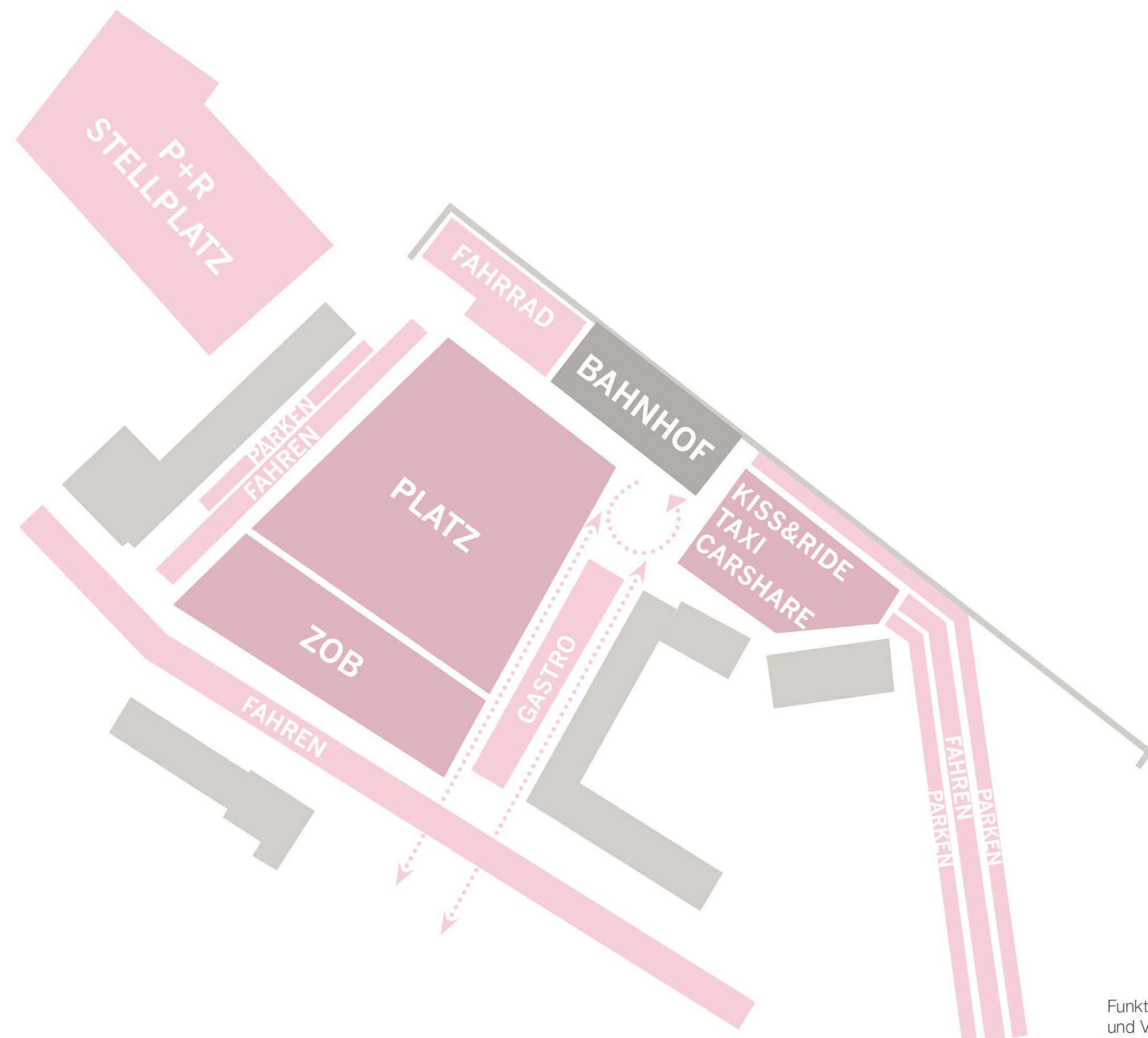


Städtebauliche Einordnung



Funktionale Zonierung und Verkehre

**PLANUNGSWETTBEWERB  
UMGESTALTUNG BAHNHOFSPLATZ DINSLAKEN**

Mit der Um- und Neugestaltung des Bahnhofsplatzes aktiviert die Stadt Dinslaken einen wesentlichen Baustein im Stadtgefüge und begegnet damit aktiv den Folgen des Strukturwandels. Bisher vor allem der Abwicklung von Verkehren vorbehaltene Flächen werden als wertvolle innerstädtische Freiräume für die Bewohner und Besucher der Stadt zurück gewonnen und zeitgemäß aufgewertet. Verkehre werden neu geordnet. Es entsteht ein attraktiver Auftakt und ein Entrée in die Stadt. Ein Platz wird wieder sichtbar, der im Moment optisch verloren gegangen ist.

