



Wettbewerb Dormagen-Rubensstraße [Malerviertel III]

AUSLOBUNG

KOOPERATIVER STÄDTEBAULICHER UND LANDSCHAFTSPLANERISCHER
WETTBEWERB

Impressum

Ausloberin

Stadt Dormagen
Der Bürgermeister
Fachbereich Städtebau
Stadtplanung
Mathias-Giesen-Straße 11
41540 Dormagen

Wettbewerbsbetreuung

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 1
40210 Düsseldorf

Fotos und Abbildungen

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
Stadt Dormagen
(falls nicht anders angegeben)

Registriernummer Architektenkammer

W 27/21

Stand: 26.05.2021

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl und in vollem Umfang für jegliches Geschlecht.

Inhalt

Teil A – Rahmenbedingungen	5
ANLASS UND ZIEL	5
WETTBEWERBSGEBIET	6
FREIRAUM UND GRÜN	9
INFRASTRUKTUR UND VERKEHR	9
VERKEHRSGUTACHTEN [Auszug]	10
VERSORGUNG UND BILDUNG	12
DORMAGENER SOZIALBERICHT	12
BESTEHENDES PLANUNGSRECHT	14
LÄRM	15
Teil B – Aufgabe	17
ÜBERGEORDNETE ZIELE	17
ENERGIEKONZEPT	17
STÄDTEBAULICHE ZIELE UND PLANUNGSVORGABEN	17
LANDSCHAFTSPLANERISCHE ZIELE UND VORGABEN	19
ERSCHLIEßUNG UND MOBILITÄT	20
KLIMA UND LUFT	21
VER- UND ENTSORGUNG	22
BAUPROGRAMM	23
NACHHALTIGKEIT	23
BAUABSCHNITTE	23
Teil C – Verfahren	25
ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN	25
AUSLOBER	25
MANAGEMENT	26
VERFAHRENSART	26
WETTBEWERBSTEILNEHMENDE	26
VERFAHRENSABLAUF	27
PREISGERICHT	29
TEILNEHMENDE	30
WETTBEWERBSSUMME	30
WEITERE BEAUFTRAGUNG	31
EIGENTUM, URHEBERRECHT, DOKUMENTATIONS- UND AUSSTELLUNGSRECHT	31
PLANGRUNDLAGEN	32

LEISTUNGEN	32
ANWESENHEIT DER TEILNEHMENDEN	34
ABGABE	35
BEWERTUNGSKRITERIEN	35
TERMINE	36

Vorwort Bürgermeister

Liebe Wettbewerbsteilnehmerinnen und -teilnehmer,

Wohnraum ist in vielen Städten sehr knapp geworden, obwohl er von Familien, Senioren und Singles dringend benötigt wird. Dem wollen wir entgegenwirken und nördlich der Rubensstraße ein Quartier der Zukunft bauen. Daher hat die Stadt Dormagen jetzt einen Wettbewerb für qualifizierte Stadtplaner in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten ausgeschrieben. Zudem wollen wir neue Wege gehen und auch die Bürgerinnen und Bürger mitbestimmen lassen, wie ihre neue Heimat aussehen soll.

Besonders am Herzen liegt mir dabei, dass wir mit diesem Projekt eine Klimaschutz-Siedlung schaffen wollen. Dies zeigt einmal mehr, wie sehr sich die Stadt Dormagen für den Umwelt- und Klimaschutz engagiert. Neben begrünten Dächern, Photovoltaikanlagen und naturfreundlichen Baumaterialien soll ein autoarmer Bereich entstehen, der zum Verweilen im „Malerviertel III“ einladen soll.

Der Maler Albrecht Dürer sagte einmal: „Der Nutzen ist ein Teil der Schönheit.“ Diese Klimaschutz-Siedlung könnte nützlicher kaum sein. Sie schafft Mehrwert durch Nachhaltigkeit, sie schafft Raum zum Leben. Deshalb freue ich mich auf Ihr Konzept und Ihre Ideen. Unterstützen Sie uns, damit wir gemeinsam ein ansprechendes, modernes und klimafreundliches Wohnquartier schaffen.

Ich wünsche Ihnen viel Erfolg!

Erik Lierenfeld

Bürgermeister der Stadt Dormagen



Teil A – Rahmenbedingungen

ANLASS UND ZIEL

Das Ziel des Wettbewerbs ist die Entwicklung einer neuen Stadtteilerweiterungsfläche unter Berücksichtigung des angrenzenden Landschafts- und Erholungsraums. Angestrebt wird die Entwicklung der Fläche hin zu einem zukunftsfähigen Wohnquartier, welches den hohen Anforderungen an Wohnqualität und Wohnumfeld gerecht wird. Durch eine Durchmischung unterschiedlicher Gebäudetypologien sollen individuelle Qualitäten geschaffen werden, die den Bedürfnissen der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner gerecht werden. Neben den individuellen Wohnbedürfnissen soll auch das soziale Miteinander im Quartier gestärkt werden. Dafür sind nicht nur im privaten, sondern auch im öffentlichen Raum qualitative und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen, die Begegnungen innerhalb der Quartiersgemeinschaft ermöglichen und fördern.

Auf der Entwicklungsfläche soll ein neues zusammenhängendes Quartier entstehen, welches sich gleichzeitig städtebaulich und freiraumplanerisch in die umgebenden Strukturen einbindet und öffnet. Gefordert wird die Entwicklung eines städtisch geprägten Wohngebiets und die Entwicklung einer qualitativen Quartiersstruktur im Bereich Städtebau und Freiraum. Gesucht wird daher ein Konzept, das innerhalb der umgebenden Struktur möglichst selbstverständlich verschiedene Wohntypologien ermöglichen und vereinen kann.



WETTBEWERBSGEBIET

Lage im Raum

Die Stadt Dormagen ist mit rund 65.000 Einwohnern eine Große kreisangehörige Stadt des Rhein-Kreis-Neuss. Sie liegt im Metropolraum Düsseldorf/Köln und profitiert durch die Nähe zu den angrenzenden Städten der Rheinschiene.

Die Lage der Stadt und ihre gute infrastrukturelle Anbindung schafft eine Verflechtung mit dem Umland. Durch die Lage im regionalen Schienennetz und die direkte Anbindung an die A57 sind Düsseldorf und Köln mit dem Nahverkehr und dem Individualverkehr innerhalb von 30 min. zu erreichen.

So zeigt Dormagen seit einigen Jahren positive Entwicklungstendenzen. Diese äußern sich durch einen Bevölkerungszug, welcher abhängig von den Zuwanderungen aus dem inner- und außereuropäischen Raum zu betrachten ist. Dies spiegelt sich auch in der Bevölkerungsstruktur Dormagens wider.

Lage in der Stadt

Die Plangebietsfläche befindet sich im Dormagener Stadtteil Horrem. Der Stadtteil liegt aufgrund der Stadtranderweiterung ca. 2 km nordwestlich des eigentlichen Stadtzentrums. Mit ca. 8.000 Einwohnern ist Horrem der bevölkerungsreichste Stadtteil Dormagens.

Die am Stadtteil vorbeilaufende Provinzialstraße/Bahnhofstraße sowie die Haberlandstraße bilden hierbei eine wichtige städtische Tangente zwischen Innenstadt, Bahnhof und Autobahnzubringer. Dadurch ist der Stadtteil sehr gut an das örtliche und überregionale Verkehrsnetz angebunden.

Weiter südlich des Plangebietes findet sich neben dem Chempark Dormagen auch das Gewerbegebiet „TOP West“, welches durch die großflächigen Versorgungsangebote wichtiger Anlaufpunkt des Stadtteils ist. Weiter nordwestlich des Stadtteils, hinter der A57 befinden sich 3 Baggerseen, die durch Wassersport- oder Erholungsangebote genutzt werden.

Plangebiet

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine ca. 15 ha große ehemals landwirtschaftlich genutzte Fläche, die als neues Wohnquartier entwickelt werden soll. Die Fläche befindet sich am nördlichen Rand des Stadtteils Horrem und stellt den dritten Entwicklungsschritt des Malerviertels dar. Bereits im Jahr 1960 wurde auf der südöstlich angrenzenden Fläche die Entwicklung Malerviertel I vorangetrieben. Im Jahr 2008 folgte im Nordosten die Entwicklungsfläche Malerviertel II.

Auf der Fläche soll eine wohnbauliche Entwicklung aus einer Mischung unterschiedlicher Gebäudetypologien von Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften, Reihenhäusern und Geschosswohnungsbauten entstehen. Ergänzt wird die Wohnnutzung durch einen Nahversorger und eine Kindertagesstätte.



Plangebiet und Umgebung

Umgebung des Plangebietes

Die Umgebung des Plangebietes ist überwiegend durch eine kleinteilige Bebauungsstruktur gekennzeichnet. Sowohl im Nordosten entlang der Haberlandstraße, als auch im Südosten entlang der Rubensstraße / Lochnerstraße wird die Fläche von Einfamilienhausgebieten gerahmt. Im Nordwesten entlang der K12 befindet sich eine etwa 9 Hektar große Kleingartenanlage des Kleingartenvereins Horrem eV 1985.

In starkem Kontrast dazu steht die südwestlich des Plangebietes angrenzende Entwicklungsfläche des Teil-Quartiers Dormagen Horrem. Das Quartier ist vor allem durch eine großstrukturelle Bebauung aus den 1960er und 1970er Jahren geprägt. Neben der überwiegenden Wohnnutzung findet sich eine Konzentration unterschiedlicher Nutzungen vor allem an der Knechtstedenerstraße, welche die Mitte des Stadtteils bildet. Hier sind neben unterschiedlichen Versorgungsangeboten auch eine Schule und mehrere Kitas vorhanden. Um die in die Jahre gekommenen städtebaulichen Strukturen zu verbessern und an die aktuellen Anforderungen an Wohnqualität und Wohnumfeld anzupassen und darüber hinaus die Integration des Gebietes in die Gesamtstadt zu fördern wurde von 2019 bis 2020 ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb in zwei Phasen durchgeführt.

Bedeutende Frei- und Erholungsflächen in Form von unterschiedlichen Baggerseen befinden sich etwa 1,5 Kilometer westlich der Plangebietsfläche. Darüber hinaus ist das Waldnaturschutzgebiet Knechtsteden in einer Entfernung von ca. 4 Kilometern erreichbar. Durch das Sportzentrum Horrem und den Kleingartenverein Horrem, befinden sich auch zwei stark genutzte Freizeitangebote in unmittelbarer Umgebung.



Bebauung entlang der Haberlandstraße



Angrenzendes Teilquartier Horrem



Plangebiet (Standort: Kreuzung Haberlandstraße / K12)

FREIRAUM UND GRÜN

Die Umgebung des Plangebietes weist einen hohen landschaftlichen Wert auf, der das Plangebiet nah an die umliegenden Seen, Sport- und Kleingartenanlagen heranrücken lässt. Eine starke Zäsur stellen dabei aber die südwestlich angrenzende Bahntrasse sowie die nördlich verlaufende K12 dar.

