

1910 ersetzte an der heutigen Stelle ein Neubau im wilhelminischen Stil die bisherigen Gebäude. Im Oktober 1944 wurde der Bahnhof bei den Luftangriffen auf Dortmund zerstört. 1952 wurde er durch den heutigen Bau ersetzt.

Ab 1997 wurde ein Neubau des Dortmunder Hauptbahnhofs diskutiert. Ein Entwurf des Büros Bothe, Richter und Teherani sah eine Überbauung mit einer Nutzfläche von 80.000 m<sup>2</sup> vor. Trotz einer 1998 von der Deutschen Bahn, dem Land NRW und der Westdeutschen Immobilienbank unterzeichneten Absichtserklärung wurden diese Pläne für das sogenannte „Dortmunder Ufo“ jedoch verworfen und nicht weiter verfolgt.

Ab 2001 sollte mit der Investorengruppe Sonae das sogenannte „3do“ umgesetzt werden. Geplant waren 36.000 m<sup>2</sup> Einzelhandels- und knapp 27.000 m<sup>2</sup> Entertainment-Fläche. Das Projekt wurde 2007 aufgegeben.

Das durch das zweimalige Scheitern eines Neubaus entstandene Investitionsdefizit – etwa im Bereich einer barrierefreien Zugänglichkeit der Bahnsteige – soll durch die nun anstehenden Maßnahmen behoben werden.

**Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs – Empfangsgebäude und Verkehrsstation.** Der Dortmunder Hauptbahnhof zählt täglich 130.000 Besucher. Mit der Modernisierung wird auch der erwarteten Steigerung der Fahrgastzahlen durch den geplanten Rhein-Ruhr-Express Rechnung getragen.

Das aus den fünfziger Jahren stammende Empfangsgebäude des Dortmunder Hauptbahnhofs wurde bereits von Juni 2009 bis Juni 2011 von Grund auf saniert.

Wesentliche Maßnahmen bei dem nun anstehenden Umbau – des im engeren Sinne als Verkehrsstation verstandenen Teils des Hauptbahnhofs – sind der Einbau von Aufzügen zur barrierefreien Erschließung der Bahnsteige, die dafür notwendige Erweiterung der Personenunterführung, die Neugestaltung der Bahnsteige auch mit funktional ausreichend dimensionierten Bahnsteigüberdachungen sowie die Kompletterneuerung des Nordeingangs. Die gesamte DB-Station wird künftig barrierefrei zugänglich sein – dies gilt für die Nord- wie für die Südseite und auch für die neue Verbindung zwischen Verkehrsstation und Stadtbahnanlage.

Die Baumaßnahmen in der DB-Station haben 2017 begonnen. Da während des laufenden Bahnverkehrs gebaut wird, können die Bahnsteige nur nacheinander umgebaut und wieder in Betrieb genommen

werden. Das Bauvorhaben wird deshalb erst im Jahr 2024 fertiggestellt sein.

**Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof.** Der Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof sieht die Erweiterung der vorhandenen Bahnsteige, zusätzliche mittige Treppenanlagen, neue Aufzüge in mittlerer Lage sowie zusätzliche Fahrtreppen im Bereich der südlichen Zugänge vor.

Der 2014 begonnene Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage erfolgt unter Aufrechterhaltung des Betriebs der DB AG und der DSW21. Die Fertigstellung ist für Ende 2019 vorgesehen – also etwa zur Halbzeit des Umbaus der DB-Station.

#### **4 Die Planungswerkstatt: Neue Ideen und Konzepte für die Nordseite des Hauptbahnhofs**

Die Stadt Dortmund lässt die künftigen Planungen rund um das nördliche Bahnhofsumfeld durch eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung begleiten. In einer Planungswerkstatt, an der Dortmund der Bürgerinnen und Bürger, Anwohner, Grundstückseigentümer sowie Vertreter aus Politik, Gewerbe, Vereinen und Initiativen teilnahmen, wurden vom 24. bis zum 28. Oktober 2016 erste Ideen gesammelt und Konzepte erstellt.

Diese Ideen, Wünsche und Anregungen der Planungswerkstatt bilden auch die Grundlage dieses städtebaulichen Wettbewerbs. Dessen Aufgabe ist es nun, sie aufzugreifen, zu bewerten und in ein funktional und gestalterisch schlüssiges Gesamtkonzept zu überführen.

Bei der Vielzahl der geäußerten Ideen können sich nicht alle Vorschläge ergänzen, viele schließen sich sogar aus. Um den Teilnehmern des städtebaulichen Wettbewerbs ein umfassendes Bild zu geben, liegt den Wettbewerbsunterlagen die komplette Dokumentation der Planungswerkstatt mit allen in den jeweiligen Arbeitsgruppen formulierten Maßnahmen bei.

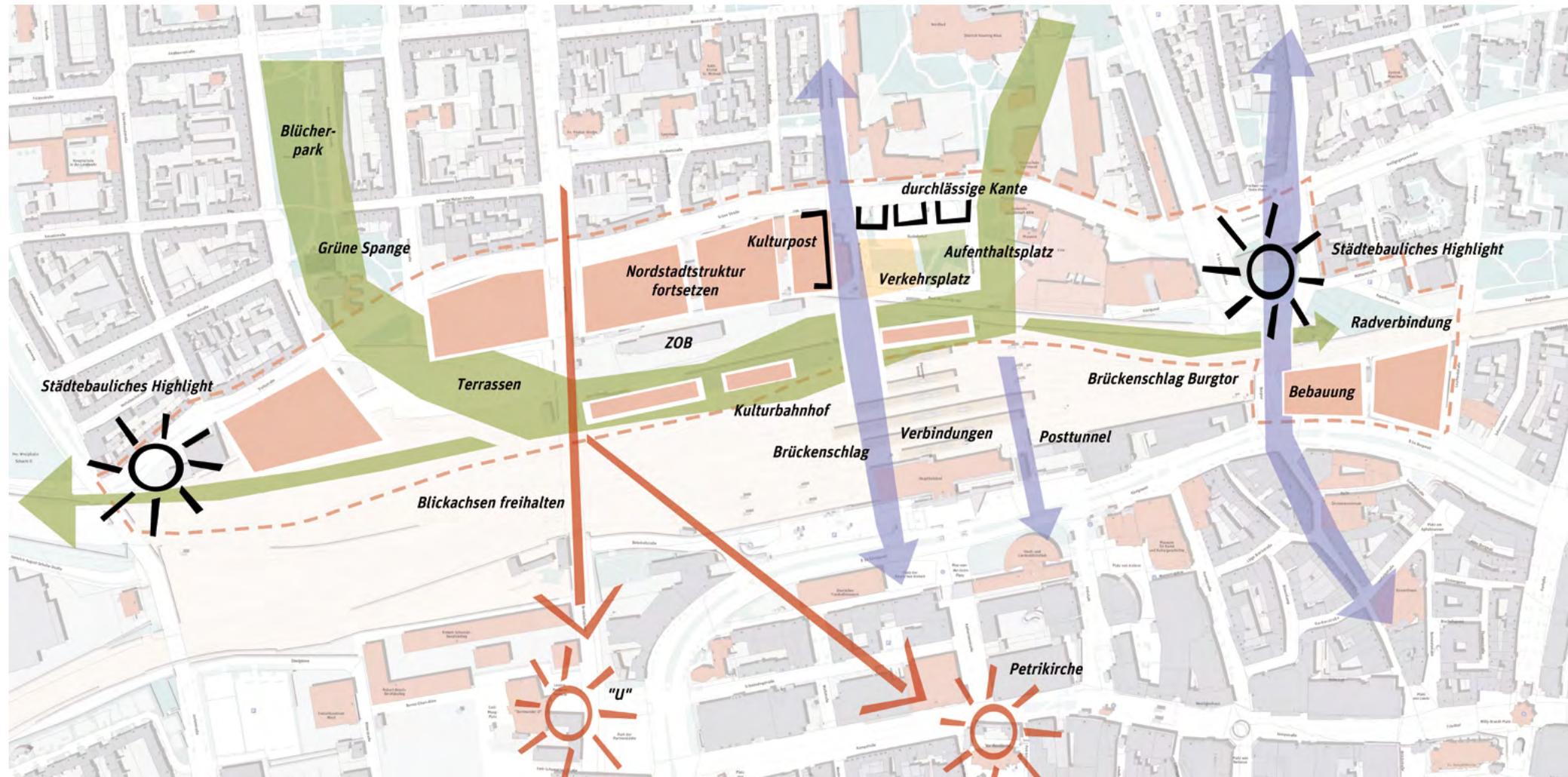
Insgesamt kann bei aller Vielfalt eine breite Übereinstimmung der Teilnehmer über die Leitziele für die künftige Entwicklung festgestellt werden:

- Das bisherige Niemandsland muss ein Teil der (Nord-)Stadt werden – mit einem passenden, durchaus selbstbewussten Städtebau, hohen baulichen Qualitäten, guten Verbindungen und vielfältigen Nutzungen.
- Die künftige Nutzung muss die Vielfalt der Nordstadt widerspiegeln.
- Das Gebiet braucht Impulse und bauliche Highlights und soll so ein gleichwertiges Pendant zum südlichen Bahnhofsbereich werden.

