



Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

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

Dokumentation

Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

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

Dokumentation

Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

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

Ausloberin

*Stadt Dortmund
vertreten durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt*

Wettbewerbsbetreuung

*pp als 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, Januar 2018

INHALT

- 7 Vorwort
- 9 Der Wettbewerb: Anlass, Ziele und Ergebnis
- 10 Die Wettbewerbsaufgabe
- 14 Das Verfahren

DIE BEITRÄGE

- 1. Rang**
- 18 raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH, Frankfurt am Main
- 1. Rang**
- 22 bK – buero Kleinekort, Düsseldorf
- 1. Rang**
- 26 Trojan + Trojan Architekten + Städtebauer BDA, Darmstadt
- 4. Rang**
- 30 Hermann & Valentiny und Partner Architekten ZT GmbH, Wien
- Anerkennung**
- 34 Gerber Architekten GmbH, Dortmund
- Anerkennung**
- 38 scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbh, Dortmund

WEITERE BEITRÄGE

- 42 2. Rundgang
- 50 1. Rundgang
- 54 Ausblick und weiteres Vorgehen | Empfehlungen



© Stefanie Kleemann

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

der Dortmunder Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt ist mit seinem räumlichen Umfeld ein Ort von herausragender baulicher, funktioneller und struktureller Bedeutung. Er ist nicht nur ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein wesentliches Bindeglied zwischen City und Nordstadt. Während die Umbauarbeiten im Zusammenhang mit der Stadtbahnhaltestelle und der Verkehrsstation der Deutschen Bahn bereits begonnen haben, zählt die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes noch zu den bedeutendsten Zukunftsprojekten unserer Stadt.

Es ist mir wichtig, dass sich an der Gestaltung der Stadtentwicklung auch die Bürgerinnen und Bürger einbringen können. Daher hat mich die rege Teilnahme und vor allem die engagierte aktive Mitwirkung der vielen Interessierten an der Planungswerkstatt zur zukünftigen Gestaltung der Nordseite des Hauptbahnhofs im Oktober 2016 sehr gefreut. Viele der dort gesammelten Ideen und Anregungen wurden in der Aufgabenstellung des städtebaulichen Realisierungswettbewerbes berücksichtigt.

Die Aufgabe zur Entwicklung einer der letzten größeren zusammenhängenden Flächen im Bereich der Innenstadt ist mit den zahlreichen, sehr unterschiedlichen zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen sehr komplex. Die große Resonanz auf die Wettbewerbsauslobung mit über 60 Teilnahmebewerbungen aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Polen und der Schweiz belegt die Attraktivität dieser anspruchsvollen Gestaltungsaufgabe.

Die eingereichten Arbeiten haben eine hervorragende Qualität und ein hohes Maß an Durcharbeitung. Von der Jury unter Vorsitz von Herrn Professor Zlonicky wurden drei Entwürfe mit höchst unterschiedlichen Lösungsansätzen mit einem ersten Preis ausgezeichnet und für eine weitere Bearbeitung und Konkretisierung empfohlen. Die Überarbeitungsphase soll von einem Dialogprozess begleitet werden, durch den neben den Empfehlungen des Preisgerichts auch Anregungen der Öffentlichkeit, der Grundstücksbesitzer und der politischen Gremien einfließen sollen. Im Ergebnis soll die bestmögliche städtebauliche und eine im Rahmen technischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen realisierungsfähige Lösung für diesen Standort inmitten unserer Stadt gefunden werden.

Ich danke allen an der Vorbereitung und Durchführung dieses Wettbewerbes beteiligten Akteuren. Ich bin davon überzeugt, dass mit den Wettbewerbsergebnissen gelungene Ansätze für eine qualitativ hochwertige Gestaltung des nördlichen Bahnhofsumfeldes vorliegen. Sie sind eine gute Grundlage für weitere Planungs- und Entscheidungsprozesse.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ludger Wilde'. The signature is fluid and cursive, with a small mark above it.

Ludger Wilde
Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen



Planungsgebiet

DER WETTBEWERB: ANLASS, ZIELE UND ERGEBNIS

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 hat die Stadt Dortmund einen nichtoffenen einphasigen städtebaulichen Wettbewerb nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Deswegen Aufgabe war die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für das neue Stadtquartier nördlich des Bahnhofs zwischen Unionstraße und Burgtor.

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.

Am 4. Dezember 2017 prämierte das Preisgericht unter dem Vorsitz von Prof. Peter Zlonicky, München, drei Arbeiten mit jeweils einem ersten Preis.

Bei einer allen Arbeiten gemeinsamen hohen Qualität weisen sie sehr unterschiedliche Planungsansätze auf. Um die Bandbreite der unterschiedlichen Lösungen zur Diskussion zu stellen, verzichtete das Preisgericht bewusst auf eine abschließende Empfehlung für eine dieser Arbeiten. Die Teams der ersten Preisgruppe sollen vielmehr in einer weiteren Arbeitsphase ihre Beiträge vertiefen.

Die Überarbeitungsphase soll von einem Dialogprozess begleitet werden. In diesen sollen neben den Empfehlungen des Preisgerichts auch Anregungen der Öffentlichkeit, der Grundstücksbesitzer und der politischen Gremien einfließen.

Es ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt für die detaillierte Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein weiteres Qualifizierungsverfahren durchzuführen. Der hier dokumentierte städtebauliche Wettbewerb dient auch dessen Vorbereitung.

Die Gesamtfläche des nördlichen Bahnhofsumfelds beträgt ca. 25,4 ha, wovon etwa 14 ha auf die zu planenden Entwicklungsflächen einschließlich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes entfallen.

Das Gesamtareal besteht aus mehreren Bereichen, für die innerhalb des Wettbewerbs unterschiedliche städtebauliche Ideen zu entwickeln waren. Gesetzt war seitens der Stadt Dortmund das Ziel, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) für Fernbusse von dem provisorischen 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 zielten im Rahmen der qualifizierten Entwicklung des Gesamtstandortes vornehmlich auf eine Wertentwicklung ihrer Grundstücke.

Die Aufgabe des Wettbewerbs war es, 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.

Städtebau und Architektur

- ▶ 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
- ▶ städtebauliche Einbindung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes
- ▶ Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange rund um die Mahn- und Gedenkstätte Steinwache und der Überlegungen zu deren Erweiterung

Grünvernetzung und Freiraum

- ▶ 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)

Nutzungen | übergreifende Nutzungsziele

- ▶ Nutzung der innerstädtischen Brachflächen
- ▶ innerstädtische Nutzungsmischung für den Gebietstypus „Urbane Gebiete“

- ▶ (auch den öffentlichen Raum) belebende Nutzungen, Vermeidung von Monofunktionalitäten
- ▶ 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

Nutzungen | zwingend unterzubringende Nutzungen

- ▶ Entwicklungsfläche Contipark
 - Zentraler Omnibusbahnhof für Fernbusse (ZOB)
 - 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
- ▶ Entwicklungsfläche DB Station und Service
 - Inwertsetzung des Grundstücks gegebenenfalls 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

Anbindung und Erschließung

- ▶ 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)

Der nördliche Bahnhofsvorplatz | übergeordnete Ziele und Aufgaben

- ▶ stadträumliche Einbindung
 - Prüfung einer baulichen Fassung bzw. Vorschläge zu einer möglichen Bebauung
 - Berücksichtigung der Belange der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache und des Mahnmals für die Opfer des NSU
- ▶ Platzfunktion und -gestaltung
 - Schaffen eines attraktiven nördlichen Bahnhofsentrées
 - Umgestaltung zu einem attraktiven Ankunftsort 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 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

Umsetzung | 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

Umsetzung | 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



Kolloquium am 1. September 2017



Preisgerichtssitzung am 4. Dezember 2017



Der Wettbewerb wurde als nichtoffener einphasiger Planungswettbewerb nach RPW 2013 mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Er zielte als städtebaulicher Realisierungswettbewerb auf die Vergabe eines Planungsauftrags. Das Verfahren war anonym.

Der Wettbewerb richtete sich an Bewerber bzw. Bürgergemeinschaften, die die Fachdisziplinen Stadtplanung oder Architektur abdecken. Vier Bewerber bzw. Bürgergemeinschaften wurden von der Ausloberin zur Teilnahme eingeladen. 14 weitere wurden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ermittelt. Zwei Büros zogen ihre Teilnahme während der Bearbeitungszeit zurück, womit insgesamt 16 Büros am Verfahren teilnahmen.

Teilnehmer

- ▶ bbz| böhm benfer zahiri, Berlin
- ▶ bK Kleinekort, Düsseldorf
- ▶ Boris Enning Architekt BDA Stadtplaner, Köln
- ▶ CATTANEO | SCHÜPPEL Urban Design & Landscape Architecture, Chemnitz
- ▶ Gerber Architekten, Dortmund
- ▶ 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
- ▶ Ortner & Ortner, Köln
- ▶ raumwerk Gesellschaft für Architektur und Städtebau mbH, Frankfurt/M.
- ▶ scheuven + wachen, Dortmund
- ▶ Trojan + Trojan, Architekten + Städtebauer, Darmstadt

12 der 16 teilnehmenden Büros haben ihre Arbeiten abgegeben. Sämtliche Arbeiten wurden vom Preisgericht durch einstimmigen Beschluss zum Verfahren zugelassen.

Vorprüfzeitraum und Prüfer

Die Vorprüfung der Wettbewerbsarbeiten erfolgte durch das Büro pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH in Zusammenarbeit mit der Stadt Dortmund, der DB Station & Service AG, der DB BahnPark GmbH, der LK Argus und der Schmidt & Pütz Projektmanagement GmbH.

Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Am 4. Dezember 2017 tagte in Dortmund das Preisgericht. Dem stimmberechtigten Preisgericht gehörten an:

- ▶ Prof. Christa Reicher, Architektin/Stadtplanerin, Dortmund/Aachen, Vorsitzende des Gestaltungsbeirats Dortmund
- ▶ Prof. Christian Schlüter, Architekt, Wuppertal, Gestaltungsbeirat 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 (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- ▶ Stadtrat Ludger Wilde, Beigeordneter der Stadt Dortmund für Umwelt, Planen und Wohnen

Als stellvertretende Preisrichter waren anwesend:

- ▶ Walter Nickisch, Architekt, Fachbereichsleiter Stadtplanungs- und Bauordnungsamt Stadt Dortmund
- ▶ Utz Kowalewski, stellv. Vorsitz Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen (Fraktion DIE LINKE & PIRATEN)

Beratende Mitglieder waren

- ▶ Uwe Käbe, BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen
- ▶ Marc-André Salomon, DB BahnPark GmbH, Berlin
- ▶ Dr. Stefan Mühlhofer, Mahn- und Gedenkstätte Steinwache, Dortmund

Zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten wurden die in der Auslobung angeführten Planungsziele und Anforderungen herangezogen:

- ▶ 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

Rangfolge und Preisverteilung

Aufgrund der Qualität der Arbeiten beschloss das Preisgericht die folgende Rangfolge und Preisverteilung:

1. Rang

raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung mbH, Frankfurt am Main

1. Rang

bK – buero Kleinekort, Düsseldorf

1. Rang

Trojan + Trojan Architekten + Städtebauer BDA, Darmstadt

4. Rang

Hermann & Valentiny und Partner Architekten ZT GmbH, Wien

Anerkennung

Gerber Architekten GmbH, Dortmund

Anerkennung

scheuvs + wachten plus planungsgesellschaft mbh, Dortmund

Das Preisgericht beschloss einstimmig die Verteilung der Preisgelder:

Preisgruppe

1. Rang jeweils	20.000,- € (brutto)
4. Rang	9.000,- € (brutto)
Anerkennung	5.500,- € (brutto)
Anerkennung	5.500,- € (brutto)

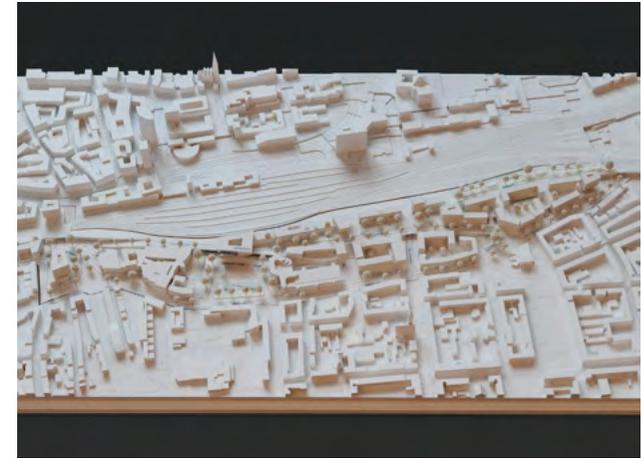
WETTBEWERBSTEILNEHMER



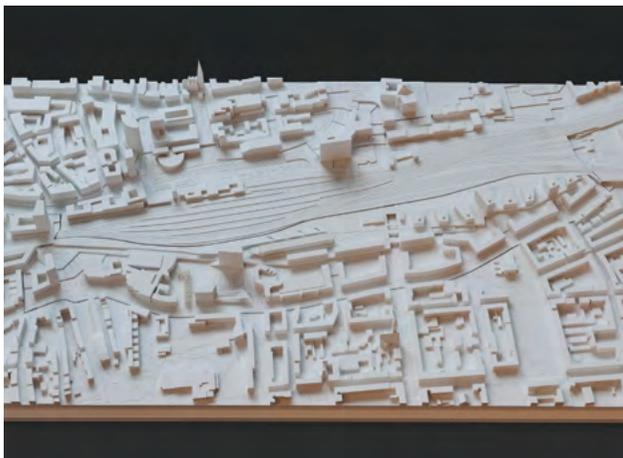
1. RANG
raumwerk Gesellschaft für Architektur und Stadtplanung
mbH, Frankfurt a. Main