Qualitative öffentlich nutzbare Grünflächen existieren in der näheren Umgebung nur untergeordnet, sodass den Grünflächen oft mehr die Funktion als Abstandsflächen, als einer wirklichen freiräumlichen Bedeutung zukommt. Zudem werden die wenigen vorhandenen Grünflächen im südwestlich gelegenen Teilquartier durch die Bahntrasse abgegrenzt und die Zugänglichkeit erschwert. In unmittelbarer Umgebung zum Plangebiet befindet sich der Spielplatz Münterstraße sowie der Spielplatz Rudolf-Harbig-Weg.

Entlang der K12 sowie der Bahntrasse befindet sich ein begrenzender Saumstreifen. An der östlich des Plangebietes verlaufenden Haberlandstraße befindet sich eine Lindenreihe.



Saumstreifen entlang der K12



Lindenreihe entlang der Haberlandstraße

INFRASTRUKTUR UND VERKEHR

Aufgrund des damaligen Anliegens durch den Bau von Horrem neue Funktionalität mittels eines neuen Stadtteilzentrum zu schaffen, übernimmt der Bahnhof Horrem nun wichtige Aufgaben für die Gesamtstadt. Horrem kommt dadurch in Bezug auf seine infrastrukturelle Anbindung eine Sonderstellung in der Stadt zu. Durch die direkte Lage des Stadtteils am Dormagener Bahnhof ist das Gebiet gut an den regionalen Schienenverkehr angebunden. So sind Köln und Neuss jeweils in einer halben Stunde mit dem Zug zu erreichen, sodass viele Dormagener zum Arbeiten in die Städte der Umgebung pendeln. Der Dormagener Bahnhof befindet sich nur etwa 500 m von Plangebiet entfernt und ist in wenigen Gehminuten erreichbar. Von hier aus verkehren neben unterschiedlichen Buslinien auch eine S-Bahn und zwei Regional Express-Linien in Richtung Neuss, Düsseldorf, Krefeld, Köln und Bergisch Gladbach. Die Bahntrasse grenzt unmittelbar an die Plangebietsfläche.

Zur guten Anbindung des Stadtteils an die Umgebung trägt auch die Lage des Gebietes an der Autobahn bei. So bietet die A57 eine Direktverbindung innerhalb von zwanzig Minuten nach Köln, Neuss und Düsseldorf.

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befindet sich die Haltestelle Münterstraße. Von hier aus ist der Bahnhof Nievenheim im Nordwesten sowie die im Osten gelegene Endhaltestelle „Am Krannenort“ nahe des Rheins im 30-Minuten-Takt erreichbar.



Haltestelle Münsterstraße in unmittelbarer Nähe



Fußläufige Verbindung zum Bahnhof über den Bruegelweg



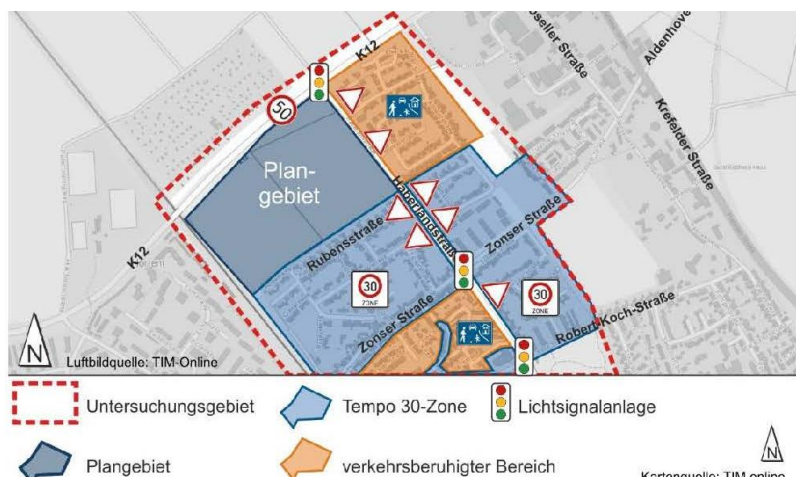
Südwestlich angrenzende Bahntrasse

VERKEHRSGUTACHTEN [Auszug]

Im Zuge eines Verkehrsgutachtens des Büros LINDSCHULTE + KLOPPE Ingenieurgesellschaft mbH wurde die Verkehrssituation um das Plangebiet sowie die durch das Bauvorhaben zu erwartenden Verkehrsauswirkungen analysiert und dargestellt.

Verkehrerschließung und Verkehrsführung MIV

Nähräumig wird das Plangebiet über die Kreisstraße 12, sowie die Haberlandstraße erschlossen. Über letztere können vom Plangebiet aus der Dormagener Bahnhof und das Stadtzentrum erreicht werden. Die weiteren umliegenden Straßen sind überwiegend als Wohn- und Erschließungsstraßen ausgebildet und spielen für die Erschließung des Plangebietes nur eine untergeordnete Rolle. Die umliegenden Straßen liegen größtenteils innerhalb einer Tempo 30-Zone oder im verkehrsberuhigten Bereich.



Haberlandstraße besitzt an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (LSA) Vorfahrt. Auf der K 12 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h bzw. 100 km/h.

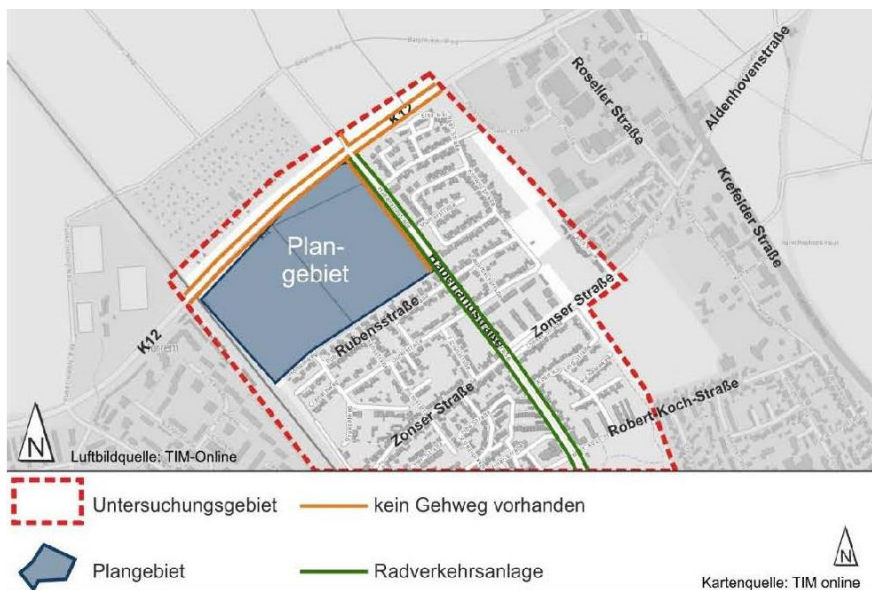
Nähräumliche Verkehrerschließung des Plangebietes (Grafik: Büro LINDSCHULTE + KLOPPE)

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr stehen entlang der Haberlandstraße und Zonser Straße markierte, unbewirtschaftete Parkstände zur Verfügung. Innerhalb der Tempo 30-Zonen ist das Parken am Fahrbahnrand erlaubt. In kritischen Bereichen oder Bereichen mit schmaler Fahrbahn sind beid- bzw. einseitig absolute bzw. eingeschränkte Halteverbote angeordnet.

Fuß- und Radverkehrsnetz

Das Fuß- und Radverkehrsnetz ist im nördlichen Bereich noch unvollständig ausgebaut. Derzeit sind im nördlichen sowie im südlichen Bereich der K12 Mehrzweckspuren von einer Breite von jeweils ca. 2 m vorhanden. Der Rhein Kreis Neuss wird Anfang nächsten Jahres an dieser Stelle einen Radweg bauen, der sich dann bis zur L380 und der Reuschenberger Straße erstrecken wird. Die Mehrzweckspur nördlich der K12 wird aufgegeben, wodurch sich die Straße ab Anfang nächsten Jahres weiter nach Norden verschieben wird. Im südlichen Teil der K12 wird neben der bereits bestehenden Mehrzweckspur ein Geh- und Radweg geplant. Gehwege existieren teilweise nur einseitig entlang der Haberlandstraße und derzeit gar nicht entlang der K12. Radverkehrsanlagen sind auf der Haberlandstraße als Fahrradschutzstreifen oder (nicht benutzungspflichtiger) Bordsteinradweg vorhanden. Am fußläufig erreichbaren Bahnhof befindet sich eine Radstation mit etwa 360 Fahrradstellplätzen inklusive Fahrradverleih und weiterer Serviceangebote.



Geh- und Radverkehrsnetz im Umfeld des Plangebietes (Grafik: Büro LINDSCHULTE + KLOPPE)

VERSORGUNG UND BILDUNG

Die Dormagener Innenstadt bildet das Hauptzentrum der Versorgung in Dormagen. Horrem als Stadtteil muss aufgrund seiner Entfernung zum Hauptzentrum als Nahversorgungszentrum wichtige Aufgaben für die Bewohner des Quartiers übernehmen.

Der Handelsschwerpunkt in Horrem befindet sich dabei in Alt-Horrem, an der Knechstedener Straße bis zum Bahnhof. Hier bietet der Stadtteil neben einem Lebensmitteldiscounter unterschiedliche Komplementärnutzungen, Gastronomie und Hotelleriebetriebe sowie Kultur, Freizeit und Bildungseinrichtungen. Aber auch medizinische Einrichtungen wie Arztpraxen oder Apotheken sind hier vorhanden.

Weiterer Versorgungspunkt für das Quartier ist das etwa 1,5 Kilometer südlich des Plangebiets gelegene Gewerbegebiet TOP-West. Durch ein vielfältiges Angebot auch im Bereich des kurzfristigen Bedarfs durch einen Lebensmitteldiscounter und einen Lebensmittel SB-Betrieb entstehen Synergien in Bezug auf die Versorgung des Horremer Stadtteils.

DORMAGENER SOZIALBERICHT

Der Erste Sozialbericht für Dormagen wurde von der Stadtverwaltung mit Unterstützung aus dem Landesförderprogramm „NRW hält zusammen!“ 2018 erstellt. Ziel des Berichts ist es, durch Auswertung geeigneter Bestandsdaten eine wesentliche Grundlage zu schaffen, um soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit in der Stadt Dormagen und allen ihren Stadtteilen zu fördern und negative Lebensbedingungen abzubauen. Hierbei stach vor allem Horrem als ein Stadtteil mit besonderem Förderungsbedarf heraus.

Insgesamt lassen sich einige Kernaussagen über Horrem aus dem Sozialbericht in Folgendem zusammenfassen:

Aussage 1: Horrem wächst durch Zuzüge und Geburten

Aus dem Bericht geht hervor, dass – entgegen der Befürchtungen der Auswirkungen des demografischen Wandels – sowohl durch Zuzüge als auch durch Geburten wächst. Hierdurch kommt auch die Attraktivität des Stadtteils zum Ausdruck. Diese fundiert insbesondere durch die Lage zwischen Köln und Düsseldorf und durch die gute Verkehrsanbindung.

