





# 10. schlaun-wettbewerb 2021 | 22

Dokumentation  
Trilogie für Dortmund



# Inhalt

<b>Aus unserer Sicht</b>	
Schlaun-Ausschuss	7
<b>Grußwort</b>	
Ludger Wilde, Stadt Dortmund	9
<b>Trilogie für Dortmund – drei Impulse für mehr Lebensqualität</b>	
Thomas Stausberg, NRW.BANK	11
<b>Grußwort zum 10. Schlaun-Wettbewerb</b>	
Ludger Grothues, LVM	13
<b>Mehr Wettbewerbe für den Nachwuchs!</b>	
Klaus Brüggelolte, Architektenkammer NRW	14
<b>Stadt der Zukunft: Baukultur als Motor von Transformation</b>	
Reiner Nagel, Bundesstiftung Baukultur	16
<b>Jury-Ergebnisse</b>	21
<b>Die PreisträgerInnen</b>	23
Preise Städtebau & Landschaftsplanung	25
Preise Architektur	41
<b>Kooperationspartner und Förderer</b>	54
<b>Impressum</b>	55



Der Schlaun-Ausschuss

<https://schlaun-forum.de/schlaun-forum/>

## Aus unserer Sicht ...

... freuen wir uns in diesem Jahr besonders über unser Jubiläum: der 10. Schlaun-Wettbewerb „Trilogie für Dortmund“ ist entschieden! Ein erneuter Beweis dafür, dass es sich lohnt, studentische Wettbewerbe auszuloben, sie zu unterstützen und weiterzumachen.

Unser besonderer Dank als Schlaun-Forum e.V. gilt in diesem Jahr unserem Mitbegründer und bisherigem Sprecher Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer. Sein unermüdlicher Einsatz, seine Zielstrebigkeit, sowie sein schier unerschöpfliches Netzwerk haben den Schlaun-Wettbewerb zu dem gemacht, was er heute ist: DER SCHLAUN-WETTBEWERB aus Münster!

Nachdem die Städte Ahlen, Rheine, Düsseldorf, Oberhausen, Hamm, Aachen, Mönchengladbach, Paderborn und Münster ihre Wettbewerbe abgeschlossen haben, sind wir dieses Mal den Weg mit der Stadt Dortmund gegangen. Auch die nächsten Städte aus NRW stehen schon in den Startlöchern. Duisburg und Köln werden in den kommenden Jahren unsere Partnerstädte sein.

Unser großer Dank gilt in diesem Jahr der Stadt Dortmund, hier insbesondere Ludger Wilde, dem Beigeordneten für Umwelt, Planen und Wohnen, den MitarbeiterInnen des Stadtplanungsamtes, besonders aber Alexandra Schiffmann, die sich über das gewöhnliche Maß engagiert um all die wichtigen Themen

von den Räumlichkeiten für die Vorprüfung der Wettbewerbsarbeiten, der Preisgerichtssitzung bis hin zum Catering gekümmert hat.

Danken möchten wir unseren langjährigen Förderern und Kooperationspartnern, ohne die dieser 10. Schlaun-Wettbewerb nicht hätte durchgeführt werden können. Wir sind ihnen sehr dankbar für ihr Engagement und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

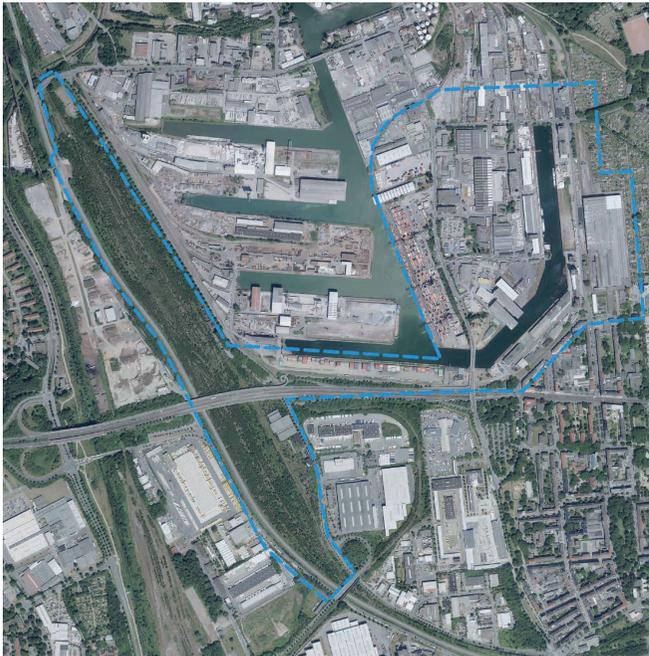
Zugelassen wurden 71 Arbeiten von 37 verschiedenen deutschsprachigen Hochschulen, davon 36 aus dem Fachbereich Städtebau, 34 aus dem Fachbereich Architektur und 1 Arbeit aus dem Fachbereich Bauingenieurwesen. 21 hochqualifizierte VorprüferInnen und 9 PreisrichterInnen haben sich ehrenamtlich sehr engagiert der Arbeiten angenommen. Am 28. April 2022 tagte das Preisgericht unter dem sachkundigen und erfahrenen Vorsitz von Prof. Rolf Westerheide im Baukunstarchiv NRW in Dortmund. 13 Wettbewerbsarbeiten wurden in diesem Jahr prämiert.

Die ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten und das hervorragende Engagement der TeilnehmerInnen verdienen unser aller Respekt. Wir danken Allen herzlich für die Unterstützung und die Begleitung des 10. Schlaun-Wettbewerbs.

Der Schlaun-Ausschuss, der Vorstand des Schlaun-Forum e. V.:

Dipl.-Ing. Frank Vetter | Dipl.-Ing. Ulrike Elliger | Dipl.-Ing. Jörg Frohn

Dipl.-Ing. Ingrid Kremer | Dr.-Ing. Hartmut Lünemann



Die Wettbewerbsgebiete

## Grüßwort



Ludger Wilde

Der 10. Schlaun-Wettbewerb 2021/22 trägt den Titel „Trilogie für Dortmund“. Einst stand Trilogie in Dortmund für Stahl, Kohle und Bier, aber mittlerweile ist Dortmund zu einem bedeutsamen Dienstleistungs-, Logistik- und Technologiestandort geworden.

Mit über 600.000 EinwohnerInnen ist Dortmund eine bedeutende Großstadt in Deutschland. Zugleich ist sie Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr mit rund 11 Millionen EinwohnerInnen. Mit etwa 54.000 Studierenden an sechs Hochschulen gehört Dortmund zu den zehn größten Hochschulstädten in Deutschland. In Folge dessen ist Dortmund heute ein bedeutender Wissenschafts- und Hochtechnologiestandort. Neuansiedlungen und Unternehmensgründungen entstehen bevorzugt in den Bereichen Logistik, Informations- und Mikrosystemtechnik. Ehemalige Industrieflächen bieten den hierfür notwendigen Raum. Auch eine vielfältige Kulturszene mit zahlreichen Museen und Galerien, wie dem Baukunstarchiv NRW, dem Dortmunder U, und dem Deutschen Fußballmuseum, zeichnet die Stadt aus. Das Theater und das Konzerthaus runden neben einer vielfältigen freien Szene das Kulturleben ab.

Bei diesem Wettbewerb steht Trilogie für drei Quartiere Dortmunds: der Dortmunder Hafen, das Gelände der ehemaligen Stahlbaufirma Heinrich-August-Klönne und der Dortmunder Großmarkt. Das sind drei Flächen, die in den kommenden Jahren Gegenstand der Dortmunder Stadtentwicklung werden können oder schon sind. Insgesamt geht es um ca. 160 Hektar.

Bei allem Strukturwandel und angesichts der Vielzahl an neuen Bauten und Projekten legen wir großen Wert auf die Baukultur und architektonische bzw. städtebauliche Qualität. Dazu trägt auch unsere vielschichtige Planungskultur bei:

- Gestaltungsbeirat – besteht mittlerweile seit 20 Jahren,
- FORUM Stadtbaukultur Dortmund in Trägerschaft der Berufsverbände der ArchitektenInnen und PlanerInnen, der Universität und Fachhochschule in Dortmund sowie der Stadtverwaltung,
- Wettbewerbe, Gutachterverfahren, Werkstätten.

Der Schlaun-Wettbewerb liefert spannende Ideen und trägt dazu bei, durch Planen und Bauen mehr Qualität in unsere Lebensräume zu bringen. Es wurden Erlebnisräume entworfen, die die Lebensqualität der NutzerInnen steigern, qualitätsvolle Bebauung mit Nutzungsmischung entworfen, kreative Verbindungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen konzipiert, urbane Gebiete geplant und vieles mehr. Zudem bietet der Schlaun-Wettbewerb jungen Menschen aus den Fachgebieten Städtebau, Landschaftsplanung, Architektur und Bauingenieurwesen eine einzigartige Wettbewerbsgelegenheit.

Mein Dank gilt dem Schlaun-Forum e.V. für die Auslobung dieses tollen Wettbewerbs, den KooperationspartnerInnen, den FörderInnen für das Ermöglichen, den sehr engagierten VorprüferInnen und PreisrichterInnen und nicht zuletzt den TeilnehmerInnen, ohne die solch ein Wettbewerb gar nicht möglich wäre.

Ludger Wilde

*Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen der Stadt Dortmund*



# Trilogie für Dortmund – drei Impulse für mehr Lebensqualität

Zu seinem zehnjährigen Bestehen trägt der Schlaun-Wettbewerb den Titel „Trilogie für Dortmund“. Im Fokus steht diesmal die Neugestaltung dreier eigenständiger Dortmunder Stadträume, die ganz ruhrgebietstypisch durch ehemalige Industrie- und Hafenanlagen geprägt sind. Verbindendes Element der Wettbewerbsaufgaben war die Internationale Gartenausstellung 2027 im Ruhrgebiet.

Die Studierenden waren aufgerufen, urbane Qualitäten zu entwerfen, die die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner steigern. Konkret gefordert waren die Auseinandersetzung mit dem Hafen als Erlebnisraum und die Entwicklung von Ideen für urbanes Wohnen, das die heutigen Anforderungen an Nutzungsmischung erfüllt.