**Raumkonzeption | Städtebau**  
Durch die Neuordnung des zentralen Busbahnhofs, des ruhenden Verkehrs sowie der motorisierten Individualverkehre (MIV) werden Flächenanteile frei, die neu geordnet werden können. Ziel ist es die Raumkomposition einfach ablesbar zu gliedern und somit eine bessere Nutzbarkeit bei gesteigerter Aufenthaltsqualität herbeizuführen. Funktionale Zuweisungen werden umlaufend an den Rändern angeordnet. Die Mitte bleibt tendenziell frei und steht multifunktional für Aufenthalt, Verteiler zwischen den Verkehrsangeboten und für Veranstaltungen zur Verfügung. Neue bauliche Volumen an den Rändern helfen, den Raum im Stadtgefüge klarer zu fassen.

**Platzgestaltung | Freiraumplanerischer Entwurf**  
Zentrales Gestaltungselement ist ein großzügiger und einheitlicher Belag, der die verschiedenen Teilräume des Platzes optisch miteinander verbindet und damit zu einer Großzügigkeit des Raumes beiträgt, in dem die Funktionen optisch zurücktreten. An die wohl proportionierte zentrale offene Teilfläche grenzen östlich und westlich von Baumgruppen überstandene Einheiten, die zum Verweilen einladen und in der Mitte eine grüne Fassung verleihen. An der südlichen Platzkante zur Wilhelm-Lantermann-Straße wird der Busbahnhof kompakter neu verortet. Dieser tritt damit in Korrespondenz zur baulichen Fassung durch das Bahnhofsgebäude an der Nordseite. Der Verlauf der Tramgleise wird wie im Bestand bündig in den Platzbelag integriert. Wenige Setzungen wie der bestehende Kiosk und ein neuer Brunnen bilden spannungsvolle Schwerpunkte auf dem Platz.

**Verkehre und Infrastrukturen**  
Die östliche Platzüberfahrt sowie die Anbindung zur Bahnstraße für den MIV werden aufgegeben. Das An- und Abfahren für den MIV wird neu geordnet. Eine Taxifahrt mit Nachrückerparkplätzen sowie eine Drop & Kiss Zone für privates Ein- und Aussteigen werden in einer Wendeschleife der Bahnstraße auf kürzestem fußläufigen Weg östlich des Bahnhofsgebäudes verortet. Sinnvoll kombiniert wird dieses Angebot mit Carsharing und Behinderten Stellplätzen sowie weiteren möglichen Angeboten. PKW-Kurzzeitparken wird zusätzlich entlang der westlichen Platzkante angeboten. Dauerhafte PKW-Stellplätze könnten durch eine Neuordnung der Tram-Wendeschleife hinzugewonnen werden. Radabstellplätze werden überdacht und kombiniert mit E-Bike-Stationen in einem neuen Fahrradparkhaus direkt westlich des Bahnhofsgebäudes konzentriert. Weitere Fahrradstellplätze werden in kleinen Gruppen an den verschiedenen Platzzugängen angeboten. Die Linienführung der Tram über den Platz mit Haltepunkt am Kiosk bleibt unverändert. Durch eine vorgeschlagene Optimierung der Wendeschleife könnte zusätzlich nutzbarer Raum hinzu gewonnen werden. Die Haltestellen des zentralen Busbahnhofs werden kompakter an der südlichen Platzkante angeordnet, so dass die ein- und ausfahrenden Busverkehre von der Wilhelm-Lantermann-Straße den zentralen Platzbereich nicht mehr tangieren. Das Zentrum des Platzes steht damit ausschließlich dem Fußgänger zur Verfügung und bevorrechtigt diesen sichtbar gegenüber den motorisierten Verkehren. Hierdurch kann auch die Verteilung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten konfliktarm abgewickelt werden.

