Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

raumwerk

Visualisierung Bahnhofsplatz

Schwarzplan M 1:5.000

Die Grüne Spange

Städtebauliches Konzept für das Umfeld Hauptbahnhof Nord, Dortmund

_Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee
Das Entwurfskonzept zum Umfeld Hauptbahnhof Nord in Dortmund wählt einen behutsamen Ansatz und konzentriert sich auf die Themen der freiräumlichen Integration des Bahnhofsgeländes sowie der Stadtreparatur und des Weiterbaus der Nordstadt. Hierbei wird zum Einen die topographische Besonderheit der Höhenunterschiede auf dem Areal genutzt, um verschiedene bahnhofsspezifische Nutzungen entlang der Grenze zwischen nördlichem Flach- und südlichem Hügelland innerhalb der Geländekante zu integrieren und gleichzeitig Freiraum für eine attraktive grüne Spange zwischen Blücherpark, Bahnanlage und Bürgergarten auszubilden. Zum Anderen wird die vorhandene gründerzeitliche Bebauungsstruktur der Nordstadt südlich des Straßenzuges Treibstraße/ Grüne Straße Steinstraße weitergebaut. Ziel ist es, das bisherige Logistik- und Niemandsland in einen offenen und zusammenhängenden, parkähnlichen Freiraum zu verwandeln und durch das Aufgreifen der städtebaulichen Struktur und Maßstäblichkeit der gründerzeitlichen Blockbebauung das Planungsareal mit der Nordstadt zu verweben. Hierbei werden die neuen Bauteile mit der Qualität einer hohen Durchgrünung in Form von Plätzen, Grünzügen und großzügigen Innenhofbereichen ergänzt. Die neuen Bauteile/ zeichnen sich durch einen Nutzungsmix aus Wohnen, Gewerbe sowie Bildung aus.

_Bahnhofsareal
Der Entwurf für das Bahnhofsareal Nord sieht den Anschluss an die Nordstadt strukturell unterschiedlich im Vergleich zur Südseite vor. Während im Süden bislang repräsentative Solitäre das Bahnhofsumfeld aufwerten, soll die Nordseite so ausgebaut werden, dass mit einer landschaftlich inspirierten Architektur die steigenden funktionalen Anforderungen an den Hauptbahnhof baulich optimal untergebracht werden können und gleichzeitig ein attraktiver zusammenhängender Grünraum entsteht. Hierbei wird der vorhandene Geländesprung von ca. 9,50 Meter Höhe genutzt, um die Funktionen vertikal zu gliedern und PKW bzw. Fahrradgarage, zentraler Omnibusbahnhof und Bahnhofshalle in die Topographie zu integrieren. Oberhalb dieser Nutzungen wird auf dem bereits existierenden Höhenniveau eine Parklandschaft angeordnet. Während die eingeschossige PKW-Garage und der ZOB innerhalb des Stützbauwerks Burgwall untergebracht sind verlängert die Bahnhofshalle den Park nach Norden auf den Bahnhofsvorplatz und bildet zusammen mit Fahrradparkhaus eine sanft ansteigende, terrassierte landschaftliche Verbindung zur Nordstadt und zum Bürgergarten. Der Ausgang aus der DB Anlage führt in eine der Bedeutung des Bahnhofs angemessene Halle auf dem Niveau 0.00. Von hier aus werden Personenunterführung, Bahnsteige, U-Bahn, zentraler Omnibusbahnhof Parkhaus, Fahrradparkhaus und Vorplatz barrierefrei und witterungsgeschützt erreicht. Der Omnibusbahnhof befindet sich auf dem Niveau +3.50m und schließt ebenerdig durch die 2-geschossige Bahnhofshalle an die Personenunterführung an. Somit wird nicht nur der Umstieg von Bus und Bahn optimal gelöst sondern die Rampenlänge entlang des Burgwalls kann um die Hälfte gekürzt werden.

_Freiraum
Der Frei Freiraum bildet das neue grüne Rückgrat der Nordstadt und spannt sich über den alten brachgefallenen Bahndamm auf. Die großzügige öffentliche Grünfläche bietet eine Vielzahl an nutzungsoffenen Freiräumen, einen aktiven Bereich im Westen sowie eine Urban Gardening-Fläche mit Gemeinschaftsgärten für die Anwohner und die Studenten.