Talentierte junge Planerinnen und Planer mit konkreten Fallbeispielen herauszufordern, ist seit jeher das Ziel des Schlaun-Wettbewerbs. So generiert er jedes Jahr aufs Neue wichtige Impulse für städtebauliche Fragestellungen in Nordrhein-Westfalen.

All das sind für uns hervorragende Gründe, den Schlaun-Wettbewerb im Rahmen eines Sponsorings zu unterstützen. Denn regelmäßig stehen dabei Fragen der aktuellen Stadt- und Quartiersentwicklung im

Fokus. Als Förderbank für Nordrhein-Westfalen finanziert die NRW.BANK zudem den Bau bezahlbarer, energetisch effizienter und generationengerechter Wohnungen und unterstützt die jeweiligen Akteure vor Ort, Quartiere aufzuwerten und Stadtentwicklungsprozesse voranzutreiben. Größere brachliegende Areale in integrierten Lagen bieten hierfür besondere Chancen, stellen die Planenden aber auch vor vielfältige Herausforderungen.

Die Ergebnisse des aktuellen Wettbewerbs sind in ihrer Qualität und Vielfalt beeindruckend, auch weil sie so unterschiedliche zukunftsweisende Lösungsansätze für den Umgang mit Brachflächen bieten. Mit diesem Fundus an Vorschlägen kann die Stadt Dortmund ganz konkret weiterarbeiten. Und auch andere Städte, die sich mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sehen, können von übertragbaren Ansätzen und Ideen profitieren. Damit werden insgesamt wertvolle Impulse für städtische Entwicklungen in unserem Land gesetzt, die weit über die Stadt Dortmund hinausgehen. Hierfür gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbs mein Dank.

Thomas Stausberg  
*Bereichsleiter Wohnraumförderung der NRW.BANK*



## Grußwort zum 10. Schlaun-Wettbewerb

Als Förderer der ersten Stunde freuen wir uns als LVM Versicherung sehr, dass wir den Schlaun-Wettbewerb nun schon im 10. Jahr unterstützen konnten. Die erneut rege Teilnahme aus dem gesamten Bundesgebiet zeigt, dass sich der Wettbewerb als feste Größe in der Branche etabliert hat.

Die diesjährige Aufgabenstellung unter dem Titel „Trilogie für Dortmund“ war wieder einmal äußerst anspruchsvoll für alle vertretenen Teildisziplinen. Es galt die drei Teilgebiete Dortmunder Hafen, das Gelände der ehemaligen Stahlbaufirma Heinrich-August-Klönne und den Dortmunder Großmarkt „zukunftsweisend zu profilieren und zu einem zeitgemäßen Wohn-, Lebens- und Arbeitsraum zu entwickeln“ – und das unter Berücksichtigung einer Vielzahl komplexer Rahmenbedingungen.

Wie auch in den vergangenen Jahren ist es beeindruckend, mit welchem handwerklichen Können und planerischer Qualität die TeilnehmerInnen ihre vielfältigen Lösungsansätze erarbeitet haben. Die eingereichten Beiträge zeigen deutlich, wie intensiv dabei die Auseinandersetzung der jungen Talente mit der konkreten Aufgabenstellung des diesjährigen Wettbewerbs war, aber vor allem auch – und das ist noch entscheidender – wie selbstverständlich für sie die Auseinandersetzung mit einer der wichtigsten Fragen unserer Zeit ist – die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten.

Das Verständnis von Nachhaltigkeit in Architektur und Städtebau geht weit über die reine Optimierung von Energieeffizienz hinaus. Sie ist vielmehr als ganzheitliches Konzept aus verschiedensten ökologischen, ökonomischen und sozialen Facetten zu verstehen. Nachhaltige Architektur und Stadtentwicklung besinnen sich darauf, dass Ressourcen nicht endlos und freie Flächen in Städten nicht beliebig zu vermehren sind. Sie stellen die Bedürfnisse der Menschen in den Fokus und die Schaffung von Lebensqualität.

Dieser ganzheitliche Ansatz zeigt sich auch in vielen der eingereichten Beiträge – bspw. durch den Erhalt von Bestandsstrukturen im Rahmen der Umnutzung von Bestandsgebäuden und die Bewahrung von identitätsstiftenden Strukturen, durch eine ökologische Holzbauweise, die bewusste Schaffung von Grünflächen, die Berücksichtigung innovativer Mobilitätskonzepte oder den Einsatz modularer Bauweise.

Mit ihren kreativen und innovativen Ideen stellen die Studierenden eindrucksvoll unter Beweis, dass sie sich der großen gesellschaftlichen Verantwortung bewusst sind, die ihrem zukünftigen Beruf – oder vielmehr ihrer Berufung – innewohnt und dass sie diese auch übernehmen wollen.

Auf viele drängende Fragen unserer Zeit müssen noch Antworten gefunden werden: Wie kann für die breite Bevölkerung bezahlbarer und sozial adäquater Wohnraum geschaffen werden? Wie können wir dauerhaft klimaverträgliche Gebäude planen? Was heißt Klimawandel für das Landschaftsbild? Welche Chancen bietet die Veränderung von Mobilitätsformen für den öffentlichen Raum?

Ich bin überzeugt, dass die PreisträgerInnen des diesjährigen Schlaunwettbewerbs als angehende ArchitektInnen, BauingenieurInnen und Stadt- und LandschaftsplanerInnen in Zukunft viel zu den Diskussionen rund um diese Fragen und vor allem zu deren Beantwortung beitragen werden.

Daher erscheint mir ein Zitat von Antoine de Saint-Exupéry, einem der größten Schriftsteller des 20. Jahrhunderts, an dieser Stelle sehr passend: „Man kann nicht in die Zukunft schauen, aber man kann den Grund für etwas Zukünftiges legen – denn Zukunft kann man bauen.“

Im Namen der LVM Versicherung gratuliere ich allen PreisträgerInnen ganz herzlich und wünsche ihnen für ihre Zukunft persönlich als auch beruflich alles Gute.

Ludger Grothues  
*Vorstandsmitglied der LVM Versicherung*

# Mehr Wettbewerbe für den Nachwuchs!



Klaus Brüggelolte

14  
15  
„Architektur baut Zukunft!“ Unter diesem bewusst optimistischen Motto findet am 18. und 19. Juni 2022 in Nordrhein-Westfalen der „Tag der Architektur“ statt. Es ist ein Motto, das wir nicht allein den Auftraggebern und der Gesellschaft zurufen wollen, sondern auch dem Berufsnachwuchs, der gegenwärtig ja in äußerst schwierigen Zeiten das Studium abschließt und auf den Markt für Planungsleistungen tritt.

Nach zwei Jahren der Pandemie mit all ihren Einschränkungen des täglichen Lebens und des persönlichen Erlebens und mit Blick auf andauernden Krieg in der Ukraine ist es ein äußerst ermutigendes Zeichen, dass das „Schlaun-Forum“ auch in diesem Jahr wieder den „Schlaun-Wettbewerb“ durchführt und zum inzwischen 10. „Schlaun-Fest“ eingeladen hat. Im Namen der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen darf ich Ihnen zu diesem kleinen Jubiläum Dank und Anerkennung aussprechen!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,  
Johann Conrad Schlaun ist nicht nur in Westfalen ein großer Name. Er steht einerseits für den berühmten Münsteraner Baumeister des Barocks, seit 2011 aber auch für die Förderung der Baukultur in unserem Land. Es ist beeindruckend zu sehen, dass der jährlich ausgelobte Schlaun-Wettbewerb und die Schlaun-Feste hier im Erbdrostenhof in Münster dem Ruf ihres Namensgebers überaus gerecht werden und die Diskussion über Baukultur nicht nur in der Fachwelt und auch nicht allein in Westfalen beflügeln. Beides hat bundesweite Strahlkraft entfaltet.

Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen beteiligt sich deshalb sehr gerne regelmäßig am Schlaun-Wettbewerb. Auch in diesem Jahr war das Verfahren hervorragend vorbereitet, und es hat wiederum sehr gute Ergebnisse erbracht.

Der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen ist es ein großes Anliegen, das öffentliche Bewusstsein für unsere gebaute Umwelt zu schärfen und einen dauerhaften Dialog über Fragen der Architektur und der Stadtentwicklung anzuregen. Wir wünschen uns, dass die Menschen immer wieder mit Architektur bewusst in Berührung kommen und über Fragen der gebauten Umwelt sprechen.

Um qualitätvolle, nachhaltige Baukultur zu schaffen, brauchen wir einen gut ausgebildeten Nachwuchs, und das sowohl in der akademischen Theorie als auch in der planerischen Praxis.

Zur Praxiserfahrung, die angehende Architektinnen und Architekten üblicherweise während und nach ihrem Studium sammeln, gehört aus meiner Sicht zwingend die Beschäftigung mit praxisnahen Beispielen. Solche Übungen sind natürlich umso motivierender, je anspruchsvoller und realitätsnäher die Aufgabenstellungen sind.

Der diesjährige Schlaun-Wettbewerb „Trilogie für Dortmund“ hat erneut diese Realitätsnähe für den Nachwuchs der Stadtplanerinnen und Stadtplaner, der Architektinnen und Architekten, der Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten geboten. Die Aufgabe, Brachflächen mit ehemaliger Industrie- oder Hafennutzung zu überplanen, ist in der Berufspraxis unserer Mitglieder hochaktuell. Die Jury unter dem Vorsitz meines Vorstandskollegen Prof. Rolf-Egon Westerheide war sehr angetan von der großen Zahl (71!) und der hohen Qualität der eingereichten Beiträge. Die studentischen Arbeiten enthalten spannende Ideen, wie sich drei sehr unterschiedliche Quartiere in Dortmund stadträumlich langfristig weiterentwickeln können.