Nur für Lieferverkehre, Unterhaltung sowie Rettungsdienste und sonstige Berechtigte ist die Platzüberfahrt gestattet.

**Oberflächengestaltung | Materialitäten**  
Die zentrale Platzintarsie erhält einen dauerhaft hochwertigen Belag aus einem regionaltypischen Naturstein oder Klinker in einem schmalen Hochkantformat, das auch höchsten Belastungen standhalten kann. Das Steinformat unterstützt einen flächigen Gesamteindruck mit eleganter Optik und hebt den Vorplatz aus dem Gesamtgefüge hervor. Hierdurch soll auch der Architektur der schnellen Nachkriegsbebauung qualitativ etwas entgegengesetzt werden. Die umlaufenden Platzbereiche werden mit einer typischen großformatigen Natursteinplatte z.B. Granit versehen, die den Ansprüchen an Belastbarkeit, Optik sowie bequemer und schneller Fortbewegung genügt. Angrenzende Gehwegflächen werden mit dem stadttypischen Belagsmaterial hergestellt. Die Busfahr- und halteflächen werden in Beton ausgeführt und können farblich an die angrenzenden Steinfarben angelegentlich werden. Die Hauptfahrbahnenflächen der Bahnstraße und entlang der westlichen Platzkante werden in Asphalt hergestellt.

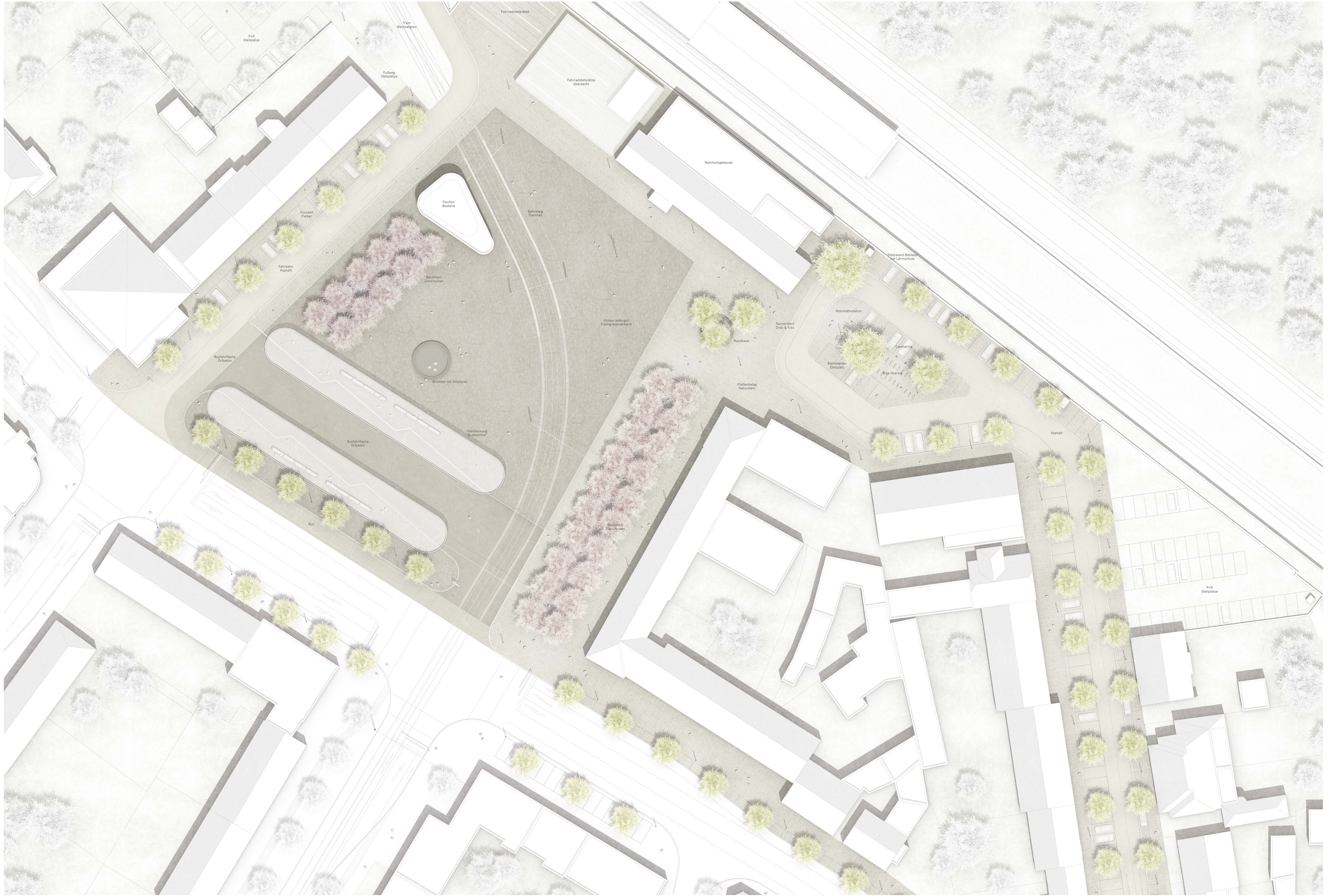
**Vegetation | Grünstrukturen**  
Die urbane Prägung des Platzes wird noch deutlicher betont. Über die Jahre gewachsene Kleinst-Grünflächen die meist zusammenhangslos den Raum prägen werden aufgelöst. Flächiges Grün in Form von Rasen und niedrigen Stauden oder Strauchern wird auch aus Gründen des Unterhalts nicht mehr vorgesehen. Formale Baumsetzungen unterstützen die Klarheit des Raumes und betonen die Kanten. Jeweils östlich und westlich wird ein Haie aus niedrigen Blühgehölzen wie z.B. Zierkirschen angeordnet, die den Platz im Frühling mit Blüten und im Herbst mit buntem Laub verzaubern. Entlang der Straßeneinfahrten spenden solitare Hochstämme Schatten und gliedern den Raum zusätzlich. Markante bestehende Einzelbäume werden soweit möglich in die Neugestaltung integriert.