Mit den Zuwanderungen – unter anderem auch durch die Sondersituation zwischen 2015 und 2016 durch die erforderliche Unterbringung von Flüchtlingen – kommen auch unterschiedliche Bevölkerungsgruppen nach Dormagen. Von den Stadtteilen ist Horrem – nicht zuletzt bedingt durch die Unterbringung von Asylbewerber/-innen – daher mit 13,9% am stärksten gewachsen.

Neben der Sozialplanung ist auch die Planung von Betreuungsplätzen in Kitas und Schulen eine Herausforderung. Aus den Geburtenzahlen lässt sich der hier zu erwartende Bedarf nicht vollständig ableiten. Auf schwankende Entwicklungen muss immer wieder flexibel reagiert werden.

Aussage 2: Horrem wird jünger

Während das Durchschnittsalter in Dormagen von 2012 bis 2017 angestiegen ist, ist das Durchschnittsalter des Stadtteils Horrem gesunken (von 43,40 auf 41,68 Jahre). Horrem ist dabei im

Gegensatz zur Dormagener Gesamtstadt jünger und verjüngt sich zusätzlich. Dies zeigt auch der Jugendquotient Horrems, der der höchste aller Stadtteile ist.

Dieser Unterschied verändert an vielen Stellen die Bedarfe (z.B. bei Kitas oder Schulen).

Aussage 3: Der Stadtteil hat stark zunehmende Aufgaben der Integration zu bewältigen

In Dormagen ist der Anteil der ausländischen Bevölkerung von 2012 – 2017 um ca. 3,6 % gestiegen (von 9,59 % auf 13,15 %). Dies sind ca. 2520 zusätzliche Menschen. Dies zieht eine wachsende Herausforderung im Bereich der Integration nach sich. In Horrem ist der Anteil auf 23,29 % Ausländer/innen und 17,16 % Personen mit mehrfacher Staatsbürgerschaft gestiegen.

Durch diese Zahlen wird deutlich, dass starke Förderungsbedarfe bei der Sozialplanung zu berücksichtigen sind. Auch die Flüchtlingsunterbringung durch die Stadt hat dazu beigetragen, dass in Horrem vergleichsweise viele Empfänger/-innen von Asylbewerber- und SGB-II-Leistungen wohnen. Das Interesse der Stadt muss sein, mehr bezahlbaren Wohnraum für alle Menschen zu schaffen und diesen im Idealfall möglichst gleichmäßig im Stadtgebiet zu verteilen.

Aussage 4: Der Wirtschaftsstandort entwickelt sich gut – aber die Zahl der Hilfsbedürftigen wächst

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist in allen Stadtteilen Dormagens von 2012 – 2017 gestiegen. Ebenso ist die Anzahl der Leistungsberechtigten und Bedarfsgemeinschaften nach SGB II im Stadtteil von 2012 bis 2017 deutlich gestiegen. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit in Dormagen ist ebenfalls positiv zu vermerken. In Horrem dagegen ist die Arbeitslosigkeit gestiegen.

Ziel muss es sein, die von der Armut bedrohten Personengruppen wieder von sozialen Hilfeleistungen unabhängig zu machen.

Aussage 5: Kinder und Jugendliche sind in Horrem besonders von Armut betroffen

Auch in Dormagen zeigt sich, dass Kinder von Armutsbedrohungen am meisten betroffen sind. Dabei sind vor allem in Horrem die Minderjährigen von Armut bedroht. 2017 waren 30,93 % der Personen unter 18 Jahren Teil von Bedarfsgemeinschaften, also nahezu jedes dritte Kind. Dies ist auch im stadtweiten Vergleich deutlich der größte Prozentwert (stadtweiter Schnitt: 13,67 %). Dieser hohe Wert ist besonders problematisch, da es für arme Kinder sehr schwierig ist, sich später aus der Armut wieder zu befreien. Vor allem erschwert Armut für die Jugendlichen die Teilnahme an sozialen und kulturellen Aktivitäten und ist damit als Isolation aus dem sozialen Leben gleichzusetzen.

Fazit: Horrem hat einen der größten Förderbedarfe in Dormagen

Insbesondere in Horrem ist die Anzahl der sozial Schwachen zwischen 2012 – 2017 enorm gewachsen. Die Zahl der Bedarfsgemeinschaften nach SGB II ist in diesem Zeitraum von 411 auf 565 gewachsen. Somit hat Horrem die höchste Zuwachsrate an Bedarfsgemeinschaften (37,47 %). Die hohe Anzahl der sozial Schwachen in Horrem spiegelt sich auch darin wider, dass sich 29,53 % aller SGB-II-Bedarfsgemeinschaften in Dormagen Ende 2017 in Horrem befanden.

Weiterhin sind 548 Kinder oder Jugendliche in Horrem von SGB-II-Leistungen abhängig. Dies ist ebenfalls die deutlich höchste Zahl und entspricht 38,37 % aller Betroffenen im Stadtgebiet bzw. 30,93 % aller Minderjährigen in Horrem. Horrem weist ebenfalls die höchste Mindestsicherungsquote auf, sowohl insgesamt als auch bei Minderjährigen. Des Weiteren hat Horrem die höchste Arbeitslosenzahl und die höchsten Anteile von Arbeitslosen sowie die meisten sozialversicherungspflichtig

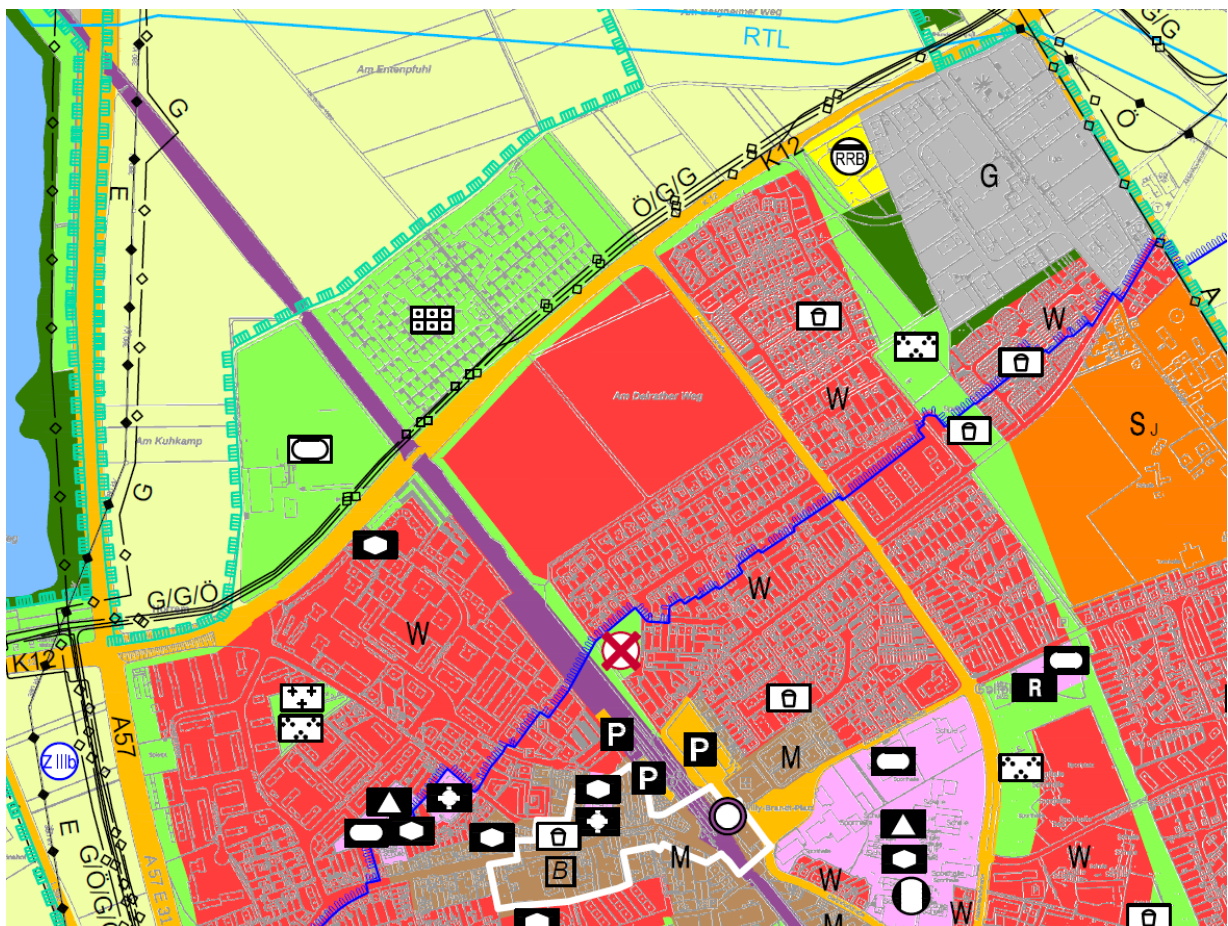
Beschäftigten ohne Berufsabschluss. Neben der höchsten Anzahl von Asylbewerberleistungsbeziehern hat Horrem auch die höchste Zahl bei den Leistungen nach SGB II unter den Stadtteilen.

Vor dem Hintergrund des Förderprogramms Soziale Stadt werden in Horrem derzeit bereits erhebliche Bemühungen zur Verbesserung des Wohnumfelds unternommen. Die grundsätzliche Notwendigkeit wird vor allem auch durch die oben beschriebenen sozialen Entwicklungen belegt. Im Bereich der Stadtplanung muss der Segregation entgegengewirkt werden.

BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Flächennutzungsplan

Die Stadt Dormagen befindet sich derzeit im Aufstellungsprozess eines neuen Flächennutzungsplans, der den ehemaligen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1980 ablösen wird. Dabei spielen insbesondere die veränderten demografischen Rahmenbedingungen, neue Anforderungen in den Bereichen Wohnen, Wirtschaft und Verkehr sowie die gewachsenen ökologischen Ansprüche eine ausschlaggebende Rolle. Das Plangebiet wird im aktualisierten Flächennutzungsplan der Stadt Dormagen überwiegend als Wohnbaufläche (W) dargestellt. Darüber hinaus ist ein schmaler, bereits bestehender Streifen entlang der nordöstlich gelegenen K12 sowie der südwestlich verlaufenden Bahntrasse als Grünstreifen ausgewiesen.



