

## **Umgestaltung des Bahnhofplatzes in Dinslaken**

Nichtoffener städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb  
nach VOF und RPW 2013

### **Protokoll der Preisgerichtssitzung am 14. Dezember 2015**

Beginn der Sitzung: 9.30 Uhr

Dr. Michael Heidinger, Bürgermeister der Stadt Dinslaken, begrüßt die Anwesenden.  
Er stellt die Bedeutung des Wettbewerbs für die Stadt Dinslaken und für die Entwicklung der  
Innenstadt heraus.  
Herr Bachmann stellt die Vollständigkeit des Preisgerichts fest.

#### **Als Mitglieder des Preisgerichts sind anwesend:**

- Christian Jürgensmann, Landschaftsarchitekt, Duisburg
- Dr. Thomas Palotz, Architekt, Stadt Dinslaken, technischer Dezernent
- Prof. J. Alexander Schmidt, Universität Duisburg, Institut für Stadtplanung und Städtebau
- Stefan Buchmann, Architekt, Vorsitzender des Planungs-, Umweltschutz-, Grünflächen- und  
Stadtentwicklungsausschusses
- Dr. Michael Heidinger, Bürgermeister der Stadt Dinslaken

#### **Als stellvertretende Preisrichter/innen sind anwesend:**

- Magdalena Schumann, Stadtplanerin, Stadt Dinslaken, III 4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
- Prof. Hartmut H. Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Uwe Käbe, BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW, Essen

Die Vorprüfung erfolgte durch das Büro pp als pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund, in  
Zusammenarbeit mit der Stadt Dinslaken.

#### **Als Vorprüfer sind anwesend:**

- Corinna Schaade-Reske, Stadt Dinslaken, III 4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
- Anja Müller, Stadt Dinslaken, III 4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
- Ludger Veen, Stadt Dinslaken, FD 5.1 Tiefbau
- Roland Welger, Stadt Dinslaken, FD III 4.1 Stabsstelle Stadtentwicklung
- Andreas Bachmann, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund
- Gerold Kalkowski, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund
- Sabine Isenberg, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke

Aus den Reihen der Preisrichter wird vorgeschlagen, Herrn Christian Jürgensmann mit dem Vorsitz  
zu betrauen.

Dieser Vorschlag wird einstimmig, bei einer Enthaltung, vom Gremium angenommen.

Der Vorsitzende des Preisgerichts, Herr Jürgensmann, übernimmt die Sitzungsführung.

Die Preisrichter bestätigen, dass sie nach dem Kolloquium am 23. September 2015

- keinen weiteren Meinungsaustausch mit Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben,
- bis zum Preisgericht keine Kenntnisse der Wettbewerbsarbeiten erhalten haben,
- die vertrauliche Behandlung der Beratung gewährleisten wird.

Der Vorsitzende bittet um eine offene Diskussion, bei der jeder Anwesende die Meinungsbildung der anderen tolerieren möge. Der Vorsitzende bittet darum, dass keine Vermutungen über die Verfasser einer Wettbewerbsarbeit angestellt werden.

Der Vorsitzende erläutert noch einmal den Ablauf des Verfahrens.

### **Bericht der Vorprüfung**

Herr Bachmann berichtet über das Ergebnis der formalen Vorprüfung und erläutert den Aufbau des Vorprüfberichts.

Die Jury entscheidet über die Zulassung der Arbeiten.

13 der 15 zur Teilnahme aufgeforderten Bewerber bzw. Arbeits-/Bietergemeinschaften haben ihre Arbeiten abgegeben.

Neun Arbeiten wurden erkennbar fristgerecht bis Dienstag, 17. November 2015, eingereicht, entweder durch persönliche Einreichung bis 16.00 Uhr oder durch Versand durch ein Speditionsunternehmen mit Tagesstempel. Bei drei Arbeiten war der Einlieferungsnachweis der Unterlagen nicht zu erkennen. Hierbei handelt es sich um die Arbeiten mit den Tarnzahlen 1010, 1011 und 1012. Diese Arbeiten nehmen unter dem Vorbehalt des Nachweises der fristgerechten Einlieferung am weiteren Verfahren teil.