**Barrierefreiheit**  
Alle Bereiche werden barrierefrei und stufenlos zugänglich für Mobilitätseingeschränkte gestaltet. Borde werden wo möglich niedrig, z.B. mit 3 cm Höhe ausgeführt, so dass an jeder beliebigen Stelle gequert werden kann. Notwendige Stufen sowie die Übergänge zu den Tramgleisen werden ausreichend kontrastreich hergestellt. Sinnvolle Leitlinien aus taktilen Elementen werden z.B. an Übergängen und Aufzügen eingebaut. Die Haltestelle der Straßenbahn und der Busse werden fließend mit kontrastreicher Kante in den Platzbelag integriert.

**Technische Infrastruktur**  
Alle notwendigen Versorgungsleistungen für Veranstaltungen auf den Plätzen wie Strom, Wasser und Abwasser werden bei Bedarf als überführbare Unterflurverteiler in der Fläche verteilt angeboten. Technische Infrastruktur des Schienenverkehrs wird normgerecht integriert.

**Nachhaltigkeit**  
Zum Einsatz kommen nur nachhaltige Baustoffe aus ressourcenschonender Herstellung und nicht ausbeuterischer Arbeit. Wo möglich werden auch Materialien wieder verwendet oder Gebrauchtmaterial aus anderen Regionen verbaut. Ein aktives Bodenmanagement und eine Bodenaufbereitung vor Ort soll zu möglichst wenig Ab- und Anfuhr von Material führen. Wo zulässig und möglich sollen Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen oder vor Ort aufbereitet werden. Auch eine aktive Niederschlagswasserbewirtschaftung kann Folgekosten reduzieren. Ziel ist die Reduktion eingesetzter Energie bei der Herstellung, ein möglichst geringer Materialverbrauch sowie niedrige Folgekosten im Sinne des Unterhalts und der Pflege im eingesetzten Lebenszyklus.