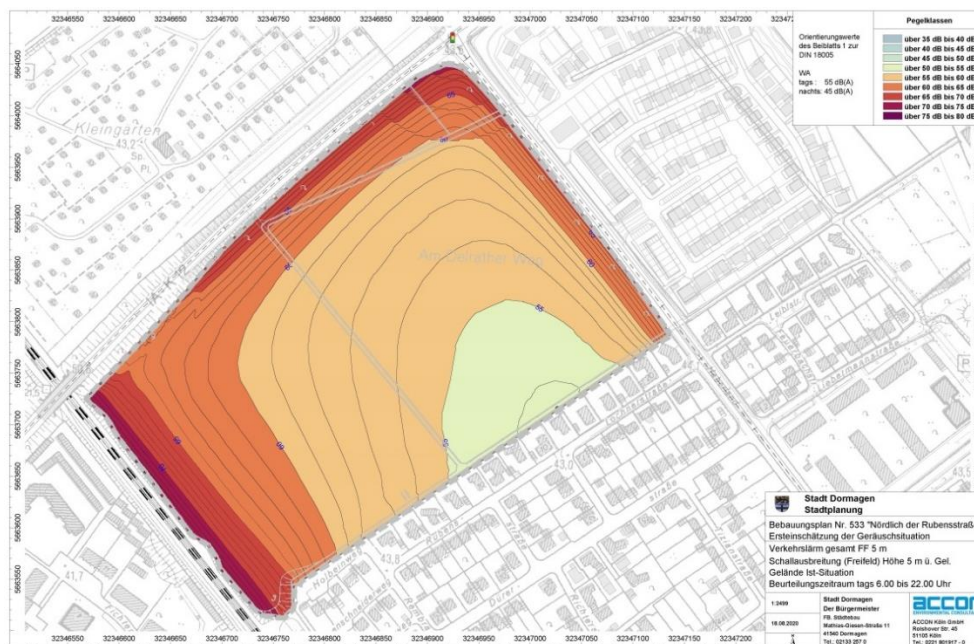
Ausschnitt Flächennutzungsplan

LÄRM

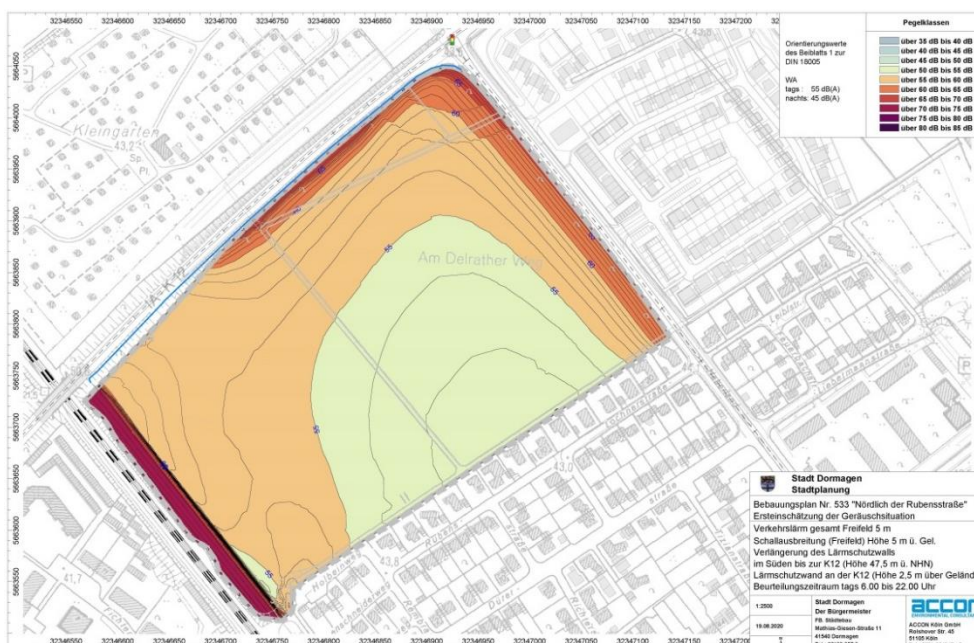
Im Zuge eines Schallschutzgutachtens der Firma ACCON Köln GmbH wurden die aktuellen Lärmimmissionen der Fläche und denkbare Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Ist-Zustandes analysiert und dargestellt. Die größten Lärmquellen sind die nördlich verlaufende K12 sowie die südwestlich gelegene Bahntrasse. Im Folgenden wird beispielhaft die Lärmbelastung bei einer Messhöhe von 5 m über dem Gelände mit und ohne schallreduzierende Maßnahmen sowie tags und nachts im Vergleich abgebildet.

Verkehrslärm gesamt – Schallausbreitung (Freifeld) Höhe 5 m ü. Gel.

Beurteilungszeitraum tags 6.00 bis 22.00 Uhr



Ist-Zustand



Verlängerung des Lärmschutzwalls im Süden bis zur K12 (Höhe 47,5 m ü. NHN)

Lärmschutzwand an der K12 (Höhe 2,5 m über Gelände)

Verkehrslärm gesamt – Schallausbreitung (Freifeld) Höhe 5 m ü. Gel.

Beurteilungszeitraum tags 6.00 bis 22.00 Uhr



Ist-Zustand



Verlängerung des Lärmschutzwalls im Süden bis zur K12 (Höhe 47,5 m ü. NHN)

Lärmschutzwand an der K12 (Höhe 2,5 m über Gelände)

Teil B – Aufgabe

ÜBERGEORDNETE ZIELE

- Entwicklung eines durchgrünten, klimaangepassten, energieeffizienten und sozial gemischten Wohngebiets für unterschiedliche Zielgruppen mit dem Schwerpunkt auf vielfältigem Wohnungsbau und Integration von unterschiedlichen Wohnformen
- Entwicklung aus der Identität des Ortes: Aufnahme identitätsstiftender Merkmale aus dem umliegenden Bestand und Entwicklung einer eigenständigen, dem Ort, seiner Lage und seiner Umgebung angemessenen, zukunftsfähigen städtebaulichen Struktur
- Räume für Begegnung schaffen, sowohl innerhalb von Gemeinschaftsräumen als auch im Freiraum
- Lösungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Plangebietes
- Moderne und nachhaltige Lösungen des Lärmschutzes entwickeln

ENERGIEKONZEPT

Das Plangebiet soll zukunftsorientiert geplant werden. Hierbei ist auf die Smart-City Strategie hinzuweisen. Zu den Maßnahmen der Umsetzung der Smart City-Strategie gehören zudem auch der Klimaschutz, eine Nachhaltigkeitsstrategie, die Mobilität und die Energieversorgung.

Bei der Planung des Wohnquartiers spielt unsere Natur bei der Umsetzung der Maßnahme des Klimaschutzes eine große Rolle. Grünflächen sind zu planen und da wo der Natur was weg genommen wird sollte es woanders wieder geschaffen werden. Dachbegrünungen und ökologisch hergestellte Fassaden und Bebauungen gehören hierbei zu den wichtigen Punkten bei der Planung.

Die Corona Pandemie wirkt als Katalysator gesellschaftlicher Entwicklungen. Die Trennung der klassischen Funktionsräume Wohnen, Leben und Arbeiten verschwimmen. Auch diese sind Punkte, die in der Konzeptentwicklung mit eingebracht werden sollten.

Die Mobilität spielt bei der Planung einer Klimaschutzsiedlung auch eine wichtige Rolle. Eine möglichst autoarme Siedlung ist zu planen. E-Autoladestationen, car und bike-sharing bilden den Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes der Stadt Dormagen und ihrer Konzerntöchter.

Bei dem Thema der Energieversorgung wird der örtliche Energiedienstleister evd energieversorgung dormagen gmbh neue Ansätze der Wärme-, Kälte- und Energieversorgung entwickeln, um energiearme und -effiziente Lebensräume zu schaffen.

Diese Punkte sollen dann im Rahmen der Smart City-Strategie in den städtebaulichen Entwurf mit eingebunden und schlussendlich in den geplanten Digitalen Zwilling der Stadt Dormagen überführt und transparent abgebildet werden.

STÄDTEBAULICHE ZIELE UND PLANUNGSVORGABEN

Mit der neu zu entwickelnden Bebauung soll an den Bestand einfühlsam räumlich angeknüpft werden. Das Gebiet bildet den nördlichen Abschluss des Statteils Horrem, soll sich aber dennoch zum restlichen Stadtteil hin orientieren und öffnen.

Mit dem Ziel eines fußgänger- und fahrradfahrerfreundlichen Quartiers sind städtebaulich überzeugende Verbindungen zu bestehenden Wegenetzen Richtung Ortsmitte, Schulen, SPNV-Haltepunkte, Innenstadt und zur angrenzenden Landschaft bei der Entwicklung der städtebaulichen Gestalt darzustellen.

Städtebauliche Dichte

Die Strukturen des Städtebaus sollen einerseits eine städtebaulich angemessene Dichte generieren und gleichzeitig bedarfsgerecht eine breite Palette an Wohnungstypologien ermöglichen. Geeignete Maßstäbe sind zu finden. Die Verdichtung findet ihre Grenze in der Abwägung mit der erforderlichen Qualität der Wohn- und Freiraumnutzungen und der Würdigung der angrenzenden Ortslage. Um eine hohe gestalterische Qualität zu gewährleisten („qualifizierte Dichte“), ist eine besondere Gestaltung des städtebaulichen Umfeldes, des Freiraums und der Gebäude notwendig.

Höhenentwicklung

Die Geschossigkeit soll aus dem städtebaulichen Kontext entwickelt werden, damit sich die neue Bebauung harmonisch in die Umgebung einfügen kann.

Raumbildung, Bauweise

Eine klare Raumbildung und Zuordnung von öffentlichen und privaten Flächen wird erwartet. Hierbei sollen flächenschonende, energieeffiziente Bauweisen gewählt werden. Hauseingänge sind grundsätzlich von der Straße aus sichtbar anzuordnen. Einfamilienhäuser in verdichteter, geschlossener Bauweise (Reihenhaus (RH), „Stadthaus“) sind eine gewünschte und nachgefragte Wohnform.

Nutzungen

Das Quartier zeichnet sich durch eine überwiegende Wohnnutzung mit unterschiedlichen Gebäudetypologien aus. Neben Einfamilienhäusern sind auch diverse Geschosswohnungsbauten, die dem Charakter der Umgebung zuträglich sind zu integrieren. Ziel ist die Schaffung von qualitativem Wohnraum für die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen. Es sind möglichst 25 – 35 WE/ha zu planen. Die Flächen für die Versickerungsanlage sowie die Fläche für einen Nahversorger sind hierbei außer Betracht zu lassen.

Neben der Wohnnutzung ist ein Nahversorger mit einer Verkaufsfläche von 1.100 m² am östlichen Rand des Plangebietes vorzusehen. Darüber hinaus ist auch eine 5-gruppige Kindertagesstätte auf der Fläche einzuplanen.

Lärmschutz

Die zukünftige Siedlungsstruktur muss der vorhandenen Lärmbelastung durch die K12 sowie die angrenzende Bahntrasse im Wettbewerbsgebiet Rechnung tragen und, wo möglich, Abschirmeffekte durch die Bebauung selber schaffen. Ein Erdwall oder eine Erdwall-Mauerkonstruktion ist aufgrund hoher Kosten und der notwendigen Flächengröße nicht vorzusehen.