1. RANG
bK · buero Kleinekort, Düsseldorf



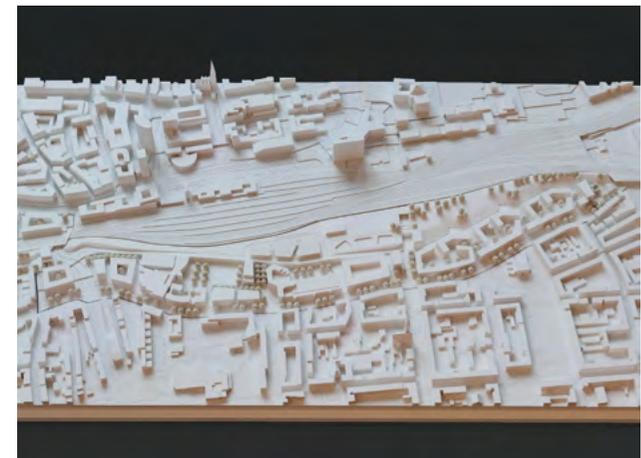
1. RANG
Trojan + Trojan Architekten + Städtebauer BDA,
Darmstadt



4. RANG
Hermann & Valentiny und Partner Architekten ZT GmbH,
Wien



Anerkennung
Gerber Architekten GmbH, Dortmund



Anerkennung
scheuvs + wachten plus planungsgesellschaft mbh,
Dortmund



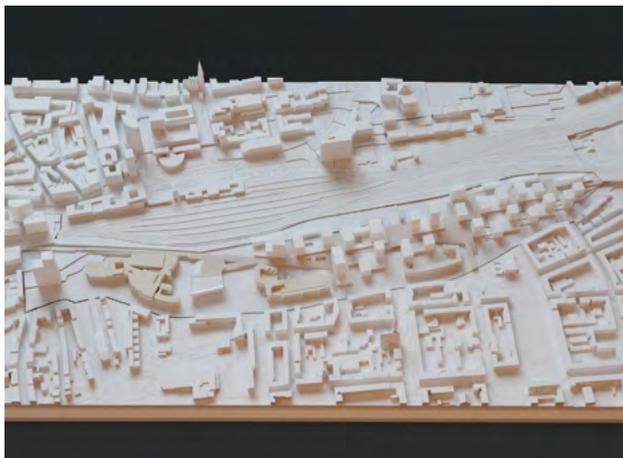
2. RUNDGANG
Boris Enning Architekt BDA Stadtplaner, Köln



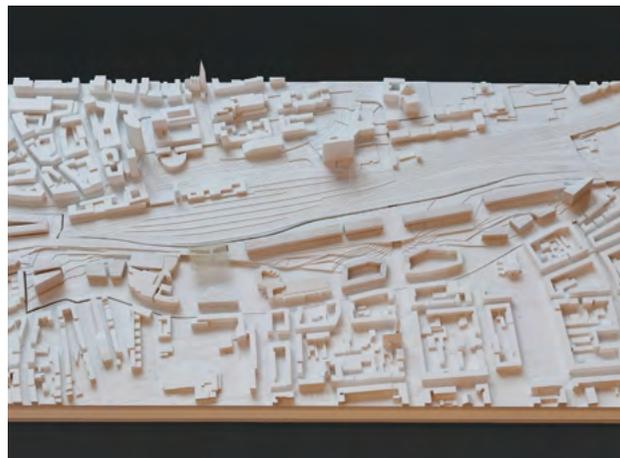
2. RUNDGANG
Klaus Schäfer – Architektur und Städtebau, Berlin



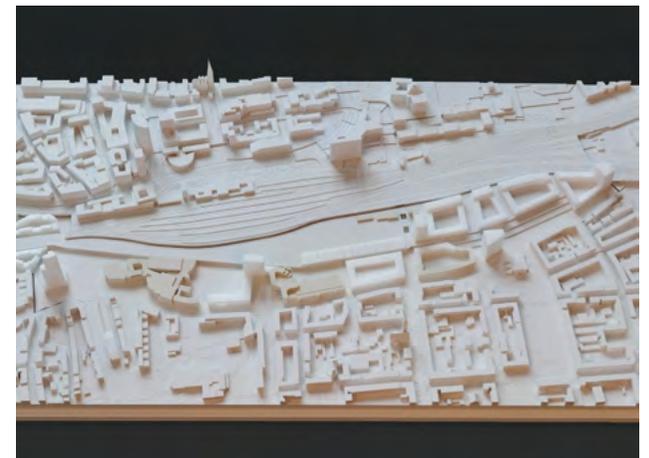
2. RUNDGANG
Martin Hinz Architekt, Frankfurt am Main



2. RUNDGANG
gener°gener plus architekten, Wien



1. RUNDGANG
HJPlaner, Aachen



1. RUNDGANG
Ortner & Ortner, Köln

1. RANG

RAUMWERK GESELLSCHAFT FÜR ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG MBH, FRANKFURT AM MAIN VERKEHRSPPLANUNG: ARGUS STADT UND VERKEHR PARTNERSCHAFT, HAMBURG



BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Die Arbeit setzt auf klare Weise die gründerzeitliche Blockstruktur der Nordstadt fort und orientiert sich dabei an der vorgefundenen Maßstäblichkeit. Ein Bildungscampus und ein achtgeschossiger Bau mit Stellwerk und KiTa ergänzen dabei das Nutzungsspektrum der Wohnhöfe. Die vorgeschlagene Angleichung der Topografie an die Höhenlage der Nordstadt führt allerdings zu erheblichen Eingriffen in das vorhandene Gelände und die bestehende Erschließung.

Konsequent wird die Idee einer grünen Verbindung zwischen Blücherpark und Bürgergarten verfolgt und baulich umgesetzt. Unterschiedlich bewertet das Preisge-

richt die möglichen Qualitäten des zwischen zwei Aufstiegen eingespannten Freiraums.

Die Bebauung des Burgtores mit einem Kultur- und Kreativzentrum und vervollständigten Blockstrukturen ermöglicht eine spannende Abfolge von Räumen und Nutzungen und verknüpft auf angenehme Weise die Stadträume von Brück- und Münsterstraße.

Insgesamt würdigt das Preisgericht den innovativen Entwurfsansatz rund um die Verkehrsfunktionen. So entsteht nicht nur ein neues städtebaulich und architektonisch überzeugendes Gesicht nach Norden, das der City ein würdiges Pendant gegenüberstellt, sondern auch

eine baulich ansprechende Antwort auf die Frage, wie ein Bahnhof des 21. Jahrhunderts aussehen kann.

Durch die Überlagerung von ZOB und untergeschobenem Parken wird der Raum geschaffen für die großzügige Freiraumgestaltung auf dem oberen Niveau des neuen Stadtquartiers. Gleichzeitig setzt diese Lösung mit der damit verbundenen Mall-Überführung einen enormen baulichen und wirtschaftlichen Aufwand voraus.

Die verkehrlichen Funktionen des ZOB und des Bahnhofsvorplatzes sind der Auslobung entsprechend gelöst. Nicht überzeugen kann der Vorschlag einer Quartiersgarage zur Lösung des ruhenden Verkehrs: sowohl in ihrer Lage als auch in ihrer baulichen Ausgestaltung. Die Zufahrt der Tiefgarage setzt die Nutzung des Postgrundstückes voraus, das derzeit nicht zur Verfügung steht.

Die starke Geste der grünen Rampe auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz führt zu einer guten Aufteilung des Platzes. Es entsteht eine Differenzierung eines Verkehrs- und Vorplatzes im Westen und eines Multifunktionsplatzes, der sich zu Kino und Steinwache orientiert. Gleichzeitig führt diese Bebauung allerdings zu einer erschwerten Orientierung.

Insgesamt ein Beitrag, der die gewünschte Aufwertung der Nordstadt mit hohen gestalterischen Qualitäten vereint, jedoch einen außergewöhnlichen wirtschaftlichen Aufwand voraussetzt.