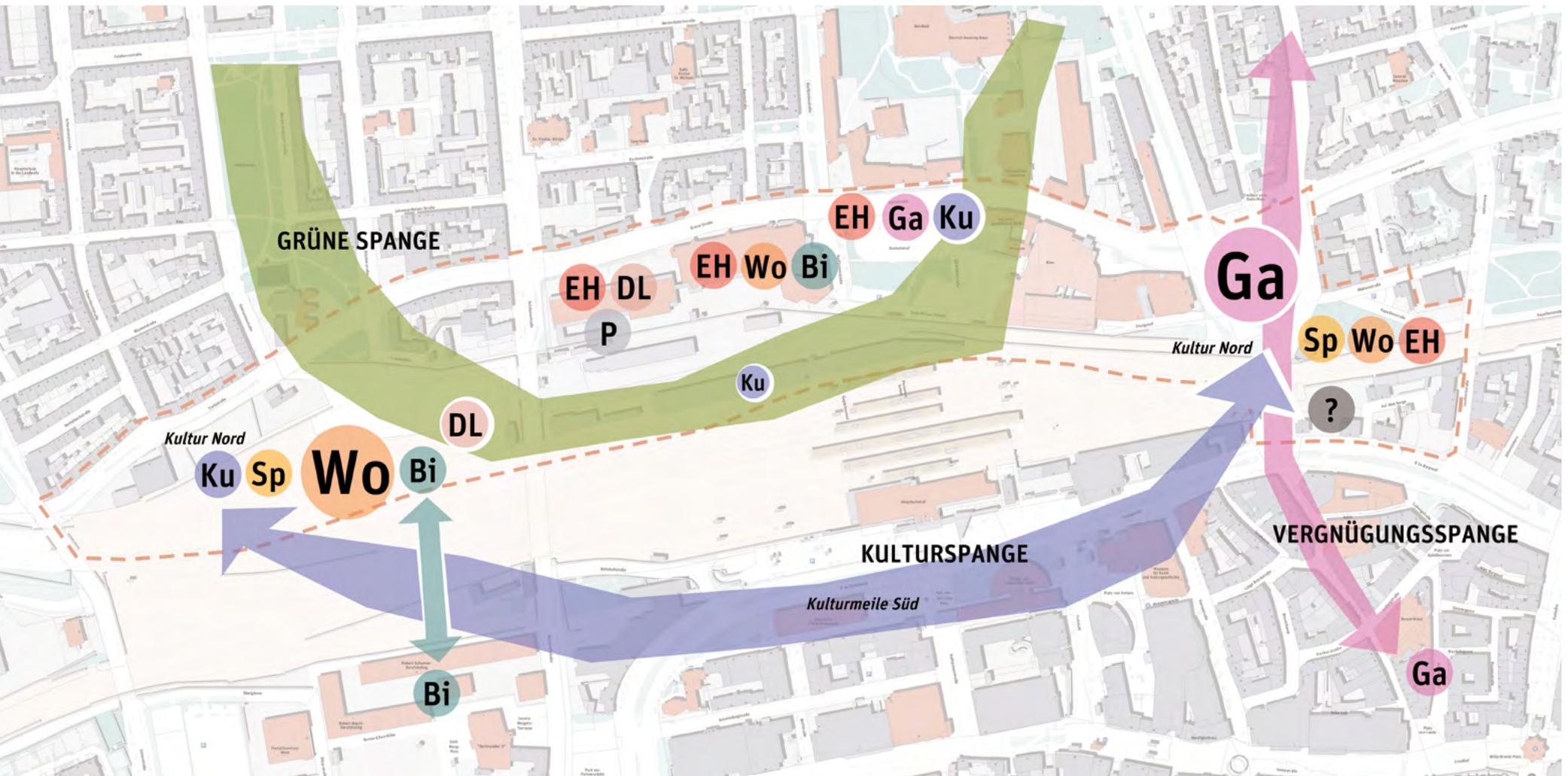
- Das neue Quartier und der nördliche Bahnhofsvorplatz müssen allen Stadtbewohnern offen stehen.
- Die heutigen Barrieren, die Bahnflächen und der Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße, müssen für Fußgänger und Radfahrer durchlässiger und für das Umfeld weniger belastend werden. Wegeverbindungen sollen grundsätzlich für Radfahrer und Fußgänger attraktiv gestaltet sein.
- Bestehende Grünräume sollen vervollständigt und miteinander verbunden werden. Gut gestaltete und nutzbare Freiräume sollen dabei von Bürgerinnen und Bürger angeeignet werden können.
- Grün soll sich auch in der Bebauung wiederfinden – etwa an Fassaden und auf Dächern.
- Brückstraße und Münsterstraße sollen stadträumlich und funktional miteinander verknüpft werden. Dies soll sich auch in der Nutzung und der Gestaltung der hierfür zu bebauenden Flächen widerspiegeln.
- Der nördliche Bahnhofsvorplatz muss ein lebendiger Ort werden, der rund um die Uhr genutzt werden kann.
- Barrierefreiheit in allen Bereichen muss eine Selbstverständlichkeit sein.



Werkstattergebnis Stadtraum



Werkstattergebnis Nutzungen



### 1 Städtebau und Architektur

**Topografie.** Charakteristisch für das Plangebiet ist seine besondere topografische Situation. Zum einen trifft hier das nördliche Flach- auf das südliche Hügel- land, was sich in der Höhendifferenz zwischen (niedrigerer) nördlicher und (höherer) südlicher Bahnseite zeigt. Zum anderen führt die Hochlage der Gleise zu einem starken Höhenversprung innerhalb des Wettbewerbsgebiets. Damit liegt das Niveau des nördlichen Bahnhofsvorplatzes etwa 7 m tiefer als der Bahndamm mit seinen zu entwickelnden Flächen. Letzlich führt die Topografie nicht nur zur Zweiteilung des Wettbewerbsgebiets, sondern auch zur räumlichen Trennung zwischen der Nordstadt und der Dortmunder City.

Gleichzeitig bietet die Hochlage des Gebiets auch außergewöhnliche Möglichkeiten: mit dem Dortmunder U und den Kirchen der Nord- und der Innenstadt sind wichtige Orientierungspunkte trotz der räumlichen Entfernung gut wahrzunehmen. Dies sollte bei der baulichen Entwicklung des neuen Stadtquartiers berücksichtigt werden.

**Städtebauliches Umfeld und Architektur.** Der Dortmunder Stadtbezirk Innenstadt-Nord – Umgangssprachlich auch Nordstadt genannt – gilt mit etwa 60.000 Einwohnern flächenmäßig als das größ-

te zusammenhängende Gründerzeitviertel in Nordrhein-Westfalen. Hier finden sich Gebäude unterschiedlichster historischer Stile – in der Regel eingebunden in eine weitgehend erhaltene Blockstruktur.

Südlich an den Bahnbereich grenzt die durch den Wallring eingerahmte Dortmunder City. Der Stadtgrundriss orientiert sich an den historischen Strukturen vor den Zerstörungen im 2. Weltkrieg, stellt aber eine Synthese zwischen den Positionen einer vollständigen Rekonstruktion und einem Neuaufbau dar.

Während in der City und unmittelbar angrenzend mit der Stadt- und Landesbibliothek von Mario Botta, dem Deutschen Fußballmuseum von HPP Architekten oder dem Harenberg City-Center und dem Dortmunder U von Gerber Architekten bauliche Highlights zu finden sind, beschränkt sich der nördliche Bereich auf wenige architektonische Besonderheiten: etwa auf das Gebäude der heutigen Agentur für Arbeit, ebenfalls von Gerber Architekten.