Der Schlaun-Wettbewerb vermeidet darüber hinaus, was wir bei manchen anderen studentischen Wettbewerben entschieden kritisieren müssen: Dass nämlich gelegentlich versucht wird, über studentische Arbeit kostengünstig an kreative Planungslösungen zu gelangen und diese ohne Berücksichtigung des Urheberrechts zu nutzen. Glücklicherweise ist die Zahl solcher Fälle in den letzten Jahren nach unserer Beobachtung deutlich zurückgegangen, was vielleicht auch auf unsere kontinuierliche Aufklärung potenzieller Auslober zurückzuführen ist.

Wir, die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen, werden nicht müde zu betonen, dass es für realisationsbezogene Aufgaben in Deutschland seit über 150 Jahren ein angemessenes und für alle Seiten faires Verfahren gibt: den geregelten Planungswettbewerb, an dem sich ausgebildete Architekten und Architektinnen, Innenarchitekten, Landschaftsarchitekten sowie Stadtplanerinnen und Stadtplaner beteiligen können. Die Forderung der Beteiligungsmöglichkeit auch für jüngere Kolleginnen und Kollegen an solchen Verfahren ist ein zentrales berufspolitisches Anliegen der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen, das wir immer wieder auf verschiedenen Ebenen in die Diskussion einbringen. Mit Überzeugung, denn in der Vergangenheit hat sich wiederholt eindrucksvoll gezeigt, dass junge Kolleginnen und Kollegen wertvolle Impulse und überzeugende Planungskonzepte in Wettbewerbsverfahren entwickelt haben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,  
ich würde mich natürlich sehr freuen, wenn das Ergebnis des Schlaun-Wettbewerbs bei der Weiterentwicklung der drei in den Blick genommenen Quartiere in Dortmund neue Impulse setzen kann. Es ist mir aber ebenso wichtig, dass in Zukunft für die konkrete Umsetzung einzelner Teilaufgaben städtebauliche, hochbauliche und landschaftsarchitektonische Wettbewerbe ausgelobt werden. Ich bin sehr zuversichtlich, dass dies in Dortmund geschehen wird, denn die Stadt hat in den zurückliegenden Jahren eine beachtliche Zahl an geregelten Wettbewerben für eine Vielzahl kommunaler Planungsaufgaben ausgelobt.

Allerdings komme ich aktuell nicht umhin, kritisch darauf hinzuweisen, dass in Dortmund – wie auch in einigen anderen nordrhein-westfälischen Großstädten – jüngst derartige Bauaufgaben vermehrt als Totalüber- oder -unternehmerprojekte in die Bauindustrie ausgelagert werden. Die damit verbundene Aufgabe der kommunalen Planungs- und Gestaltungshoheit würde langfristig der Baukultur in unserem

Land abträglich sein. Dass es auch anders geht, zeigt ein Blick in die nahegelegene Stadt Essen. Hier wurden in den vergangenen Jahren zahlreichen große kommunale Bauaufgaben erfolgreich als Wettbewerbe ausgelobt und auch realisiert. Die Architektenkammer NRW vergibt deshalb den „Ausloberpreis 2022“ an die Stadt Essen. Ich hoffe, dass dies anderen Kommunen ein Ansporn sein kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
damit aber zurück nach Münster – übrigens auch eine Stadt, die lobenswerterweise das Wettbewerbswesen hochhält. Gerne erinnere ich daran, dass der Ausloberpreis der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen, mit dem Kommunen und andere Institutionen für besonderes Engagement im Wettbewerbswesen ausgezeichnet werden, schon drei Mal in Münster verliehen wurde: an die Stadt Münster selbst, an das Bischöfliche Generalvikariat Münster und an die städtische Wohnungsgesellschaft Wohn + Stadtbau. So gesehen ist das Schlaun-Forum nicht nur wegen der Wahlheimat seines Namensgebers sondern auch hinsichtlich seiner baukulturellen Ausrichtung genau am richtigen Ort beheimatet!

Im Namen der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen und unserer 32.000 Mitglieder möchte ich dem Schlaun-Forum herzlich danken für die kontinuierliche Auslobung des Schlaun-Preises – dieser schönen und respektablen Auszeichnung, die nicht nur dem Berufsnachwuchs zugutekommt, sondern der Baukultur insgesamt.

Lieber Herr Vetter,  
dafür meine Anerkennung und meinen Respekt! Ich wünsche Ihnen in der Nachfolge von Dr. Wolfgang Echelmeyer viel Erfolg bei der Fortsetzung der Arbeit des Schlaun-Forums, das sich als Institution zur Förderung der Baukultur landesweit und darüber hinaus einen hervorragenden Ruf erworben hat.

Herzlichen Glückwunsch an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Schlaun-Wettbewerbs! Sie haben wunderbare Beiträge erarbeitet, die zeigen, dass sich die Architektenschaft in diesem Land auf qualifizierten, engagierten und inspirierenden Nachwuchs freuen kann.

Ich wünsche uns allen ein gelungenes Schlaun-Fest 2022!

Klaus Brüggelolte  
*Vizepräsident der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen*

# Stadt der Zukunft: Baukultur als Motor von Transformation

16  
17



Reiner Nagel

Haben Sie eine positive Vision für unser zukünftiges Leben in Städten und Gemeinden? Und wenn ja, wie sieht Ihre Utopie aus? Denken Sie an Nutzungsgemischte Quartiere und lebendige Nachbarschaften, soziale Begegnungen beim Einkaufen, in Bibliotheken und Restaurants? Aktive kulturelle und kirchliche Angebote? An grüne und klimaangepasste Städte? So geht es mir jedenfalls und ich bin immer wieder irritiert, wenn unter dem Titel „Stadt der Zukunft“ von selbstfahrender Mobilität, smarter Gebäudetechnik oder der Zustellung von Onlinebestellungen aus der Luft die Rede ist. Die baulichen Konsequenzen dieser Zukunftsaussichten sind doch eher dystopisch: Wegeprivilegien für fahrerlose Autos, Drohnstress und Feinstaub, Gebäude „Ausser Betrieb“, weil uns die technischen Anlagen überfordern und der Wartungsdienst in der „Hotline“ eingefroren scheint.

Wir sind beim Umbau der autogerechten Nachkriegsstadt zur Stadt des menschlichen Maßstabs in den letzten Dekaden in den Innenstädte gut vorangekommen. Das betrifft aber noch nicht die Stadtrandbereiche, Vororte oder Gewerbegebiete. Hier haben wir uns angewöhnt, unsere Wahrnehmungsgewohnheiten für 80% unserer Zeit auf Autopilot zu stellen und uns nicht mehr zu wundern, oder aufzuregen. Hoffnungslos sich da als Menschen wiederfinden zu wollen, allenfalls als Autofahrende. Unsere baukulturellen Debatten führen wir im Feuilleton zu architektonischen Vorzeigeprojekten in zentralen Lagen. Auch in der Bundesstiftung Baukultur kommunizieren wir mithilfe des guten Beispiels und versuchen seine Vorbildwirkung zu mehren. Alles andere wäre ja auch kulturpessimistisch, fatalistisch und bequem. Aber werden wir damit dem dringenden Handlungsbedarf für bessere Zukunftsstrategien und -vorhaben gerecht?

### **Heutiges Stadtleben Siedeln in der Region**

Städtebau ist planungsrechtlich die Art und das Maß der Nutzung und deren infrastrukturelle Erschließung. Ohne Erschließung, und das meint die Erreichbarkeit für den Individualverkehr, die Feuerwehr oder Müllfahrzeuge, darf gar nicht gebaut werden. Und das gilt auch für jene, die das Auto vor der Tür oder in der Tiefgarage gar nicht brauchen oder wollen.

Andererseits bietet unsere langjährig auf Zersiedlung, Funktionstrennung und Suburbanität setzende Siedlungsentwicklung außerhalb der Zentren häufig keine Alternative zum Individualverkehr und nährt anhaltend den Wunsch der meisten Menschen, auch der Jungen, nach dem Eigenheim im Grünen, in der Regel heißt das im sogenannten Baugebiet.

Nachdem große Städte zwischenzeitlich zu nachgefragten und für viele unbezahlbaren Wohnstandorten geworden sind, nimmt mit und nach der Corona-Pandemie die Abwanderung in die Regionen weiter zu. Im Grunde eine Entwicklung, die unsere historisch gewachsene Polyzentralität stärken könnte, wenn sie bestandsorientiert wäre und Leerstand in mittleren und kleinen Städten mindern würde. Vieles geht aber auch hier ins Baugebiet. Dadurch wächst nicht nur unaufhaltsam der Flächenverbrauch durch Straßen- und Siedlungsflächen und die Unterhaltungslast für die Kommunen. Wir schädigen durch den Donut-Effekt leerfallender oder vernachlässigter zentraler Lagen auch die baukulturelle Identität der Ursprungsgemeinde. Und selbst dort, wo eine Fokussierung auf die Ortsmitte mithilfe von Umnutzungen, neuen Angeboten und Maßnahmen der städtebaulichen Aufwertung angegangen wird, spielt insbesondere der ruhende Verkehr für die Einpendelnden eine wichtige Rolle. Für den Flächenverbrauch gibt es in Deutschland ein unambitioniertes 30-Hektar-Ziel am Tag, das gegenwärtig mit etwa 56 Hektar – einer Fläche von 80 Fußballfeldern – verfehlt wird. Die täglich versiegelte Fläche ist sogar fast doppelt so groß wie die planerisch neu in Anspruch genommene. Das verändert das Orts- und Land-

schaftsbild auch in zentralen Lagen. Wir dehnen uns also nicht nur systematisch weiter aus, sondern werden immer steiniger oder bituminöser. Das prägt das Erscheinungsbild unserer Regionen und wirkt sich direkt auf den zunehmend individualisierten oder besser vereinsamenden Lebensstil aus. Und wir werden immer verletzlicher, was Naturkatastrophen wie Stürme und Starkregenereignisse betrifft.

Auch die Diskussion zu gesellschaftlich aktuellen Fragen zukünftiger Lebensformen wird baulich noch nicht zu Ende gedacht. Wohnen und Arbeiten innerhalb desselben Gebäudes, nutzungsdiverse Quartierskonzepte, oder Wohnen in Gemeinschaft müssen deshalb stärker in unsere städtebaulichen und architektonischen Planungen einfließen. Hier ist insbesondere auch die reflektierte und verantwortliche Bauherrenschaft gefragt.

