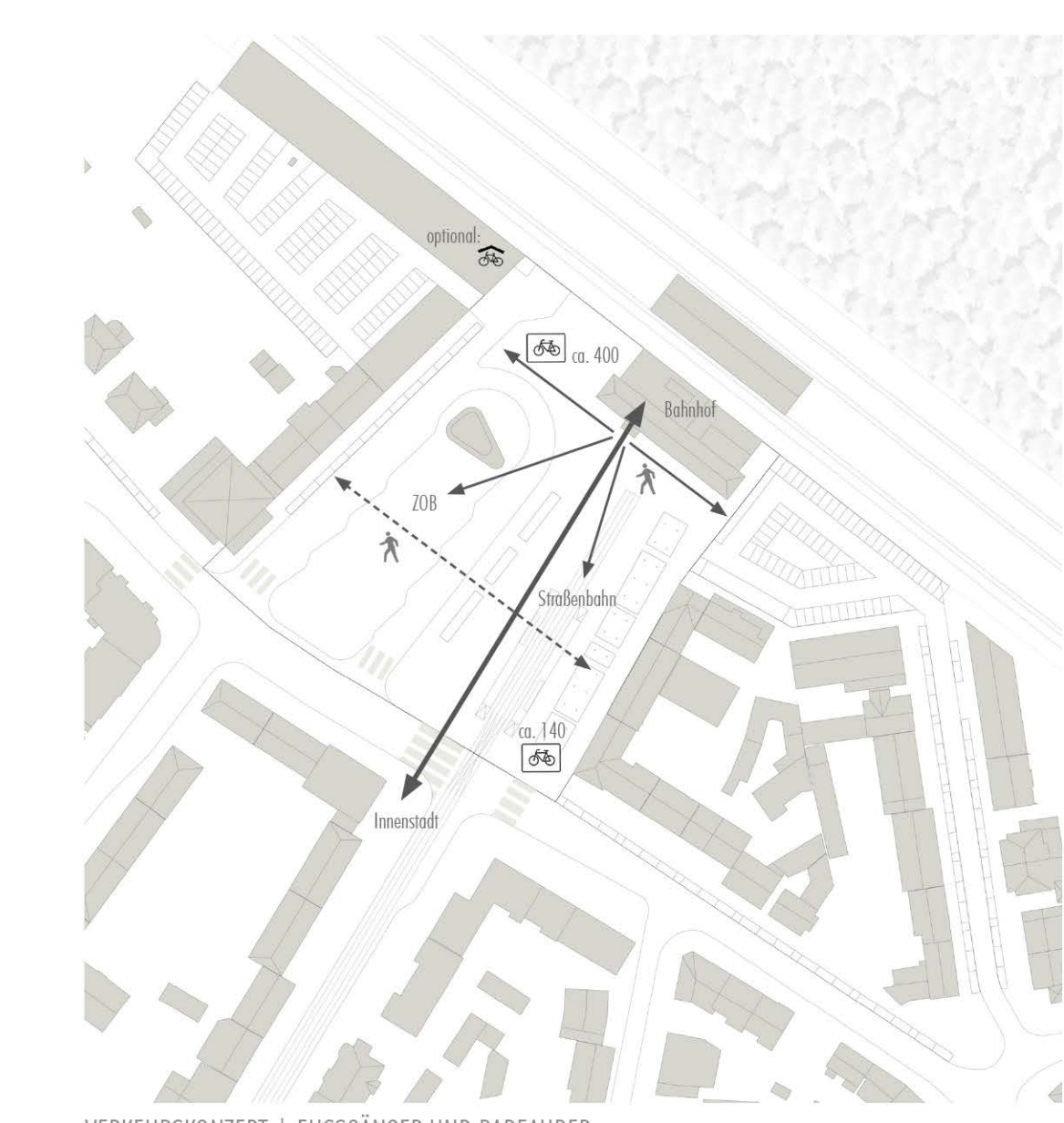


STÄDTBAULICHE EMBINDUNG



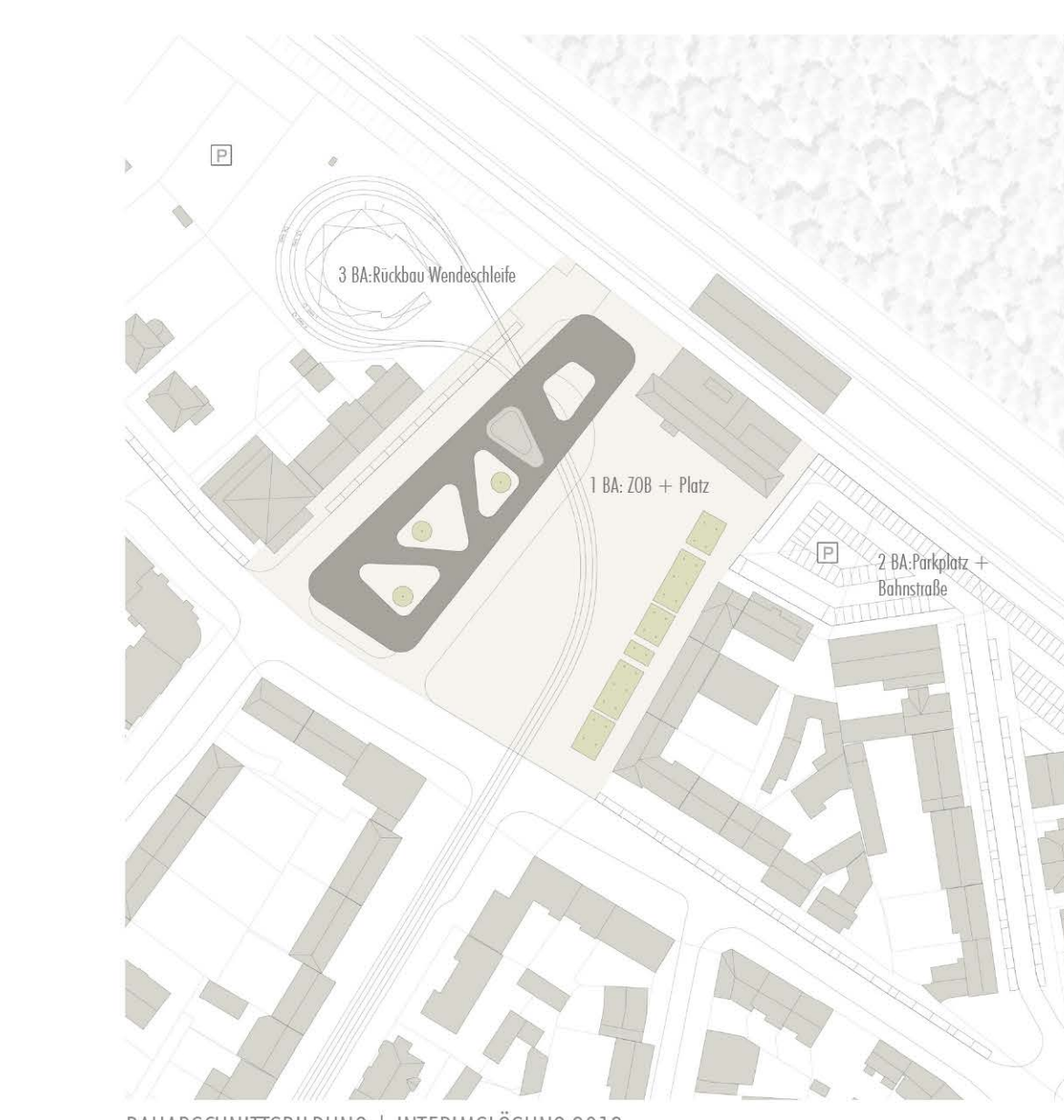
RAUMKONTAKT | SICHTACHSE BAHNHOF-INNSTADT FRIEHALTEN



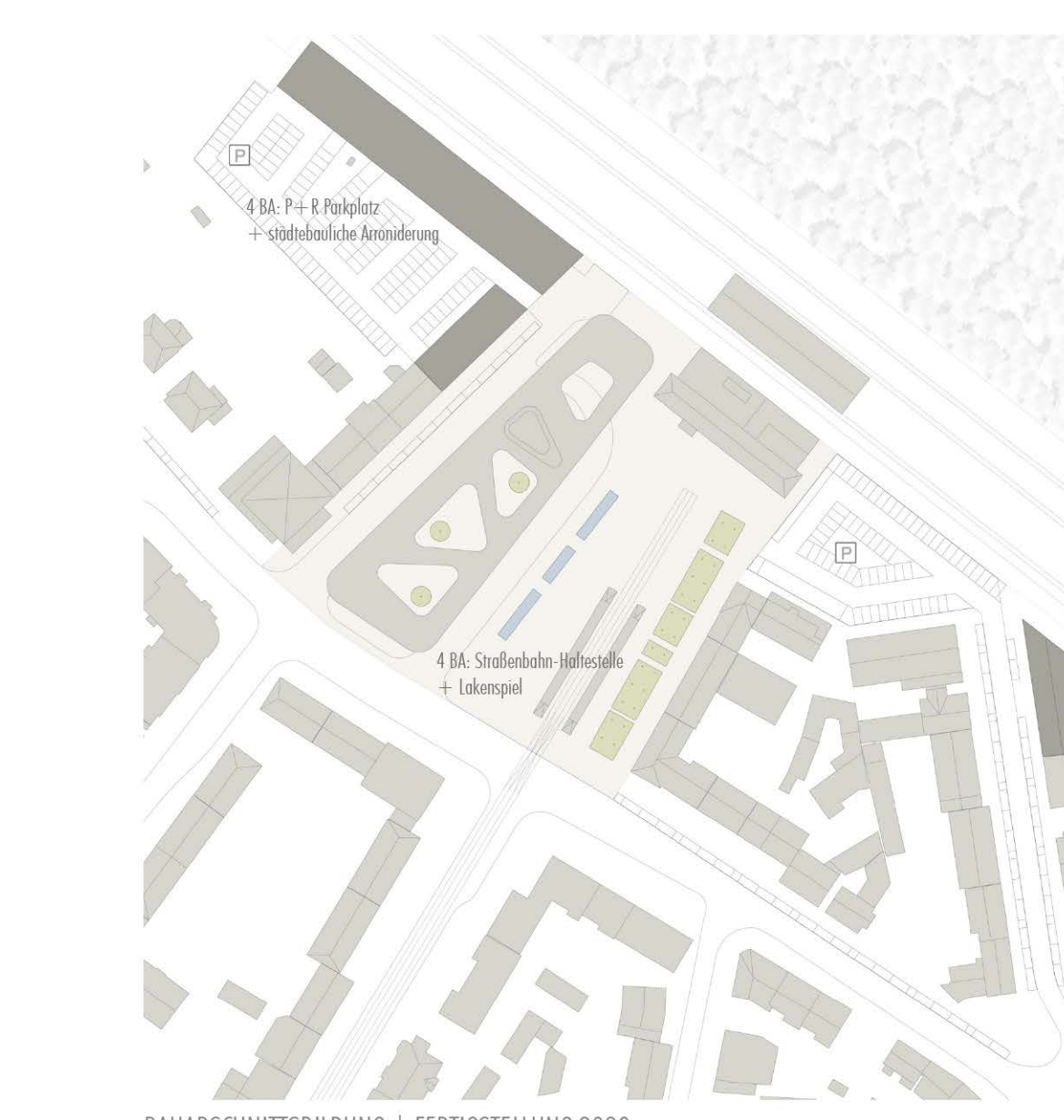
VERKEHRSKONZEPT | FUSSGÄNGER UND RADFAHRER



VERKEHRSKONZEPT | MVV, ÖPNV, PARKEN



BAUABSCHNITTSBILDUNG | INTERMISLÖSUNG 2018



BAUABSCHNITTSBILDUNG | FERTIGSTELLUNG 2020



LAGEPLAN M 1:500

**ERLÄUTERUNG ZUR GESTALTUNG DES BAHNHOFPLATZES**

Dinslaken liegt an der Schnittstelle zwischen dem hochverdichteten Bahngelände und der erhaltenen Wohndensität des Niederwiesens und wird auch als Tor zum Niederwiesens bezeichnet. Das macht den