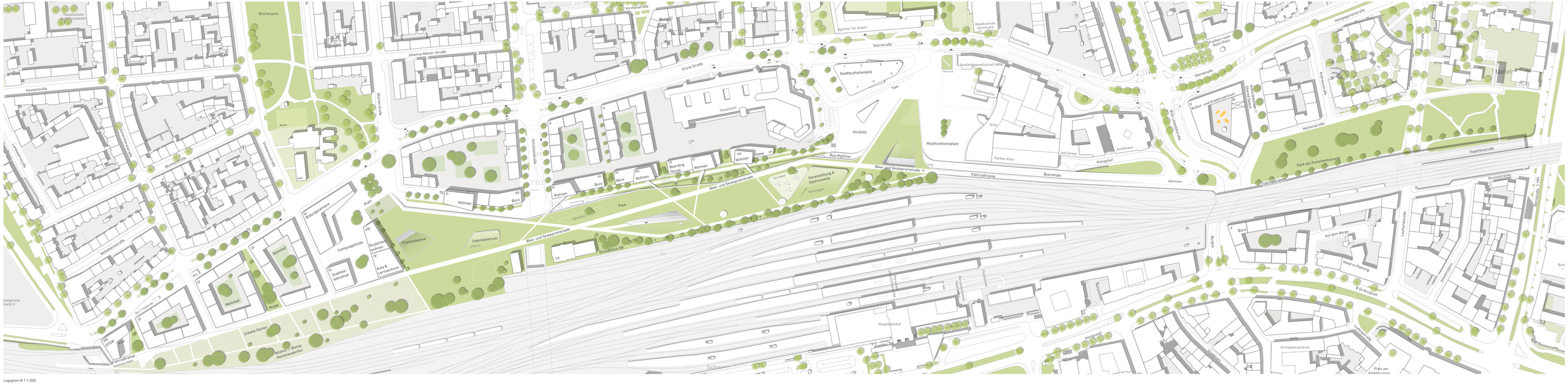
Die wilden Vegetationsflächen ziehen sich entlang der südlichen Kante parallel zu den Gleisen um Sicht- und Lärmschutz zu bieten. Die Aktivflächen „Hängemattenhain", „Parcouring", und Spielfläche befinden sich als Übergang zwischen der wilden Vegetationsfläche im Westen und der freien Parkfläche im Osten. Die neue grüne Spange ist nicht nur Erholungs- und Freizeitraum, sondern auch ein attraktiver Transitraum (Promenade), der einerseits den neuen Bildungscampus im Westen und den Hauptbahnhof über großzügige Treppenanlagen und Rampen verbindet und andererseits eine direkte Wegeverbindung zum Blücherpark dem Bürgerpark bzw. der Nordstadt bietet.

_Parkrandbebauung
Entlang des nördlichen Rands am neuen Park entsteht als städtebaulicher Abschluss der gründerzeitlichen Blockrandstruktur der Nordstadt eine urbane Riegelbebauung, die durch einzelne Hochpunkte akzentuiert ist und einen zweiseitigen, vermittelnden Bezug sowohl zum Park nach Süden wie auch zur Nordstadt bildet. Die Ausrichtung hin zum Park in Verbindung mit den der Erschließung dienenden Stegen lassen hochattraktive neue und zusätzliche Flächen entstehen, die von Büro- über Hotel und Boardinghouse bis hin zu Wohnen vielfältige und flexible Nutzungen zulassen. Die Anordnung der Gebäuderiegel auf dem Contipark-Grundstück lässt eine Umsetzung unabhängig von den Entwicklungen auf dem Post- und DHL Areal zu und kann somit eine langfristige Lösung und Umwandlung dieser Flächen in ein urbanes Wohnquartier initiieren. Für die reibungslose Erschließung der Gebäuderiegel wird eine Anwohner- und Andienungsstraße zwischen Park und Riegel geplant. Jeder Gebäuderiegel verfügt über zwei unabhängige Treppenhäuser, einen für den niedrigeren Gebäudeteil (7-Geschosse) und einen für den Hochpunkt (11 bzw. 13 Geschosse). Die Höhenentwicklung der Parkrandbebauung reagiert mit der gestaffelten Anordnung und den Höhensprüngen sowohl auf die im Norden anschließende Gründerzeitstruktur sowie auf den höherliegenden Park- und Bahndamm. Des Weiteren werden städtebauliche Bezüge zur Südseite aufgebaut.