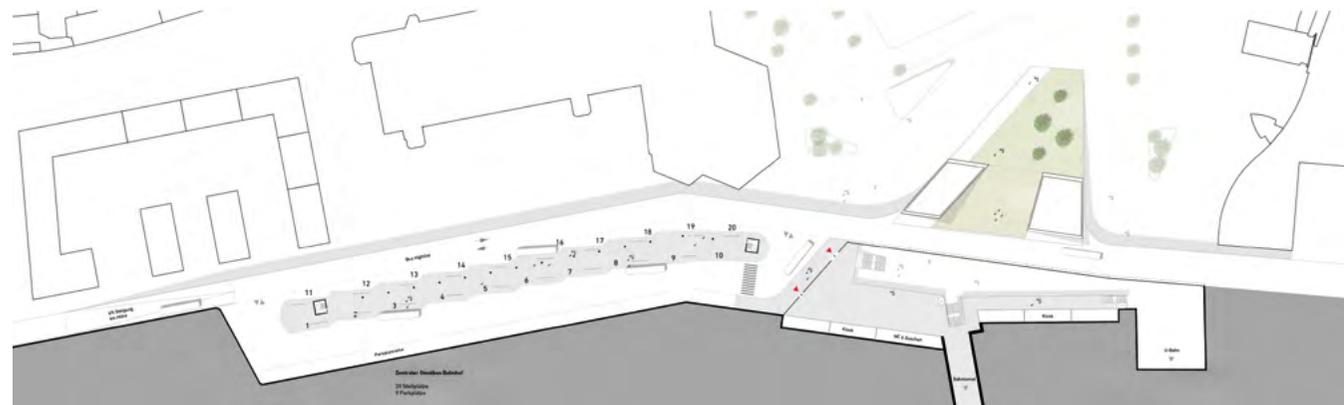
Schwarzplan



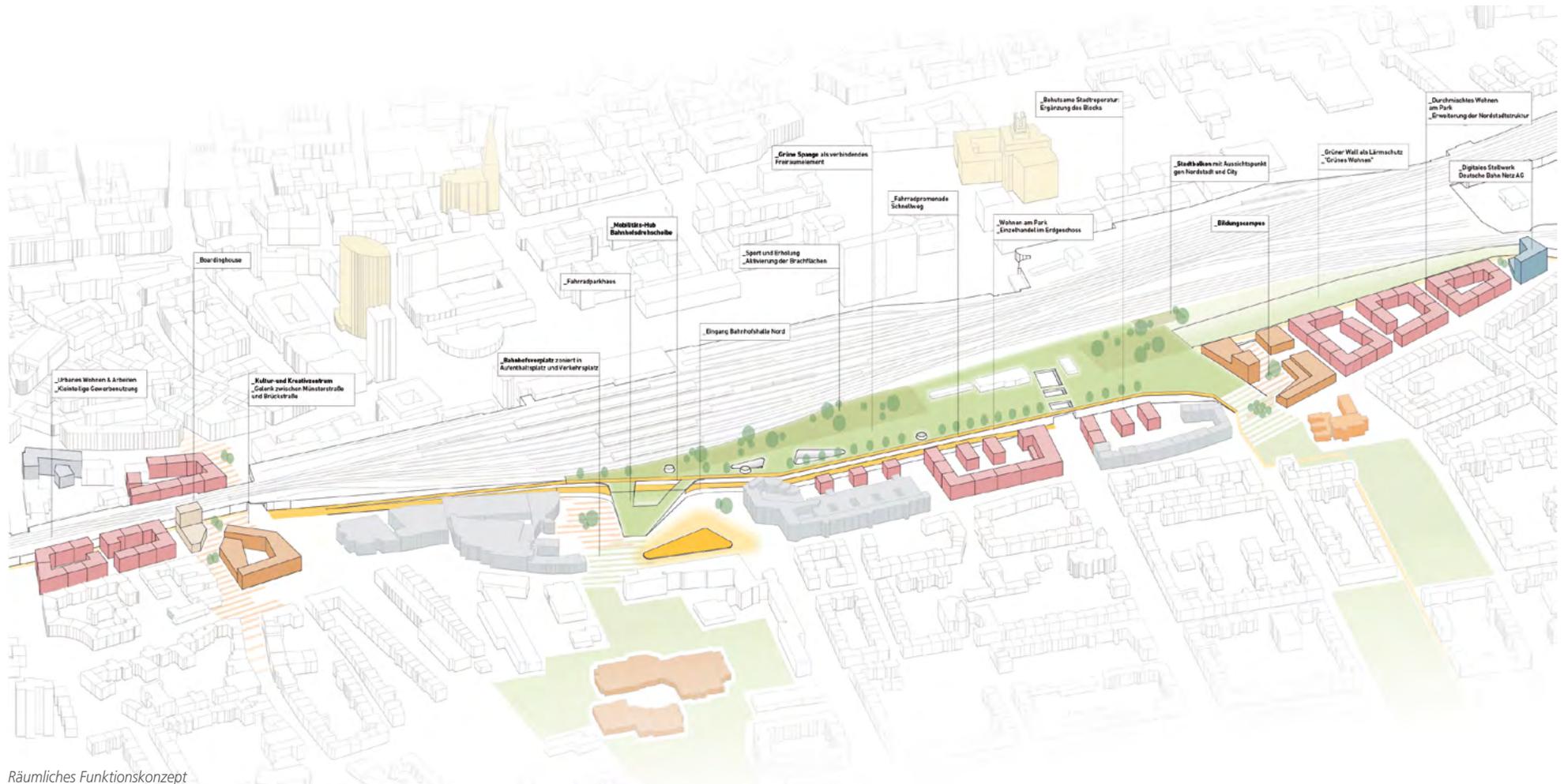
Lageplan



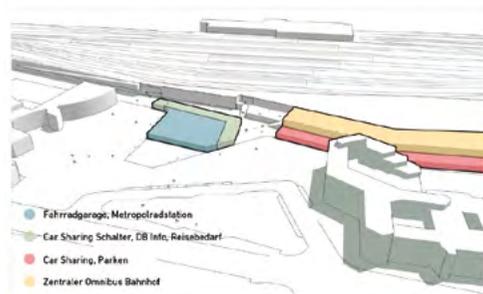
Detail Burgtor



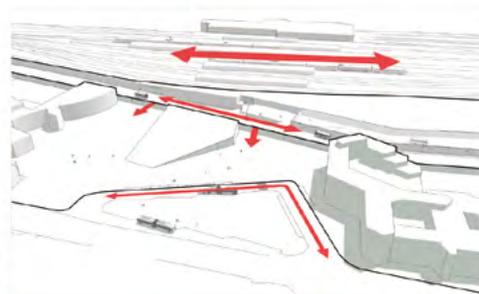
Detail Zentraler Busbahnhof



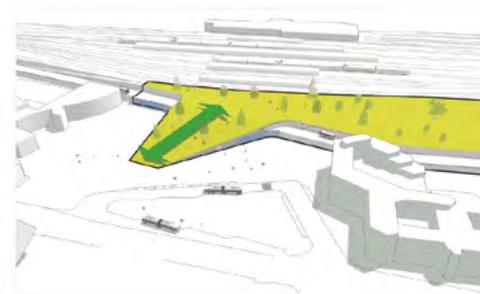
Räumliches Funktionskonzept



Nutzungen sortieren



Verkehre schichten



Landschaftliche Faltung

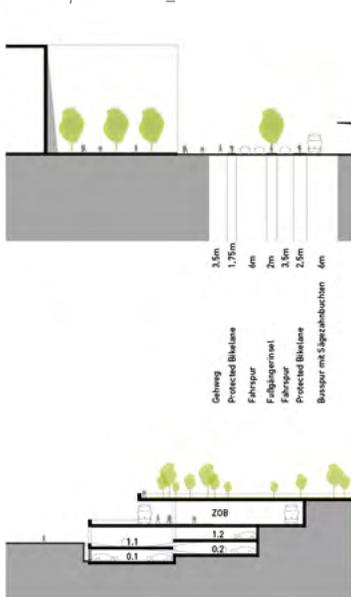


Symbiose

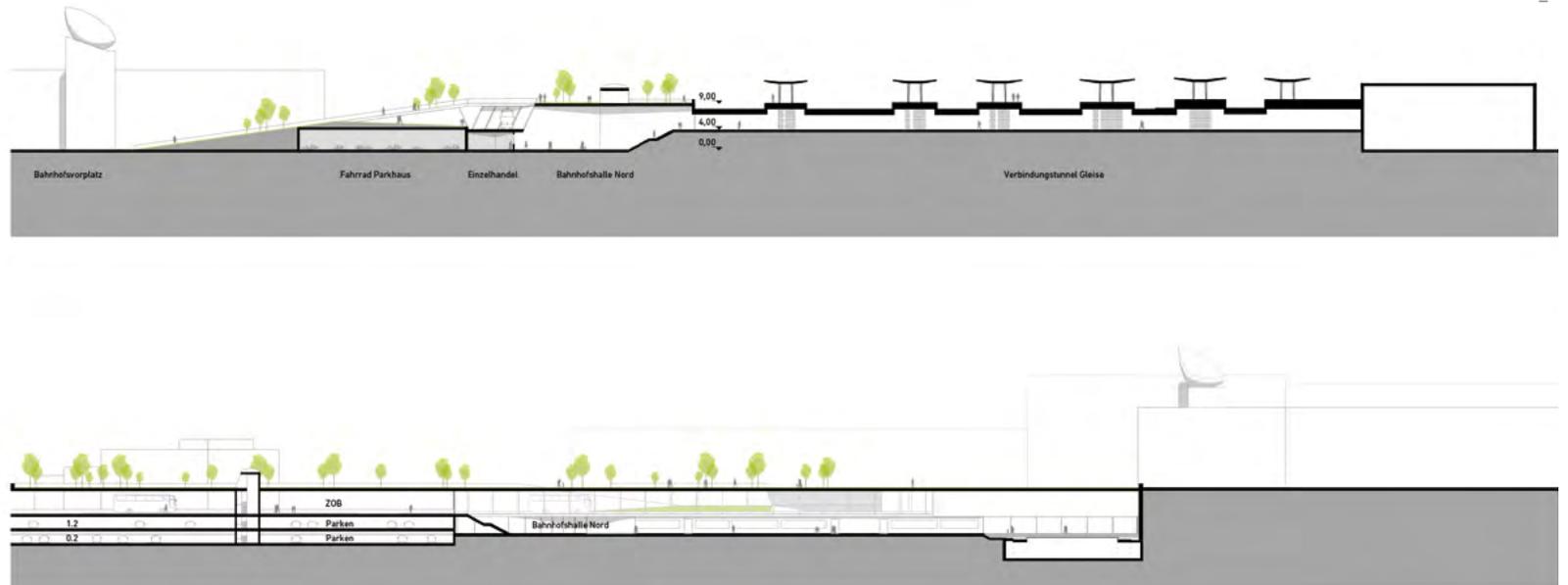


Detail Hauptbahnhof Nord

Straßenquerschnitt C_C



Garagenquerschnitt D_D



Schnitt B_B

Schnitt A_A

1. RANG

BK – BUERO KLEINEKORT, DÜSSELDORF

VERKEHRSPLANUNG: EGER CONSULT DARMSTADT



BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Der Entwurf zeichnet sich mit einer angenehmen Maßstäblichkeit in der Fortsetzung der städtebaulichen Struktur der Nordstadt aus. Es gelingt ihm, durch eine Neuinterpretation der bewährten Blockstrukturen Bestand und neues Wohnquartier auf überzeugende Art miteinander zu verknüpfen und so gut nutzbare Teilquartiere anzubieten. Zu prüfen sind allerdings Dimensionierung und Ausgestaltung im Detail.

Durch Fortführung des Blücherparks auf die Entwicklungsfläche gelingt eine selbstverständlich wirkende Grünverknüpfung, die auch dem Wunsch aus der Planungswerkstatt Rechnung trägt. Die Arbeit verzichtet allerdings auf eine Fortführung des Grünraums nach Osten.

Die vorgeschlagenen Baustrukturen rund um das Burgtor erscheinen schematisch und zu dicht. Auch die gewünschte Verbindung zwischen Brückstraße und Müns-

terstraße wird durch die Stellung der Baukörper nicht überzeugend gelöst.

Positiv hervorgehoben wird der Umgang mit den unterschiedlichen Höhenniveaus. Durch die bauliche Begleitung der vorhandenen Stützmauer scheint auch eine wirtschaftlich tragfähige Lösung angeboten zu werden. Mit über die Verkehrsnutzung hinausgehenden Angeboten kann zudem für die gewünschte Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit gesorgt werden. Nicht nachvollziehbar ist allerdings die Lage des Parkhauses weit entfernt von den Verkehrsanlagen der Bahn und der Stadtbahn. Der dargestellte ZOB kann nicht die notwendige Ausstattung nachweisen, hier werden lediglich 14 Haltepositionen vorgeschlagen.

Der Vorschlag einer Bebauung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes führt zwar zu einer angenehmen Platzdimension, hat aber zur Folge, dass die notwendigen Verkehrsfunktionen nicht in ausreichendem Maß angeboten werden können. Zudem wird die Orientierung der aus dem Stadtbahntunnel kommenden Reisenden und Besucher erschwert. Gegen das vorgeschlagene Seminargebäude der Steinwache werden denkmalpflegerische Bedenken geäußert.

Die Neuentwicklung des Postgrundstücks und der Ersatz der Hauptpost, die Voraussetzung des Konzepts sind, entsprechen nicht der derzeitigen Flächenverfügbarkeit.

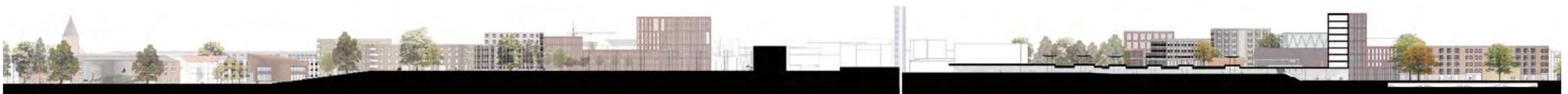
Schwarzplan



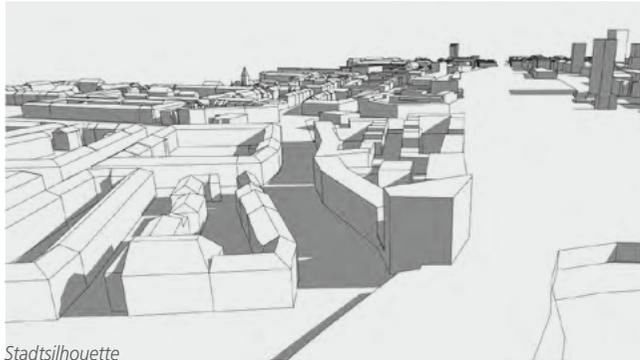
Lageplan



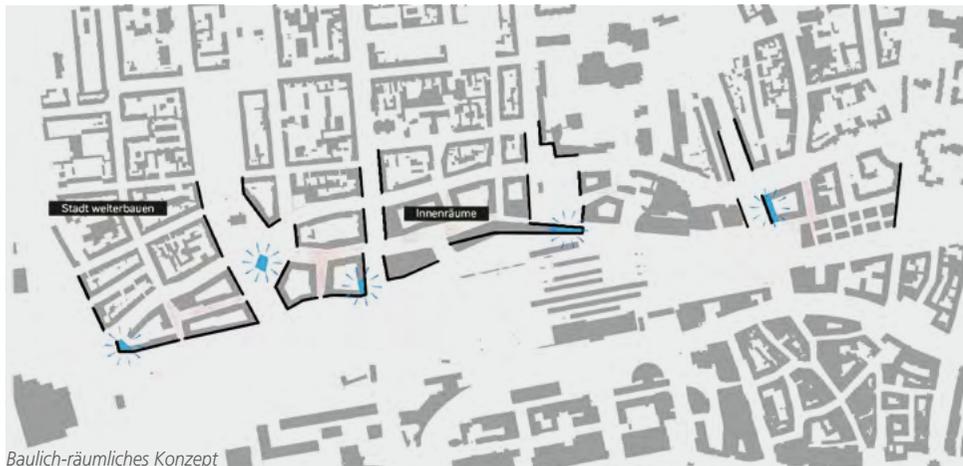
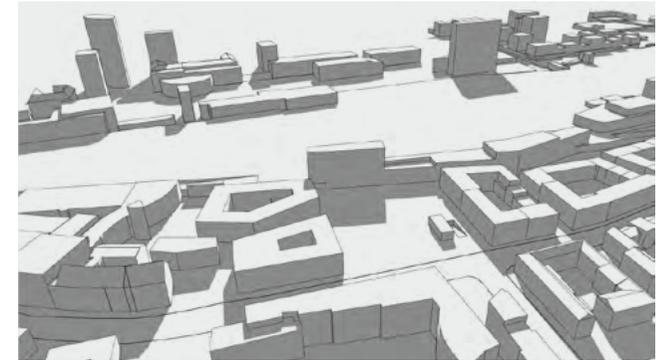
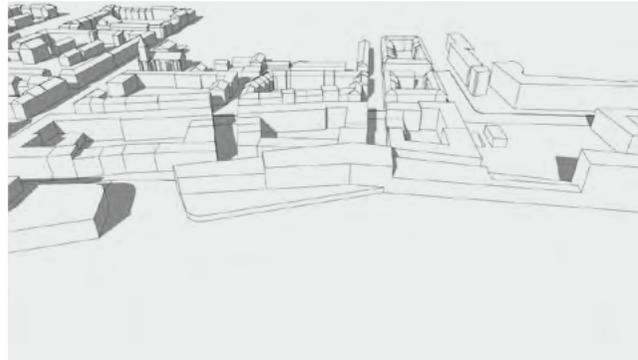
Lageplan | Ausschnitt Ost



Geländeschnitte



Stadtsilhouette



Baulich-räumliches Konzept



Freiraumkonzept



Nutzungskonzept



Erschließungskonzept

1. RANG

TROJAN + TROJAN ARCHITEKTEN + STÄDTEBAUER BDA, DARMSTADT



Bahnhofplatz Nord mit der Bahnloggia über historischer Stützmauer und geöffneten Bahnbögen



Anstelle des Kopfbaus der Post kann langfristig ein auf den Bahnhofplatz ausgerichtetes Hochhaus entstehen.

BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Mit einer geschickten Neuinterpretation des Blockthemas gelingt es der Arbeit, eine eigenständige städtebauliche Antwort auf die Nordstadt zu geben. Es entsteht ein Quartier mit hohen Binnenqualitäten, in das auch die Topografie gut integriert wird.

Zur Bahn entsteht gemeinsam mit dem Bahnpark eine eindeutige Kante, die auch nach Süden wirken und dem Quartier und der Nordstadt ein neues Gesicht verleihen kann. Auf eine grüne Fortführung des Blücherparks wird bewusst verzichtet und stattdessen eine weggleitende Folge von Frei- und Verkehrsräumen angeboten.

Gut gelöst ist die Akzentuierung des Burgtors durch einen Kontorturm, dessen Höhenentwicklung allerdings zu überprüfen ist. Es kann eine angenehme Abfolge von Räumen und Nutzungen entlang der Brück- und Münsterstraße entstehen.

Durch die Konzentration von ZOB auf dem Bahniveau und untergeschobenem Parkhaus wird Raum geschaffen für weitere Nutzungen wie Hotel, Gastronomie und Dienstleistungen. Dies kann zur gewünschten Belebung des Quartiers führen. Gleichzeitig führt aber die Lösung einer Tiefgarage statt eines wie in der Auslobung gewünschten Parkhauses zu einem erheblich größeren wirtschaftlichen Aufwand. Die Zufahrt der Tiefgarage setzt die Nutzung des Postgrundstückes voraus, das derzeit nicht zur Verfügung steht.

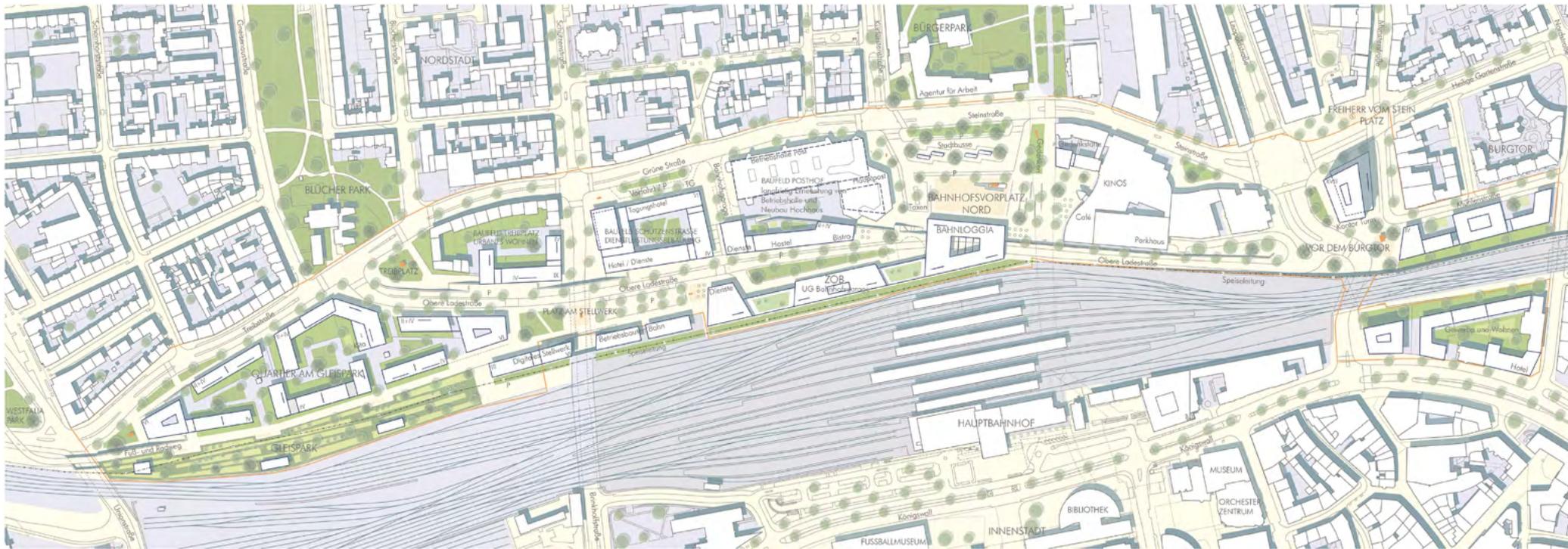
Der dargestellte ZOB kann die notwendige Ausstattung nicht vollständig nachweisen. Hier werden 18 Haltepositionen vorgeschlagen. Für die notwendigen Fernbusparkplätze scheint nur ein eingeschränkter Raum zur Verfügung zu stehen. Dessen Zufahrt führt zu einer wirtschaftlich und konstruktiv aufwändigen Mall-Überführung.

Der Verzicht auf eine Bebauung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes wird vom Preisgericht unterschiedlich bewertet. Er weist gegenüber der heutigen Situation keine spürbare räumliche Verbesserung auf, bietet jedoch Raum für die notwendigen Verkehrsfunktionen und ermöglicht den Platznutzern eine gute Orientierung.

Mit der Bahnloggia am Nordausgang kann ein überzeugendes Entrée von der und in die Nordstadt angeboten werden. Deren Dimensionierung sollte allerdings überprüft werden.

Der vorgeschlagene Anbau an die Steinwache ist aus denkmalpflegerischer Sicht auszuschließen.

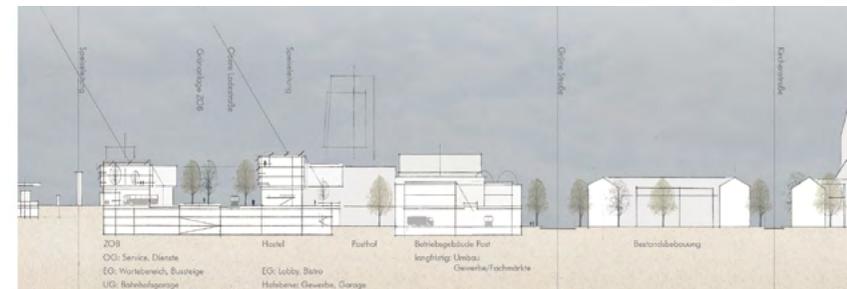
Das Preisgericht würdigt die Vorschläge zu einer schrittweisen Entwicklung des Postgrundstückes. Mit dem auf den Platz ausgerichteten Hochhaus könnte langfristig anstelle des Gebäudes der Hauptpost ein neues städtebauliches und architektonisches Merkzeichen entstehen.



Lageplan



Systemschnitt Königswall | Bahnsteige HBF | Bahnloggia | Nördlicher Bahnhofsvorplatz

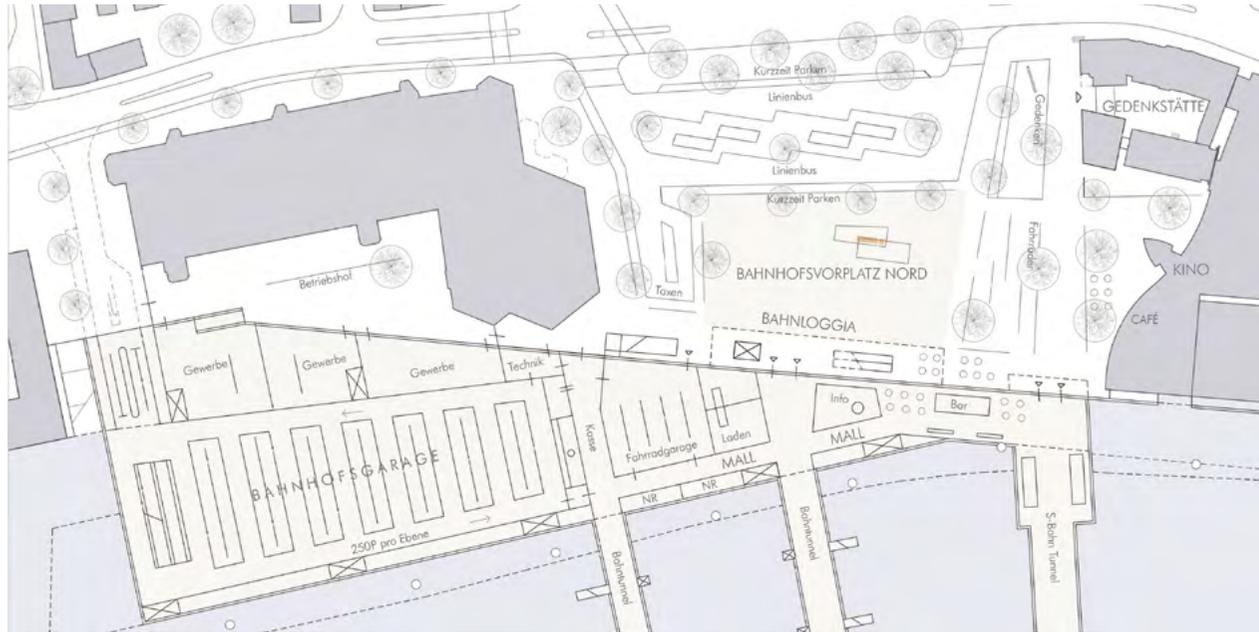


Systemschnitt ZOB | Posthof | Grüne Straße

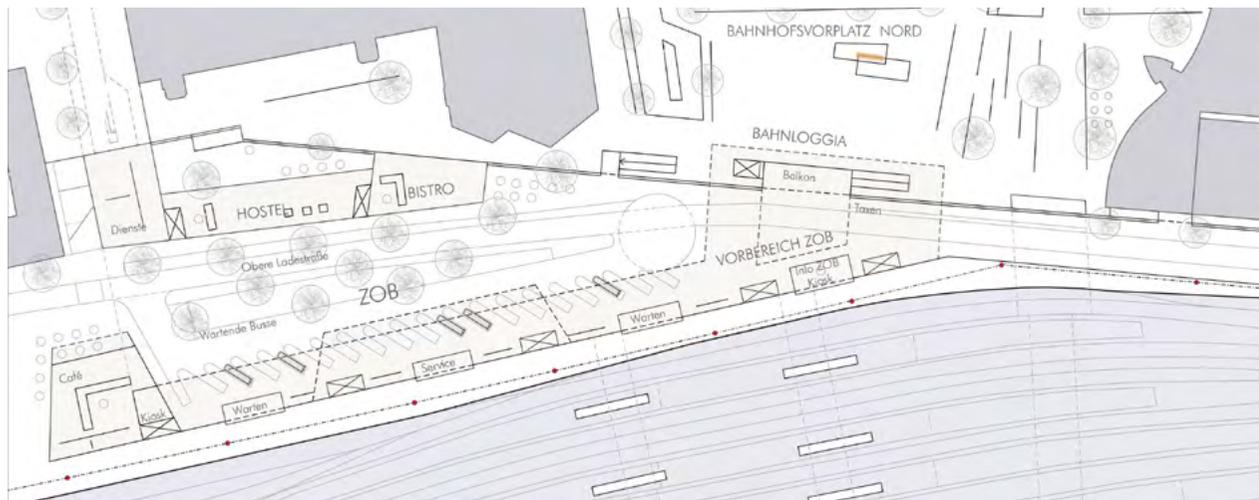
Strukturplan



Vertiefung Nördlicher Bahnhofsvorplatz



Vertiefung Burgtor/Münsterstraße



Vertiefung ZOB

4. RANG

HERMANN & VALENTINY UND PARTNER ARCHITEKTEN ZT GMBH, WIEN

Perspektive Vorplatz



BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Als städtebauliche Antwort auf die Blockstruktur der Nordstadt bietet die Arbeit eine Kombination aus Blockrandbebauung und Solitären an. Dies führt allerdings zu einer unentschlossen wirkenden Haltung, die sich nicht zwischen Fortsetzung der Quartiere und eigenständigem Bild entscheiden kann.

Die Idee einer Akzentuierung rund um das Burgtor mit drei hohen Gebäuden wird gewürdigt, die vorgeschlagenen Großstrukturen und der tiefer gelegte Platzbereich führen allerdings nicht zu der gewünschten Verknüpfung über die Brück- und Münsterstraße.

Die Angebote des ZOB und des Parkhauses entsprechen in ihrer Lage und Ausgestaltung den Vorgaben der Auslobung, können stadträumlich jedoch nicht überzeugen. Auch die Nachbarschaft zu den angrenzenden Wohnriegen birgt räumliche und funktionale Konflikte.

In der dargestellten Form sind die Vorschläge zur Bebauung des Bahnhofsvorplatzes nicht geeignet für eine Belebung und Attraktivierung des Platzes.

Insgesamt eine Arbeit, die zwar durchaus wertvolle Hinweise zur städtebaulichen Aufwertung der Nordstadt liefert, durch ihre Addition von Einzelbausteinen jedoch nicht überzeugen kann.

Schnitte B + C Bahnhofsvorplatz





Preamble

Das Gelände an der Nordseite des Dortmunder Hauptbahnhofes stellt sich aktuell als eine große Brache mit größeren und kleineren Restflächen und deren extensiver Nutzung dar, eine Barriere zwischen Nordstadt und City. Ziel des Entwurfes ist es daher, durch eine städtebauliche Neustrukturierung eine Belebung und städtebauliche Aufwertung dieser hochwertigen Flächenensens im Zentrum der Stadt zu bewirken. Es gilt, die Lücke zwischen Nordstadt und City funktional und gestalterisch zu schließen. Trotz der exponierten Lage am Gleiskörper hat das Areal auf Grund seiner direkten Anbindung den ÖPNV - Potential für urbane Dichte und urbanes Leben.