**Denkmäler.** Im Wettbewerbsgebiet befindet sich mit der heutigen Mahn- und Gedenkstätte Steinwache nur ein, aber einzigartiges Denkmal. Es wurde 1906 als Polizeiwache im Jugendstil errichtet und 1926/27 im Stil der neuen Sachlichkeit erweitert. Während des Nationalsozialismus missbrauchte es die Gestapo für ihre Verhöre und Folterungen. Der Bau dient nun der

Auslandsgesellschaft Nordrhein-Westfalen und beherbergt die ständige Ausstellung „Widerstand und Verfolgung in Dortmund 1933-1945“ des Dortmunder Stadtarchivs. Heute existieren nur noch wenige historische Gebäude und ein kleiner Gefängnishof.

Die noch bestehende Grundstücksgrenze wurde vor der Kriegszerstörung von einer hohen Mauer begleitet. Die im 2. Weltkrieg zerstörte Vorgängerbebauung bietet einen Orientierungspunkt für eine anstehende künftige Neubebauung.

Auf dem historischen Areal, das sich westlich an die heutige Bebauung anschließt, soll hierfür die Mahn- und Gedenkstätte um ein Seminargebäude erweitert werden. Zu diesem Zweck soll ein Hochbauwettbewerb ausgelobt werden, der parallel zu diesem städtebaulichen Wettbewerb stattfinden soll. Dabei sollen Lösungen gefunden werden, wie der Raum- und Flächenbedarf der Steinwache gedeckt werden kann. Dies soll anhand der historischen – heute nicht mehr wahrnehmbaren – Grundstücksgrenzen und eventuell vorhandener Fundamente der ehemals dort vorhandenen Baulichkeiten geschehen. Das Areal des Hochbauwettbewerbs soll im Rahmen dieses städtebaulichen Wettbewerbs nicht bearbeitet werden.

**Die Fläche.** Das Wettbewerbsgebiet stellt sich als städtebaulicher Bruch zwischen Nordstadt und City dar.

Dies zeigt sich im großen Maßstab an den Brachen auf den nicht mehr genutzten Bahnflächen, im kleinen an den unvollendeten baulichen Strukturen in Form unvollständiger Baublöcke wie zwischen Treib- und Schützenstraße oder einzelner Gewerbebauten entlang der Treibstraße.

Zudem kommt es durch die großflächige Ausnutzung des Postgrundstücks, das das nördlich anschließende Straßenraster nicht aufnimmt, zu einer weiteren Barriere, die durch den topografischen Bruch verstärkt wird.

Auch am nördlichen Bahnhofsvorplatz zeigt sich der fragmentarische Charakter des Gebiets: zu groß dimensioniert, um ihn als Platz wahrzunehmen, fehlen ihm eindeutige und attraktive Platzränder.

Mit der Entwicklung der aufgegebenen Bahnflächen besteht nun die Chance, den nördlichen Bahnhofsbereich als Teil der Stadt zu entwickeln. Durch die langfristig mögliche Nutzungsaufgabe des westlichen Bereichs des Postareals (s. Kapitel 3 „Nutzungen“) können auch diese Bereiche neu überformt und in das Stadtgefüge integriert werden.

Für die ehemaligen Güterhallen auf der Entwicklungsfläche östlich der Schützenstraße hat das Eisenbahnbundesamt Essen am 07.02.2017 die Plangenehmigung für den Rückbau erteilt. Mit ihrem Abriss wurde im Mai 2017 begonnen.

**Planungswerkstatt und städtebauliche Einbindung.** In der Planungswerkstatt wurden die – auch städtebaulichen – Vorzüge des gründerzeitlichen Stadtteils benannt. Aus Sicht der Ausloberin bedeutet dies aber nicht, dass das neue Stadtquartier zwingend die städtebauliche Struktur der Nordstadt aufnehmen sollte. Dennoch sollte eine auch baulich angemessene Anbindung der neuen baulichen Strukturen an die Nordstadt erfolgen.

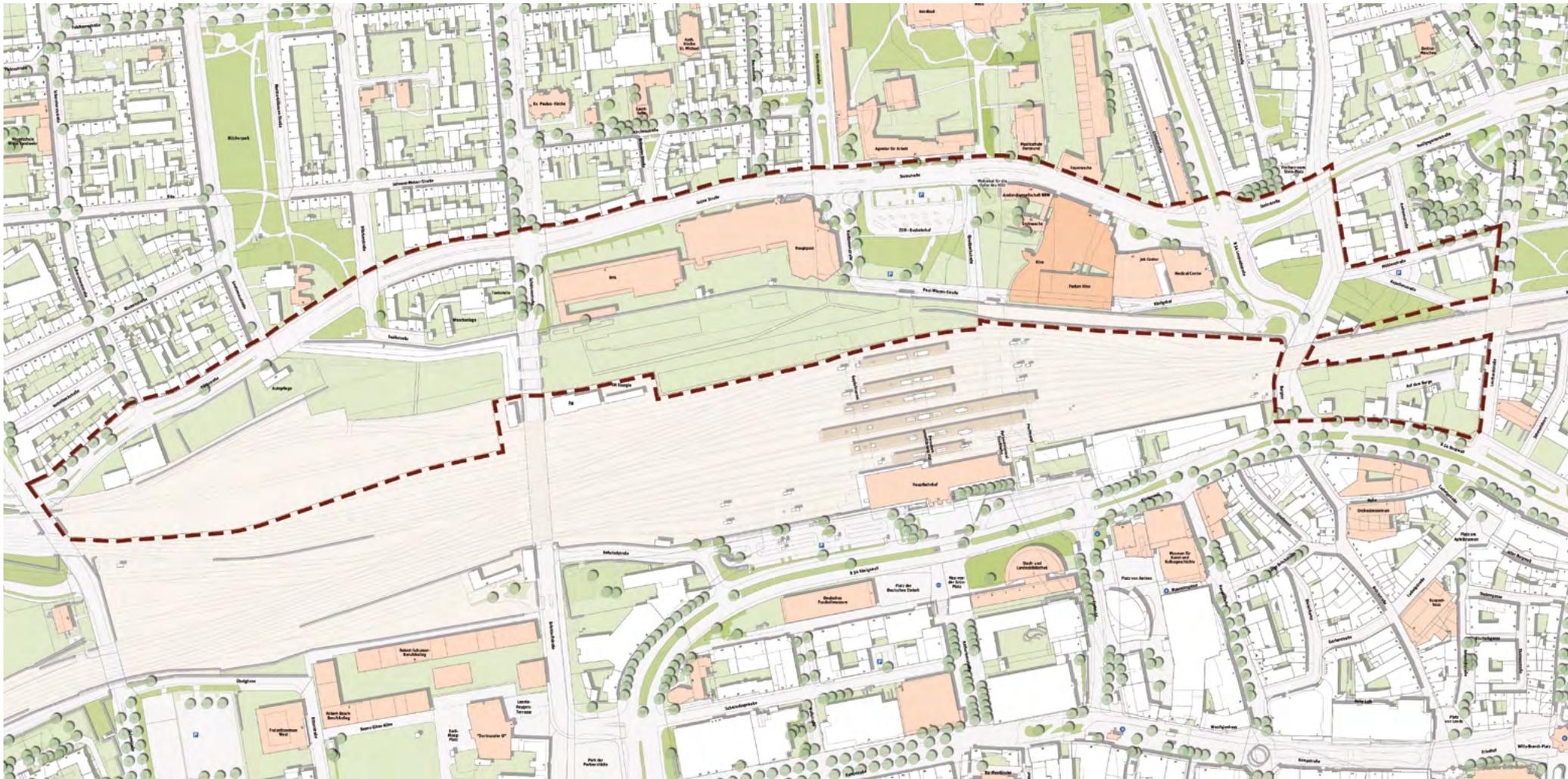
Gleichzeitig wurde das Ziel formuliert, mit dem neuen Quartier und prägnanten „städtebaulichen Highlights“ auch das Image und die Wahrnehmung der Nordstadt zu verbessern. Dies kann sicher auch als Appell verstanden werden, prägende Bebauungsvorschläge zu machen, die sich nicht zwingend an allen Stellen dem Bestand unterordnen.