_Verkehr / Mobilität
Der Entwurf für den nördlichen Bahnhofsvorplatz am Dortmunder Hauptbahnhof sieht eine umfangreiche Neugliederung vor. Durch die Schaffung einer Bus-Insel werden die vormals unklaren Räume und die Verkehrsführung besser definiert und organisiert. Durch eine Reorganisation der unterschiedlichen Teilbereiche kann eine neue Aufenthaltsqualität entstehen. Der nördliche Vorplatz soll sich in seiner Funktion von dem südlichen Bahnhofsvorplatz abgrenzen. Während der fußläufige Übergang in die Innenstadt den südlichen Vorplatz definiert, wird der nördliche Vorplatz durch seine intermodale verkehrliche Funktion geprägt. Die sichtbare Bündelung der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen, u.a. wie der Stadt- und Fernbus, der Taxis sowie der Kiss and Ride-Zone an einem Platz unterstreichen dies.

_Quartiersgarage
Die neue Quartiersgarage, die sich unter der ZOB-Ebene befindet wird über zwei Zufahrten (Schützenstraße und Bahnhofsvorplatz) erreichbar sein, um die Verkehrsflüsse am Bahnhofsvorplatz nicht zu überlasten. Die Quartiersgarage hat eine Kapazität von ca. 500 Stellplätzen und dient nicht nur den Besuchern des Bahnhofes, sondern bietet ausreichend Stellplätze für die neue Riegelbebauung am Park. Die Stellplätze werden durch ein Car-Sharing Angebot sowie Stellplätze mit E-Ladesäulen ergänzt.