Nord-Süd

Die Blockstruktur und deren Erschließungsgängen finden ihre Fortsetzung im Planungsgebiet und überlagern im zentralen Bereich die in Ost-Westrichtung verlaufende Mauer entlang des Niveauausprägung zum ehemaligen Gleiskörper. Diese Zonar markiert den Abschluss der Blockrandbebauung und gibt den Raum frei für eine Parklandschaft, die durch Solitärbauten charakterisiert wird. Diese Solitärbauten sind in unterschiedlicher Geschwindigkeit angeordnet. In Fortsetzung der von Norden verlaufenden Straßenkante als städtebauliche Hochpunkte, die einerseits den räumlichen Abschluss dieser Straßerbüchten zu den Gleisanlagen bilden, andererseits durch ihre Höhenentwicklung auch von der City aus zu erkennen sind. Damit wird eine räumliche Vernetzung über den Bahnkörper hinweg erreicht.

Mauer

Eine Stützmauer quert wie eine Quamauer das gesamte Planungsgebiet in Ost-Westrichtung und markiert den bestehenden Niveauausprägung zwischen Norden und Süden. Sie ist Teil der Identität des Geländes und spielt daher auch im Entwurf eine wesentliche Rolle. Sie bildet einerseits den Abschluss der Blockstrukturen als hobbegleitende grüne Kante, andererseits begrenzt sie das neu strukturierte Plateau mit dem im Grünraum positionierten Solitärbauten. Entlang der Stützmauer erfolgt auch die Erschließung des Stadtquartiers durch entsprechende Rampenanlagen.

Vorplatz

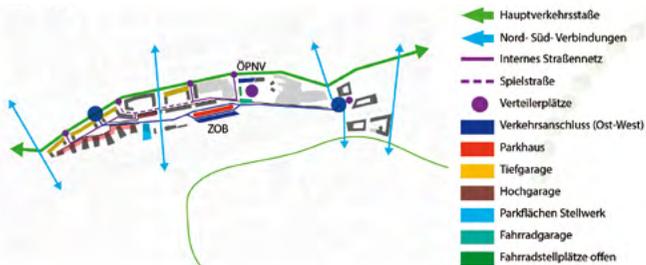
Der Lösungssatz für den Bahnhofsvorplatz sieht eine Entflechtung des Auto- und Busverkehrs und der Aufenthaltsflächen vor. Die Verkehrsfunktionen werden auf dem Plateau bzw. im Randbereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes konzentriert, sodass der Bereich im Anschluss an die beiden Bahnhofspassagen verkehrsfrei und als hochwertiger Aufenthaltsbereich zur Verfügung steht. Räumlich gefasst im Osten und Westen durch Bestandsbauten (Hotel, Großkino) wird der Straßenseam im Norden durch einen Hochpunkt (Hotel) akzentuiert. Im Süden überlagert ein zweiter Hochpunkt (Apartmentbau) die ankordierte Stützmauer.

Burgtor

Der östliche Teil des Wettbewerbgebietes ist derzeit hauptsächlich durch Verkehrsbauten und eine sehr heterogene Bebauung charakterisiert. In diesem Bereich rücken räumlich Nord- und Südstadt eng aneinander, sodass an dieser Stelle eine totalstrahlige Fassung des Raumes nahegelegt. Östlich der Leopoldstraße bzw. nördlich des Burgwalls wird daher das Stadtgefüge entsprechend ergänzt. Blocklinder als Stadtkanten ausgebildet und durch gezielte Setzung von Hochpunkten stadträumlich von Süden nach Norden übergreifend eine Formwirkung hergestellt.

Lageplan

Erschließung



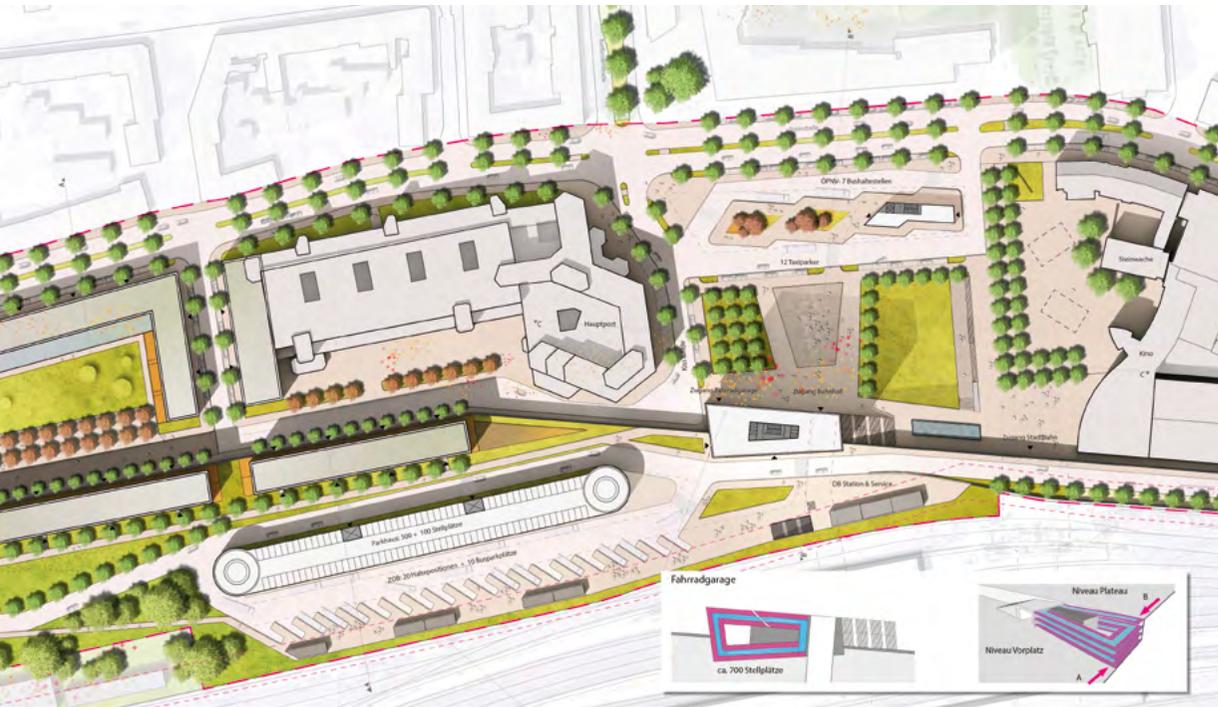
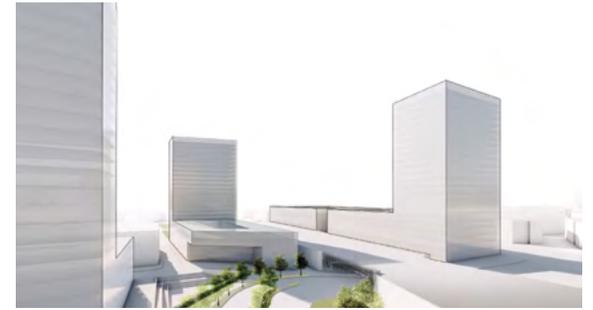
Funktionen Erdgeschoss



Funktionen Regelgeschoss



Perspektive Burgtor



Vertiefung Bahnhofsvorplatz



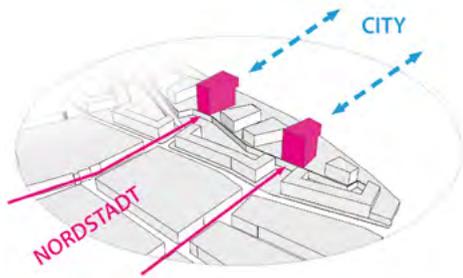
Vertiefung Burgtor



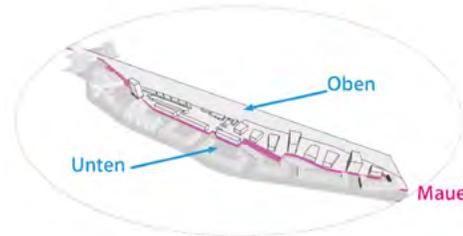
Schnitt B Bahnhofsvorplatz



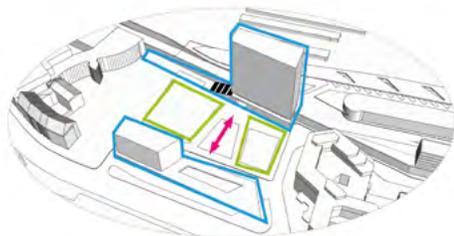
Schnitt D



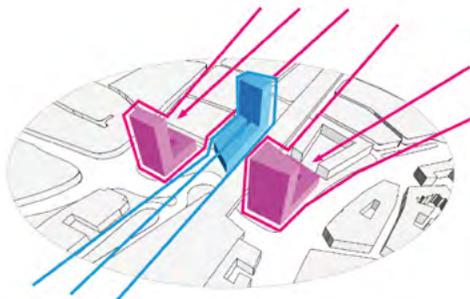
1 | Köpfe
Hochpunkte zum räumlichen Abschluss der Straßenfluchten und sichtbaren Vernetzung mit der City



2 | Stützmauer
Eine Stützmauer quert wie eine Quaimauer das gesamte Planungsgebiet in Ost-Westrichtung und markiert den bestehenden Niveauausgleich zwischen Norden und Süden

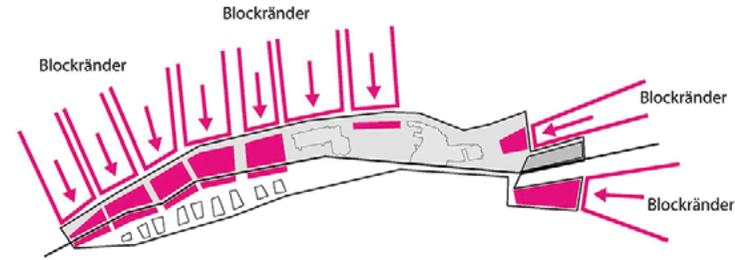


3 | Verplatz
Der neue nördliche Bahnhofsvorplatz wird in überschaubare Teilbereiche gegliedert, um den unterschiedlichen funktionalen Anforderungen gerecht zu werden, und um eine räumliche Vielfalt zu erreichen



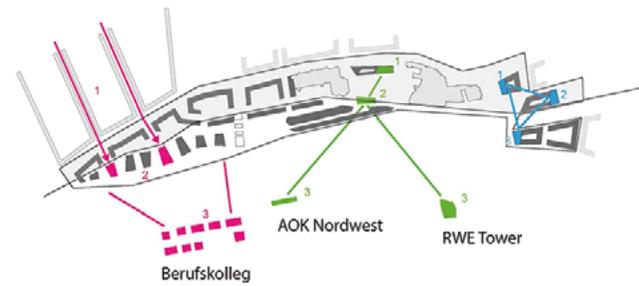
4 | Burgtor
Abschluss der in Ost-Westrichtung verlaufenden Blockstrukturen sowie des Gleisanlagen begleitenden Grünzuges

Blockränder fortführen



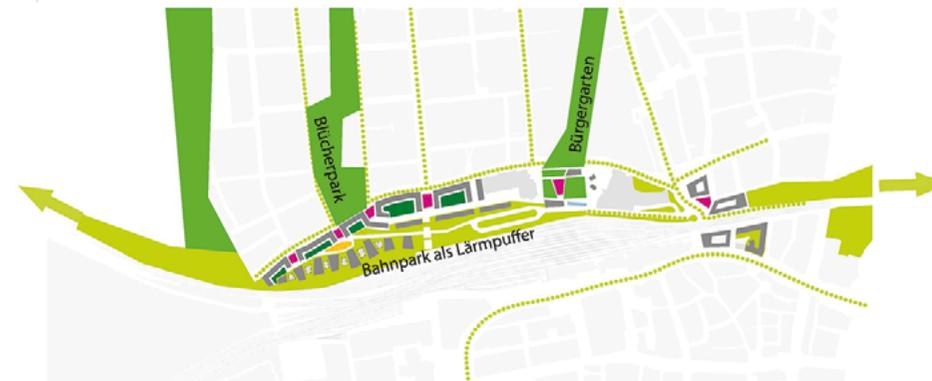
Die Blockstruktur und deren Erschließungsachsen finden ihre Fortsetzung im Planungsgebiet und überlagern im zentralen Bereich die in Ost-Westrichtung verlaufende Mauer entlang des Niveauausprungs zum ehemaligen Gleiskörper. Diese Zäsur markiert den Abschluss der Blockrandbebauung und gibt den Raum frei für eine Parklandschaft, die durch Solitärbauten charakterisiert wird.

Hochpunkte



Solitärbauten sind in unterschiedlicher Geschosigkeit angedacht. In Fortsetzung der von Norden verlaufenden Straßenräume als städtebauliche Hochpunkte, die einerseits den räumlichen Abschluss dieser Straßenfluchten zu den Gleisanlagen bilden, andererseits durch ihre Höhenentwicklung auch von der City aus zu erkennen sind. Damit wird eine räumliche Vernetzung über den Bahnkörper hinweg erreicht.