Alle Arbeiten wurden anonym eingereicht; bei der Arbeit mit der Tarnzahl 1008 ist ein Umschlag mit den sonstigen geforderten Unterlagen per Einschreiben fristgerecht eingegangen. Da die Planrolle auch nach mehreren Tagen noch nicht eingegangen war, wurden alle Wettbewerbsteilnehmer mit Hinweis auf die Kennzahl aufgefordert, den Verbleib der Lieferung zu überprüfen. Ein Büro hat dann unter Verwendung des Büronamens per Mail mitgeteilt, dass die betreffende Planrolle vor der Auslieferung stehe. Das betreuende Büro hat den Absendernamen hausintern nicht weiter gegeben.

Das Preisgericht hat darüber zu befinden, ob diese Arbeit zum Verfahren zugelassen wird.

Da die Anonymität gegenüber dem Preisgericht gewahrt geblieben ist, beschließt das Preisgericht, diese Arbeit im weiteren Verfahren zu belassen.

Somit nimmt die Arbeit 1008 unter dem Vorbehalt der fristgerechten Einlieferung der Planrolle am weiteren Verfahren teil.

Sämtliche Arbeiten werden durch einstimmigen Beschluss zum Verfahren zugelassen.

**9.45 Uhr – 11.45 Uhr: Informationsrundgang:**

In einem Informationsrundgang werden durch die Vorprüfung ausführliche und wertungsfreie Erläuterungen aller Arbeiten abgegeben.

Der Informationsrundgang wird um 11.45 Uhr beendet.

Im Anschluss an den Informationsrundgang werden vom Preisgericht die für die folgenden Bewertungsrundgänge bedeutenden Themen benannt.

- Der Bahnhofplatz soll wichtiges Verbindungselement zur Innenstadt werden.
- Die Verkehrsfunktion soll sich der Gestaltung unterordnen.
- Die Gestaltung soll in ihrer Maßstäblichkeit dem Ort angemessen sein.
- Der denkmalgeschützte Pavillon ist angemessen in die Platzgestaltung zu integrieren.
- Mögliche Straßenbahnaufstellflächen dürfen die Platzqualitäten und die funktionalen Abläufe nicht beeinträchtigen.

**12.05 Uhr – 12.30 Uhr: 1. Bewertungsrundgang:**

In einem 1. Bewertungsrundgang werden einstimmig folgenden Arbeiten ausgeschieden:

- Arbeit 1003
- Arbeit 1007
- Arbeit 1008
- Arbeit 1010
- Arbeit 1013

**13.15 Uhr – 14.00 Uhr: 2. Bewertungsrundgang:**

In einem zweiten Bewertungsrundgang werden die verbleibenden Arbeiten ausführlich diskutiert.

Folgende Arbeiten sind mit nachstehendem Abstimmungsergebnis mehrheitlich aus dem Wettbewerb ausgeschieden:

- Arbeit 1002      Stimmverhältnis 3:2  
Die durchaus angemessenen städtebaulichen und freiraumplanerischen Lösungsvorschläge werden durch Mängel bei den verkehrlichen und funktionalen Aspekten überlagert.
- Arbeit 1004      Stimmverhältnis 5:0  
Positiv gesehen wird der Beitrag zur Stadtökologie und zum Regenwassermanagement. Allerdings empfindet das Preisgericht den zentralen Baukörper als zu massiv; er wird dem Denkmal nicht gerecht und teilt den Platz in zwei Hälften.

- Arbeit 1006      Stimmverhältnis 5:0  
Lage, Richtung und Dimension des Baukörpers erscheinen unverständlich, der Blick in die Stadt ist eingeschränkt. In Bezug auf die Straßenbahn werden funktionale Mängel gesehen.
- Arbeit 1011      Stimmverhältnis 4:1  
Die klare Grundstruktur des Entwurfes geht im Detail verloren. Der hohe Aufwand für die neue Kurve der Straßenbahn bleibt ohne städtebaulichen Mehrwert.

Damit verbleiben folgende vier Arbeiten in der engeren Wahl:

- Arbeit 1001
- Arbeit 1005
- Arbeit 1009
- Arbeit 1012

Es werden Arbeitsgruppen gebildet, die jeweils eine Arbeit schriftlich beurteilen.