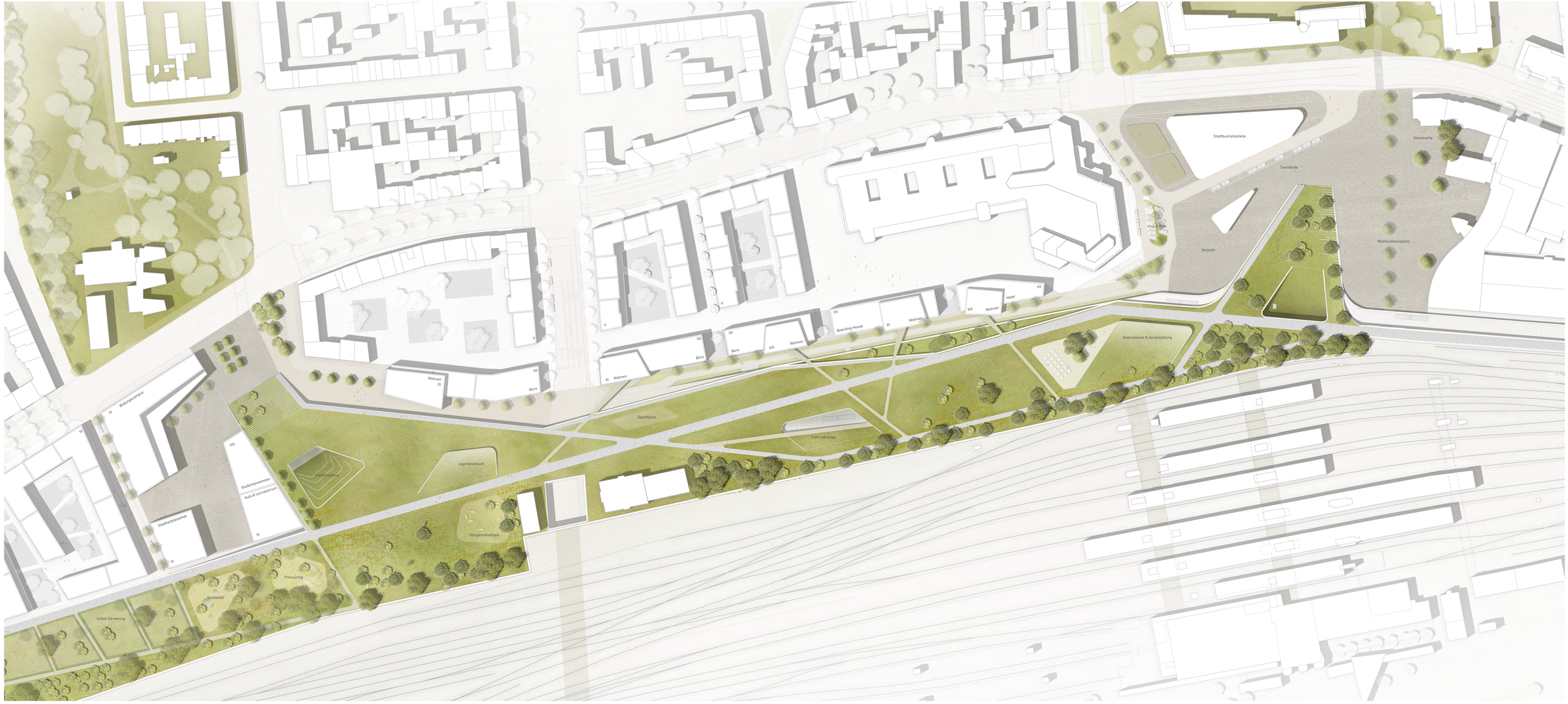
Visualisierung Bahnhofshalle Nord



Lageplan M 1:1.000

Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

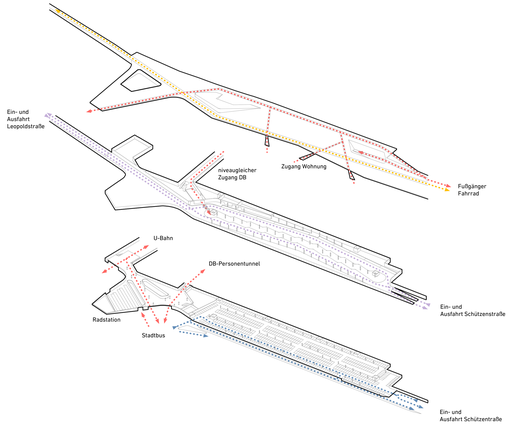
raumwerk



Lageplan M 1:500

Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

raumwerk



Parkebene

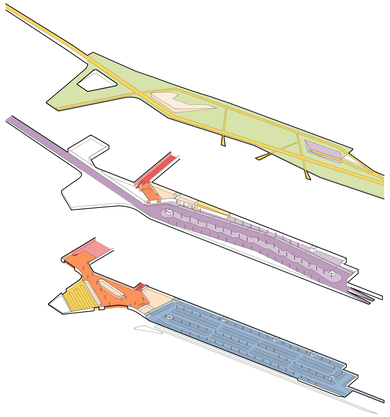
- Fußgänger
- Promenade

1. Obergeschoss

- Fußgänger
- Bus

Erdgeschoss

- Fußgänger
- MIV



Parkebene

- Gastronomie/Veranstaltung
- Zugang ZOB
- Wegeführung
- Parkfläche

1. Obergeschoss

- Personentunnel
- Bahnhofshalle
- Foyer Gastronomie
- Fahrradparken
- ZOB

Erdgeschoss

- Aufgang Personentunnel, Zugang U-Bahn
- Fahrradparkhaus
- Bahnhofshalle
- Nahversorger, Car Sharing, DB Infoschalter, Fahrradreperatur, Einzelhandel
- Garage