Bahnhofplatz zu einem zentralen Wohn- und Aufenthaltsort. Das HfV wurde 2014 als „Jugendstil-Dinslaken Perspektive 2020“ fortgeschrieben. Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes ist die Aufwertung und Umgliederung des Bahnhofplatzes. Als bedeutender Eingang und Ankerbereich zur Innenstadt haben Bahnhof und Bahnhofplatz eine entscheidende Bedeutung für die gesamte Innenstadt. Diese Funktion des Ankerpunktes zeigt sich auch darin, dass sich hier die städtische Orientierung befindet. Der Bahnhofbereich bildet als zentrale ÖPNV-Knotenpunkte, Wohnkern der Stadt, zentrale Bushaltestelle und Fahrradhaltestelle das Entree in die Innenstadt und verbindet die Themen „Ankommen, Mobilität, Bewegung und Transit“. Damit weist der Bahnhofplatz erhebliche städtebauliche, funktionale und gestalterische Mängel auf und ist nicht barrierefrei gestaltet. Zudem wird er durch die verschiedenen Nutzungskonzepte unübersichtlich und hat nur geringe Aufenthaltsqualität. Ziel der Umgliederung ist neben der Verbesserung der Funktionalität und der Gestaltung auch eine Auflockerung der Innenstadt. Hierzu dient neben der Friedrich-Ebert-Straße, die den Bahnhofbereich mit dem Platz d'Azoum verbindet, auch die zentrale Achse der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und neu gestuftem Neoplatz.