## Ziele und Aufgaben

- *Einbindung der Flächen in das städtebauliche Gefüge*
- *Vervollständigung des Stadtkörpers mit hohen räumlichen und baulichen Qualitäten*
- *Berücksichtigung der Topografie (Gestaltung des Niveauunterschieds, Vermittlung der Ebenen)*
- *Freihalten wichtiger Blickachsen*
- *Schaffen städtebaulicher Identitätspunkte als Pendant zu den baulichen Highlights der Südseite*
- *Berücksichtigung der Anforderungen an den Lärmschutz durch städtebauliche Maßnahmen*
- *städttebauliche Einbindung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes*
- *Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange rund um die Mahn- und Gedenkstätte Steinwache und der Überlegungen zu dessen Erweiterung*

## 2 Grünvernetzung und Freiraum

**Das Dortmunder radial-konzentrische Freiraummodell.** In ihrem Freiraummodell beschreibt die Stadt Dortmund ihr freiraumplanerisches Leitbild. Demnach wird im gesamten Stadtgebiet ein durchgängiger Freiraum angestrebt, der „eine Freiraumversorgung gewährleistet, die in ihrer Qualität und Dimensionierung sowohl den Anforderungen an gesunde und sozialverträgliche Lebensverhältnisse entspricht als auch die



*nachhaltige Entwicklung ökologischer Potenziale und Ressourcen sicherstellt. Das radial-konzentrische Freiraummodell setzt sich aus konzentrischen Kreisen um die Stadtmitte und aus radialen Strängen von der Mitte in Richtung Stadtgrenze zusammen. Durch die Zusammenführung dieser Elemente in einem räumlichen Modell für das Stadtgebiet von Dortmund können langfristig die ökologischen Ausgleichsleistungen, die Ansprüche an ausreichende Lebensqualität und die Erfordernisse bezüglich Siedlungsgliederung und Stadtgestaltung gewährleistet werden.*

*Die konzentrischen Ringe bestehen aus einem Inneren Grünring im Bereich der ehemaligen Wallanlagen in der City, einem Mittleren Grünring mit Westfalenpark, Rombergpark, Fredenbaupark und Hoeschpark sowie aus einem Äußeren Grünring in den offenen Landschaftsräumen im Stadtrand. Die radialen Elemente setzen sich aus zentrumsorientierten und aus stadtrandorientierten Grünverbindungen zusammen, die wichtige Vernetzungs- und Leitbahnen zwischen dem verdichteten Stadtkern und den offenen Landschaftsräumen am Stadtrand bilden.“<sup>4</sup>*

**Die Fläche und angrenzende großflächige Freiräume.** Auch, wenn es sich beim radial-konzentrischen Freiraummodell um ein Leitbild ohne parzellen-

scharfe Definition der Grünräume handelt, zeigt sich, dass die Wettbewerbsfläche an einer bedeutenden Schnittstelle zwischen Grünring und radialem Strang liegt.

Mit dem Bürgergarten zwischen Mallinckrodtstraße und Steinstraße grenzt ein wichtiger Teil dieses radialen Stranges unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet. Im Westen schließt der Blücherpark an den Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße an. Er ist Auftakt eines durchgängigen Grünzugs über den Mittleren Grünring mit dem Fredenbaupark bis zum offenen Landschaftsraum im Norden des Stadtgebiets.

Auf den Brachflächen des Wettbewerbsgebiets bestehen keine nutzbaren Freiraumstrukturen, jedoch hat sich im Laufe der Zeit Ruderalvegetation in Form von Hochstaudenfluren angesiedelt.

Das Baumkataster der Stadt Dortmund verzeichnet innerhalb des Gebiets lediglich vereinzelt Baumstandorte, vorrangig entlang der Straßen. Der Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße besitzt allerdings keine durchgehende Baumbepflanzung.

Auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz stehen auf den begrünten Flächen zum Teil großkronige Bäume.

Im künftigen Stadtquartier besteht nun die Chance, nicht nur hochwertige und nutzbare Freiräume anzubieten, sondern durch sie auch den Bürgergarten mit dem Blücherpark zu verknüpfen.

**Planungswerkstatt und Freiraumgestaltung.** Die Anregungen aus der Planungswerkstatt haben insbesondere diese Verknüpfung der Freiräume thematisiert. Der vereinzelt geäußerte Wunsch nach größeren Parkanlagen sollte allerdings mit den teils konkurrierenden Interessen einer möglichst wirtschaftlichen Gesamtentwicklung oder überschaubaren Folge- und Unterhaltskosten abgewogen werden. Ziel sollte daher ein Angebot an gut strukturierten und nutzbaren Freiräumen in einem ausgewogenen Verhältnis zur Gesamtfläche sein.

#### Ziele und Aufgaben

- *Freiraumvernetzung, insbesondere der Freiräume des Blücherparks und des Bürgergartens*
- *Freiraumgestaltung mit hohen Qualitäten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit*
- *Vorschläge zur Nutzung und Funktion der Freiräume (Aufenthalt, Spiel, weitere Formen der Aneignung)*

<sup>4</sup> Maik Draxler: „Analyse städtebaulicher Entwicklungschancen | Dortmund Hauptbahnhof – Fokus Nordseite“, Arbeitspapier 2012



### 3 Nutzungen

**Nutzungen auf der Fläche und im Umfeld.** Die nördlich des Wettbewerbsgebiets gelegene Nordstadt ist durch eine Mischung aus Wohnungen, Versorgung, gewerblichen und Dienstleistungseinrichtungen, Kultur- und Freizeitangeboten geprägt. Von besonderer Bedeutung für die Nordstadt ist das Dietrich-Keuning-Haus als kulturelles Veranstaltungszentrum und stadtteilorientierte Begegnungsstätte. Zu dem Gebäudekomplex gehört neben dem Skaterpark auch das stark sanierungsbedürftige Nordbad.

Die Trennung zwischen Nordstadt und City hat nicht nur topografische und stadträumliche Gründe, sondern liegt auch an den fehlenden oder unvollständigen Nutzungen im Wettbewerbsgebiet.

Die Fläche der ehemaligen Güterabfertigung und weitere aufgegebenen Bahnflächen sind inzwischen leer geräumt und ohne bauliche Nutzung. Östlich der Brinkhoffstraße dienen große Teile derzeit als Parkplatz.

Auf den östlichen Entwicklungsflächen rund um das Burgtor finden sich gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfslächen und Gewerbeflächen.

Die Grundstücke an der Treibstraße liegen brach oder sind von Kfz-Gewerbe belegt (Reifenservice, Taxizentrale, Autopflege). Der östlich anschließende Baublock wird entlang der Grünen Straße von Wohnen, im südlichen Teil ebenfalls von Kfz-Gewerbe (Waschanlage, Tankstelle) genutzt. Diese Flächen sind im Sinne langfristiger Nutzungsperspektiven in die Überlegungen des Wettbewerbs mit einzubeziehen.

Auf dem Grundstück zwischen Schützenstraße und nördlichem Bahnhofsvorplatz steht die Dortmunder Hauptpost. Das Hauptgebäude im Osten bleibt in seiner Dimension und Nutzung erhalten. Die im westlichen Teil des Areals heute noch von der DHL genutzten Gebäude- und Parkierungsflächen werden aufgegeben und stehen einer neuen Nutzung zur Verfügung.

Östlich des Bahnhofsvorplatzes schließen sich die Mahn- und Gedenkstätte Steinwache, ein Großkino und Dienstleistungseinrichtungen an.

**Nutzungsbaustein Einzelhandel.** Nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2013 – dem Masterplan Einzelhandel – liegt das Umfeld des Hauptbahnhof, insbesondere der nördliche Teil, außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen. Die Ansiedlung von Einzelhandel

wurde schon mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel (KKEh) diskutiert. Im KKEh beraten Vertreter der Stadt Dortmund, der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund, des Einzelhandelsverbandes Westfalen-Münsterland e.V. und der Gewerkschaft ver.di alle in Dortmund geplanten Einzelhandelsvorhaben auf Basis des Masterplans Einzelhandel.