Nachfolgend werden die Texte vor den Arbeiten verlesen, diskutiert und in folgender Form verabschiedet:

### **1001**

Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt funktional über den „Boulevard“ mit einer begleitenden Baumallee in Korrespondenz zur gegebenen Verkehrsführung der Straßenbahn. Dadurch wird dem Wunsch der Anbindung an die Innenstadt zwar Rechnung getragen, dem Platz aber keine neue städtebauliche Identität gegeben. Die Anbindung an die Bahnstraße geschieht direkt über den Kurzzeitparkplatz und mündet in eine zusätzliche Querung der Wilhelm-Lantermann-Straße. Die Freistellung des denkmalgeschützten Pavillons stellt eine angemessene stadträumliche Aufwertung des Gebäudes und seines Umfeldes dar.

Die Dachhauskonstruktionen des Bahnhofes entfalten über die rein funktionalen Anforderungen keine zusätzlichen gestalterischen Qualitäten. Die etwas aufdringlich wirkenden Möblierungselemente wirken nicht wie ein selbstverständlicher Teil einer Gestaltungskonzeption. Sie markieren jedoch das Angebot an öffentlichen Aufenthaltsflächen. Der als „Stadtparkett“ bezeichnete Oberflächenbelag stellt eine unaufgeregte und ansprechende Gestaltung der öffentlichen Flächen dar.

Der Gewinn an Freiraum durch den Umbau der Straßenbahnwendeschleife wird leider überwiegend für die Ausweitung des Parkierungsangebotes genutzt. Die grundlegenden verkehrstechnischen und funktionalen Anforderungen scheinen erfüllt; die Lage der Taxi-Vorfahrt erscheint hingegen kritisch.

Die Aspekte der Barrierefreiheit und Kinderfreundlichkeit sind im Rahmen einer Detailplanung sicherlich lösbar.

Die Arbeit stellt einen soliden Beitrag dar, der alle funktionalen Aspekte berücksichtigt, aber keinen nachhaltigen „Willkommensgruß“ beim Besucher erzeugt.

**1005**

Der Entwurf verfolgt ein bemerkenswert klares Konzept, das dem Platz eine neue Ordnung gibt. Die Verkehrsfunktionen ordnen sich dieser zur Innenstadt gerichteten Platzraumgestaltung unter: Aus dem Bahnhof tretend, wird die Wege- und Raumbeziehung kraftvoll als Entree in die Stadt gestaltet.

Die grüne Arkade an der Ostseite des Platzes wirkt als Puffer zur östlichen Platzrandbebauung und schirmt diese gegenüber der Straßenbahnhaltestelle gut ab. Das ‚Fontänenfeld‘ stellt den westlichen Rand der in Betonpflaster ausgeführten Hauptwegebeziehung zur Innenstadt dar und markiert zugleich den Übergang zur Verkehrsfläche rund um die ZOB-Anlage. Die Ausgestaltung des recht langen Daches (mit einzelnen Baumfeldern) hat das Potential eines identitätsprägendes Gestaltungselementes, doch wird es dem denkmalgeschützten Pavillon nicht gerecht. Eine voraussichtlich notwendige Unterbrechung des Daches würde das Konzept aber schwächen. Die westliche Platzkante ist um einen neuen Baukörper verlängert – das erhöht die Platzraumwirkung ausgezeichnet.

Die vielfältigen, sich teilweise auch überlagernden Funktionen des Platzes finden selbstverständlichen Ausdruck in dem Gestaltungskonzept.

Die direkt vor dem Bahnhof endenden Straßenbahngleise stellen eine optimale Lösung dar, um den Platzraum nicht durch Querbezüge mit infrastrukturellen Einrichtungen zu zerschneiden. Auch der ZOB ist in Nord Süd Richtung ausgerichtet und entspricht folgerichtig dem Gesamtkonzept.

Während die Bahnstraße die Ladestationen für Elektromobile, das Car-Sharing, die K&R und Kurzparker sowie den Taxistand erschließt, dient die Straße am westlichen Platzrand hervorragend als Zufahrt zu den Stellplätzen.