Visualisierung Blick auf den Park

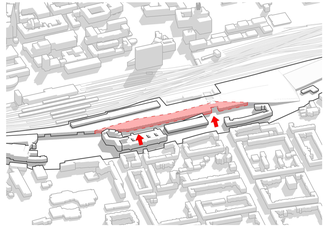
Visualisierung Blick in den ZOB

Grundriss ZOB Ebene M 1:500

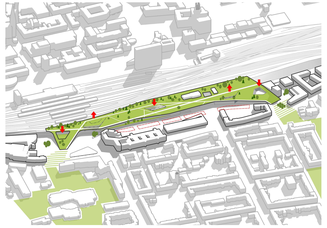
Detail ZOB M_1.500

Überarbeitung // Wettbewerb Dortmund | Umfeld Hauptbahnhof Nord

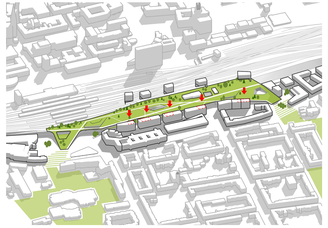
raumwerk



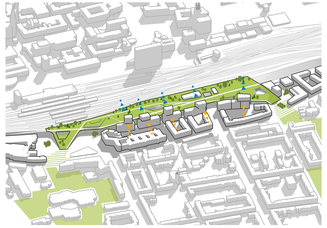
Phase 1 - Modellieren der Bahndammkante
Durch das Modellieren des Bahndamms werden gegliederte Baufelder geschaffen, die entlang des neuen Parks eine einzigartige Lagequalität ermöglichen.



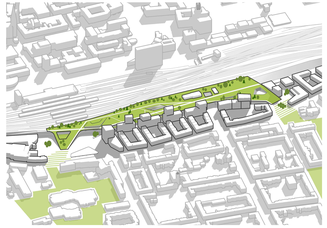
Phase 2 - Landschaftliche Faltung
Die Organisation der Bahnhofs- und Verkehrsnutzungen in dem Bahndamm erlaubt es, ein grünes Bindeglied zwischen dem Blücher- und dem Bürgerpark zu schaffen. Der Park wird durch landschaftliche Faltungen, die sich abwechslungsreich in den Park integrieren bespielt. Dabei übernehmen die Faltungen unterschiedliche Aufgaben. Die "aufklappenden" Faltungen bespielen den Park mit öffentlichen Nutzungen wie einem Gastronomiebereich mit einer Veranstaltungshalle (Kulturbahnhof) und einem Jugendzentrum. Die "runterklappenden" Faltungen ermöglichen einen wirksamen Lichteinfall, einerseits für die neue Bahnhofshalle und andererseits für den ZOB. Die Faltung im Westen klappt sich in den Bahndamm und wird zu einer Freilichtbühne, die nicht nur den Bildungscampus das Lernen im Außenbereich ermöglicht sondern auch nutzungsoffen für die Bewohner für Veranstaltungen zur Verfügung steht.



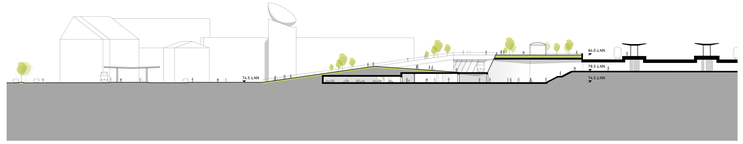
Phase 3 - Qualitätvolles Wohnen
In der nächsten Phase entsteht am Park eine neue Riegelbebauung, die als Bindeglied zwischen Park und Stadt stehen sollen. Die Riegel werden durch einzelne Hochpunkte akzentuiert, die eine einzigartige Wohnqualität ermöglicht und den Nutzungsmix (Büro, Hotel, Boardinghaus) der Riegel ideal ergänzt und ein qualitätvolles Wohnumfeld erwarten lässt. Für die reibungslose Erschließung der neuen Parkrandbebauung wird eine Anwohner- und Andienungsstraße zwischen Park und riegel geplant. Jeder Gebäuderiegel verfügt über zwei unabhängige Treppenhäuser, einen für den niedrigen Gebäudeteil (VII) und einen für den Hochpunkt (XI - XIII).