Freiraumkonzept



Der Bahnpark ist als Grünraum Teil des quartierübergreifenden Grünzuges und bildet für die angrenzenden Wohnstrukturen einen angemessenen Schallpuffer. Eine begrünte Hochgaragenstruktur setzt die Verbindung zum nördlichen Bahnhofsvorplatz als vertikales Grün fort.

- Städtischer Grünzug
- Bahnpark
- Wohnhöfe
- Urbane Plätze
- Quartiersplatz



BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Mit der Fortsetzung der Blockstruktur gelingt der Arbeit eine überzeugende Verknüpfung mit der Nordstadt. Nicht nachvollziehbar ist jedoch deren – etwas gewollt erscheinende – Lage und Anordnung. Fragwürdig erscheint zudem die Anordnung des ruhenden Verkehrs im Sockel- bzw. Erdgeschoss.

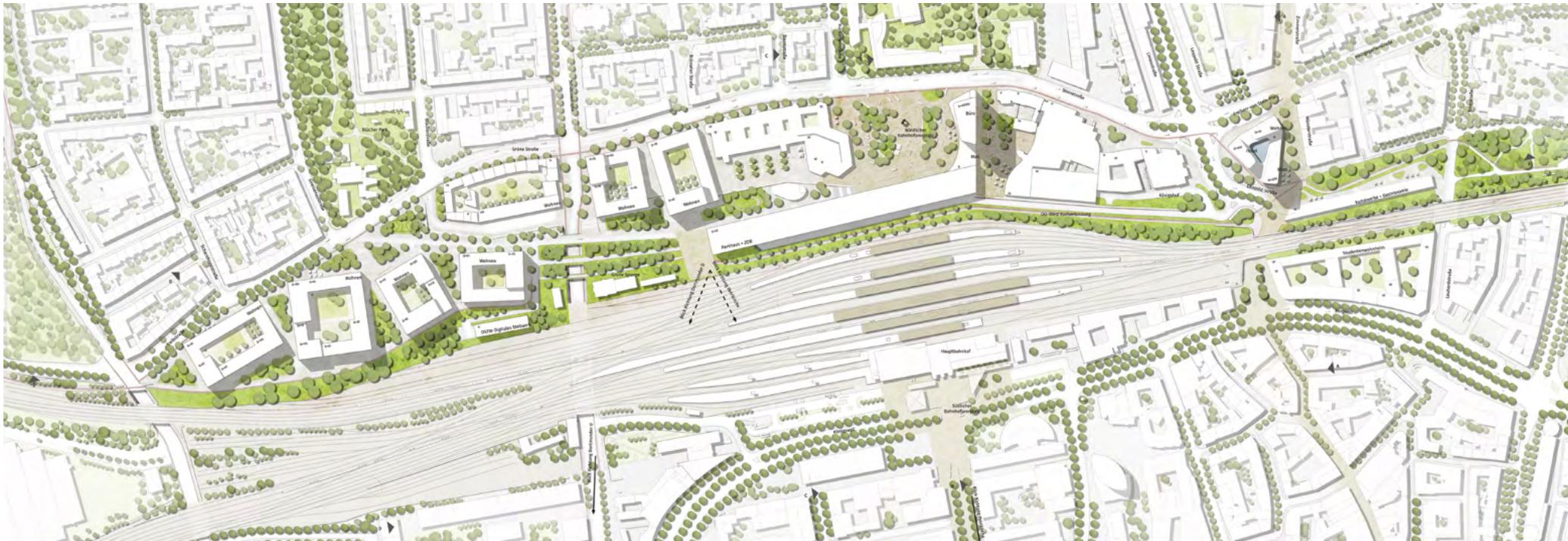
Das dem Konzept zu Grunde liegende „grüne U“ als eine der entwurfsbestimmenden Leitideen lässt sich im Entwurf nicht in seiner gewünschten Prägnanz wiederfinden.

Gelungen ist die Auseinandersetzung mit dem Burgtor. Hier führt der vorgeschlagene Baukörper zu einer guten Wegeführung und Verknüpfung zwischen Brück- und Münsterstraße.

Nicht überzeugen kann der lang gestreckte Riegel aus ZOB und darüber liegendem Parkhaus, der von der Bahnseite das Erscheinungsbild des Bahnhofsbereichs prägen würde.

Durch die östliche Bebauung erhält der nördliche Bahnhofsvorplatz zwar eine angemessene Dimension, gleichzeitig rückt der Bereich um die Steinwache aber in eine nicht gewünschte Randlage.

Schwarzplan



Lageplan

Ansichten



Ufer / Innenstadt West

Block #A

Block #B

Block #C

Block #D

Block #E

Schülerstraße

Block #F

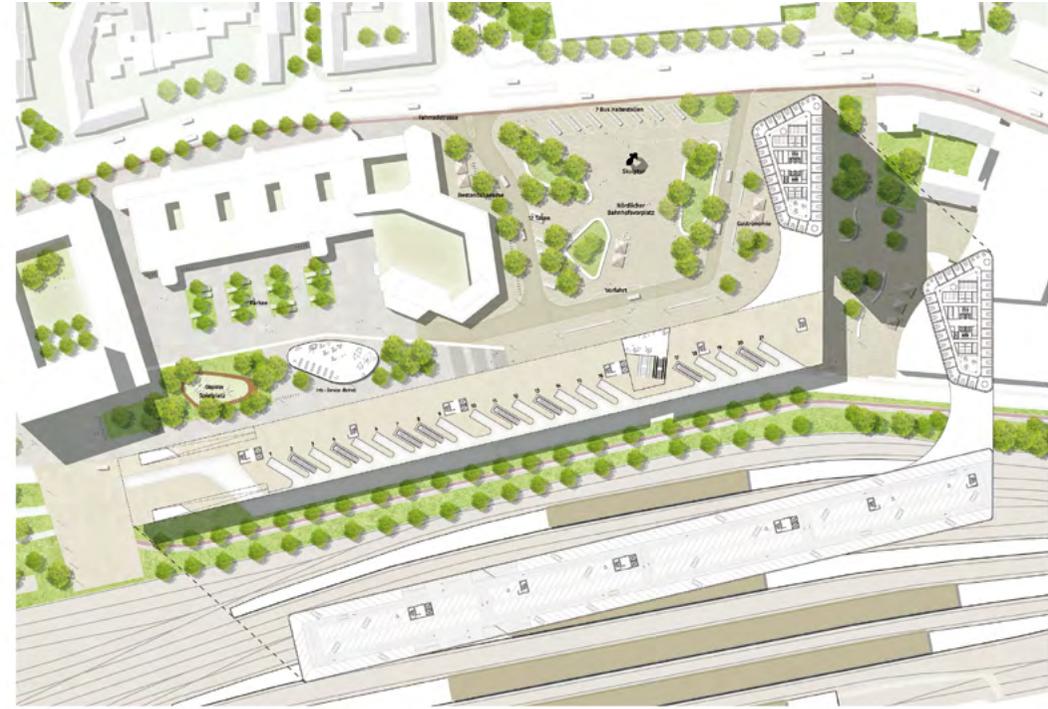
Block #G

Uferstraße / Superblock

Ufer / Ost



Nordplatz | ZOB | Erdgeschoss und 1. OG



Nordplatz | ZOB | 2. OG und 3. - 5. OG



Schnitt D-D

Stadtquartier Burgtor | 2. OG

Stadtquartier Burgtor | 1. OG



Stadtquartier Burgtor | Erdgeschoss

Grünkonzept



Wegebeziehungen



Sichtbeziehungen



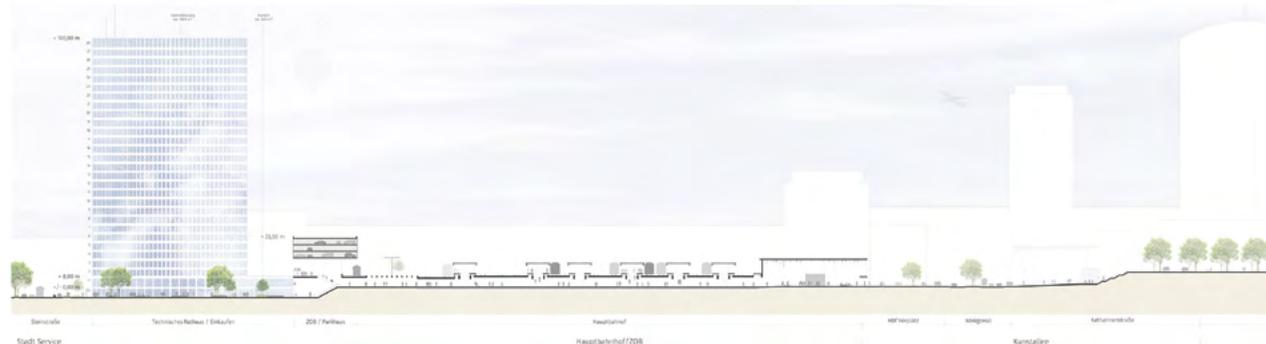
Nutzungen



Schnitt A-A



Schnitt B-B

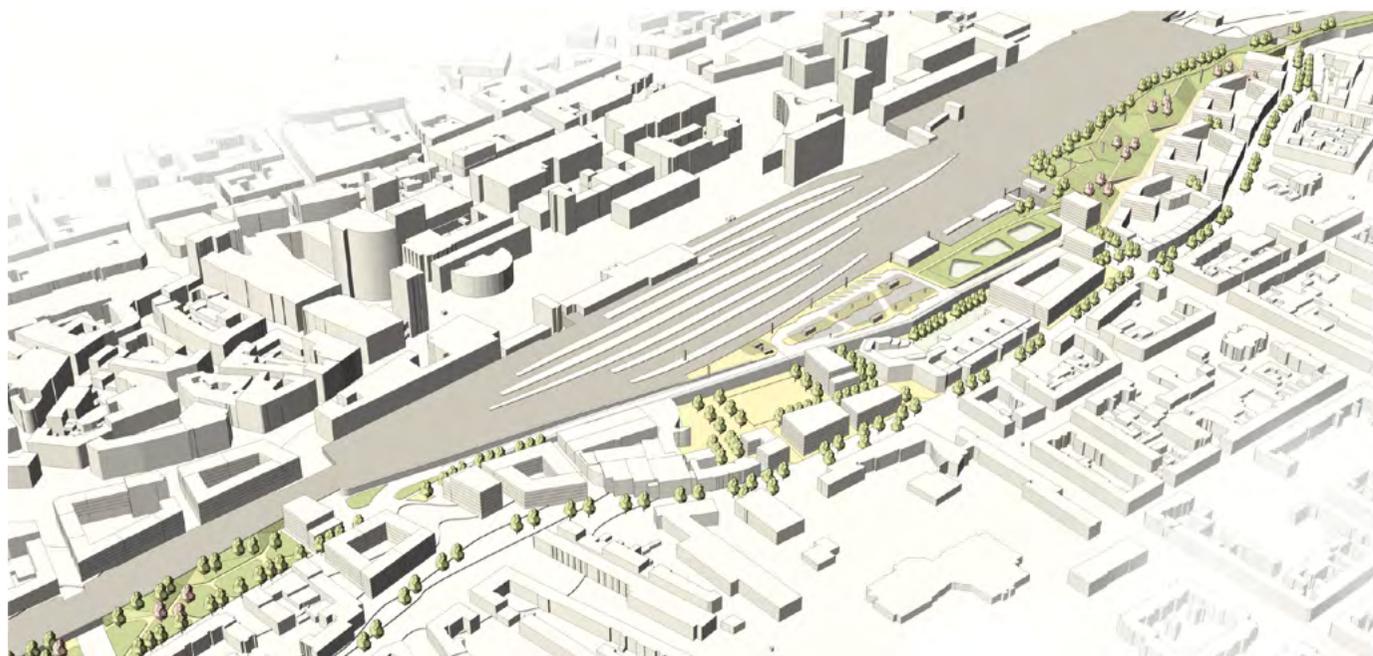


Schnitt C-C

ANERKENNUNG

SCHEUVENS + WACHTEN PLUS PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH, DORTMUND

LANDSCHAFTSARCHITEKTUR: WGF LANDSCHAFT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH, NÜRNBERG



BEURTEILUNG DURCH DAS PREISGERICHT

Die vorgeschlagene westliche Bebauung setzt zwar auf überzeugende Weise die Blockstruktur der Nordstadt fort, führt aber durch die Angleichung der Höhenlage zu starken Eingriffen in die heutige Erschließung und in die vorhandene Topografie. Der zwischen Wohnquartier und Bahn gelegene Park hat keinen Bezug zu den bestehenden Freiräumen. Dessen Fortführung über das Parkhaus ist nicht schlüssig.

Statt eines kräftigen Zeichens scheint sich die Nordstadt mit ihrem neuen Quartier eher zu verstecken.