Der Konsultationskreis gibt für die Ansiedlung von Einzelhandel im Bahnhofsumfeld folgende Empfehlungen:

- „Am Standort Hauptpost ist grundsätzlich ein großflächiger, den heutigen Anforderungen der Betreiber entsprechender Lebensmittelmarkt denkbar. Für diese Ansiedlung ist bei einer späteren Realisierung ein Verträglichkeitsgutachten erforderlich. Hier kann mit einer Verkaufsfläche zwischen 1.200 m<sup>2</sup> und 1.600 m<sup>2</sup> geplant werden.“
- „Darüber hinaus sind zusätzliche kleinere Läden im Bereich des Busbahnhofes denkbar, die allerdings auf 200 m<sup>2</sup> VK beschränkt werden müssen. Kleinere Läden sind wünschenswert. In der Summe sollten hier nicht mehr als 500 m<sup>2</sup> VK entstehen. Es wird darauf hingewiesen, dass hier nur sehr begrenzt zentrenrelevante Sortimente zulässig sein sollen. Das Angebotsspektrum sollte auf Reisebedarf ausgerichtet sein.“

**Nutzungsziele.** Die aufgegebenen Bahnflächen stehen in Zukunft für vielfältige Nutzungen zur Verfügung: Bereits in der Planungswerkstatt wurde dabei der Wunsch nach einer intensiven Nutzungsmischung geäußert. Demnach sollte der Schwerpunkt auf eine Wohnnutzung im westlichen und auf die Stärkung der Gastronomie und gewerblichen und Dienstleistungsnutzungen im östlichen Bereich des Wettbewerbsgebiets liegen. Dabei sollte sich Wohnnutzung im gesamten Wettbewerbsgebiet wiederfinden: mit einem Spektrum unterschiedlichster Wohnformen und -angebote.

An der Nahtstelle zwischen Nordstadt und City soll in Zukunft ein Stadtquartier entstehen, wie es mit dem für die BauNVO vorgeschlagenen Gebietstypus „Urbane Gebiete“ beschrieben wird. Dessen Leitbild ist ein „funktionsgemischtes Gebiet der kurzen Wege“. Es sieht die räumliche Nähe wichtiger Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport und Erholung vor, die aber nicht notwendigerweise gleichgewichtig vorhanden sein müssen.

Mit dem Wettbewerb sollte ein räumlicher und städtebaulicher Rahmen vorgeschlagen werden, der diese Nutzungsvielfalt ermöglicht.

**Nutzungsbausteine.** Die im künftigen Stadtquartier vorzusehenden Nutzungen beruhen auf zwischen

der Stadt Dortmund und den Grundstückseigentümern abgestimmten Überlegungen. Sie umfassen neben verbindlich einzuhaltenden Vorgaben auch Bausteine, deren Eignung und Einordnung in das städtebauliche Gerüst von den Wettbewerbsteilnehmern zu prüfen sind.

**Digitales Stellwerk (DTSW).** Die DB unterhält ein langfristig angelegtes Projekt zur Umstellung ihrer Technik auf – dann wieder dezentrale – Steuerzentralen bzw. digitale Stellwerke. Das Projekt hat eine Gesamtlaufzeit von 30 Jahren. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann nur von Annahmen ausgegangen werden, welche baulichen Anforderungen ein solches digitales Stellwerk erfüllen muss. Heute ist von einem durchaus mehrgeschossigen Gebäude mit etwa 20 Arbeitsplätzen, Leiterbüros, Besprechungsräumen, eventuell ergänzenden Einrichtungen auch für andere Dienststellen der DB, Räumlichkeiten für Rechner-einheiten und nachzuweisenden Stellplätzen auszugehen. Nach Vorstellungen der DB Netz AG kann im gleichen Gebäude oder in unmittelbarer Nähe auch eine betriebseigene KiTa untergebracht werden.

Nach ersten Überlegungen kann von einer Bruttogrundfläche von 800 m<sup>2</sup> (bei ausschließlicher Nutzung durch das Stellwerk) bis zu etwa 2.500 m<sup>2</sup> (bei ergänzenden Nutzungen) ausgegangen werden.

Das Gebäude muss gleisnah und unmittelbar an der öffentlichen Erschließung liegen und soll einschließlich des Grundstücks im Eigentum der Bahn verbleiben. Es muss als Solitär freistehend sein und durch Einfriedungen gesichert werden können.

Erforderlich ist ein 24-Stunden-Betrieb – mit all den verbundenen Auswirkungen für die Nachbarnutzungen. Zudem benötigt das Stellwerk eine frei zu haltende Trasse zum Gleisfeld, die nicht im öffentlichen Straßenraum liegen darf.

Da an 24 Stunden und sieben Wochentagen im Schichtbetrieb gearbeitet wird, sind für das digitale Stellwerk 50 Stellplätze und 5 Stellplätze für Instandhaltungsfahrzeuge einzuplanen.

Die Entwicklungsfläche der DB Netz AG kann erst später – gegebenenfalls erst ab 2030 – bebaut werden. Dessen ungeachtet sollen jedoch auch für dieses Gebiet planerisch konkrete Vorschläge erarbeitet werden.

Bezogen auf das Gebäude für das digitale Stellwerk sollen die Wettbewerbsteilnehmer einen favorisierten Standort innerhalb der Entwicklungsfläche darstellen, gleichzeitig aber aufzeigen, wo ein alternativer Standort vorstellbar ist .



### übergreifende Nutzungsziele

- Nutzung der innerstädtischen Brachflächen
- innerstädtische Nutzungsmischung für den Gebietstypus „Urbane Gebiete“
- (auch den öffentlichen Raum) belebende Nutzungen, Vermeidung von Monostrukturen
- Nutzungen, die zu einer Imageverbesserung der Nordstadt führen können
- Nutzungsvorschläge, die grundsätzlich Aussicht auf wirtschaftlichen Betrieb haben
- Schwerpunkt der Wohnnutzung vorrangig im westlichen Teil; Angebote verschiedener Wohnformen, auch in einer Mischung mit ergänzenden Nutzungen
- Stärkung der gastronomischen Nutzung im östlichen Teil

### zwingend unterzubringende Nutzungen/Entwicklungen

- Entwicklungsfläche Contipark
  - Zentraler Omnibusbahnhof für Fernbusse (ZOB) (s. Kapitel 4)
  - Parkhaus mit ca. 500 Pkw-Stellplätzen für öffentliche Angebote (Park+Ride, Park+Rail) und zusätzlichen Stellplätzen zur Deckung des Bedarfs durch die neuen Nutzungen auf dem Grundstück (s. Kapitel 4)
- Entwicklungsfläche DB Station und Service
  - Inwertsetzung des Grundstücks ggf. in Zusammenhang mit angrenzenden Grundstücken
- Grundstück Post
  - Erhalt des Gebäudes der Hauptpost im östlichen Teil des Grundstücks. Optional ist langfristig ein Ersatzbau denkbar.
- Entwicklungsfläche DB Netz AG
  - digitales Stellwerk

### zu prüfende Nutzungen

- Wohnnutzung: Angebote verschiedener Wohnformen, auch in einer Mischung mit ergänzenden Nutzungen
- Einzelhandel in Zusammenhang mit der entstehenden Wohnnutzung, begrenzt auf ca. 1.200 m<sup>2</sup> bis 1.600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche

- Nutzungen aus den Bereichen Bildung, Kultur, Freizeit, Sport und Erholung im Sinne einer öffentlichkeitswirksamen Nutzung
- kleinteilige Angebote, z. B. für Gastronomie und Unterhaltung

### Vorstellungen der Grundstückseigentümer (für die Wettbewerbsteilnehmer nicht bindend)

- Entwicklungsfläche Contipark
  - Büronutzung
  - Hotel/Hostel
  - studentisches Wohnen
- Entwicklungsfläche DB Station und Service
  - die Serviceeinrichtungen ergänzende Mischnutzung
- Grundstück Post, westlicher Teil
  - Einzelhandel, Dienstleistung, Hotel
- private Entwicklungsfläche
  - vorrangig Wohnnutzung

### ausgeschlossene Nutzungen

- über eine Verkaufsfläche von ca. 1.200 m<sup>2</sup> bis 1.600 m<sup>2</sup> hinausgehender großflächiger Einzelhandel – auch in Form einer in der Planungswerkstatt vorgeschlagenen Markthalle
- weitere öffentliche Nutzungen

#### 4 Anbindung und Erschließung

**Anbindung der Fläche an das Straßennetz.** Der Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße bildet das verkehrliche Rückgrat des Wettbewerbsgebiets. Von ihm aus wird über die Kurfürsten-, Paul-Winzen- und Quadbeckstraße der nördliche Bahnhofsvorplatz erschlossen. An ihm liegen auch die Zufahrten des Postgrundstücks und des Parkhauses des Großkinos, dessen Ausfahrt über den Königshof erfolgt.

Der Straßenzug ist relativ hoch mit Luftschadstoffen belastet. So wurde 2016 der NO<sub>2</sub>-Grenzwert an der Messstation Steinstraße nur knapp eingehalten. Gleichzeitig gehört er zu den Straßen mit der größten Lärmbetroffenheit im Stadtgebiet.