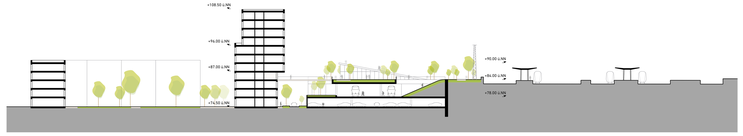
Phase 4 - Blickbeziehungen
Die Wohntürme sind sowohl zum Park als auch zur Stadt ausgerichtet, sodass sie auch als Orientierungspunkte im Stadtgefüge fungieren. Die Höhenentwicklung der Parkrandbebauung reagiert mit der gestaffelten Anordnung und den Höhenversprüngen sowohl auf die im Norden anschließende Gründerzeitstruktur sowie auf den höherliegende Park- und Bahndamm. Für eine mögliche Aktivierung des Logisitkzentrums der Post wird der Wohnblock geschlossen und der Stadtbaustein vervollständigt.



Phase 5 - Optionaler Baustein
Die Bausteine auf dem Grundstück des Contiparks wurden in den vorherigen Phasen so aufgebaut, dass man in einem letzten Schritt die Nordstadt vervollständigt und direkt an den Park führt.
Durch einen ersten Hochpunkt direkt an der Stadt gibt es dann einen qualitativ hochwertigen Auftakt zu der Perlenkette des "Grünen U".

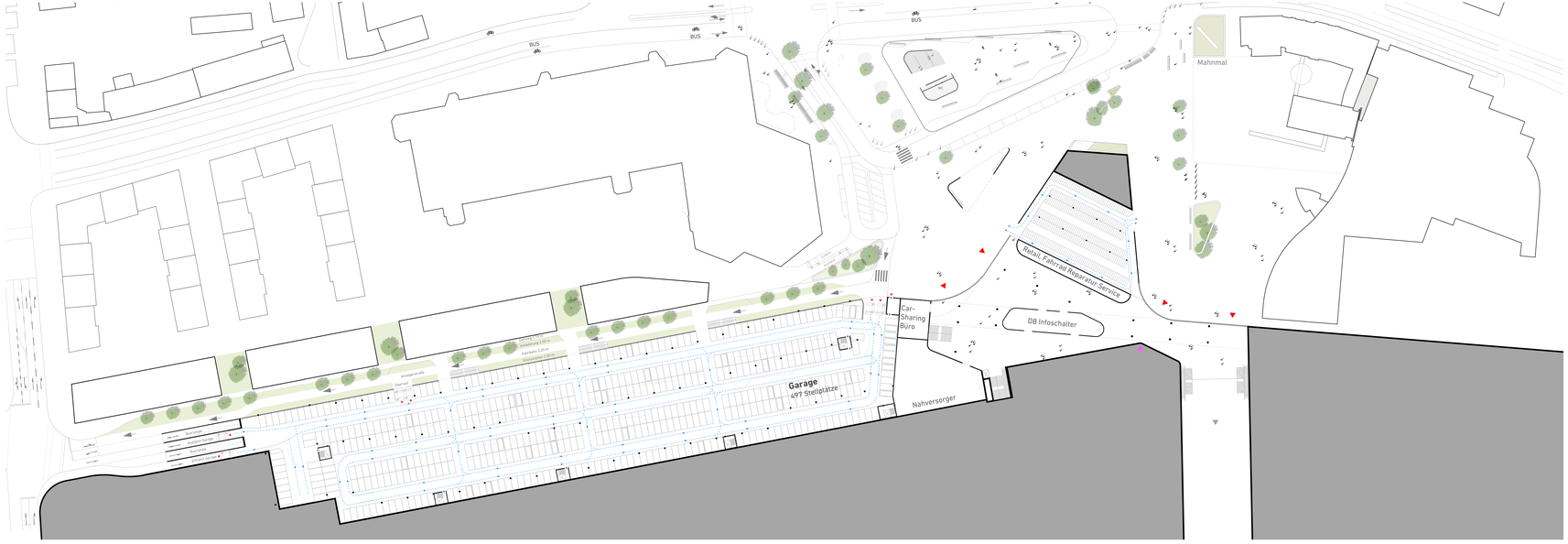


Schnitt AA Bahnhofshalle M 1:500



Schnitt BB Bahndamm M 1:500

Schnitt BB Bahndamm mit Bestandshöhe M 1:500



Grundriss EG M 1:500