### **Neues Bewusstsein für die gesunde Stadt**

Eine „gesunde aktive Stadt“ ist laut der Weltgesundheitsorganisation WHO ein Ort, an dem gebaute und soziale Einrichtungen als Gemeinschaftsressourcen die Menschen in ihrer physischen Aktivität unterstützen. Durch Bewegungs- und Sportangebote gewinnt ein Stadtbild an Attraktivität; zugleich werden Ungleichheiten in der öffentlichen Gesundheit ausgeglichen und der soziale Zusammenhalt wächst. Freizeit- und Versorgungsangebote in der Nähe aktivieren den Fuß- und Fahrradverkehr. Hier geben sich Nutzerverhalten und gute Gestaltung von Stadt und Freiräumen die Hand.

Aus neurobiologischen Untersuchungen wissen wir, dass ein baukulturell attraktives Umfeld die Bereitschaft und Ausdauer zu Fuß zu gehen um bis zu 70 Prozent steigert. Damit ließen sich Erreichbarkeiten und die Einzugsbereiche zum Beispiel von Haltestellen deutlich vergrößern, aber auch der räumliche Zusammenhalt von Quartieren und Stadtteilen insgesamt stärken.

### **Zukunft mithilfe öffentlicher Räume gestalten**

Das Verbindende jedes kommunalen Gemeinwesens ist der öffentliche Raum. In einer sich zunehmend individualisierenden Gesellschaft übernehmen öffentliche Räume und städtebaulich intakte Quartiere die Funktion sozialer und gemeinschaftsbildender Orte. Dies ist uns zuletzt durch die Einschränkungen in der Corona-Pandemie bewusstgeworden: Die Sehnsucht nach Parks, Plätzen und Natur in der Nähe haben uns den Wert des Öffentlichen neu vor Augen geführt.

Öffentlicher Raum ist nicht nur die dritte Dimension zu Straßen- oder Platzflächen, sondern ein ständig auf uns direkt und indirekt wirkender Einflussfaktor. Raum ist damit Ausdruck von Kultur als vierte Säule der Nachhaltigkeit. Aus baukultureller Sicht müssen in das Nachhaltigkeitsdreieck neben Ökologie, Ökonomie und deren sozialer Verankerung auch die Elemente Raum- und Gestaltqualität sowie Planungs- und Prozessqualität mit einbezogen werden.

Nachhaltige Bauprojekte stellen sich der Verantwortung, ihre Umgebung angemessen zu gestalten und nehmen dabei Rücksicht auf vorhandene und neu zu schaffende stadträumliche Bezüge. Das leuchtet bei den aktuellen Fragen nach Wohnen, Arbeiten und Mobilität in Zeiten der Pandemie sicher unmittelbar ein. Erst wenn die Konsequenzen unseres Handelns auch städtebaulich angenehme Situationen

erzeugen, kann Nachhaltigkeit im Sinne einer ausgewogenen Lebensqualität wirksam werden. Der Schlüssel für eine erfolgreiche Stadtentwicklung liegt daher in den öffentlichen Räumen. Auch wenn Städte ihr Tafelsilber an Bauflächen häufig schon verkauft haben, verfügen sie dennoch über ein Drittel bis zur Hälfte ihres Stadtgebietes an Straßen, Plätzen, Grünanlagen, Wasserflächen und weiteren frei zugänglichen Flächen. Und mit ihnen besitzen alle Bürgerinnen und Bürger uneingeschränkt zugängliche Räume für Bewegung, konsumfreien Aufenthalt, Sport, Freizeit und Erholung. Politik und Verwaltung haben hier neben dem öffentlichen Planungsrecht vor allen Dingen die Möglichkeit über Nutzungs- und Sondernutzungsrechte privatrechtlich zu steuern. Dies ermöglicht schnelle, flexible und variable Entscheidungen im Rahmen eines gelingenden Stadtmanagements.

### **Die Stadt der Zukunft muss eine Stadt für unsere Kinder und deren Kinder sein**

Auf wen sind aber unsere Siedlungs- und Verkehrsflächen ausgerichtet? Wer hat den größten Nutzen? Tatsächlich ist es eine beruflich mobile Bevölkerung mittleren Alters, die öffentliche Räume häufig auch durch Windschutzscheiben betrachtet. Andere Nutzergruppen werden eher strukturell gesehen und soweit machbar berücksichtigt: zunehmend sind dies Radfahrende, zu Fuß Gehende, Menschen mit Behinderung und alte Menschen. Eher schlecht sieht es für Kinder aus, die ohne Begleitung durch die Eltern und ohne Zwischenstopp

im Autokindersitz in der funktionsgetrennten Stadtregion ins echte Leben wollen – wir würden sagen, in öffentliche Räume oder auch nur von A nach B. Hier wirkt sich der Rückzug ins Private letztlich als Einschränkung der Bewegungsfreiheit aus. Paradoxe Weise haben auch durch die soziale Distanz während der Covid-Bekämpfung 2020/21 eher der Individualverkehr, das Wohnen im Einfamilienhaus und der Onlinehandel profitiert. Städte und Regionen für ein zukunftsgerichtetes Leben funktionieren aber erst dann, wenn die Gemeinschaft und nicht der einzelne im Mittelpunkt steht.

Baukultur bezieht sich deshalb immer auf den menschlichen Maßstab und die Bedürfnisse der Schwächeren. Werden wir ihnen gerecht, stimmen auch die gestalterischen Werte. Wie würden öffentliche und gebaute Räume aussehen, wenn wir sie aus der Perspektive jener gestalten, die sie vielleicht am meisten nutzen – der von Kindern und alten Menschen?

Beide Personengruppen konkurrieren in den Städten und Gemeinden mit dem ruhenden Verkehr, wenn es um Übersichtlichkeit und Bewegungsflächen geht. Während strassenbegleitend immer größere Fahrzeuge abgestellt werden können, drängen sich immer mehr Menschen auf Gehwegen und Plätzen. Hier ist bei einer Verdoppelung der Fläche fast eine Vervierfachung der Kapazität möglich, was auch ohne Corona für eine Ausweitung von Wege- und Platzflächen für zu Fußgehende spricht.

Die autogerechte Stadt muss sich deshalb in Richtung der verkehrsreduzierten „Stadt für Menschen“, nach dem Konzept von Jan Gehl, entwickeln. Sein international tätiges dänisches Planungsbüro vertritt die Auffassung, dass Kinder und alte Menschen zum Maßstab unseres Städtebaus werden müssen. Statt unsere Städte und Dörfer dem Individualverkehr unterzuordnen, sollen die Bedürfnisse von Kindern das Maß einer Baukultur der Zukunft sein.

Diese Erkenntnis ist heute nach wie vor zutreffend, aber keinesfalls neu. Schon 1960 hat Jane Jacobs die Stadt für Menschen reklamiert und gegen ihre Zerstörung durch Verkehrsstrassen demonstriert. In Deutschland hat Toni Sachs-Pfeiffer in den 1980er Jahren über die gelebte Stadt geforscht und eine sozialräumlich orientierte Planung gefordert. Selbst die in Deutschland wegen häufig autogerechter Großprojekte bekannte gemeinnützige Entwicklungsgesellschaft Neue Heimat hatte bereits 1979 ihr Monatsmagazin betitelt: „An die Stelle der Auto-Stadt muss die Kinder-Stadt treten“. Passiert ist aller-

dings wenig – oder, was wahrscheinlicher ist, wurde einfach nicht gesehen oder für möglich gehalten, dass eine kindgerechte Stadt eine Messlatte für eine lebenswertere Stadt ist.

Heute brauchen wir einen konsequenten Perspektivwechsel dringender denn je – für neues Wohnen und Arbeiten und ein gemeinschaftliches Zusammenleben. Partnerschaftliche Projekte mit diesen Qualitäten müssen zum Maßstab werden, für eine neue Kultur des Umbaus unserer Regionen und Gemeinden hin zu offenen Lebensräumen für alle. Natürlich gewinnen dabei die Baukultur, die Schönheit und die Lebendigkeit unserer Städte und Regionen. Es sind aber nicht nur gesellschaftliche Fragen, die positiv beantwortet werden. Durch ein attraktives Umfeld, kurze Wege und Nutzungsdiversitäten im Nahraum wird auch die Wirtschaftskraft der Region gestärkt und letztlich – durch Bürgerstolz und Umwegrenditen – Baukultur als strukturpolitische Handlungsebene wirksam.

#### **Die Stadt zur Zukunftsstadt umbauen**

Öffentliche Räume, Polyzentralität, Mischung und Lebendigkeit erfordern einen systematischen Stadtumbau zur Stadt der Zukunft. Das wird keine neue Modellstadt sein, sondern eine die bestehende europäische Stadt verbessernde und verschönernde Erneuerungsstrategie. Von ressourceneffizientem Bauen über energetische Sanierung bis doppelte Innenentwicklung von Gebäuden und höherwertigeren Grünflächen in der Stadt, werden alle notwendigen Stichworte derzeit genannt und sind zu beachten. Besonders die Emissionsfrage beim Bauen darf nicht ausgeblendet werden. Bestehende Gebäude möglichst zu halten und mit stoffkreislauffähigen Neubauten zu ergänzen sind Gebote der Stunde. Entscheidend wird aber sein, dass wir aus der sogenannten Grauen Energie des Bestandes etwas zukunftsfähiges Neues schaffen, aus der grauen – goldene Energie machen. Der Bestand bindet eben nicht nur die in Primärenergie gebundenen Emissionen, sondern die eigene Geschichte und, wenn wir genau hinhören und hinsehen, die Möglichkeit einer neuen Architekturqualität, die naturgemäß kontextueller aussieht, als zeitgemäße Standardbauten. Wenn es uns gelingt durch viele kleine Schritte in der bestehenden Stadt baukulturelle Verbesserungen zu bewirken, wirkt sich das als ein großer Schritt in Richtung einer utopischen Stadt der Zukunft aus.