Zum Schutz des geplanten Quartiers vor den Verkehrslärmemissionen ist eine nach Norden und Westen geschlossene Blockbebauung von Vorteil, damit ein Höchstmaß an Schallschutz für das Plangebiet erzielt werden kann. Die Gebäude am Plangebietsrand sind so zu konzipieren, dass die überwiegende Anzahl der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume der Wohnungen zur lärmabgewandten Seite hin orientiert werden können. Im Bereich der Haberlandstraße ist ein passiver Schallschutz vorzusehen.



Restriktionen Schallimmissionen + Geländehöhen

LANDSCHAFTSPLANERISCHE ZIELE UND VORGABEN

Grün- und Freiraumkonzept

Ziel ist die Entwicklung eines Gestaltungs- und Nutzungskonzepts für das Plangebiet mit hohen Aufenthaltsqualitäten und mit Ausgleichsfunktionen für die geplanten Eingriffe unter Bewahrung der Eigenart der Landschaft. Ein hoher Grünflächenanteil mit vielfältigen Biotopstrukturen dient der Eingriffsminimierung und bietet ein differenziertes Lebensraumangebot als Beitrag zur Biodiversität und Artenvielfalt.

Im Quartier sollen auch im Freiraum Angebote für die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen werden. Zudem soll Raum für generationsübergreifende Begegnung geschaffen werden um das soziale Miteinander zu stärken. Es sind unterschiedliche Arten von Freiräumen, sowohl private als auch gemeinschaftlich und öffentlich nutzbare Orte zu schaffen.

Die Gestaltung des Freiraums sollte nicht nur die Grünflächen, sondern auch alle weiteren Freiflächen sowie den öffentlichen Straßenraum umfassen.

Oberirdische Müll- und Abstellräume in den Freibereichen sollen auf das notwendige Maß beschränkt und gestalterisch eingebunden werden. Hier werden clevere Ideen der Teilnehmer erwartet, sodass die Müllcontainer nicht auf den ersten Blick im Bereich der Hauseingänge sichtbar sind.

Wegeverbindung / Verknüpfung mit der Umgebung

Innerhalb des Wohnquartiers sind sinnvolle Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer herzustellen. Dies betrifft insbesondere die Berücksichtigung autofreier/autoarmer Verbindungen zwischen einzelnen Wohnblöcken sowie zu den angrenzenden Wohnquartieren und in Richtung Bahnhof.

Genauso wichtig wie die Wegeverbindungen im Quartier ist die Vernetzung mit der Umgebung. Hier sind die Anknüpfungen an die umliegenden Haltestellen sowie den Bahnhof, Einrichtungen des täglichen Bedarfs und die Stadtteilmitte westlich der Bahntrasse sicherzustellen.

ERSCHLIEßUNG UND MOBILITÄT

Verkehrsführung

Die Haupterschließung der Plangebietsfläche erfolgt über die nordöstlich verlaufende Haberlandstraße. Von den Teilnehmern sollen innovative zukunftsfähige Verkehrskonzepte aufgezeigt werden, die die Präsenz des motorisierten Individualverkehrs in den Hintergrund stellen und ein fußgänger- und fahrradfreundliches Quartier zum Ziel haben. Eine Anbindung für den MIV über die Rembrandtstraße ist nicht vorzusehen. Fußläufige Verbindungen zum südlich gelegenen Wohngebiet und darüber hinaus zum Dormagener Bahnhof sind jedoch zwingend einzuplanen.



Anbindung des Plangebietes

Stellplätze

Das neue Quartier ist möglichst autoarm zu gestalten. Für Geschosswohnungsbauten sind für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs Tiefgaragen vorzusehen. Bei freistehenden Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften sind die Stellplätze, unter Berücksichtigung eines Vorgartens, auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen. Bei der Planung von Reihenhäusern wird eine Bündelung des ruhenden Verkehrs an einem zentralen Ort angestrebt.

Für den Stellplatzbedarf ist gemäß BauO NRW grundsätzlich 1 STP je WE nachzuweisen. Zusätzlich sind für Besucher pro 100m² BGF 0,25 öffentliche Parkstände im Straßenraum vorzusehen. Die Flächen für Besucherparkstände müssen an öffentlichen Verkehrsflächen angeordnet werden. Der hierfür notwendige Platzbedarf ist in der Planung zu berücksichtigen. Bei überzeugenden, alternativen Mobilitätskonzepten sind Abweichungen vom oben genannten Stellplatzschlüssel möglich. Für den Nahversorger ist je 10 – 30 m² Verkaufsnutzfläche 1 STP nachzuweisen.

Zudem sind ebenerdig gelegene Stellplätze für Fahrräder und Lastenfahrräder in angemessener Zahl zu berücksichtigen. Hier sind ausschließlich Modelle mit Rahmenanschlußmöglichkeit (Fahrradbügel) zu verwenden. An zentralen Stellen ist eine Überdachung wünschenswert. Für die Anzahl der Stellplätze ist von 1 Fahrradabstellplatz pro 40 m² Wohnfläche auszugehen. Hiervon sind 20 % frei zugänglich für Besucher einzuplanen. Besucherstellplätze sind ausschließlich oberirdisch an Orten, die sinnvoll den Nutzungseinheiten zugeordnet sind, unterzubringen. Eine Anordnung der Stellplatzflächen im Zusammenhang mit möglichen oberirdischen Müll- und Abstellräumen ist anzustreben. Auch Themen wie E-Mobilität, Car- oder Bike-Sharing sind im Rahmen des vorhandenen Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen.

Alternative Mobilität

Neben dem motorisierten Individualverkehr soll beim neuen Wohnquartier auch auf alternative Mobilitätsformen gesetzt werden. Der Bahnhof Dormagen ist fußläufig, mit dem Fahrrad sowie mit dem Auto in wenigen Minuten erreichbar. Darüber hinaus sind von den Teilnehmern Konzepte vorzuschlagen die alternative und innovative Mobilitätsformen berücksichtigen.

KLIMA UND LUFT

Die geplante Bebauung geht zu Lasten von bisher klimaaktiven Freiflächen. Zur Minimierung der Auswirkungen der Planung auf die Belüftungssituation und die thermische Belastung im Wettbewerbsgebiet und der angrenzenden Siedlungsfläche sind folgende Vorgaben, die auch der Klima-Resilienz des Plangebietes dienen und auf die lufthygienische Belastungssituation reagieren, zu berücksichtigen. Dabei kann sich ein Zielkonflikt mit anderen Vorgaben (z.B. Lärmschutz) ergeben. Die gewählte Lösung ist entsprechend darzulegen und zu begründen.

- Minimierung des Überwärmungseffekts
- Verbesserung des Mikroklimas und Minimierung des Aufheizpotentials (z.B. durch Verkehrsflächen mit hellen Oberflächen)
- Erhalt und Entwicklung zusammenhängender Gehölzflächen zur Frischluftproduktion und als Filter gegenüber dem Eintrag von Luftschadstoffen
- Berücksichtigung der Hauptwindrichtungen
- Schaffung von durchgehenden Ventilationsbahnen

VER- UND ENTSORGUNG

Entwässerung

Im Westen der Plangebietsfläche sind eine Versickerungsanlage mit einer erforderlichen Fläche von ca. 11.800 m² sowie eine mögliche Erweiterungsfläche für eine RW-Behandlungsanlage von etwa 700 m² vorzusehen. Im Folgenden ist die Vorplanung der Regenwasserableitung und –beseitigung für die Plangebietsfläche dargestellt. Diese interne Vorplanung stellt eine konventionelle Ableitung des Niederschlagswassers im sogenannten klassischen Trennsystem und einer zentralen Regenwasserbehandlung und –versickerung im offenen Erdbecken dar.

Abweichend von der „Standard-Planung“ können innovative Ansätze zur Regenentwässerung in das Gesamtkonzept mit eingebracht werden, so könnte auch der Flächenbedarf minimiert werden. Durch gezielte Kombination von einzelnen Maßnahmen wie Oberflächenbegrünung, Regenwassernutzung, Schaffung von vielen kleinen Speicherräumen im Straßenraum und auf Dachflächen, oberflächennahe Ableitungssysteme, intelligente Regenwasserbehandlung, unkonventionelle Versickerungs- und Rückhaltesysteme, Baum-Rigolen etc. kann das sogenannte Konzept der Schwammstadt, auch Sponge City genannt, realisiert werden. Hierbei wird dann das Niederschlagswasser nicht unmittelbar in die Kanalisation abgeleitet, sondern lokal aufgenommen und zwischengespeichert, bevor es später auf natürliche Art und Weise versickern und verdunsten kann.

Die Realisierung dieser innovativen dezentralen Regenwasserbewirtschaftung kann aktiv zur Verbesserung des Mikroklimas durch verzögerte Verdunstungskühlung und Verhinderung von urbanen Hitzeinseln beitragen. Zudem lassen sich die durch den Klimawandel verursachten Starkregenereignisse und die damit verbundenen Schäden besser bewältigen. Ansätze dieser innovativen Regenwasserbewirtschaftung können naturnah in die städtebauliche und landschaftliche Planung integriert werden, die Teilnehmenden können die Ideen konzeptabhängig in die Entwürfe integrieren.



Ableitung und Beseitigung des Regenwassers

Entsorgung

Auch sind die Belange der Müllabfuhr und Feuerwehr bei der Erschließungsplanung zu berücksichtigen. Seitens des Auslobers werden keine konkreten Vorgaben zu Mindestfahrbahnbreiten gemacht. Von den Teilnehmern sind die einschlägigen Regelwerke, Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt), zu berücksichtigen.

BAUPROGRAMM

Die Ausloberin möchte am Standort qualitativen und bezahlbaren Wohnraum schaffen. Angestrebt wird eine Durchmischung unterschiedlicher Gebäudetypologien. Neben den, in der umliegenden Bebauung präsenten, Einfamilienhausstrukturen sollen auch Geschosswohnungsbauten sinnvoll und qualitativ in die zukünftige Quartiersentwicklung integriert werden. Dabei ist ein Verhältnis von etwa 60% Einfamilienhäusern und 40% Geschosswohnungsbauten vorzusehen (die Prozentwerte beziehen sich auf die Grundstücksfläche). Wohnformen wie Seniorenwohnen, Mehrgenerationenwohnen oder innovative Wohnformen sind vorstellbar.

Darüber hinaus ist folgende Verteilung anzustreben:

- Öffentlich geförderter Wohnraum: 40 %
- Freifinanzierter Wohnraum: 60 %

Insgesamt sollen ca. 375 – 525 WE entstehen (Grundlage: 25 – 35 WE/ha).

Sonstige Wohnformen

Unter sonstigen Wohnformen sind Wohngruppen für z.B. Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen sehr gut vorstellbar, die an geeigneter Stelle in das Konzept integriert werden können.