Die Radwege auf der Wilhelm-Lantermann-Straße bieten Konfliktpunkte, die zu entschärfen sind. Auch die Radabstellplätze am Bahnhof sind noch nicht befriedigend gelöst, die Anzahl ist zu erhöhen sowie klarer zuzuordnen. Die Anbindung des Rad- und Fußverkehrs an die Theodor-Körner-Straße ist wiederherzustellen. Die Straßenbahn-Endhaltestelle vor dem Bahnhof erfüllt zwar die Forderungen der Verkehrsbetriebe hinsichtlich der vier Fahrzeuge, doch im Extremfall müssen sie im Platzbereich stehen, was die die Großzügigkeit des Platzes sehr stark einschränkt.

Der Knotenpunkt Bismarckstraße/Friedrich-Ebert-Straße muss hinsichtlich der Leistungsfähigkeit verkehrstechnisch überarbeitet werden.

Abgesehen vom Dach des ZOB bewegt sich der Entwurf im wirtschaftlichen Bereich. Die beiden neuen Baufelder im Westen (Platzrand) und an der Bahnstraße versprechen zusätzliche Funktionen im Bahnhofsbereich und eine Erhöhung der Nutzungsdichte.

In Entwurf ist Barrierefreiheit gewährleistet. Für Senioren sind die klare Orientierung der Funktionen, die reduzierte räumliche Komplexität und eine eindeutige Wegeführung vorbildlich gelöst.

**1009**

Die Arbeit zeichnet sich aus durch Klarheit und Ordnung.

Geplant ist ein „Teppich“ mit klaren Kanten, auf dem einzelne Elemente (Brunnen, Pavillon, Busparksteig) möbliert sind, ohne miteinander zu konkurrieren. Der Platz ist frei von privaten Verkehren. Hierfür sind westlich und östlich Park- und Erschließungsflächen der Park-und Ride Anlage bzw. die Parkfläche der Bahnstraße beigeordnet, ohne dass der Verkehr die Platzfunktion stört. Alle Verkehrsfunktionen sind einfach erkennbar und überschaubar angeordnet.

Der Blick vom Bahnhof wird entlang einer Baumreihe direkt zur Innenstadt geleitet.

Zwischen Straßenbahn und Bushaltestelle bildet sich ein Platz zum Warten mit einem Brunnen.

Hier ist der Pavillon entsprechend seiner Denkmalqualität frei und ungestört belassen.

Die vorgeschlagenen Beläge beschränken sich auf Granit an den Rändern und Klinker im zentralen Bereich, ein Motiv, das in Dinslaken bekannt ist.

Der Entwurf ist in allen Teilen einfach, eingängig und klar definiert. Die Konstruktion der Vordächer an den Bushaltestellen muss allerdings noch in vergleichbarer Qualität durchdetailliert werden.

Die Dachform ist logisch, nimmt sie doch den Maßstab der südlichen Randbebauung auf, sollte allerdings in der Länge etwas eingekürzt werden, um den Blick in Richtung Rathaus weiter zu öffnen.

Die Klarheit in allen Belangen lässt erwarten, dass wenige Konflikte in der technischen

Durcharbeitung entstehen und verspricht eine wirtschaftliche Lösung.

Die Barrierefreiheit ist offensichtlich gegeben, ebenso wie die Verkehrssicherheit im täglichen Betrieb.

**1012**

Der Platz wirkt aufgrund der Leere und der geringen Strukturierung überdimensioniert. Die optische Führung erfolgt lediglich durch die Baumreihen entlang der Gebäudekante, ansonsten bleibt die Gestaltung des Platzes eher monoton ohne weitere Anhaltspunkte. Der Platz fungiert ausschließlich als Transitzone mit wenig Aufenthaltsmöglichkeiten und Verweilqualität.

Der Platz ist für gehbehinderte Menschen barrierefrei gestaltet. Durch die monotone Farbgestaltung kann der Platz für seheingeschränkte Menschen jedoch nicht der gewünschten Barrierefreiheit entsprechen. Eventuell erforderliche taktile Elemente mit den notwendigen Farbkontrasten würden den Entwurf nachhaltig verändern.

Der Pavillon als einziges Gebäude auf dem Platz wird in seiner Bedeutung als Denkmal weiter gestärkt.