Reiner Nagel

*Vorstandsvoorsitzender Bundesstiftung Baukultur*



Das Preisgericht

# Jury-Ergebnisse

Es lagen 71 zugelassene Arbeiten vor, davon 36 für den Vertiefungsbereich Städtebau/Landschaftsplanung, 34 für den Vertiefungsbereich Architektur und 1 für den Vertiefungsbereich Bauingenieurwesen.

## Die Beiträge wurden vorgeprüft von:

Mit Stern gekennzeichnet sind die VorprüferInnen, die an der Preisgerichtssitzung teilgenommen haben.

### Städtebau

Dipl.-Ing. Architektin Andrea Baudek, Stadtplanerin, Marl \*

Dipl.-Ing. Architekt Andreas Biermann

Bauassessor, M.Sc. Arne Frédéric Doerry, Gladbeck

M.Sc. Architekt Moritz Ebbes, Oberhausen

Bauassessor Dipl.-Ing. Jörg Frohn, Mönchengladbach \*

Bauassessorin Dipl.-Ing. Architektin Evelyn-J. Heege, Dortmund\*

M.A. Marc Hehn, Architekt BDA, Münster

Dipl.-Ing. Thomas Peters, Architekt, Köln \*

Bauassessor Dipl.-Ing. Matthias Schneider, Stadtplaner, Recklinghausen\*

Dipl.-Ing. Architektin Silke Schulz, Dortmund\*

Dipl.-Ing. Wilhelm Walterscheid, Architekt BDA, Münster

### Architektur

Bauassessor Dipl.-Ing. Volker Busen, Architekt, Münster\*

Dipl.-Ing. Architektin Mareike Grömping, Dortmund\*

Bauassessorin Dipl.-Ing. Ingrid Kremer, Münster\*

Dr.-Ing. Hartmut Lünemann, Architekt, Ochtrup\*

Dipl.-Ing. Herbert Paschant, Architekt, Münster\*

Bauassessor Dipl.-Ing. Bernhard Pieper, Münster

Bauassessor Dipl.-Ing. Frank Vetter, Altenberge\*

### Bauingenieurwesen

Dr. Ing. Markus Johow, Münster

Dipl.-Ing. Ulrich Wiemeler, Münster

Dipl.-Ing. Klaus Wortmann, Münster

## Das Preisgericht tagte am 28.4. in Dortmund in folgender Zusammensetzung:

Prof. Dipl.-Ing. Christian Baumgart, Architekt, Würzburg

Dipl.-Ing. Ina Bimberg, Landschaftsarchitektin, Dortmund

Dipl.-Ing. Melanie Kloth, Stadtplanerin, NRW.BANK, Düsseldorf

Dipl.-Ing. Birgit Niedergethmann, Bereichsleitung Städtebau/Bauleitplanung, Stadt Dortmund

Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Stadtplaner, Dortmund

Dipl.-Ing. Ulrike Scherbaum, Ministerialrätin, Ministerium HKGB, Düsseldorf

Dipl.-Ing. Dražen Slaćanin, Architekt, LVM, Münster

Prof. Dipl.-Ing. Rolf E. Westerheide, Aachen

Dipl.-Ing. Ludger Wilde, Beigeordneter für Umwelt, Planen und Wohnen, Stadt Dortmund

## Vom Auslober, dem Schlaun-Forum e. V. waren anwesend:

Bauassessor Dipl.-Ing. Frank Vetter (Sprecher)

Bauassessor Dipl.-Ing. Jörg Frohn (stellvertretender Sprecher)

Bauassessorin Dipl.-Ing. Ulrike Elliger (Schatzmeisterin) (zeitweise anwesend)

Bauassessorin Dipl.-Ing. Ingrid Kremer

Dr.-Ing. Hartmut Lünemann

Als Vorsitzenden des Preisgerichts wählte die Jury einstimmig (bei seiner Enthaltung) Prof. Dipl.-Ing. Rolf E. Westerheide.

Es wurden im Fachbereich Städtebau zwei 1. Preise mit je 4.000 €, zwei 2. Preise mit je 2.500 € und drei Anerkennungen mit je 1.000 € vergeben.

Im Fachbereich Architektur wurde ein 1. Preis mit 4.000 €, ein 2. Preis mit 2.500 €, ein 3. Preis mit 1.500 € und drei Anerkennungen mit je 1.000 € vergeben.

Im Fachbereich Bauingenieurwesen wurde kein Preis vergeben.