Weitere Nutzungen

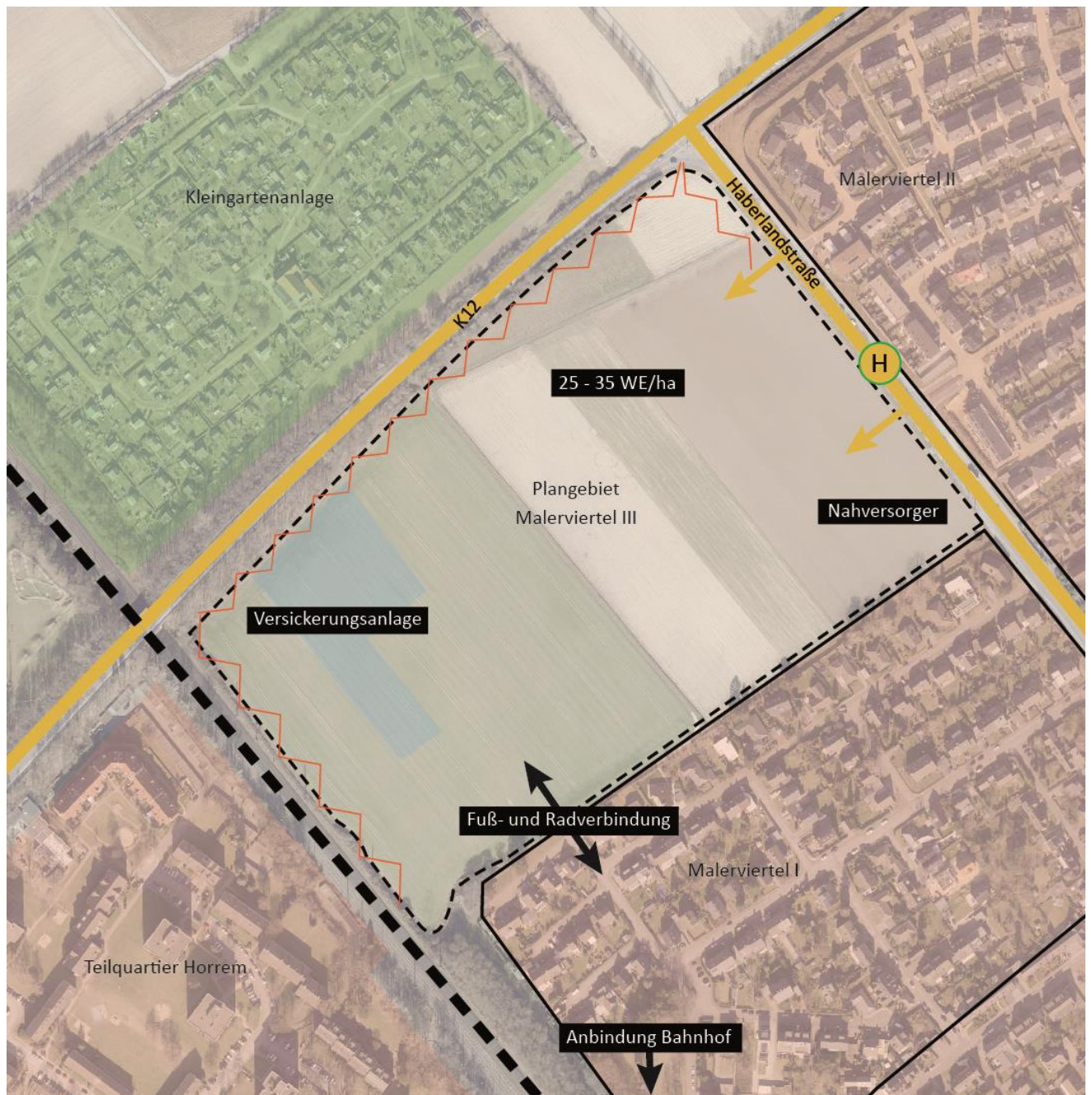
Neben der Wohnnutzung ist ein Nahversorger (1.100 m² Verkaufsfläche) am östlichen Rand des Plangebietes sowie eine 5-gruppige Kindertagesstätte mit 84 Plätzen auf der Fläche einzuplanen.

NACHHALTIGKEIT

Die Planung ist unter dem Aspekt des energieoptimierten Bauens im Sinne innovativer, energie- und kosteneffizienter Gebäudekonzepte umzusetzen. Die Erfüllung der aktuellen gesetzlichen Standards wird dabei mindestens vorausgesetzt. Im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind sinnvolle Konzepte für eine nachhaltige Quartiersentwicklung zu erarbeiten, die neben dem Aspekt des flächensparenden Bauens auch eine ausreichende Durchgrünung des Quartiers vorsehen. Dabei sollte auf unnötige Flächenversiegelungen verzichtet werden. Dach- und Fassadenbegrünung können zur Durchgrünung des Quartiers beitragen und sind, ebenso wie Photovoltaikanlagen, wo möglich mitzudenken und einzuplanen.

BAUABSCHNITTE

Dem Konzept entsprechend sind mehrere sinnvolle Bauabschnitte zu bilden und von den Teilnehmern aufzuzeigen. Hierbei ist auch die Lärmthematik mitzudenken.



Übersicht Restriktionen + Aufgabe

Teil C – Verfahren

ALLGEMEINE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

Soweit in einzelnen Punkten dieser Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, liegt der Durchführung des Wettbewerbs die RPW 2013 in der vom BMVBS am 31.01.2013 herausgegebenen Fassung zugrunde.

An der Vorbereitung des Wettbewerbs hat der Wettbewerbsausschuss der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen mitgewirkt. Der Wettbewerb wurde dort unter der Nummer W 27/21 registriert.

Die Teilnehmer sowie die Mitglieder des Preisgerichts, Sachverständige und Vorprüfer erkennen durch ihre Teilnahme/Beteiligung an dem Verfahren die RPW 2013 als verbindliche Grundlage der Auslobung an.

Die Verfahrenssprache ist deutsch.

AUSLOBER

Ausloberin ist die Stadt Dormagen.



Stadt Dormagen

Der Bürgermeister

Fachbereich Städtebau

Stadtplanung

Mathias-Giesen-Straße 11

41540 Dormagen

Tel.: 02133/257 845

Fax: 02133/257 778 45

www.dormagen.de

MANAGEMENT

Die Organisation und Betreuung des Wettbewerbsverfahrens wird durch das Büro ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH durchgeführt.



ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Friedrich-Ebert-Straße 1
40210 Düsseldorf
www.isr-haan.de

VERFAHRENSART

Der Wettbewerb wird als nichtoffener, zweiphasiger, kooperativer, städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb mit Ideenteil durchgeführt. Vor dem Wettbewerb fand ein vorgeschaltetes qualifizierendes Auswahlverfahren statt. Das Verfahren verläuft in der 1. Phase anonym, in der 2. Phase kooperativ (gem. § 3 (5) RPW 2013). Der Wettbewerb wird durchgeführt mit 15 teilnehmenden Büros in der ersten Phase und ca. 5 Teilnehmern in der zweiten Phase.

WETTBEWERBSTEILNEHMENDE

Teilnahmeberechtigt sind Stadtplaner*innen in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt*innen (jeweils Kammerpflicht).

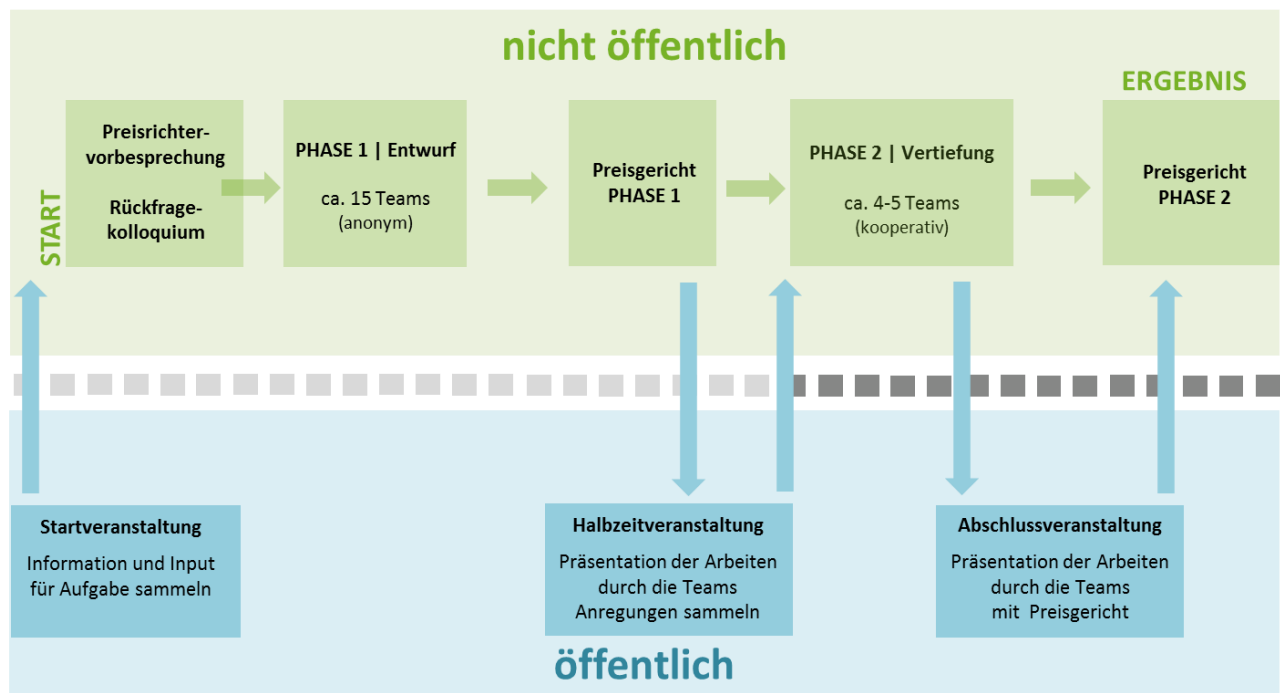
Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Stadtplaner*in und Landschaftsarchitekt*in zu führen. Ist in dem Heimatstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Stadtplaner*in und Landschaftsarchitekt*in wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach der Richtlinie 2005/36/EG Berufsanerkennungsrichtlinie gewährleistet ist und den Vorgaben des Rates vom 07. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. EU Nr. L 255 S.22) entspricht.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigt Vertretende der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden. Bewerbungsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bewerbungsgemeinschaft teilnahmeberechtigt ist.

VERFAHRENSABLAUF

Die Öffentlichkeit soll aktiv in den Prozess mit eingebunden werden. Daher wurde folgendes Verfahren gewählt und mit der Architektenkammer abgestimmt:



(Verfahrensgrafik, Quelle: ISR)

Startveranstaltung (öffentlich)

Die Bedürfnisse und Belange der Öffentlichkeit sollen in den Wettbewerb einfließen, sodass eine aktive Einbindung der Bürger im Wettbewerbsverlauf stattfindet. Vor Beginn des Wettbewerbsverfahrens findet die erste Öffentlichkeitsbeteiligung statt, in der den Anwesenden Rahmenbedingungen, Aufgabenstellung und Wettbewerbsverfahren erläutert werden. Ziel ist es, die Wünsche und Bedürfnisse der Öffentlichkeit für den Wettbewerbsbereich festzuhalten und diese möglichst frühzeitig in die Planung zu integrieren.