**KONZEPT**  
Der Bahnhofplatz in Dinslaken bildet den Anfahrts- bzw. Endpunkt der Friedrich-Ebert-Straße, der Bahnhofstraße und der Bahnhofstraße. Sie verbinden den Bahnhof als ÖPNV-Knotenpunkt der Stadt mit dem Stadtkern, der Altstadt und dem Niederwiesens. Die Planung der Bahnhofplatzes erfolgt räumlich zu Bahnhofstraße und zur Friedrich-Ebert-Straße. Es hat dadurch den Vorteil im Verhältnis zur Stadtgröße eine angemessene Raumgröße. Die Größe des Platzes hat allerdings einen Vorteil im Bezug auf die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, verbunden mit einer hohen Flexibilität. Der Platz kann durch eine Neugliederung aller Nutzungszustandformen gesteuert werden. Die verschiedenen Verkehrsarten werden sortiert und räumlich getrennt zugeordnet. Durch die Einordnung eines prägnanten, überdachten ZOB-Daches auf der Westseite des Platzes wird die städtebauliche Bezug zur Friedrich-Ebert-Straße als zentrale Verbindungslinie in die Altstadt gestärkt. Durch die Aufnahme der Gebäudemasse wird das technische Rathaus in den neuen Platzraum einbezogen und bekommt ebenfalls eine neue räumliche Bedeutung als städtebauliche Funktion des Platzes. Das neue ZOB-Dach bildet eine durchgängige Raumkante, sodass der Platz eine organisierte Proportion erhält und das Bahngelände ins Zentrum rückt. Die Größe des Platzes vor dem Bahngelände wird grundsätzlich offen gehalten. Durch den Wegfall der Westschleife und die Anpassung der Hofstraße wird die Stadtkante zu einem übersichtlichen, leeren Rahmen auf dem Platz. Diese Lösung wird durch eine überdachte, zum Niederwiesens hin offene Fortsetzung vor dem Hauptzugang des Bahnhofs, entlang der Linien eine hohe Aufenthaltsqualität mit einer gleichzeitigen kontrollierten Filterung der Besucher zwischen Altstadt und Bahnhof. Der Platz soll den Nutzungen entsprechend sortiert in einen Bereich und einen freien Teil.

**ENTWURF**  
**Platzbegrenzung**  
Die neue Oberflächengestaltung des Platzes ermöglicht ein angenehmes und bequemes Gehen. Leicht abgewinkelte Betonplatten spannen sich zwischen den Rahmen des Platzes auf und erzeugen ein einheitliches Bild für den gesamten Platzraum. Lediglich die Bereiche des ZOB und des Erdgeschosses begehrt, die des technischen Bahngeländes gesteuert werden und dennoch einen gestrichelten Zusammenhang zu den Betongeländen herstellen.

**Grüne Achse**  
Die grüne Achse besteht aus einer Doppelreihe (z. B. Platanen) am Ostend des Platzes. Sie stehen in einer großen versorgenden Baumreihe und bilden ein schattiges Plätzchen auf Balken unter den Bäumen, sowie offenen Raum für aufgestaute städtische Nutzungen.

**Formensprache**  
„Dinslaken“ besteht aus den beiden Sätzen „LAKEN“ und „DINS“. Der Wortstamm „LAKEN“ bedeutet so viel wie „Lack“ – „Platz“. Mit dieser „Lack“ ist der Bahnhof gemeint, der eigentlich ein kleines Gewässer war. Doch zentral im Licht, im Frühlicht (Sonneneinstrahlung) und im Herbst (Goldes Licht), schwebt die Decke und tritt über die Ufer. Dafür gibt es damals den Begriff „Gras“ – gedunsen, aufgedunsen. Das neue repräsentative Fortbildet einen Bezug zu diesem Thema und symbolisiert die Aufhebung der Decke. Es erzeugt einen repräsentativen Wirkung eine hohe Ankerwirkung auf spätere Kinder.