Der dunkle Belag kann sehr unterschiedlich wahrgenommen werden: dunkel, monoton, trist, aber auch elegant und zeitlos. Bei starker Sonneneinstrahlung droht die Überhitzung des Platzes.

Der kleine Platz zur Bahnstraße erscheint aufgrund der Größe des Bahnhofsplatzes überflüssig. Die nördliche Ausrichtung sowie die schlechte Einsehbarkeit erzeugen wenig Aufenthaltsqualität und kaum soziale Kontrolle. Insgesamt widerspricht die Lage der Zielsetzung von Aufenthaltsqualität und Kinderspiel.

Der Bereich für K+R, Kurzparker und Taxen ist sehr klein dimensioniert. Die versteckte Anordnung der Taxen erschwert zum einen die Orientierung für den Kunden. Zudem fehlt die soziale Kontrolle des Platzes durch wartende Taxen. Der starke Ausbau der Bahnstraße hin zu einem Boulevard ist

durch die gleichzeitige Betonung der Verbindungsachse über die Wilhelm-Lantermann-Straße nicht nachvollziehbar. Die beiden Achsen stehen dadurch eher in Konkurrenz zueinander.

Die Herstellungskosten erscheinen im Vergleich zu anderen Arbeiten relativ hoch. Aufgrund des gewählten Belags ist zudem in Bezug zur massiven Inanspruchnahme durch den Busverkehr von erheblichen Instandhaltungskosten auszugehen.

Weiterhin kann die gemeinsame Ein- und Ausfahrt von Bussen und Straßenbahn zu Konflikten führen und müsste entsprechend signaltechnisch gelöst werden.

Das geplante Parkhaus und das Fahrradparkhaus würden im Bahndamm stehen. Eine Verschiebung der Gebäude nach Süden hätte den Verzicht auf Stellplätzen und einer weiteren Verlegung der Schienen zur Folge.

### **Rangfolge und Preisverteilung**

Aufgrund der Qualität der Arbeiten beschließt die Jury folgende Rangfolge der Arbeiten

1. Rang:	Arbeit 1009	Abstimmungsverhältnis	5:0
2. Rang:	Arbeit 1005	Abstimmungsverhältnis	4:1
3. Rang:	Arbeit 1012	Abstimmungsverhältnis	5:0
4. Rang:	Arbeit 1001	Abstimmungsverhältnis	5:0

Das Preisgericht beschließt einstimmig, zwei Preise und zwei Anerkennungen zu vergeben:

1. Preis:	Arbeit 1009
2. Preis:	Arbeit 1005
1. Anerkennung	Arbeit 1012
2. Anerkennung	Arbeit 1001

Das Preisgericht beschließt einstimmig, unter Ausschöpfung der gesamten Preissumme, die folgende Verteilung der Preisgelder:

1. Preis	30.000,- € (brutto)
2. Preis	23.000,- € (brutto)
1. Anerkennung	10.000,- € (brutto)
2. Anerkennung	10.000,- € (brutto)

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, entsprechend der Bekanntmachung und der Auslobung, mit den beiden Preisträgern ein Verhandlungsgespräch gemäß VOF durchzuführen.

Das Preisgericht empfiehlt, die Rangfolge der Arbeiten im anschließenden Verhandlungsverfahren angemessen zu berücksichtigen.

Ein Nachrücken von der Anerkennungs- in die Preisgruppe wird ausgeschlossen.

Die in den schriftlichen Beurteilungen beschriebenen Punkte und Empfehlungen und die von der Vorprüfung überprüften Kriterien sind bei der Auftragsverhandlung und der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.

Zudem werden vom Preisgericht folgende Hinweise und Empfehlungen an die Teilnehmer des Verhandlungsverfahrens gegeben:

- Für das Hotel an der Westseite des Platzes soll überprüft werden, inwiefern ein Bereich für Außengastronomie eingerichtet werden kann.
- Die Haltestellendächer sollen entsprechend der in den Einzelbeurteilungen genannten Aspekte konkretisiert werden.
- Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen soll ebenso konkretisiert werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Abstellanlagen den Erfordernissen insbesondere an Erreichbarkeit, sozialer Kontrolle, Qualität der Abstellanlagen gerecht werden.