Preisrichtervorbesprechung

Der inhaltliche Teil des Wettbewerbs startet mit dem erstmaligen Treffen des Preisgerichtes zur Preisrichtervorbesprechung. Das Preisgericht kann in seiner Sitzung die Leistungen des Wettbewerbes sowie die Aufgabenstellung modifizieren.

Schriftliche Rückfragen

Nach der Auswahl der teilnehmenden Büros und dem Versand der Auslobungsunterlagen können Rückfragen bis zum in der Terminübersicht genannten Datum ausschließlich per Email an das betreuende Büro ISR Innovative Stadt und Raumplanung GmbH unter der Email-Adresse <wettbewerbe@isr-haan.de> gestellt werden.

Eine gemeinsame Ortsbesichtigung mit einem geführten Rundgang ist nicht vorgesehen. Die Flächen des Wettbewerbsgebietes sind öffentlich einsehbar und über die vorhandenen Wegstrukturen auch begehbar. Den Teilnehmern wird aber empfohlen, sich mit den Örtlichkeiten vertraut zu machen.

Rückfragenkolloquium

Weiterhin findet zu Beginn des Verfahrens, unter Ausschluss der Öffentlichkeit, ein Rückfragenkolloquium mit den teilnehmenden Büros statt. Dieses dient der Beantwortung von inhaltlichen Fragen, die zur Bearbeitung der Aufgabenstellung notwendig sind. Die beantworteten Rückfragen aller Teilnehmer werden den Verfahrensbeteiligten zur Verfügung gestellt.

Phase 1

Im Anschluss beginnt die erste, anonyme Bearbeitungsphase des Wettbewerbs.

1. Preisgerichtssitzung

Nach Abschluss der ersten Bearbeitungsphase tagt auf Grundlage der Vorprüfung nicht öffentlich das Preisgericht. Es werden ca. 4-5 Arbeiten für die zweite Bearbeitungsphase ausgewählt. Den ausgewählten Entwurfsverfassern werden allgemeine und individuelle Empfehlungen für die abschließende 2. Phase mitgegeben.

Phase 2

Es schließt die 2. Phase des Wettbewerbs an. Für diese zweite, kooperative Phase des Wettbewerbs wird die Anonymität aufgehoben.

Halbzeitveranstaltung (öffentlich)

In einer öffentlichen Veranstaltung stellen die für die 2. Phase ausgewählten Teams der Öffentlichkeit ihre Ideen und Konzepte in einer moderierten Veranstaltung vor. Im Anschluss an die Präsentation der Entwürfe haben die Anwesenden die Möglichkeit mit den Planern gemeinsam die Entwürfe zu diskutieren, aber auch Lob und Kritik zu äußern. Die Ergebnisse der Diskussion werden aufbereitet und allen Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt.

Abschlussveranstaltung (öffentlich)

In einer dritten Veranstaltung stellen die Teilnehmer der zweiten Phase ihre finalen Entwürfe dem Preisgericht und der interessierten Öffentlichkeit vor. Im Anschluss an die Präsentation der Entwürfe haben die Anwesenden die Möglichkeit, die Entwürfe zu diskutieren.

2. Preisgerichtssitzung

An die öffentliche Veranstaltung schließt sich die zweite Preisgerichtssitzung (nicht öffentlich) am darauf folgenden Tag an. Die Ausloberin informiert die Teilnehmer unverzüglich über das Ergebnis durch Versendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung.

Öffentliche Ausstellung

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens werden die eingereichten Arbeiten und insbesondere der Siegerentwurf ausgestellt.

Die Ausloberin behält sich vor die Veranstaltungen (Preisrichtervorbesprechung, Rückfragenkolloquium, Preisgerichtssitzung) ggf. als digitale Video-Konferenz durchzuführen.

PREISGERICHTStimmberechtigte Mitglieder

1. Prof. Peter Schmitz, Architekt, Köln
2. Prof. Dipl. Ing.- Rolf-Egon Westerheide, Architekt und Stadtplaner, Aachen
3. Prof. Kathrin Volk, Landschaftsarchitektin, Detmold
4. Prof. Christl Drey, Stadtplanerin und Architektin, Köln
5. Dr. Martin Brans, Dipl. Ing. Architektur, Technischer Beigeordneter, Stadt Dormagen
6. Robert Ullrich, Stadtplaner, Fachbereichsleiter Städtebau, Stadt Dormagen
7. Melike Islek-Turan, Architektin, Stadtplanung, Stadt Dormagen
8. Karl-Heinz Heinen, Vorsitz Planungsausschuss, CDU-Fraktion, Stadt Dormagen
9. Ruben Gnade, stellv. Vorsitz Planungsausschuss, SPD-Fraktion, Stadt Dormagen

Vertreter*innen

- Susanne Gombert, Stadtplanerin, Duisburg
- Sebastian Fürst, Landschaftsarchitekt, Düsseldorf
- Erik Lierenfeld, Bürgermeister der Stadt Dormagen
- Sven Medzech, Stadtplanung, Stadt Dormagen
- Beate Reith, Architektin, Stadtplanung, Stadt Dormagen
- Elke Wölm / Cordula Krücken, CDU-Fraktion
- Sonja Kockartz-Müller, SPD-Fraktion

Beratung und Vorprüfung

- ISR, Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH
- Günter Johnson, Stadtplanung, Stadt Dormagen
- Fredo Schröder, Bauaufsicht und Bauverwaltung, Stadt Dormagen
- Oliver Ennenbach, Bauaufsicht und Bauverwaltung, Stadt Dormagen
- Peter Tümmers, Technische Betriebe (TBD)
- Detlev Falke, Stadtentwicklungsprojekt „Soziale Stadt Horrem“
- Kerstin Belitz, Organisation: Stabsstelle „Soziale Stadt Horrem“
- Martin Pehe / René Jungbluth, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Walter Schmidt / Michael Kirbach, ZENTRUM-Fraktion
- Hans-Georg Döring / Torsten Günzel, FDP/UWG-Fraktion

TEILNEHMENDE

Zur Teilnahme an diesem Wettbewerb wurden von der Ausloberin vorab folgende 4 Teams ausgewählt und als gesetzte Teilnehmer*innen eingeladen. Die Eignungskriterien der gesetzten Büros wurden geprüft. Weitere 8 Teams werden im Zuge eines Bewerbungsverfahrens ermittelt.

Gesetzte Teams (4 gesetzte Teilnehmer*innen)

1. Molestina Architekten und Stadtplaner, Köln mit studio grünrau, Düsseldorf
2. BJP I Bläser Jansen Partner, Dortmund mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg
3. tobeSTADT Büro für Städtebau und Stadtplanung, Frankfurt am Main mit GDLA | gornik denkmal landschaftsarchitektur, Heidelberg
4. rheinflügel severin, Düsseldorf mit Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, München

Durch Auswahlverfahren ermittelte Teams

5. Dewey Muller Partnerschaft mbB Architekten Stadtplaner, Köln mit Reinders LandschaftsArchitekten bdla, Duisburg
6. kister scheithauer gross architekten und stadtplaner GmbH, Köln mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, München
7. Nussmüller Architekten ZT GmbH, Graz mit STUDIO BODEN, Graz
8. prosa Architektur + Stadtplanung, Darmstadt mit Rewaldt Landschaftsarchitekten, Dresden
9. QUERFELDEINS PartGmbH, Dresden
10. ARGE Schaller Architekten Stadtplaner BDA, Köln mit Green Landschaftsarchitekten, Duisburg
11. Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit faktorgruen, Freiburg
12. Yellow Z Abel Bormann Koch PartGmbH, Berlin mit häfner jimenez betcke jarosch, Berlin

WETTBEWERBSSUMME

Für die Teilnehmenden lobt die Ausloberin einen Gesamtbetrag von **104.000,- €** netto aus.

Für die Teams der 2. Phase wird eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 50.000,- € netto zur Verfügung gestellt, welche zu gleichen Teilen auf die verbleiben Teilnehmer*innen aufgeteilt wird.

Diese Aufwandsentschädigung deckt sämtliche Leistungen der Teams im Zusammenhang mit dem Wettbewerb ab, insbesondere alle Neben-, Druck-, und Reisekosten sowie die Teilnahme an den Öffentlichkeitsveranstaltungen.

Darüber hinaus werden folgende Preisgelder (jeweils netto) ausgelobt:

- | | |
|----------------|------------|
| 1. Preis: | 27.000,- € |
| 2. Preis: | 17.000,- € |
| Anerkennungen: | 10.000,- € |

Dem Preisgericht bleibt bei einstimmigem Beschluss eine andere Verteilung der Wettbewerbssumme vorbehalten.

WEITERE BEAUFTRAGUNG

Städtebauliche Leistungen

Es ist beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes ein Entwurfsteam mit weiteren städtebaulichen Leistungen für die weiterführende Qualitätssicherung, in Form eines überarbeiteten städtebaulichen Entwurfes auf Grundlage des Merkblattes Nr. 51 der AKBW-Städtebaulicher Entwurf als Vorstufe zum Rechtsplan nach § 30 BauGB -soweit und sobald die dem kooperativen städtebaulichen Wettbewerbsverfahren zugrunde liegende Aufgabe weiter konkretisiert werden soll- zu beauftragen.

Landschaftsplanerische Leistungen

Es ist beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes, ein Entwurfsteam mit weiteren landschaftsplanerischen Leistungen für die weiterführende Qualitätssicherung, in Form eines Grünordnungsplanes gem. § 29 HOAI 2013, Leistungsphase 1 bis 4 -soweit und sobald die dem kooperativen städtebaulichen Wettbewerbsverfahren zugrunde liegende Aufgabe weiter konkretisiert werden soll- zu beauftragen.

Allgemeines zur Beauftragung

Die Planungshoheit zur Durchführung des Bauleitplanverfahrens obliegt der Stadt Dormagen. Die weitere Beauftragung bezieht sich daher nicht auf den Rechtsplan oder die Begleitung und Durchführung des Bebauungsplanverfahrens nach BauGB.

EIGENTUM, URHEBERRECHT, DOKUMENTATIONS- UND AUSSTELLUNGSRECHT

Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin.

Die Wettbewerbsarbeiten verbleiben urheberrechtlich im Eigentum des Verfassers. Die Wettbewerbsteams sichern der Baugenossenschaft Dormagen und der Stadt Dormagen zu, dass keine Rechte Dritter entgegenstehen und stellen die Ausloberin von allen Ansprüchen frei, die Dritte im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der Unterlagen gegen die Ausloberin geltend machen können.

Sämtliche Ergebnisse dürfen von der Ausloberin unter Angabe der Verfasser veröffentlicht werden.

Die Ausloberin ist berechtigt, alle Wettbewerbsbeiträge ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und selbst bzw. über Dritte unter Angabe der Verfasser zu veröffentlichen.