# Die PreisträgerInnen



# Städtebau und Landschaftsplanung

# 1. Preis Städtebau & Landschaftsplanung

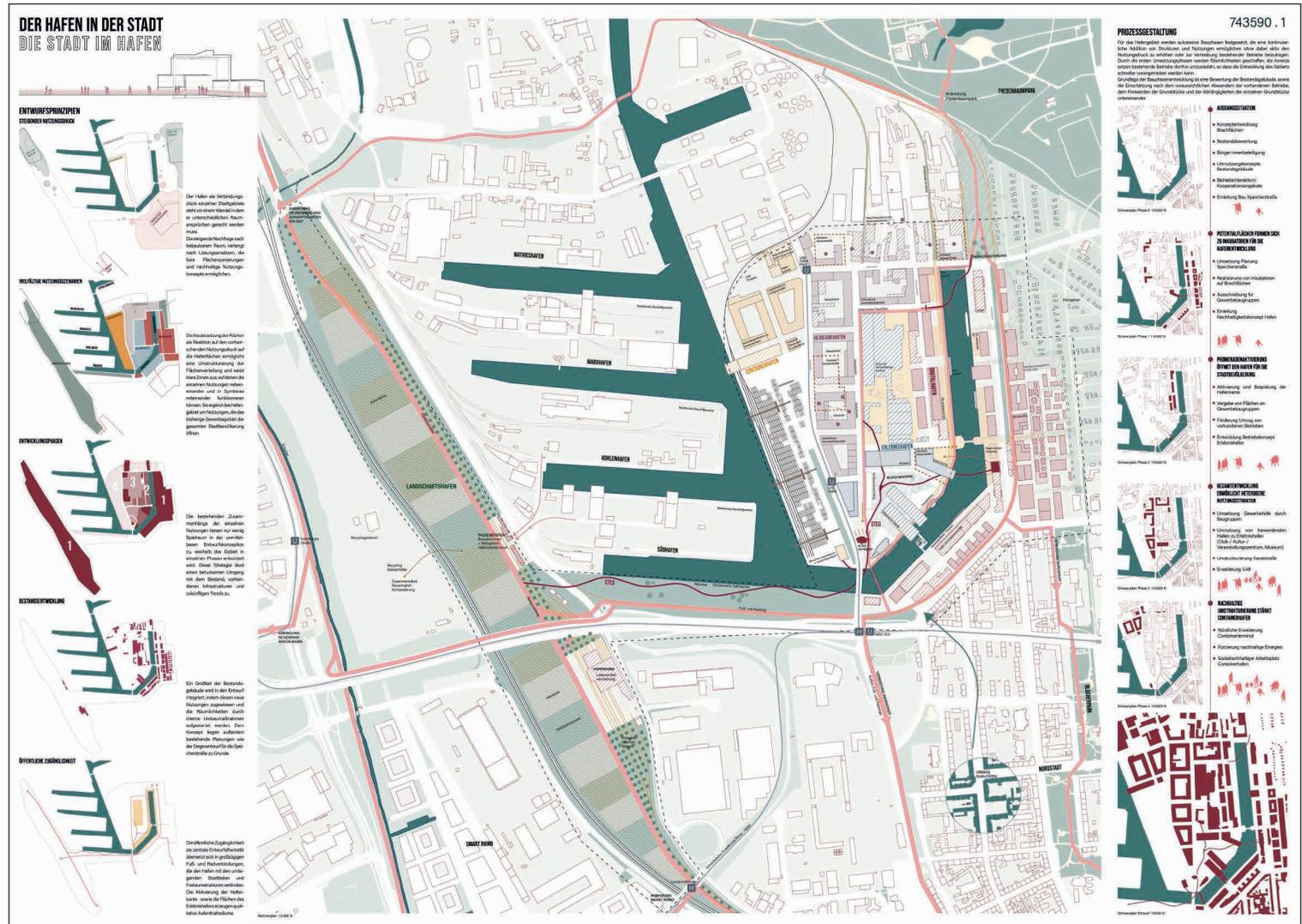
## Teilgebiet Hafen

Isabel Behne | Alena Cohrs

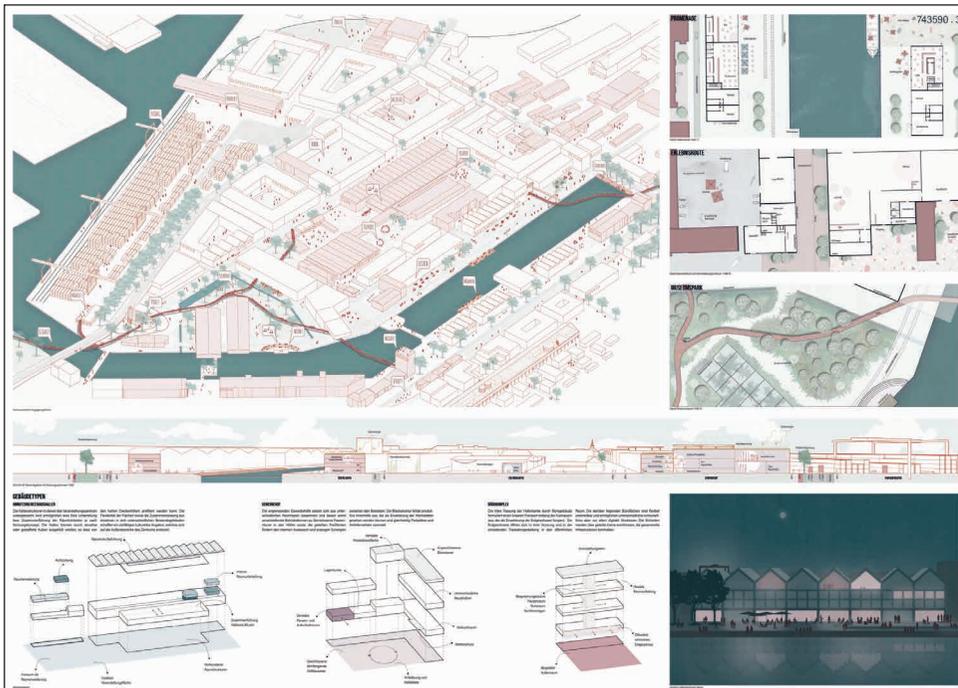
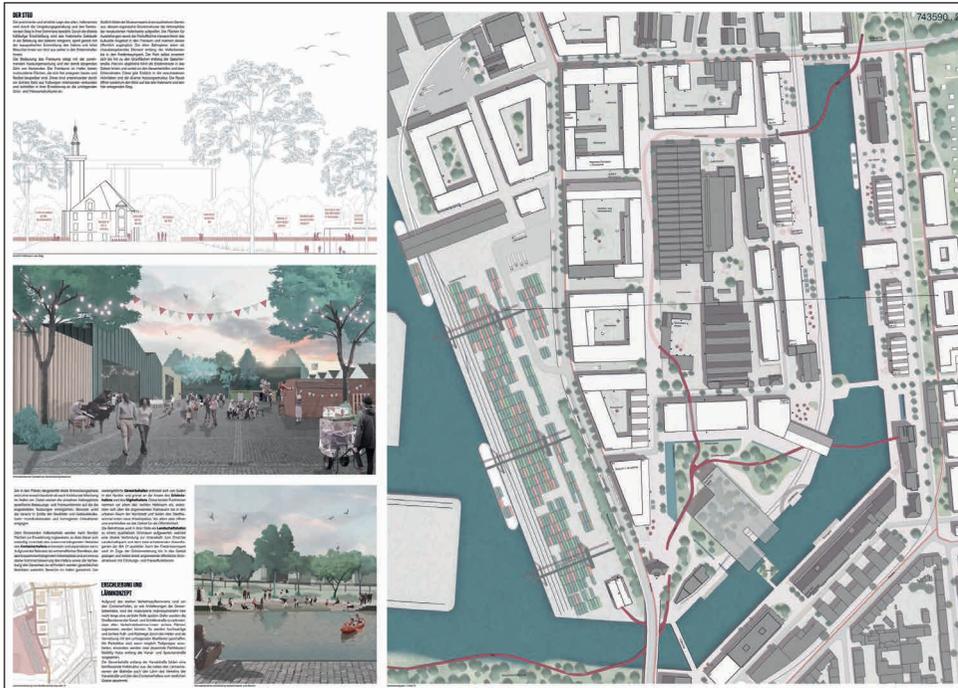
RWTH Aachen

Betreuung: Jun. Prof. Jan Polivka (RWTH Aachen),

Prof. Dr.-Ing. J. Alexander Schmidt (Universität Duisburg-Essen)



26  
27



## DER HAFEN IN DER STADT / DIE STADT IM HAFEN

Die behutsame und prozesshafte Transformation des Areals, die nachvollziehbar einer Gentrifizierung entgegen steuert, konnte die Jury insgesamt einstimmig überzeugen.

Die Bestandshallen werden mit neuen Nutzungsformaten in das Konzept integriert und sukzessive durch weitere Baucluster wie z.B. die Gewerbehörde in ruhigen Blockstrukturen am westlichen Rand ergänzt. Die östlich ausformulierte Hafenkante stellt ein Pendant zum städtebaulichen Entwurf von COBE für das Areal der nördlichen Speicherstraße auf Augenhöhe dar. Durch ein schlüssiges Erschließungskonzept mit ausdifferenzierten Gebäudetypologien entsteht eine klare Orientierung und Strukturierung des Areals.

Der Nutzungsmix konzentriert sich auf gewerbliche sowie kulturelle („Club-szene“) Cluster und schafft dabei eine nachvollziehbare Symbiose auch mit „lauteren“ Nutzungen; der vorhandene Containerhafen als Alleinstellungsmerkmal für den Hafen verbleibt. Auslobungskonform wird konsequent auf eine Wohnnutzung verzichtet.

Die eingestreuten Freiräume werden als multicodeierte Flächen ausformuliert und sollen situativ, ohne vorgegebene Ausstattung, beispielbar sein. Die Grünfläche („Museumspark“) im südlichen Bereich gibt dem unter Denkmalschutz stehenden Hafenamt ein angemessenes Umfeld und dem bebauten Areal insgesamt einen ausgleichenden Rückzugsraum. Das Fuß- und Radwegesystem wird das Quartier gut mit dem Umfeld vernetzen. Ein Verzicht auf die in Teilbereichen aufwendigen Stege würde die Qualität des Konzeptes nicht mindern.

Das Planungskonzept setzt insgesamt in hohem Maße auf Partizipation sowie Akzeptanz und wird einer nachhaltigen lebendigen Entwicklung des Ortes in beeindruckender Art und Weise gerecht.



## NEUE DORTMUNDER MISCHUNG

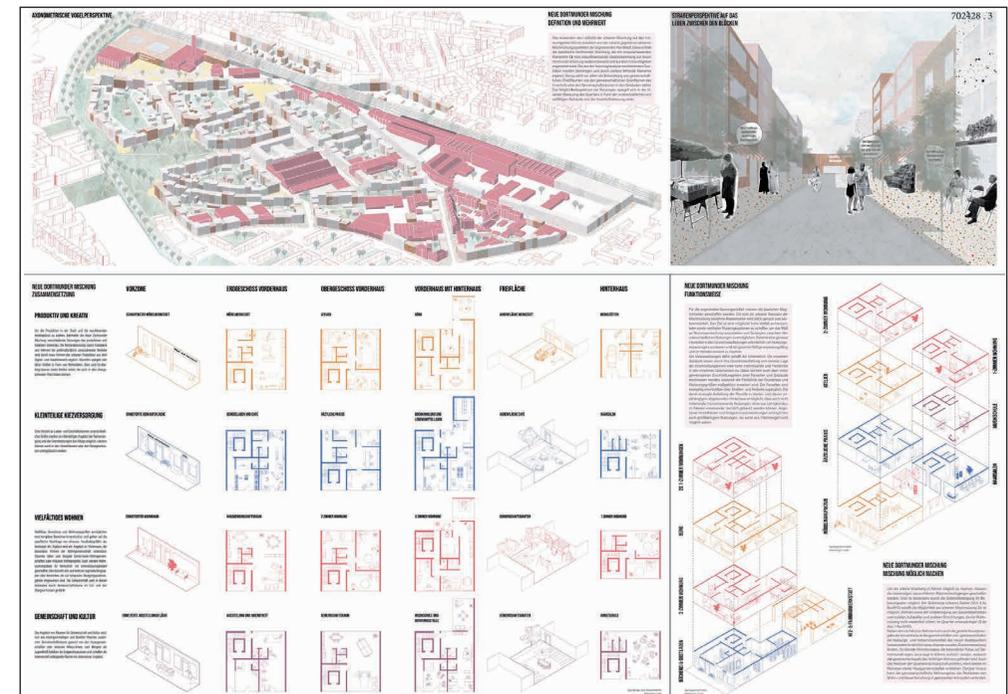
± In einem schön präsentierten Entwurf wird eine Brücke geschlagen zwischen der Geschichte der Dortmunder Gründerzeitviertel und einem zukunftsorientierten Städtebau. Während in den hoch verdichteten Baublöcken im Dortmunder Norden die räumliche Durchdringung der Wohn- und Arbeitswelt auf Kosten der Freiraumversorgung ging, soll sich nach den Ideen der VerfasserInnen auf dem Klönneareal eine humane Dortmunder Mischung entfalten, in der sich die alle Anforderungen an einen nachhaltigen Städtebau überzeugend verbinden. Die mit Esprit und Leichtigkeit in den Zeichnungen präsentierten Szenarien setzen an unterschiedlichen Lebensentwürfen zukünftiger Bewohner an. So entfaltet sich vor unseren Augen sich eine inspirierende Erzählung vom Leben in der produktiven Stadt.

Es gewinnt ein Prozess Konturen, in dem sich bestehende Betriebe, eine arrondierte Nachbarschaft und die neu eingefügten Höfe zu einem stabilen städtebaulichen Gerüst fügen. Dabei wird überzeugend dargestellt, wie Bestände – temporär oder langfristig – in das neue Konzept integriert werden können. Die das Quartier prägenden öffentlichen Räume sind gut gesetzt: Der Quartierspark schließt mit attraktiven Angeboten an das Gerichtsviertel an, die Verbindung zum traditionsreichen Borsigplatz kultiviert der Klönneplatz im Nordwesten des Quartiers. Um diesen neuen Gelenkpunkt im öffentlichen Raum nachhaltig zu beleben, hätte es allerdings noch einer nördlichen Platzwand bedurft.



Die Randbebauung der großzügig geschnittenen Höfe soll sich nach Auffassung der Verfasser aus kleinteilig aneinanderreihenden Gebäuden entwickeln. Volumen sind nicht festgelegt, so dass je nach Geldbeutel unterschiedliche Akteure zum Zuge kommen können. Der Wechsel im Maßstab bietet zugleich die Chance für alternative Raumprogramme und eine lebendige Dachlandschaft mit Dachgärten für Erholung oder Gardening. Die Zonierung der Grundstücke spielt mit dem klassischen Thema Vorderhaus und Hinterhaus. Exemplarische Grundrisse dokumentieren die Vielfalt der Möglichkeiten – von urbanen Manufakturen über Kulturwirtschaft bis hin zu kleinen Versorgungsangeboten. Die in erhaltenen Bestandsgebäude eingefügte „Kulturfabrik Klönne“ wird als Starthilfe verstanden, um experimentelle Nutzungen anzuziehen und ggf. auf Dauer abzusichern. Der Ausdehnung der gewerblichen Aktivitäten setzt der Entwurf jedoch auch Grenzen, um Freiräume für die Bewohnerinnen und Bewohner zu sichern und den Anforderungen des klimagerechten Bauens Rechnung zu tragen.