**ZOB**  
Das ZOB-Dach integriert einen Windschutz als zusätzlichen Witterungsschutz in Form von Geschäften im Bereich der Westschleife. Ebenfalls unter dem Dach sind an zentralen Stellen die Fahrradständer positioniert.  
An den Ostenden der Bahnhofstraße werden die öffentlichen Eingangsachsen, die jeweiligen Bahngelände zugeordnet, begehrt. Die Westschleife wird durch eine zentrale vertikale LED-Beleuchtung, die überdacht die Ostseite begehrt, bei schlechten Wetterbedingungen ist in die Bahnhofstraße LED-Beleuchtung integriert und schwebt direkt nach unten auf die Benutzung.  
Die denkmalsgeschützten Pavillon ist nicht nur Teil des neuen ZOB, sondern wird zum Formelementen Element. Die gesamte Dachfläche ist in Anlehnung an den Pavillon gestrichelt. Gestaltete Landschaft ist eine grüne Insel, die zum Bewohnen und Warten einlädt.  
Das ZOB-Dach ist von der Höhe her so angelegt, dass es für das Innenstadtkern die Untergänge der Stadtbahn bei Erhalt der alten Gestaltung erlaubt (HfV ca. 5,5m).

**Konzeptionelles ZOB-Dach**  
Die Dachkonzeption des Bahnhofs ist als schattige Stadtbahnkonzeption konzipiert. Die Dachform ist zweigeteilt gegliedert und erfüllt im Schnitt zweifachem von horizontalen Außenraum zum Teil mit dem Niederwiesens. Die Schattensysteme bringen am besten 12cm und steigt auf 25cm im Innenraum an. Die Schätze sind in Ost-West-Richtung auf eine Holzschicht auf einer Abdichtung an der Oberseite beschichtet. Die Schattensysteme ermöglichen eine hohe Einstrahlung vom Außenraum hin zu den Innenräumen.  
Entlang der Innenraumverlauf ein horizontaler Einbauelement, der zum einen optisch eine Einpassung schwebt gebührende Dachfläche und zum anderen die Einstrahlung über. An den Innenräumen liegt die Dachkonzeption über den Dachstuhl auf Fertigplatten auf. Die Stützen mit horizontalen Einbauelementen sind zur Ausweisung in den Fußboden eingelassen.  
Das Tragwerk gewährleistet auf Grund einer stabilen Konstruktion und der damit verbundenen Stabilität einen reibungslosen Handhabens und damit das von Leichtigkeit geprägte Erscheinungsbild.  
Durch den Einsatz von Weibstein entsteht eine helle, glatte und elegante Deckfläche, die sich zu den Außenräumen hin öffnet.

**Stadtbahn**  
Die Hofstraße der Stadtbahn wird nach dem Rückbau der Westschleife in zentrale, sehr übersichtliche Lage auf dem Bahnhofplatz positioniert. Die Hofstraße erhält gleich einen barrierefreien Fahrgast sowie einen geschützten Aufenthaltsbereich. Die Witterungsschutz wird über durch überdachte Dachstrukturen in Form und materialisierte Ankerpunkte zum ZOB-Dach gewährleistet.

**Fahrräder und Fußgänger**  
Östlich des Bahngeländes wird der bestehende Fußgänger am Ende der Bahnhofstraße neu gestaltet. Es stehen danach ca. 60 Fahrradabstellplätze auf. Das, entsprechend und räumlich zur Verfügung, in der Bahnhofstraße werden 25 Ständer angeordnet werden. Parallel zur Westschleife der Bahnhofstraße werden ca. 13 Fahrradabstellplätze im Bereich des neuen ZOB angeordnet. Neben dem Rückbau der Stadtbahnwestschleife können ca. 100 weitere öffentliche Park und Räder-Stellplätze in diesem Bereich entstehen. Zudem können ein Parkhaus (siehe Anzahl) je nach Bedarf und entsprechender Sachlage auf dem Platz sein entstehen. Im Bereich der Stadtbahnwestschleife werden (Doppelreihig) die überdachten Plätze für eine städtebauliche Ergänzung. Der Platzraum könnte mit einem Gebäudekörper ergänzt werden, die die bisherigen Nutzungen Wohnen, kleine Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Unterhaltung. Ein Ankerbau wie zu diesem Standort ebenfalls denkbar. Parallel zur Bahn könnte ein Parkhausgelände mit gleichzeitig barrierefreie Nutzung entstehen und somit das Park und Räder-Angebot erheblich steigern.