Perspektive | Blick vom neuen ZOB zum Empfangsgebäude



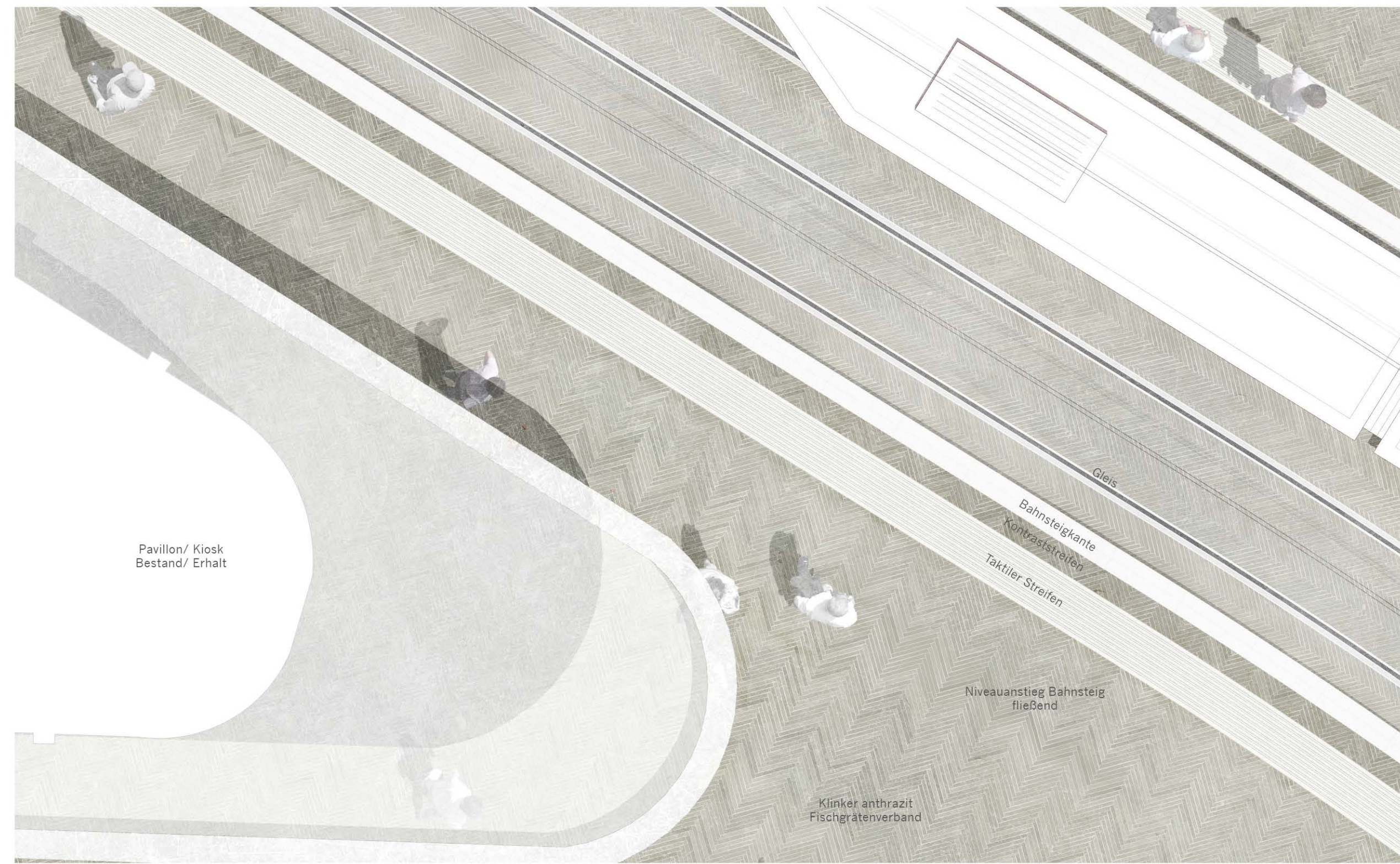
Perspektive | Blick vom Empfangsgebäude zum neuen ZOB