Das Preisgericht lobt einen Wettbewerbsbeitrag für ein zukunftsfähiges Quartier der produktiven Stadt, die sich als integrativ und inklusiv versteht. Die beneidenswert optimistische Haltung der VerfasserInnen kommt in anregenden Zeichnungen zum Ausdruck, die es leicht machen sich ihrer Gedankenwelt zu nähern.

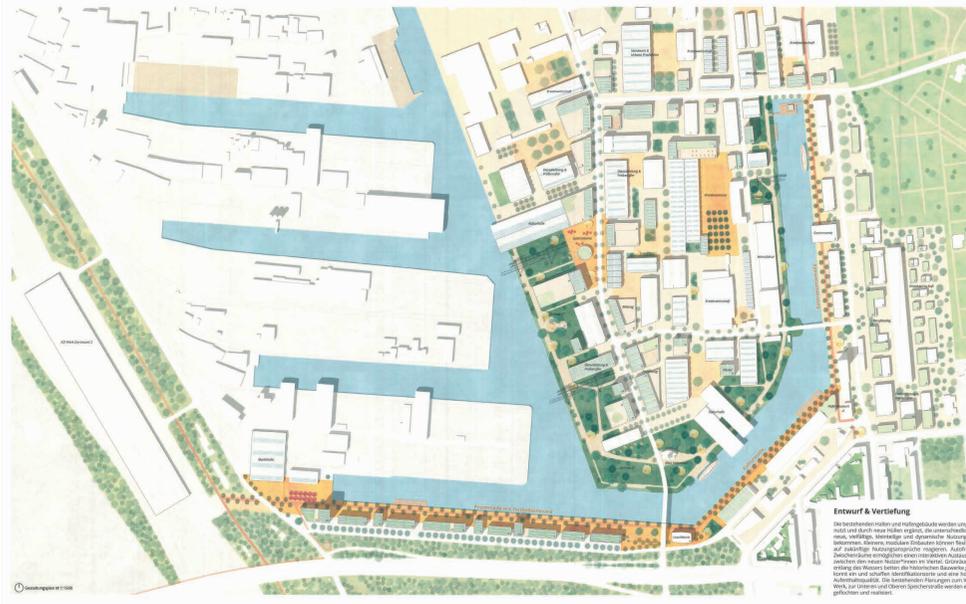




# HAFEN TRANSFORMIERT

DORTMUNDS NEUER ANKER IM NORDEN

812812  
260



## HAFEN TRANSFORMIERT

Die Arbeit mit dem Titel „Hafen transformiert – Dortmunds neuer Anker im Norden“ erfüllt die formellen Anforderungen an den Wettbewerb.

Das vorgeschlagene Konzept nimmt die Bezüge zu den umgebenden Stadtquartieren sinnvoll auf. Neue Grün- und Wegeverbindungen sowie die Verknüpfung mit dem Hauptverkehrsnetz sind richtig gewählt.

Das Alte Hafenamts wird respektiert und durch die grüne Promenade in seiner historischen Bedeutung weiter herausgestellt.

Das Leitbild, wonach die Hafen/Halbinseln zu einem kleinteilig durchmischten kreativen Viertel für Start-ups, KünstlerInnen und HandwerkerInnen sowie Manufakturen werden soll, ist im städtebaulichen Entwurf gut nachvollziehbar umgesetzt. Die Verknüpfung von baulicher Nutzung und grüner Promenade entlang der Hafenbecken führt hierbei zu einer besonderen Atmosphäre und hoher Aufenthaltsqualität.

Über die Hafensperrmauer werden Einblicke in das Hafenleben und auf gastronomische Einrichtungen in besonderer Weise ermöglicht.

Mit der vorhandenen Bausubstanz wird sensibel umgegangen. Das Bild des Hafens prägende Gebäude bleibt erhalten. Dazwischen liegende Räume werden durch kleinteilige, auf eine flexible Nutzung hin zielende Neubebauungen städtebaulich nachvollziehbar gefüllt. Einige öffentliche Plätze tragen innerhalb des überplanten Hafenquartiers zur stadträumlichen Gliederung bei und schaffen wichtigen Einrichtungen zugeordnete Kommunikations- und Aufenthaltsflächen.

Die Darstellung von zeitlichen und inhaltlichen Umsetzungsstufen hätte die Arbeit gut abgerundet.

Insgesamt bietet die Arbeit einen überzeugenden innovativen Ansatz zur weiteren Entwicklung des Hafens, ohne mit den vorgeschlagenen neuen Nutzungen die heutige industrielle Struktur in Frage zu stellen.

# HAFEN TRANSFORMIERT

DORTMUNDS NEUER ANKER IM NORDEN

812812  
260

# 2. Preis Städtebau & Landschaftsplanung Teilgebiet Klönne

Caroline Kunath | Nadine Constanze Liebsch | Tabea Kirschke | Martina Friedrich

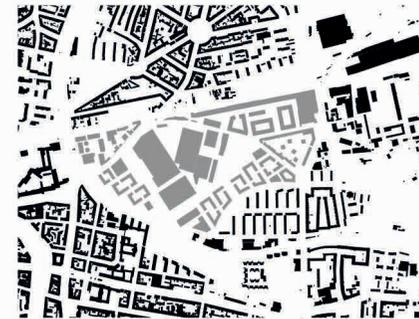
Hochschule Weihenstephan-Triesdorf  
Betreuung: Prof. Christoph Jensen, Vanessa Dörjes

## K L Ö N N E !

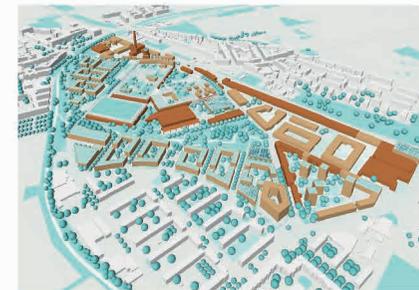
2 3 9 1 8 4



Rahmenplan  
M 1:2500



Schwarzplan  
M 1:15000



Lage im Stadtraum



### Leitidee

Das Gelände des ehemaligen Stahl- und Eisenwerkstättenkomplexes Klönne im Osten von Regensburg durch seine Geschichte als industrieller Standort geprägt, die sich in städtebaulichen und architektonischen Strukturen widerspiegelt. Bis heute haben diverse gewerbliche Nutzungsbereiche Platz zwischen den historischen Resten. Solche Qualitäten und ihre Bewusstheit sind Kriterien für künftige Planungen an.

Das Ziel ist die Herbeiführung eines Ortes, welcher sich nicht nur in seiner räumlichen Konfiguration erhalten, sondern ebenso seine Substanz als Standort bewahren und aktivieren regeln sollte. Große Gewerbeterritorien werden nicht als Störfaktoren begriffen, sondern sind Teilhaber des Gebiets, werden zum sozialen und kulturellen Einrichtungen verknüpft und durch Maßnahmen integriert.



Übergangsplan  
Grün



Übergangsplan  
Kultur

32  
33

## KLÖNNE! DORTMUND RE-LAYERED

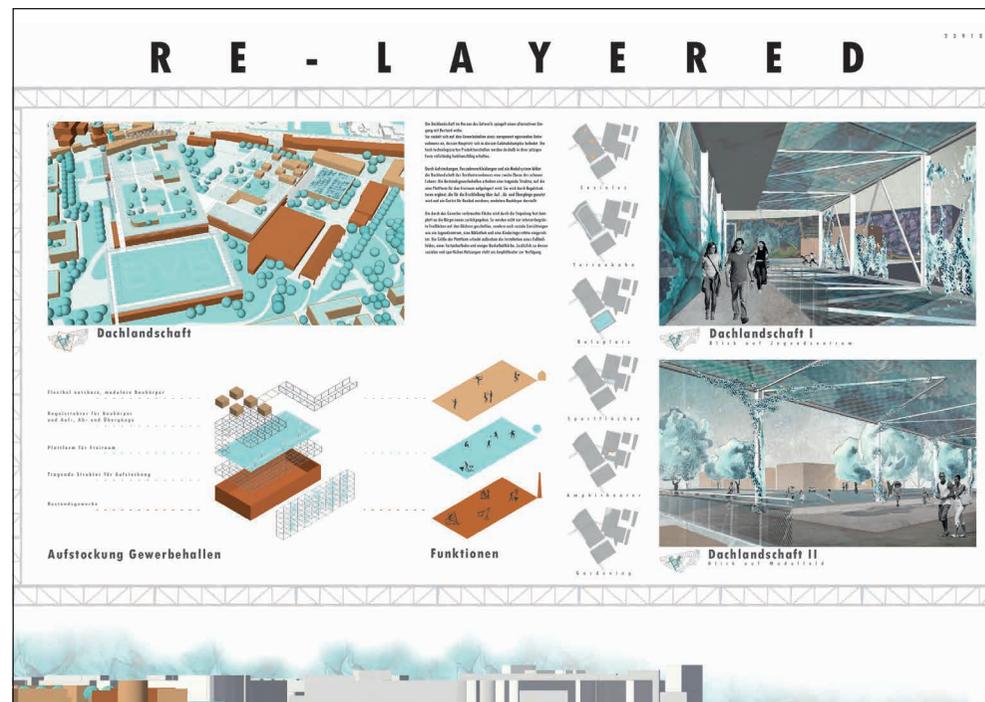
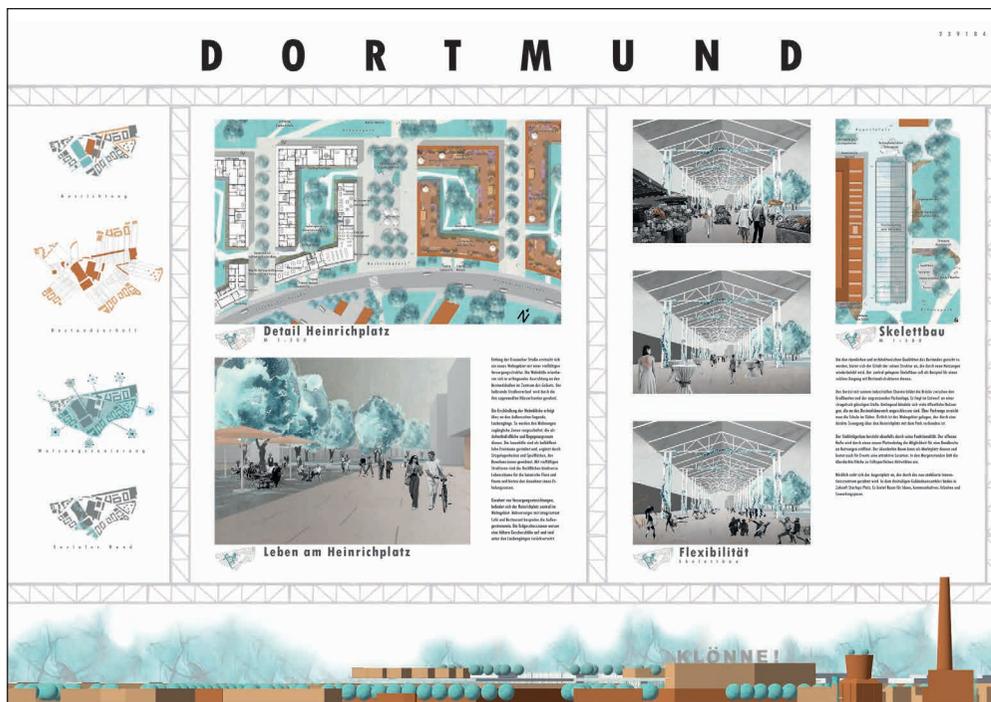
Die Arbeit überzeugt durch einen kreativen und sensiblen Umgang mit dem baulichen Bestand und durch sinnvolle Antworten auf vorhandene städtebauliche Bezugspunkte. Das Plangebiet wird ausgehend von dem historischen Gebäudebestand entwickelt und in verschiedene Nutzungsbereiche gegliedert.