Zudem wurde der Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße in der Planungswerkstatt als Barriere empfunden. Den Wettbewerbsteilnehmern ist es freigestellt, Vorschläge zu unterbreiten, die die Trennwirkung aufheben und eine bessere städtebauliche Integration ermöglichen.

Die heutige Erschließung der Fläche auf Gleisniveau erfolgt über Rampenzufahrten auf zwei ehemaligen Ladestraßen. Die westliche mündet in die Treibstraße

und wird als Erschließung für die derzeitige Parkplatzfläche genutzt, die östliche über einen gemeinsamen Knoten mit der Straße Königshof auf der Leopoldstraße. Sie ist aktuell nicht öffentlich zugänglich.

**Erschließungsoptionen.** Zur Erschließung der höher gelegenen Fläche wurden verschiedene Varianten und Anschlussknotenpunkte überprüft.<sup>5</sup> Dabei wurden sowohl die Weiternutzung der bestehenden Rampen als auch neue Anschlussmöglichkeiten untersucht.

Die weitere Planung sollte davon ausgehen, dass auch in Zukunft die Erschließung der Fläche sinnvollerweise sowohl von Osten als auch von Westen erfolgen wird. Dem Vorteil, den eine ausschließliche Anbindung von Osten durch geringere Abhängigkeiten von den bestehenden Grundstücksverhältnissen mit sich brächte, stünden deutlich größere Nachteile gegenüber, etwa bei der internen Erschließung des neuen Stadtquartiers oder durch eine höhere Belastung der Einmündung an der Leopoldstraße.

#### Anknüpfung Ost

- Variante 1 | Leopoldstraße  
gesetzte Variante für die Erschließung von Osten
  - Zufahrt für Fernbusse ausschließlich von Norden
  - Pkw-Zufahrt von Süden

#### Anknüpfung West

- Variante 2 | Schützenstraße
  - Zufahrtsrampe nördlich der Brückenbauwerke (die auf einen möglichen Denkmalwert geprüft werden) Schützenstraße auf Entwicklungsfläche Contipark
  - Alternative: Abriss der nördlichen Brücke und Verlegung der Zufahrtsrampe nach Süden
  - nicht barrierefreie Neigung von 6,5 %
  - Verkehrsbehinderung auf der Schützenstraße, da kein separater Linksabbiegerfahrstreifen möglich ist
- Variante 3a | Gneisenaustraße (mit Versatz)
  - Anschlussknoten an heutiger Lage Treibstraße/Ladestraße
  - durch Versatz Gneisenaustraße/Ladestraße kein verkehrstechnisch optimaler Knoten
  - neue Aufteilung der Fahrstreifen auf der Treibstraße (Linksabbieger)
  - die Überprüfung der Tragfähigkeit des Brückenbauwerks Schützenstraße erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt

<sup>5</sup> Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse / Erschließungsvarianten



- Variante 3b | Gneisenaustraße (Direktanschluss)
  - vierarmiger Anschlussknoten westlich der heutigen Lage Treibstraße/Ladestraße
  - verkehrstechnisch guter Knoten
  - Zugriff auf vorhandenes Grundstück Treibstraße 30 notwendig
- Variante 4 | Scharnhorststraße
  - vierarmiger Anschlussknoten in Verlängerung der Scharnhorststraße
  - verkehrstechnisch guter Knoten
  - kein separater Linksabbieger Treibstraße
  - Zugriff auf vorhandenes Grundstück Treibstraße 18 notwendig
- Variante 5 | Fly-Over Sunderweg
  - wegen der hohen Baukosten nicht weiter zu verfolgende Variante
  - Anschlussknoten an Sunderweg mit ausreichendem Abstand zu Knoten Sunderweg/Westfaliastraße
  - Brückenquerung der Westfaliastraße
  - Steigung von 8,9 %, daher wahrscheinlich Widmung als Kraftfahrstraße
  - Ersatz der Brücke über Sunderweg/Unionstraße

Den Wettbewerbsteilnehmern wird empfohlen, für die westliche Anbindung eine der untersuchten Varianten 2 bis 4 zugrunde zu legen, wobei seitens der Ausloberin die Varianten 3 und 4 bevorzugt werden. Die Variante 5 scheidet aus Kostengründen aus.

Über die untersuchten Varianten hinausgehende Lösungsvorschläge können weiter verfolgt werden, sofern ihre verkehrstechnische Funktionsfähigkeit und ihre wirtschaftliche Vertretbarkeit nachgewiesen wird.

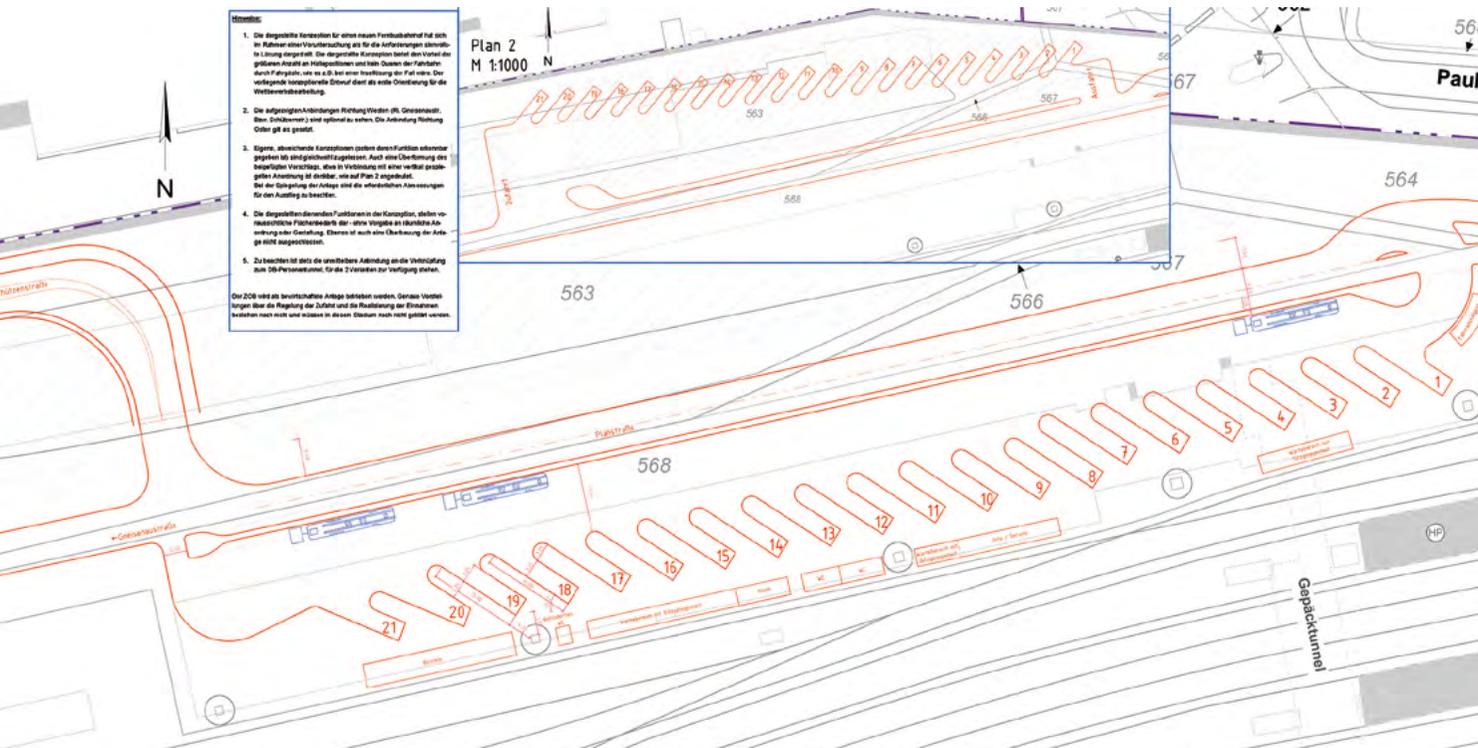
**Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse.** Der ZOB wird von seinem provisorischen Standort auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz auf die Fläche der ehemaligen Güterabfertigung verlegt. Diese befindet sich im südlichen Bereich der Entwicklungsfläche Contipark. Die Lage begründet sich auch in den in diesem Bereich stehenden Fahrleitungsmasten der Bahn einschließlich Speiseleitungen, die eine Überbauung der Fläche nur in eingeschränktem Maße zulassen (s. Kap 6.1 | Teil C). Eine Überbauung des ZOB wird jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen, sofern sie sich wirtschaftlich darstellen lässt.