**Ausstattung**

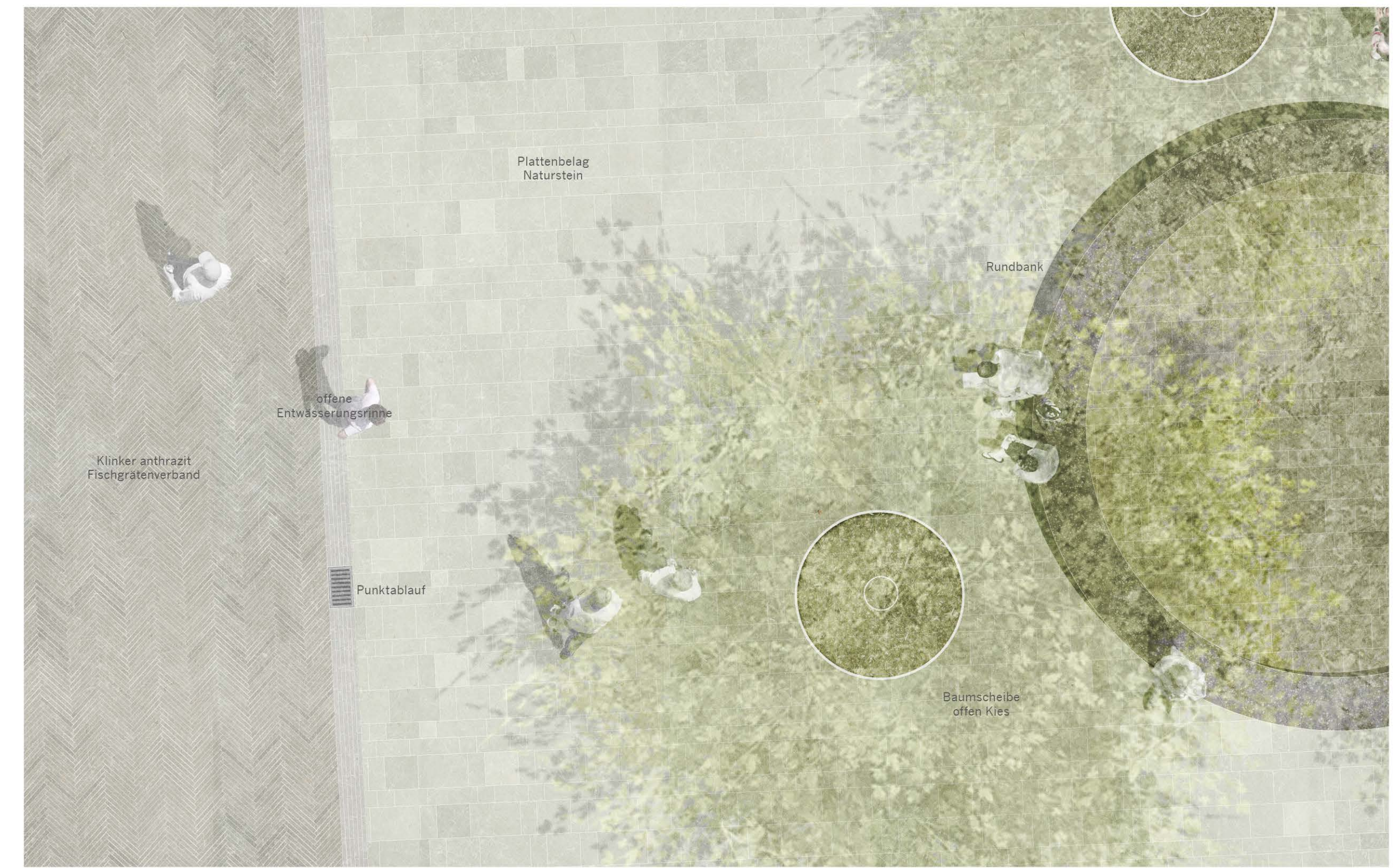
Auf dem zentralen Platz wird mit Ausstattung im Hinblick auf Unterhalt und Kriminalprävention zurückhaltend umgegangen. Einige markante Holzstuhlmöbel werden entlang der Ränder angeordnet. Eine Brunnenkulptur ziert den Mittelpunkt des Platzes und sorgt für eine angenehme Atmosphäre. Alle notwendigen Ausstattungsgegenstände wie Mülleimer, Fahrradständer, Infotafeln, Leuchten, Sitzbänke etc. werden linear entlang der Ränder konfliktfrei und bedarfsorientiert angeboten. Hier kann eine abgestimmte Mobiliarfamilie die Wiedererkennung im Stadtgefüge stärken.

**Beleuchtung**

Insenzerierte Leuchten werden auf der zentralen Intarise in freier Stellung angeordnet. Die schnellen Wegebeziehungen der umlaufenden Ränder werden mit niedrigen Mastleuchterreihen ausgeleuchtet. Unterhalb der Busbahnhofüberdachungen erfolgt die Beleuchtung abgehängt von den Decken. An den Straßen werden die Leuchten fahrbahnbegleitend als Mastleuchte verortet. Alle Hauptwegebeziehungen und Fahrbahnen werden normgerecht und sicher ausgeleuchtet.



Detail Belag 1:50



Detail Belag 1:50



Schnitt A 1:250



Schnitt B 1:250