Die nicht mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Arbeiten können im Anschluss an die beabsichtigte öffentliche Ausstellung bei der Ausloberin abgeholt werden.

Nicht prämierte Arbeiten werden von der Ausloberin nur auf Anforderung der Teilnehmenden, die innerhalb von vier Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Anforderung innerhalb dieser Frist, erklärt der Teilnehmende, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

PLANGRUNDLAGEN

- Vermessungsgrundlage / Plangrundlage im Bereich des Plangebietes, dxf/dwg
- Luftbild
- Analysekarte
- Flächennutzungsplan
- Gutachten (Schall, Verkehr, Einzelhandel)
- Flächenberechnungsbogen Phase 1 und 2
- Musterpräsentation für öffentliche Abschlussveranstaltung
- Layoutvorlage
- Formular Verfassererklärung
- Formular anonyme Mailadresse

LEISTUNGEN

Es wird je Phase und Team (Stadtplaner*in mit Landschaftsarchitekt*in und eventuell Verkehrsplaner*in) nur eine Arbeit angenommen.

Die Lösungsansätze sind anschaulich, prägnant und informativ darzustellen.

PHASE 1 (anonym)

Leistungen

Alle Wettbewerbsleistungen sind rechts oben durch eine Kennzahl aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen.

- Schwarzplan
- Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Gesamtlageplan, Maßstab 1: 1.000
Zur Veranschaulichung und Präzisierung der übergeordneten Leitidee soll hierbei eine aussagekräftige Darstellung gewählt werden zu
 - der geplanten Verteilung der Baumassen/Baustrukturen als Dachaufsicht
 - Gliederung und Nutzungsbestimmung der Freiräume
 - Gliederung und Nutzungsbestimmung der Erschließungsflächen
 - Anzahl der Geschosse
- Schematische Darstellung Leitidee, ohne Maßstab
- Schematische Darstellung der Nutzungsverteilung und Wohnungstypologien, ohne Maßstab
- Schematische Darstellung des Grün- und Freiraumkonzeptes, ohne Maßstab
- Schematische Darstellungen zum Verkehrskonzept mit Stellplatznachweis (grundsätzlich 1 STP je WE. Ausnahmen sind zu begründen) sowie öffentlichen zusätzlichen Besucherparkplätzen und Fuß- und Radwegen, ohne Maßstab
- Ggf. weitere zur Erläuterung des Konzepts hilfreiche Piktogramme/Prinzipiskizzen (z.B. zu Städtebau, Freiraum, Erschließung, Lärmschutz, Klima, ...)
- 1 Modell, M 1:1.000

Präsentation PHASE 1

- Zur Vorstellung der Konzepte der Teilnehmenden in der Preisgerichtssitzung und für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Start der 2. Phase in Power-Point, max. 10 Minuten auf Grundlage einer vorbereiteten Muster-Präsentation.

PHASE 2 (kooperativ)**Leistungen**

Überarbeitung und Vertiefung des Entwurfs entsprechend der Empfehlungen des Preisgerichts

- Schwarzplan 1:5.000
- Verkehrskonzept mit Besucherstellplätzen, M 1: 2.500 (erforderlicher Stellplatznachweis grundsätzlich 1 STP je WE. Ausnahmen sind zu begründen)
- Grün- und Freiflächenkonzept, M 1: 2.500
- Konzept zur Nutzungsverteilung und Wohnungstypologien, M 1:2.500
- Städtebauliches und landschaftsplanerisches Gesamtkonzept, M 1: 1.000
Anschauliche Darstellung des Konzepts mit Angaben zu
 - Einbindung in den räumlichen Kontext und Anknüpfungspunkten an die Umgebung
 - Kubatur und Verteilung der Baukörper
 - Geschossigkeiten
 - Nutzungsverteilung
 - Freiraumgestaltung
 - Erschließung des Gebiets und der Gebäude für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer
 - Stellplatzkonzept (privat/öffentlich)
- 1 Teil-Lageplan, M 1:500
Exemplarisch für einen den städtebaulichen Entwurf charakterisierenden Gebietsausschnitt, mit Aussagen zu:
 - Bautypologien/Wohnformen
 - Geschossigkeiten/Gebäudehöhen
 - Ggf. Dachgestaltung/-nutzungen
 - Einrichtung des öffentlichen Raumes: Lage und Gestaltung mit Aufenthaltsflächen, Wegeverbindungen, (Kinder-)Spielmöglichkeiten...
 - Darstellung der Erschließung unter Beachtung der vorgegebenen Straßenquerschnitte, inklusive Lage der Tiefgaragenzufahrten
 - Lage und Anzahl der Pkw- und Fahrrad-Stellplätze auf den privaten Grundstücken
 - Müllstandorte
- 2 zum Verständnis hilfreiche Schnitte M 1:500 zum Teillageplan (M 1:500)
- 2 aussagekräftige räumliche Perspektiven, einfache (auf den Aufwand bezogene) und skizzenhafte Darstellungen sind ausreichend, davon 1 Detail einer den städtebaulichen Entwurf prägenden Situation sowie 1 Vogelperspektive. Die Blickwinkel werden bei Bedarf vom Preisgericht festgelegt.
- Schematische Darstellung möglicher Realisierungsphasen für Freiraum und Bebauung
- Ggf. weitere zur Erläuterung des Konzepts hilfreiche Piktogramme/Prinzipiskizzen
- 1 Modell, M 1:1.000

Präsentation PHASE 2

- Zur Vorstellung der Konzepte der Teilnehmenden in der Preisgerichtssitzung und für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Abschluss der 2. Phase in Power-Point, max. 10 Minuten auf Grundlage einer vorbereiteten Muster-Präsentation.

Layoutvorgabe

In der **1. Phase** sind die geforderten Leistungsbestandteile abzugeben als:

- 1 Satz à 1 Präsentationsplan, DIN A0 Hochformat gemäß Layoutvorlage (s. Plangrundlagen), gerollt, einseitig bedruckt
- 2 Sätze Vorprüfpläne DIN A0 Hochformat, gefaltet, farbig sowie
- 2 Sätze Vorprüfpläne, verkleinert auf DIN A3, farbig
- Präsentation
- Modell, transportierbar verpackt

In der **2. Phase** sind die geforderten Leistungsbestandteile abzugeben als:

- 1 Satz à 2 Präsentationspläne, DIN A0 Hochformat gemäß Layoutvorlage (s. Plangrundlagen)
- 2 Sätze Vorprüfpläne DIN A0 Hochformat, gefaltet, farbig
- 2 Sätze Vorprüfpläne, verkleinert auf DIN A3, farbig sowie
- Präsentation
- Modell, transportierbar verpackt

Ergänzend zum Entwurf werden in beiden Phasen gefordert:

- Erläuterungsbericht, max. 2 Seiten A4
- Berechnungsbogen
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen, DIN A4
- Verfassererklärung
- sämtliche Unterlagen in digitaler Form per Downloadlink

DATEIFORMATE

Abzugeben sind

- die **Pläne** als .tiff oder .jpg (CMYK, maximale Qualität) oder .pdf (hohe Qualität, mind. 300 dpi in Originalgröße)
- der **Erläuterungsbericht** als Word-Dokument
- die **Flächenberechnung** als ausgefülltes Excel und pdf-Dokument
- die **Präsentation** als ppt-Format (pdf oder indd Formate sind als Einzeldateien z.B. jpg's in ppt zu importieren)

ANWESENHEIT DER TEILNEHMENDEN

Für die zweite Phase ist die Teilnahme an der Zwischenpräsentation und an der Abschlusspräsentation (Vorstellung ca. 10 Minuten + 5 Minuten Rückfragen) verpflichtend.

Die Termine können der Terminübersicht entnommen werden.

ABGABE

Als Abgabetermin für die Wettbewerbsarbeiten gilt das in der Terminübersicht genannte Datum. **Bei persönlicher Ablieferung** beim wettbewerbsbetreuenden Büro **spätestens bis 16:00 Uhr des genannten Tages**.

Abzuliefern ist die Wettbewerbsarbeit unter Wahrung der Anonymität (in der 1. Phase) des Teilnehmenden mit einem Verzeichnis der eingereichten Unterlagen bei:

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Kennwort „Dormagen-Rubensstraße“

Friedrich-Ebert-Straße 1

40210 Düsseldorf

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung bei der Post, Bahn oder einem anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit, bei Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe.

Zur Wahrung der Anonymität (in der 1. Phase) ist bei Zusendung durch Post, Bahn und anderen Transportunternehmen als Absender die Anschrift des Wettbewerbsbetreuers zu verwenden.

Da der Tagesstempel auf dem Versandgut ein späteres Datum aufweisen kann, ist der Einlieferungsbeleg maßgebend. Eine Kopie dieses Dokuments mit Angabe der Kennzahl ist unter Wahrung der Anonymität in einem separaten, verschlossenen Umschlag der Wettbewerbsarbeit umgehend nachzusenden. Unabhängig davon ist das Original des Einlieferungsbeleges bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Kann ein Verfasser, dessen Arbeit prämiert worden ist, diesen Nachweis nicht erbringen, so wird er von der Prämierung im Nachhinein ausgeschlossen.

Die Abgabe aller digitalen Unterlagen für die 1. sowie die 2. Phase muss zwingend bis spätestens 16:00 Uhr der in der Terminübersicht genannten Abgabedaten erfolgen. Die Unterlagen sind per Downloadlink an wettbewerbe@isr-haan.de zu senden.

BEWERTUNGSKRITERIEN

Die Beurteilung der Arbeiten durch das Preisgericht erfolgt aufgrund der im Folgenden aufgeführten Kriterien. Die Reihenfolge der Kriterien hat keinen Einfluss auf ihre Gewichtung.

- Qualität, Identitätsstiftung und Nachhaltigkeit der Struktur- und Gestaltungsidee des Gesamtkonzepts
- Qualität der städtebaulichen Struktur und Gestalt
- Qualität und Realisierbarkeit des Freiflächenkonzepts
- Räumlich funktionale Verknüpfung mit dem städtebaulichen Umfeld
- Berücksichtigung der städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrlichen Vorgaben
- Verkehrsanbindung (Vernetzung der Erschließungsfunktionen PKW/ Fußgänger/ Radfahrer)
- Möglichkeit der abschnittsweisen Entwicklung

TERMINE

Bekanntmachung	03.05.2021
Bewerbungsfrist	17.05.2021
Versand der Auslobung	31.05.2021
Rückfragenfrist	07.06.2021
Preisrichtervorbesprechung	14.06.2021
Kolloquium	14.06.2021
Startveranstaltung (öffentlich)	14.06.2021
ABGABE Phase 1	23.08.2021
1. Preisgerichtssitzung	06.09.2021
Halbzeitveranstaltung (öffentlich)	13.09.2021
ABGABE Phase 2	15.11.2021
Abschlussveranstaltung (öffentlich)	29.11.2021
2. Preisgerichtssitzung	01.12.2021
Ausstellungseröffnung / Ausstellung	ab 12/2021