Der Vorsitzende öffnet die Verfassererklärungen und hebt die Anonymität auf.

## **1. Preis**

**Kennzahl 583719**

**Tarnzahl 1009**

Planorama Landschaftsarchitektur Maik Böhmer

Marienburger Straße 28, 10405 Berlin

Beteiligte Mitarbeiter: Fabian Karle, Ulf Schrader, Mareen Leek, Franziska Albrecht  
mit

Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH

Bundesallee 13-15, 10719 Berlin

Beteiligte Mitarbeiter: Matthias Richter

Fachplaner Busbahnhof-Dächer:

Herbert Hussmann Architekten

Winsstraße 32, 10405 Berlin

Visualisierung: Tim Erdmann, Monokrom Hamburg

## **2. Preis**

**Kennzahl 412985**

**Tarnzahl 1005**

club L94 Landschaftsarchitekten GmbH

Zechenstraße 11, 51103 Köln

Beteiligte Mitarbeiter: Nina Rohde, Judith Rechenmacher, Jochen Mink, Sascha Erhard  
mit

Netzwerkarchitekten GmbH

Donnersberggring 20, 64295 Darmstadt

und

Grontmij GmbH

Quantiusstraße 21, 53115 Bonn

Beteiligte Mitarbeiter: Olaf Respondek



## **1. Anerkennung**

**Kennzahl 237928**

**Tarnzahl 1012**

Wilk Salinas GbR

Schlesische Straße 12, 10997 Berlin

Beteiligte Mitarbeiter: Maria Ganter

mit

Frommeyer & Kaufmann Bau Ingenieure Partnergesellschaft

Köpenicker Allee 82, 15366 Hoppegarten

und

JPAM Architecture & Design

Calle Pamplona, 92-2-5a, 08005, Barcelona, Spanien

Beteiligte Mitarbeiter: Samuel Llovet

und

JUCA architektur + landschaftsarchitektur

Schlesische Straße 12, 10997 Berlin

Beteiligte Mitarbeiter: Ilaria Cesari

## **2. Anerkennung**

**Kennzahl 080815**

**Tarnzahl 1001**

Horeis + Blatt Partnerschaft BDLA

Sonneberger Straße 13, 28329 Bremen

Beteiligte Mitarbeiter: Matthias Kläser, Gesa Gärtner

mit

BPR Bernd F. Künne & Partner mbB

Ostertorstraße 38/39, 28195 Bremen

Beteiligte Mitarbeiter: María del Mar López Ballesteros

## **2. Rundgang**

**Kennzahl 147832**

**Tarnzahl 1002**

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Klosterbergstraße 109, 53177 Bonn

Beteiligte Mitarbeiter: Axel Alesiani, Thomas Kißmann, Rebecca Braunegger

mit

ARGUS Stadt-und Verkehrsplanung

Admiralitätsstraße 59, 20459 Hamburg

Beteiligte Mitarbeiter: Christian Scheler

**Kennzahl 270614**

**Tarnzahl 1004**

Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH

Im Löwental 76, 45239 Essen

Beteiligte Mitarbeiter: Daniel Schürmann, Lucas Hövelmann, Willemijn Enders, Marvin Baggen  
mit

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinold Baier GmbH

Hanbrucher Str. 9, 52064 Aachen

Beteiligte Mitarbeiter: Johannes Rohn

Fachplaner: licht|raum|stadt|planung gmbh,

Richard-Wagner-Straße 7, 42115 Wuppertal

**Kennzahl 432845**

**Tarnzahl 1006**

bbz landschaftsarchitekten berlin GmbH

Heidestraße 50, 10557 Berlin

Beteiligte Mitarbeiter: Julian Engmann, Malte Stellmann, Marc leppin, Martin Mengs  
mit