Die Anbindung wird von Osten über den Anschlussknoten Leopoldstraße erfolgen, von Westen über einen im Wettbewerbsverfahren noch zu bestimmenden Anschluss.

Während der Bauzeit des RRX wird die Zufahrt zum künftigen ZOB über die östliche Rampe stark eingeschränkt sein, was jedoch für die vorliegende Wettbewerbsaufgabe nicht relevant ist.

Der ZOB soll optimal mit der Verkehrsstation der Bahn und der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof verknüpft sein. Dies erfolgt über eine direkte vertikale Verbindung zwischen der Personenunterführung der Bahn und dem ZOB durch eine Treppenanlage und einen barrierefreien Personenaufzug. Er wird drei Ebenen andienen: den nördlichen Bahnhofsvorplatz, die Personenunterführung des Bahnhofs und die Hochfläche des ZOB.

Die genaue Lage des Aufzugs ist fixiert, die Ausrichtung der Treppenanlage auch abhängig von der sich aus dem Wettbewerb ergebenden städtebaulichen Konzeption. Die Planung findet sich in den Wettbewerbsunterlagen („Informationen zu den Planungen zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofs und zum Umbau und zur Erweiterung der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof“)



- Ausstattung des ZOB
  - 20 Haltepositionen
  - 10 Busparkplätze in unmittelbarer Nähe zur Bussteiganlage
  - Bussteigbreite 3,5 m
  - Überdachung
  - Kiosk
  - Infrastruktur (Toilettenanlage, evtl. Duschen für Busfahrer)

Den Wettbewerbsunterlagen liegt eine Vorstudie des Büros LK Argus Berlin zur Gestaltung des ZOB bei, die die erforderlichen Flächen, die benötigte Ausstattung sowie die Restriktionen, die durch die Standorte der Fahrleitungsmasten und die Lage einer Kabeltrasse der DB bestehen, berücksichtigt. Die dargestellten Funktionen stellen voraussichtliche Flächenbedarfe dar – sie geben noch keine Auskunft über deren räumliche Anordnung und ihre Gestaltung.

Zur Anbindung des ZOB an den DB-Personentunnel (Personenunterführung) bestehen zwei alternative Möglichkeiten einer Treppenverbindung, die Lage des verbindenden Aufzugs ist jedoch fixiert.<sup>6</sup>

Die Vorstudie kann verwendet, aber auch modifiziert – z. B. gespiegelt – werden. Auch können eigene Lösungen vorgeschlagen werden. Der Erläuterungsbericht des Büros LK Argus Berlin liefert hierzu Hinweise.

Fernbusbahnhof Dortmund  
Verkehrskonzept 2017 – Konzeptvariante

Plangrundlagen: Katasterplan Dortmund – Stand 13.12.2016

Plan: LK Argus Berlin

Den Teilnehmern ist also ausdrücklich freigestellt, zur Vorstudie Alternativen zu entwickeln. In diesem Fall ist jedoch die verkehrstechnische Funktionsfähigkeit nachzuweisen. Zu beachten ist stets die erforderliche unmittelbare Anbindung an die Verknüpfungselemente zum DB-Personentunnel.

Wird die vorgeschlagene Variante des ZOB in der dargestellten Form verwendet, müssen die im Kapitel 6.1 | Teil C beschriebenen Einschränkungen berücksichtigt werden – etwa die nur eingeschränkte Unterbaubarkeit der Speiseleitungen.

#### **Neue Mobilitätsformen und ruhender Verkehr.**

Mit dem auf der Entwicklungsfläche der Contipark zu errichtenden Parkhaus sollen verschiedene Bedarfe gedeckt werden. Etwa 500 Stellplätze dienen öffentlichen Park+Ride- und Park+Rail-Angeboten. Zusätzlich soll es die Stellplatz-Nachfrage befriedigen, die durch die neuen Nutzungen auf dem Grundstück entsteht.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, inwieweit die hervorragende Lage zu den ÖPNV-Angeboten der Bahn und der Stadtbahn Einfluss auf die notwendige Stellplatzzahl haben wird.

Von den Wettbewerbsteilnehmern werden hierfür durchaus zukunftsweisende Vorschläge erwartet, die über die Frage der Unterbringung des ruhenden Ver-

kehrs hinausgehen und Ideen zu innovativen Mobilitätsformen umfassen sollten.

**Radverkehr.** In der Planungswerkstatt wurden die Einschränkungen für den Radverkehr rund um den Hauptbahnhof bemängelt. Die ausgeprägteste Barriere bilden demnach die Bahnflächen in Nord-Süd-Richtung durch ihre Dammlage und den Höhenversprung zwischen nördlichem und südlichem Bereich. Verstärkt wird dies noch durch die Trennwirkung des Straßenzugs Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße. Möglichkeiten einer Querung des Radverkehrs durch die DB-Verkehrsstation haben sich im Rahmen der Verhandlungen mit der DB als nicht umsetzbar erwiesen.

Die Forderung der Werkstatt nach einer Reduzierung dieser Barrieren ging einher mit dem Wunsch einer verbesserten Ost-West-Rad- und Fußwegeverbindung. Diese sollte Bestandteil des neuen Stadtquartiers werden.

#### **Ziele und Aufgaben**

- Anbindung
  - Aussagen zur Erschließung des neuen Stadtquartiers und des ZOB, insbesondere zur westlichen Anbindung
  - städtebaulicher und funktionaler Umgang mit den Immissionsbelastungen durch den Straßenzug Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße

- Ideen zur Verminderung der Barrierewirkung und zur städtebaulichen Integration des Straßenzugs Treibstraße – Grüne Straße – Steinstraße
- übergeordnete Ziele
  - Ideen zu Mobilitätsformen im neuen Stadtquartier
  - Verbindungen für Rad- und Fußgängerverkehr in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung
  - Berücksichtigung von Barrierefreiheit, guter Orientierung, kurzen Wegen und Sicherheitsempfinden
  - Aussagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse
  - Einbindung des endgültigen Standortes des ZOB für Fernbusse
  - Optimale Umsteigebeziehungen Bahn, ZOB, Stadtbahn, Individualverkehr
  - Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen und der Ausstattungsmerkmale
  - Vorschläge zur Gestaltung und zur Überdachung
  - Berücksichtigung der bahntechnischen Restriktionen (Abstände zu Freileitungsmasten und Speiseleitungen)

<sup>6</sup> Die Dimensionierung und die Lage des Aufzugs und der zu planenden Treppenanlage ist nicht maßgebend dargestellt, ist aber für das Wettbewerbsverfahren ausreichend.

## 5 Der nördliche Bahnhofsvorplatz

**Der Vorplatz heute.** Heute wirkt der nördliche Bahnhofsvorplatz nicht als städtischer Platz und angemessener Zugang zum Hauptbahnhof, sondern ist vielmehr ein ungestalteter Restraum ohne stadträumliche und gestalterische Qualitäten. Auch wenn das Denkmal „Mahn- und Gedenkstätte Steinwache“ als historisches Gebäude den Platz mitprägen kann, fehlt dem nördlichen Bahnhofsvorplatz, auch als Pendant zum südlichen Bahnhofsbereich, eine seiner Bedeutung angemessene Willkommensgeste. So bildet die geschlossene Stützwand des Bahngeländes den südlichen Platzrand und unterstreicht damit das Ambiente einer Bahnhofsrückseite.

Zudem mündet die Personenunterführung des Hauptbahnhofs über eine Treppenanlage nicht auf einen Platz, sondern auf einen schmalen Gehweg. Die Verbindung zwischen Personenunterführung und dem Personentunnel der Stadtbahn erfolgt witterungsgeschützt über diesen Gehweg.

Mit den laufenden Umbaumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs und der Stadtbahn wird eine deutliche Verbesserung des Übergangs zwischen Platz und Bahnbereich einhergehen: die Unterführungen werden barrierefrei zugänglich, die Personenun-

terführung der Bahn wird direkt mit dem künftigen ZOB verknüpft und die Personenunterführung der Bahn und der Personentunnel der Stadtbahn werden über ein innenliegendes Verbindungsbauwerk verbunden.