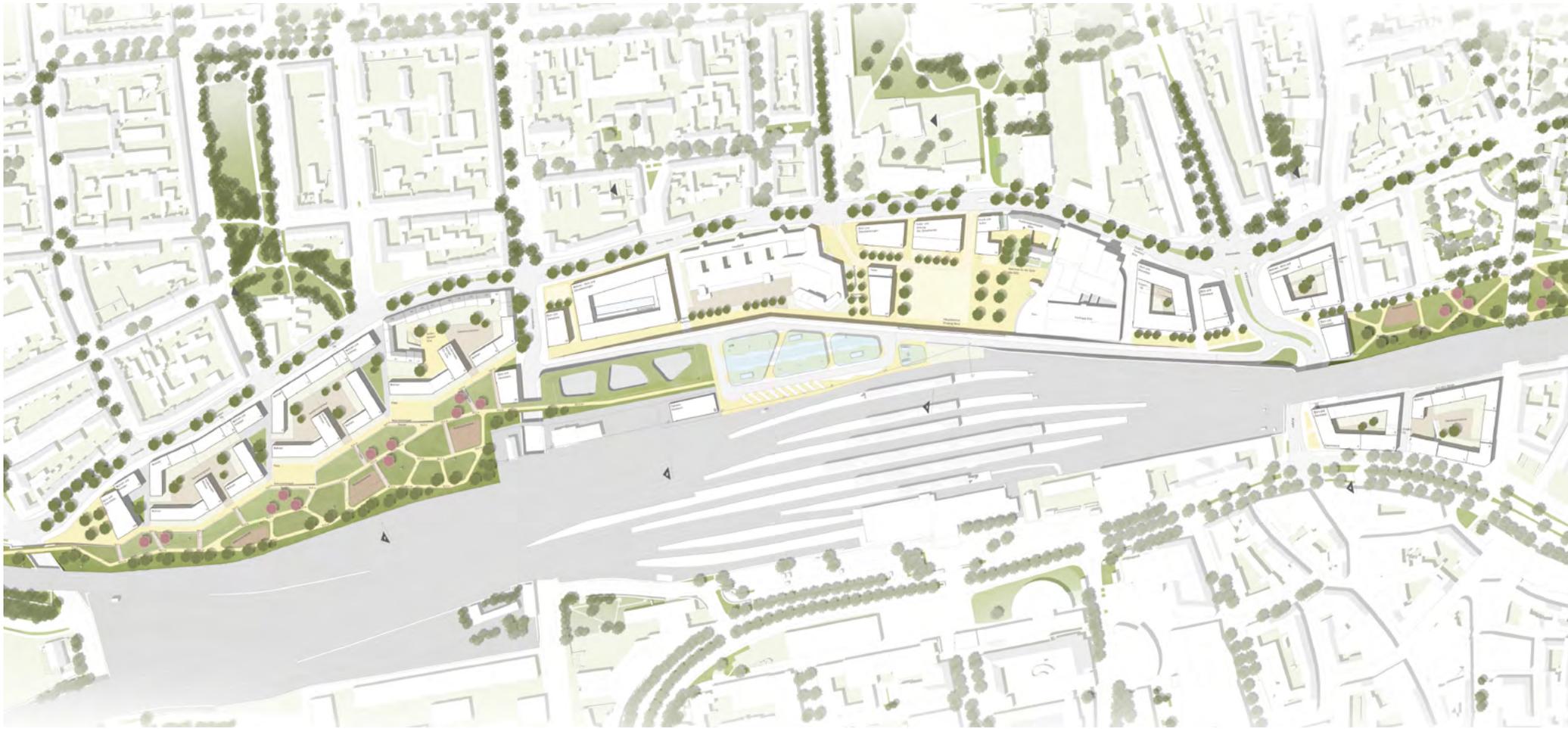
Die Bebauung des Burgtores führt nicht zu der gewünschten Verknüpfung nördlich und südlich der Bahn, sondern verhindert vielmehr eine schlüssige Wegführung.

Der ZOB ist nachvollziehbar angeordnet und erfüllt weitestgehend die gestellten Anforderungen.

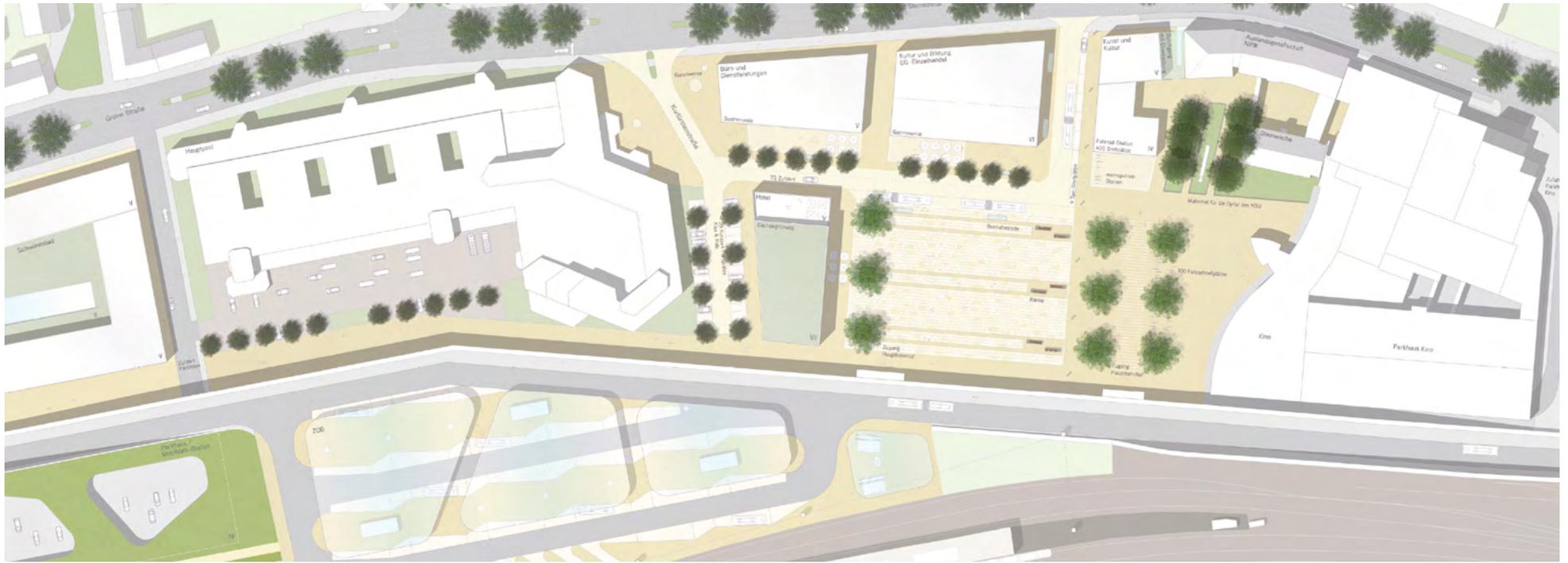
Die Bebauung des Bahnhofsvorplatzes entlang der Steinstraße ist dem Platz nicht angemessen und schottet ihn ab. Die außerordentliche Reduzierung der Platzfläche verhindert die Unterbringung und Verknüpfung der erforderlichen Verkehre.

Die Arbeit liefert keine Aufwertung des nördlichen Bahnhofsentrées.

Schwarzplan



Lageplan



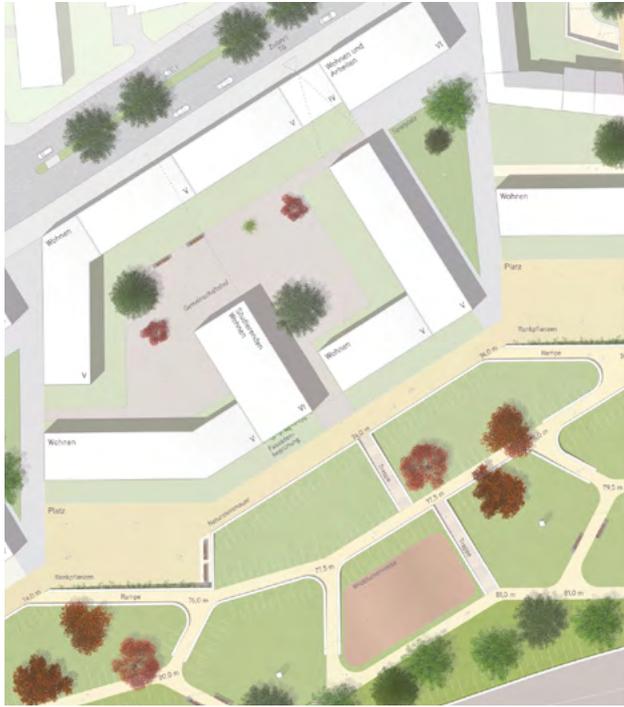
Vertiefung nördlicher Bahnhofsvorplatz und ZOB mit angrenzender Bebauung



Perspektive nördlicher Bahnhofsvorplatz



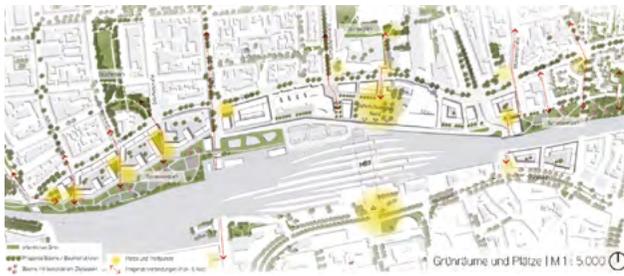
Systemanschnitte nördlicher Bahnhofsvorplatz (oben) und ZOB mit angrenzender Bebauung



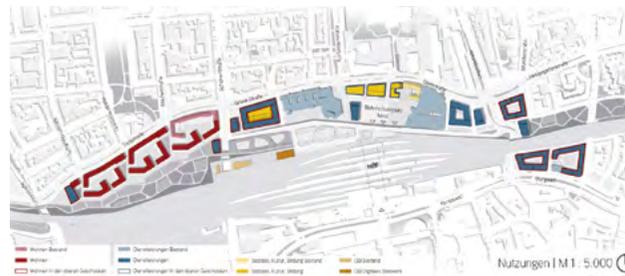
Vertiefung Wohnen zwischen Unionstraße und Schützenstraße



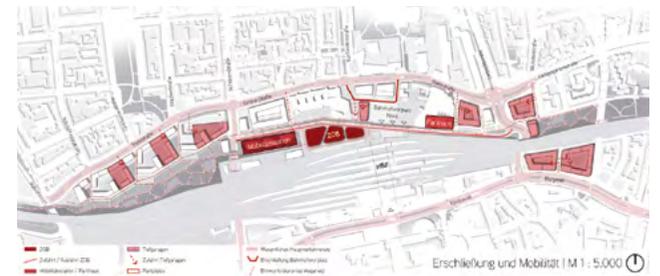
Vertiefung östlicher Eingang in das Stadtquartier/Burgtor