**Vegetationskonzept**  
Der Bahnhofplatz ist zum Teil weiches Baumaterial und den Grünanlagen linear beginnt, die Freizeitanlage wird nach und nach und zeitlich. Die Begrünung verleiht dem Platz und schafft die wichtigen Sichtbeziehungen an, was die Orientierung und soziale Kontrolle weicht.  
Der Entwurf ermöglicht durch eine Neugliederung der Grünstrukturen am Platz eine klare Zonierung in urbanen Begrünungsformen und Grünbestandteile Bereiche mit Aufenthaltsqualität. Insgesamt werden ca. 7 Bäume, 26 gestrichelte Bäume als Grüne Achse und 24 Stadtbäume als Ersatz für die abgängigen Bäume im Bereich der Bahnhofstraße.

**Barrierefreiheit**  
Das Bahngeländekonzept zielt neben barrierefreien Platzräumen sowie in einem Bereich der Stadtbahnkonzeption an die überdachten Park-Angebote. In der Platzfläche wird primär eine Erhebungsfläche für das ZOB-Dach, die Fortführung und die grüne Achse integriert.

**Mobilität und Verkehr**  
Ziel der verkehrlichen Neugliederung des Bahnhofplatzes ist die Optimierung der Verkehrsflüsse für Fußgänger, Radfahrer, PKW- und Taxibehälter und des ÖPNV, sowie eine barrierefreie und übersichtliche Neugliederung des Bahngeländes und der Verkehrsbeziehungen. Dies wird durch eine Trennung der z. B. unterschiedlichen Verkehrsarten im Bereich des Platzes erreicht.  
Der Bahnhof ist an einer zentralen Hofstraße am westlichen Platzbereich mit barrierefreien Bushaltestellen und zugänglicher Hochbahnsteige für unbehinderte Ein- und Ausfahrten geplant. Die Hofstraße, die Radfahrer können auch in Kombination mit dem ÖPNV (Kombi-Taxi, geparkter Verkehr (Doppelreihig)) die überdachten Plätze für eine städtebauliche Ergänzung. Der Platzraum könnte mit einem Gebäudekörper ergänzt werden, die die bisherigen Nutzungen Wohnen, kleine Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Unterhaltung. Ein Ankerbau wie zu diesem Standort ebenfalls denkbar. Parallel zur Bahn könnte ein Parkhausgelände mit gleichzeitig barrierefreie Nutzung entstehen und somit das Park und Räder-Angebot erheblich steigern.

**Ein weiterer Bereich**  
Ein weiterer Bereich des Platzes ist die Hofstraße, die Radfahrer können auch in Kombination mit dem ÖPNV (Kombi-Taxi, geparkter Verkehr (Doppelreihig)) die überdachten Plätze für eine städtebauliche Ergänzung. Der Platzraum könnte mit einem Gebäudekörper ergänzt werden, die die bisherigen Nutzungen Wohnen, kleine Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Unterhaltung. Ein Ankerbau wie zu diesem Standort ebenfalls denkbar. Parallel zur Bahn könnte ein Parkhausgelände mit gleichzeitig barrierefreie Nutzung entstehen und somit das Park und Räder-Angebot erheblich steigern.

**Ein weiterer Bereich**  
Ein weiterer Bereich des Platzes ist die Hofstraße, die Radfahrer können auch in Kombination mit dem ÖPNV (Kombi-Taxi, geparkter Verkehr (Doppelreihig)) die überdachten Plätze für eine städtebauliche Ergänzung. Der Platzraum könnte mit einem Gebäudekörper ergänzt werden, die die bisherigen Nutzungen Wohnen, kleine Einzelhandel, Gastronomie, Kultur und Unterhaltung. Ein Ankerbau wie zu diesem Standort ebenfalls denkbar. Parallel zur Bahn könnte ein Parkhausgelände mit gleichzeitig barrierefreie Nutzung entstehen und somit das Park und Räder-Angebot erheblich steigern.





QUERSCHNITT A-A' M 1:250



LÄNGSSCHNITT B-B' M 1:250