Ein Großteil der Fläche des nördlichen Bahnhofsvorplatzes wird heute durch Pkw-Stellplatzanlagen und den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) belegt. Als Provisorium vorgesehen, soll er auf die Fläche der ehemaligen Güterabfertigung verlegt werden.

Westlich der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache und der Auslandsgesellschaft wurde zum Andenken an die zehn Opfer des rechtsextremen „Nationalsozialistischen Untergrunds“ (NSU) ein Mahnmal errichtet. Es ist in die Überlegungen zur Gestaltung einzubeziehen.

**Ziel des Wettbewerbs.** Mit dem hier ausgelobten Wettbewerb soll ein funktional und gestalterisch schlüssiges städtebauliches Konzept für das neue Quartier zwischen Unionstraße und Burgtor vorgelegt werden. Wichtiger Baustein ist dabei der nördliche Bahnhofsvorplatz unter anderem mit dem Baudenkmal Mahn- und Gedenkstätte Steinwache. Von den Wettbewerbsteilnehmern werden daher Aussagen zur stadträumlichen Einbindung, zu möglichen bauli-

chen Ergänzungen der Platzränder und zur funktionalen Prägung des Platzes erwartet. Dabei soll auch die Frage geklärt werden, wie die auch in Zukunft gültige Verkehrsfunktion des Platzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität verbunden werden kann.

Die durch die Bahn vorgesehene Umgestaltung des Nordeingangs umfasst auch eine Neugestaltung bzw. den Ersatz der heutigen Stützwand. Den Teilnehmern des Wettbewerbs ist es aber freigestellt, etwa durch Bebauungsvorschläge weiterreichende Vorschläge zu machen.

Sobald der bauliche und funktionale Rahmen für die Neugestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes geklärt ist, soll für diesen engeren Bereich ein weiteres Qualifizierungsverfahren durchgeführt werden. In ihm wird es dann um die Gestaltung des Platzes mit seinen Ausstattungselementen und Materialien gehen.

Auch wenn in diesem Planungsstadium die Klärung des städtebaulichen Gefüges im Vordergrund steht, sollen bereits die notwendigen verkehrlichen Anforderungen berücksichtigt werden.

## verkehrliche Anforderungen

- Rad- und Fußverkehr
  - überdachte Fahrradabstellanlage für 400 Räder
  - Fläche für 100 Fahrradbügel
  - Einbindung der metropolrad-Stationen
  - direkte Wegeverbindungen für Fußgänger
- Busbetrieb
  - 7 Haltepositionen für Gelenkbusse
  - bevorzugt als Fahrbahnrandhaltestellen in der Form einer Sägezahn-Aufstellung
  - von jeder Position voneinander unabhängiges Ein- und Ausfahren
- Individualverkehr
  - 12 Taxi-Stellplätze
  - Stellplätze für Kurzparker, Kiss & Ride und Car-Sharing
  - Behindertenstellplätze

## übergeordnete Ziele und Aufgaben

- stadträumliche Einbindung
  - Prüfung einer baulichen Fassung bzw. Vorschläge zu einer möglichen Bebauung
  - Berücksichtigung der Belange der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache gemäß Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) und des Mahnmals für die Opfer des NSU
- Platzfunktion und -gestaltung
  - Schaffen eines attraktiven nördlichen Bahnhofsentrées

- Umgestaltung zu einem attraktiven Ankunfts-ort und Eingangstor in die Nordstadt
- Verbesserung der Anbindung an die Nordstadt
- Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes als Aufenthalts- und Verkehrsplatz
- Vorsehen größerer Flächen zur Separation bei Großveranstaltungen
- Vermeidung von Angsträumen
- barrierefreie Gestaltung
- Verkehrsfunktion
  - Optimierung der Verkehrsabläufe für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Pkw
  - barrierefreie Verbindung des Bahnhofsvorplatzes zur ZOB-Ebene
  - Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen
  - uneingeschränkte Erreichbarkeit für Busse und Taxen aus und in allen Richtungen
  - möglichst geringe Beeinträchtigung von Bus- und Individualverkehr
  - Ermöglichen von Lieferverkehren und Zufahrten für Anlieger (z. B. Hauptpost)
  - räumlicher und Sichtbezug der Haltestellen und der Stellplätze zu den Zugängen der Personenunterführung des Hauptbahnhofs und des Personentunnels der Stadtbahn



## 6 Umsetzung

Auch wenn es sich bei dem neuen Stadtquartier zwischen Unionstraße und Burgtor in seiner Gesamtheit um ein lang angelegtes Stadtentwicklungsprojekt handelt, müssen in Kürze Entscheidungen getroffen werden, die vom Ergebnis dieses städtebaulichen Wettbewerbs abhängen. So bestimmt etwa die genaue Erschließung des ZOB diejenige Stelle, an der die Personenunterführung der Bahn überfahrbar sein wird.

Die Entwicklung der Flächen beispielsweise von Contipark, DB Service und Station oder der Hauptpost werden möglicherweise andere Entwicklungshorizonte haben als die Flächen der DB Netz AG.

Insofern sollen die Beiträge des städtebaulichen Wettbewerbs zum einen städtebauliche Visionen und langfristige Entwicklungsideen entwickeln, sie müssen andererseits aber bindende Vorgaben berücksichtigen, deren Nichtbeachtung die Realisierung wichtiger Bausteine verhindern würde. Hierzu gehört etwa die Einhaltung notwendiger Sicherheitsabstände.

### 6.1 Bindungen und Restriktionen

An dieser Stelle sollen nur die für die Wettbewerbsbearbeitung relevanten Bindungen zusammengefasst werden. Detaillierte Restriktionen wie notwendi-



ge Anprallschutzmaßnahmen an Masten oder Einfriedungen werden in einem späteren Planungsstadium zu berücksichtigen sein.

**Oberleitungen und Speiseleitungen.** Die vorhandenen Oberleitungsanlagen müssen in ihrer Lage unverändert bleiben. Eine Versetzung der Masten ist aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen.

Gebäude müssen einen Abstand von mindestens 7 m zur lotrechten Achse der Speiseleitungen haben. Fuß- und Radwege, Wartebereiche für Reisende und Pkw-Stellplätze sind innerhalb dieses 14 m breiten Schutzstreifens jedoch möglich.

Werden die Speiseleitungen etwa mit leichten Gebäuden wie Wartebereichen oder Glasdächern unterbaut oder führen öffentliche Wege und Straßen unter ihnen hindurch, ist folgendes zu beachten:

- die lichte Höhe zwischen Oberkante der Bauten und der Speiseleitung muss mindestens 3,9 m betragen (die Höhe der Speiseleitungen schwankt zwischen circa 11,6 m und 15,4 m über Oberkante Gelände),
- die daraus resultierende mögliche Höhe von Ein- bzw. Unterbauten (z. B. Wartebereiche) wird auch Auswirkungen auf die Lage und Ausgestaltung des ZOB haben,

- unter der Speiseleitung ist zum Schutz eine metallene Abfangeinrichtung vorzusehen – diese wird etwa 1,5 m unter der Speiseleitung liegen.

**Kabeltrassen.** Die im Plangebiet liegende Kabeltrasse kann nicht verlegt werden und darf nicht überbaut werden. Auf ihr kann allerdings eine öffentliche Erschließung liegen – etwa für den ZOB. Bei der späteren Straßengestaltung ist der Schutz der Kabeltrasse, eine detaillierte Abdeckung und die Lage notwendiger Revisionsschächte einzuplanen.

**Gleisabstände.** Zur Achse von Gleisanlagen ist ein Abstand von mindestens 4 m einzuhalten.

#### Bindungen

- übergeordnete Umsetzungsziele
  - wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept
  - bauliche Umsetzung notwendiger Lärmschutzmaßnahmen
- technische Erfordernisse
  - Berücksichtigung der Bindungen und Restriktionen
  - Integration eines digitalen Stellwerks auf der Fläche der DB Netz AG
  - Berücksichtigung der Planungen zur Verkehrstation der Bahn und der Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof

#### Möglichkeiten

- grundstücksübergreifende Lösungen zwischen Postgrundstück und der Entwicklungsfläche Contipark sind möglich und wünschenswert
- dabei sollte eine mögliche Bebauung der höher gelegenen Grundstücke die Entwicklung des Postgrundstücks hinsichtlich seiner Erschließung, Nutzung und Gebäudestruktur nicht einschränken





**Stadt Dortmund**  
Stadtplanungs- und  
Bauordnungsamt