Grünräume und Plätze



Nutzungen



Erschließung und Mobilität

2. RUNDGANG

BORIS ENNING ARCHITEKT BDA STADTPLANER, KÖLN

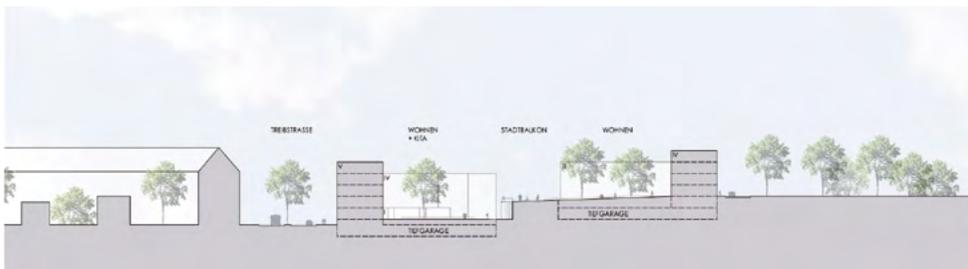
VERKEHRSPPLANUNG: INGENIEURBÜRO HEIKO ENNENBACH, LOHMAR



Wohnquartier West



Bahnhofsvorplatz



Schnitt A-A Wohnquartier West



Schnitt B-B Bahnhofsvorplatz

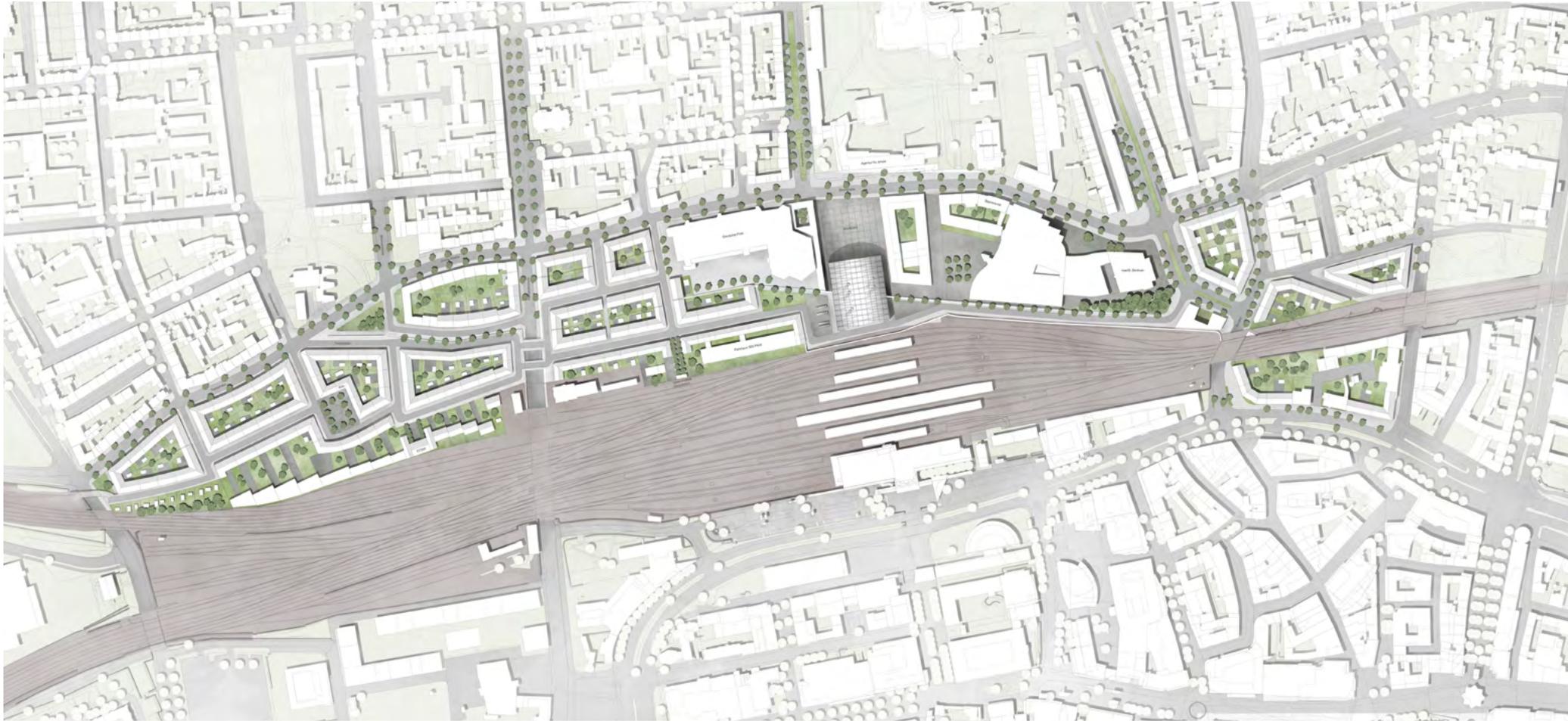
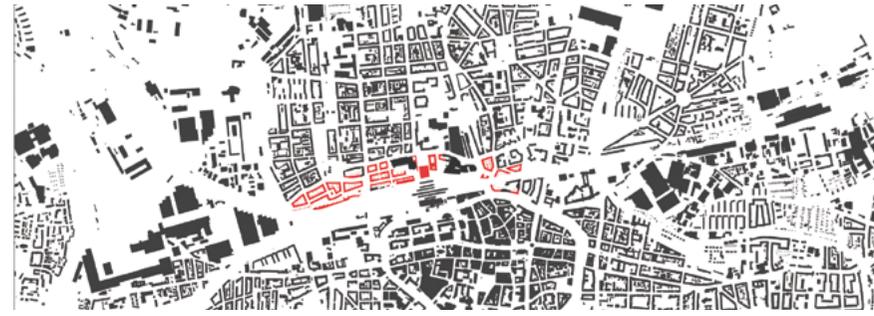
2. RUNDGANG
KLAUS SCHÄFER – ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU, BERLIN



Quartiersplatz

ZOB

Schwarzplan



Lageplan

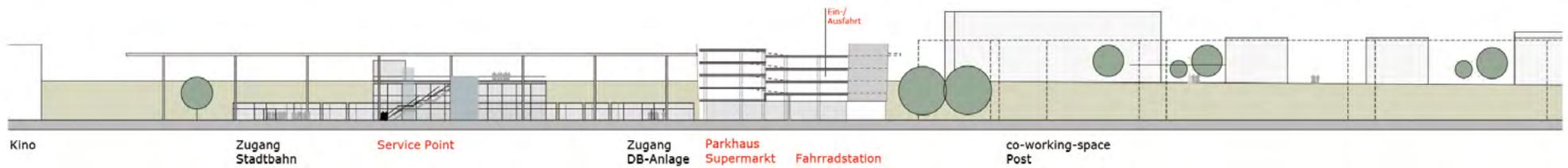
2. RUNDGANG MARTIN HINZ ARCHITEKT, FRANKFURT AM MAIN



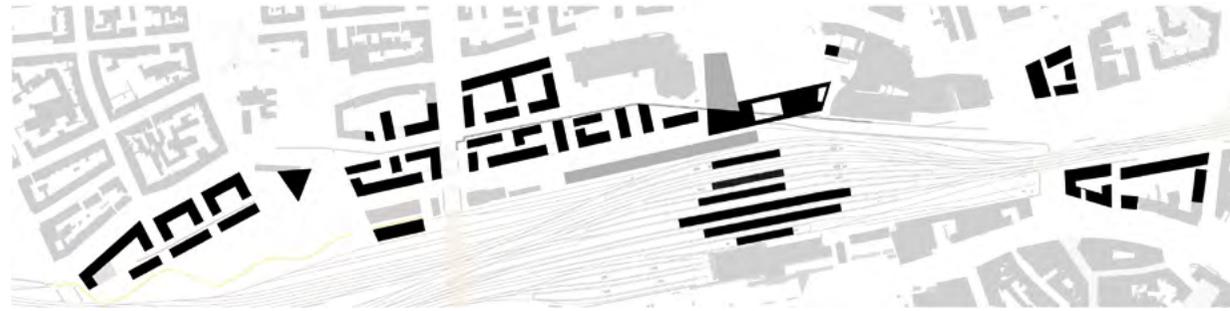
Bahnhofsvorplatz



ZOB



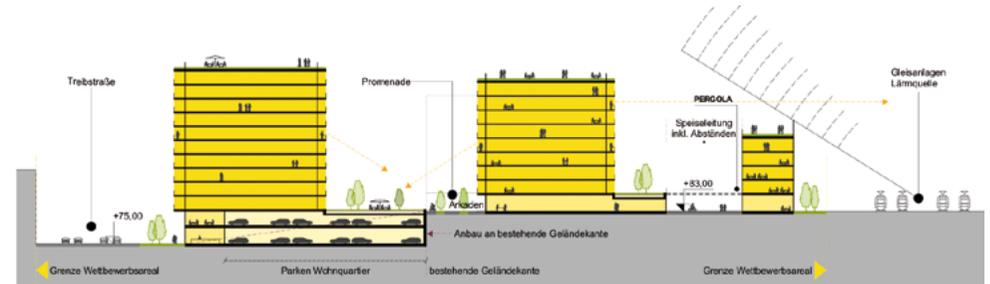
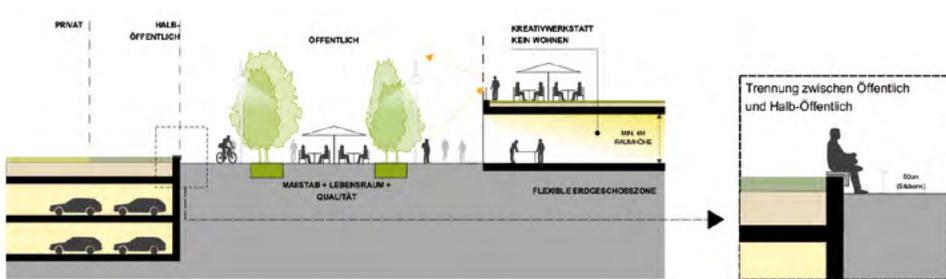
Schwarzplan



Lageplan

2. RUNDGANG

GERNER°GERNER PLUS ARCHITEKTEN, GERNER UND PARTNER ZT GMBH, WIEN



1. RUNDGANG

HJPPLANER | HEINZ JAHNEN PFLÜGER STADTPLANER UND ARCHITEKTEN PARTNERSCHAFT, AACHEN



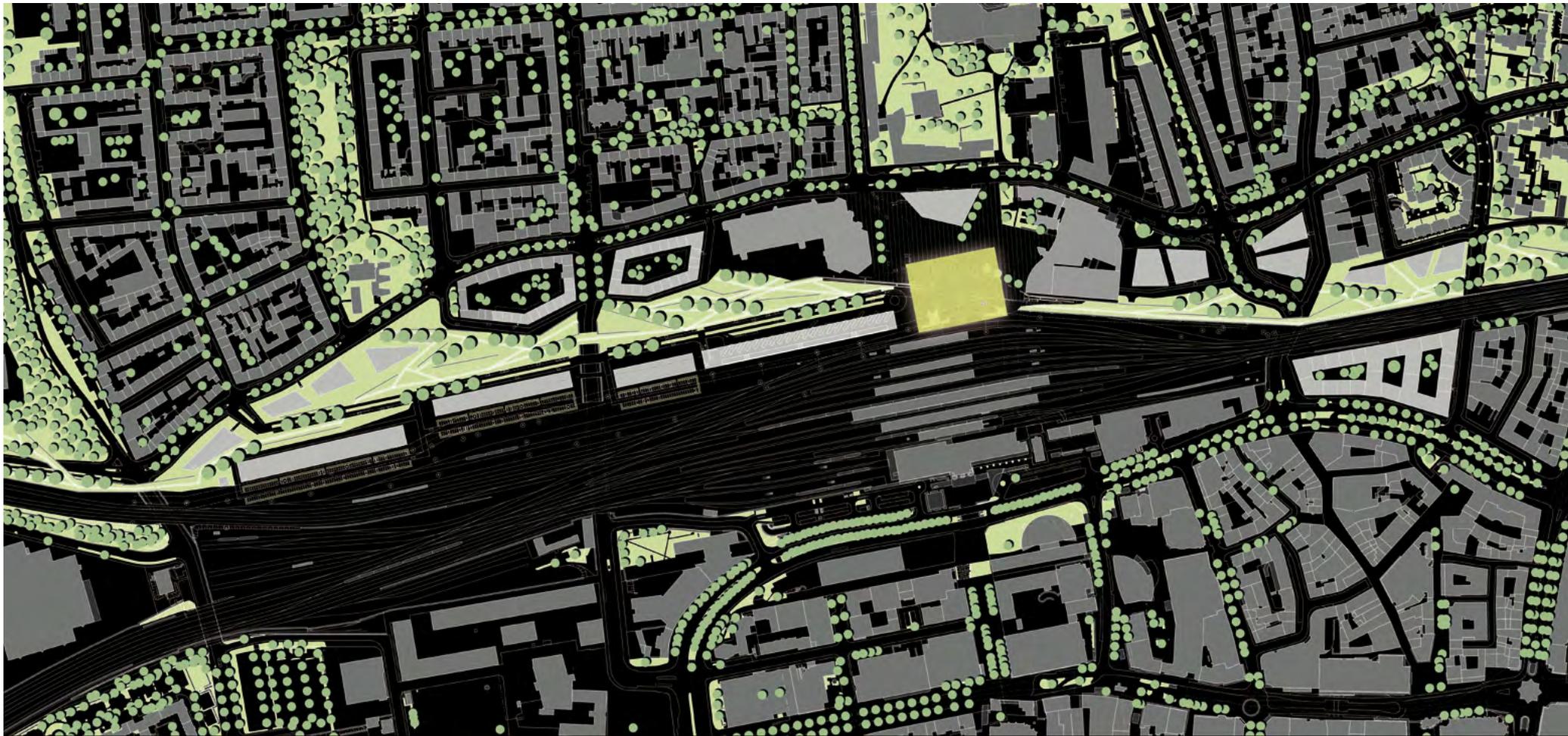
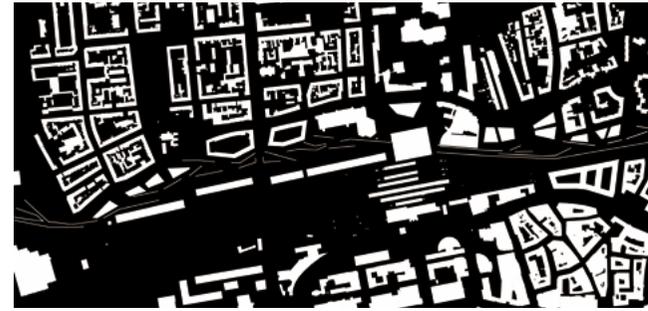
Bahnhofsvorplatz



Schnitt I

Schnitt II

Schwarzplan



Lageplan

1. RUNDGANG ORTNER & ORTNER, KÖLN



Bahnhofsvorplatz



Studentenstadt am Burgtor



Stadtsilhouette



Lageplan

Die Arbeiten der ersten Preisgruppe weisen mit ihrer hohen Qualität sehr unterschiedliche Planungsansätze auf – insbesondere, was den wirtschaftlichen Aufwand ihrer Umsetzung betrifft. Das Preisgericht hat bewusst darauf verzichtet, nur eine der Arbeiten für die weitere Bearbeitung zu empfehlen. Grund war insbesondere, die ganze Bandbreite der unterschiedlichen Lösungen zur Diskussion zu stellen.

Vielmehr sollen die Teams der ersten Preisgruppe in einer weiteren Arbeitsphase ihre Beiträge vertiefen. In ihr sollen diejenigen Fragestellungen beantwortet werden, die im Rahmen des Wettbewerbs aus Sicht des Preisgerichts nicht ausreichend beantwortet wurden.

Dabei sind insbesondere die in der Auslobung aufgeführten Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit und der Entwicklung in Bauphasen (Unabhängigkeit von der Entwicklung des Postgrundstücks) zu prüfen bzw. zu beachten.

Die Überarbeitungsphase soll von einem Dialogprozess begleitet werden. In diesen sollen neben den Empfehlungen des Preisgerichts auch Anregungen der Öffentlichkeit, der Grundstücksbesitzer und der politischen Gremien einfließen.

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