Durth Roos Consulting GmbH

Julius-Reiber-Straße 15, 64293 Darmstadt

und

Atelier PK Architekten Philipp Koch

Heidestraße 50, 10557 Berlin

Fachplaner: formTL ingenieure für tragwerk und leichtbau gmbh

Güttinger Straße 37, 78315 Radolfzell am Bodensee

**Kennzahl 574839**

**Tarnzahl 1011**

Noack Landschaftsarchitekten

Anton-Graff-Straße 24, 01309 Dresden

Beteiligte Mitarbeiter: Claudia Hostmann, Hannes Heucke, Christoph Ullmann  
mit

EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH

Bernhardstraße 92, 01187 Dresden

Beteiligte Mitarbeiter: Dr. Nasser Aziz

## 1. Rundgang

### **Kennzahl 120509**

### **Tarnzahl 1003**

lohrer . hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner GmbH

Bauerstraße 8, 80796 München

Beteiligte Mitarbeiter: Özge Menevse, Till Kwiotek (Visualisierung)

mit

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur GbR

Westring 25, 44787 Bochum

Fachplaner: DayLight Lichtplanung

Welserstraße 25, 81373 München

### **Kennzahl 168942**

### **Tarnzahl 1007**

wbp Landschaftsarchitekten GmbH

Nordring 49, 44787 Bochum

Beteiligte Mitarbeiter: Andree Bockholt, Sebastian Sippel, Su Zhang, Jan Eickelberg

mit

Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH

Stresemannstraße 26, 40210 Düsseldorf

Beteiligte Mitarbeiter: Kristina Pak-Egidi, Beata Brückner

### **Kennzahl 051326**

### **Tarnzahl 1008**

Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner

Cäcilienstraße 48, 50667 Köln

Beteiligte Mitarbeiter: Blanca Alba Junge, Xiaotong Liu, Daniel Martin Hernández

mit

Ramboll Finland Oy

Säterinkatu 6, PL 25, 0260 Espoo, Finnland

### **Kennzahl 256728**

### **Tarnzahl 1010**

scape Landschaftsarchitekten GmbH

Friedrichstraße 115 a, 40217 Düsseldorf

Beteiligte Mitarbeiter: Melanie Eiler, Sander van Overmeire

Ben Zemke, Jonas Schäfer

mit

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Frehn, Steinberg Partnerschaft

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Beteiligte Mitarbeiter: Christian Bexen, Rolf Alexander

Visualisierung: Tim Erdmann, Monokrom

Schulterblatt 7, 20357 Hamburg

**Kennzahl 304867**

**Tarnzahl 1013**

PASD Feldmeier Wrede

Sparkassen-Karree 8, 58095 Hagen

mit

Verkehrskonzept

Kasinostraße 63, 52066 Aachen

Herr Jürgensmann beantragt die Entlastung der Vorprüfung.

Dem Antrag wird vom Preisgericht gefolgt.

Herr Jürgensmann gibt die Leitung zurück an Bürgermeister Dr. Heidinger, der, verbunden mit einem Dank an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, das Preisgericht um 16.40 beendet.

## UMGESTALTUNG DES BAHNHOFSPLATZES IN DINSLAKEN

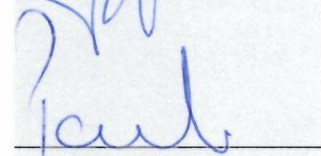
### NICHTOFFENER STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB

#### PREISGERICHTSSITZUNG

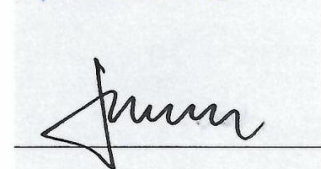
14. Dezember 2015 in Dinslaken



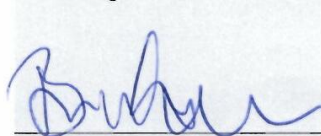
Christian Jürgensmann, Landschaftsarchitekt, Duisburg



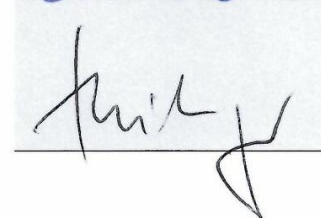
Dr. Thomas Palotz, Architekt, Stadt Dinslaken, technischer Dezernent



Prof. J. Alexander Schmidt, Universität Duisburg-Essen  
Institut für Stadtplanung und Städtebau



Stefan Buchmann, Vorsitzender des Planungs-, Umweltschutz-, Grünflächen-  
und Stadtentwicklungsausschusses



Dr. Michael Heidinger, Bürgermeister der Stadt Dinslaken