Der Erhalt der baulichen Strukturen ist den VerfasserInnen dabei genauso wichtig wie der Erhalt einer gewerblichen Nutzung. Diese wird - städtebaulich richtig und sinnvoll auf dem Plangebiet angeordnet - um Bereiche für Technologie, kulturelle Zwecke, Wohnen und Versorgung ergänzt wird. Südlich und östlich der industriellen und gewerblichen Bestandsbauten entste-

hen neue Wohnquartiere, deren Maßstäblichkeit sich an der angrenzenden Wohnbebauung orientiert.

Großflächig begrünte Dachflächen und unterschiedlich gestaltete Landschaftsräume bieten Außenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, die sich in den angrenzenden Stadtraum öffnen. Für die Erschließung wird ein klares und funktionierendes Konzept angeboten.

Die Entwurfsideen werden inhaltlich und graphisch überzeugend ausgearbeitet. Der Beitrag zeigt ein Konzept für die gelungene Entwicklung eines zeitgemäßen Stadtquartiers, das die Besonderheiten und die Identität des Ortes bewahrt und einen Mehrwert für benachbarte Stadträume bietet.



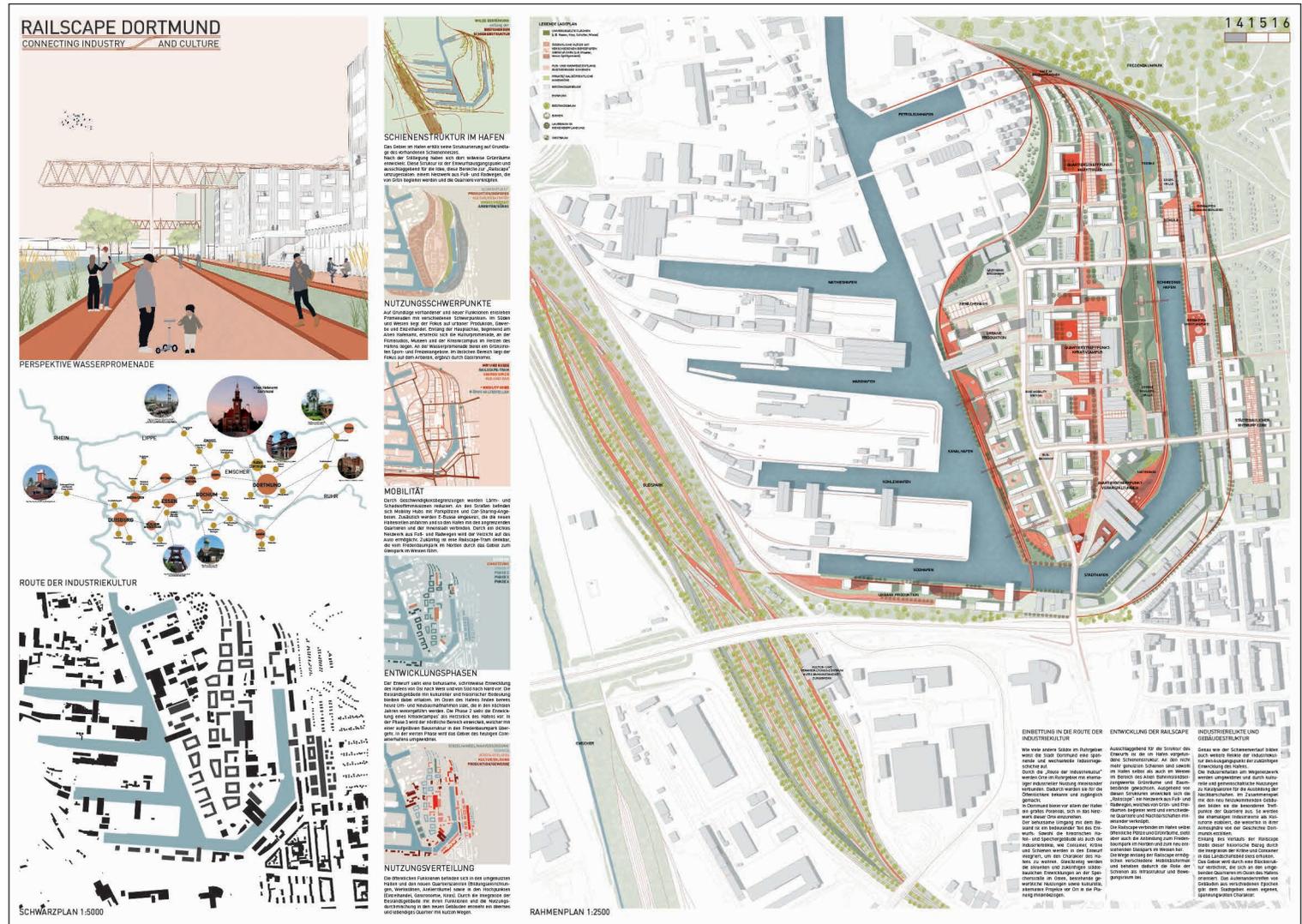
# Anerkennung Städtebau & Landschaftsplanung

## Teilgebiet Hafen

Svea Schumacher | Sofie Eichler

Technische Universität Braunschweig  
 Betreuung: Aleksandra Shekutkovska Dodoska

34  
35





**RAILSCAPE DORTMUND – CONNECTING INDUSTRY AND CULTURE**

Der Wert dieser Arbeit liegt in der klaren Strukturierung der Hafeneinsel durch Grün- und Freiräume, die sich an der Wasserkante entlangziehen und im Norden eine Grünanbindung an den Fredenbaumpark schaffen.

Die entstehenden Grünflächen entlang des Hafenbeckens bieten ganz neue Erlebnisräume und Aufenthaltsqualitäten. Mit der Umnutzung der alten Shedhalle im Zentrum des Gebiets wird zudem Bezug zum Bestand genommen und der hier vorgeschlagene Kreativcampus hat Potential, der Entwicklung des Gebietes einen wichtigen Impuls zu geben.



# Anerkennung Städtebau & Landschaftsplanung

## Teilgebiet Klönne

Tobias Steller | Claes Gayk | Negar Ghatiefard

Technische Hochschule Köln

36  
37

36
37



**KLÖNNE CONNECTS**

822809

**MÄNGEL**

- Exzessive Versiegelung
- Übermäßige Verkehrsbelastung

**POTENZIALE**

- direkte Benützung des öffentlichen Raums
- ÖPNV-Anschlüsse
- Erreichbarkeit
- Investition in die Infrastruktur
- Ökologische Qualität

**KLÖNNE CONNECTS**

- Kulturpark
- Grün
- ÖPNV-Anschlüsse
- Erreichbarkeit
- Investition in die Infrastruktur
- Ökologische Qualität

**GRÜN- & FREIRAUM**

- Parkanlage
- Grünflächen
- ÖPNV-Anschlüsse
- Erreichbarkeit
- Investition in die Infrastruktur
- Ökologische Qualität

**MOBILITÄT**

- ÖPNV-Anschlüsse
- Erreichbarkeit
- Investition in die Infrastruktur
- Ökologische Qualität

**HÖHENENTWICKLUNG**

- Grün
- ÖPNV-Anschlüsse
- Erreichbarkeit
- Investition in die Infrastruktur
- Ökologische Qualität



SCHWARZPLAN 1:5000

**ERLÄUTERUNG**

„Klönne Connects“ greift das Potenzial der Verbindung auf, Barrieren zu überwinden und Kulturen zu verbinden. Der Fokus liegt dabei vor allem auf der Mischung unterschiedlicher Menschen verschiedener Kulturen.

Ein wichtiger Baustein, um dies zu erreichen, bildet ein Kulturzentrum. Das Kulturzentrum schafft dabei eine räumliche Verbindung über die Bahntrasse hinweg. In Kombination dazu entsteht ein Kulturpark, welcher als Treffpunkt für jedermann dient.

Der Kulturpark erhält bewusst keine konkrete Planung. Öffentliche Räume stehen im Spannungsfeld von (zu) starker Programmierung. Die Parkanlage ist als nutzungsöffnere Raum konzipiert, welcher Aneignung durch die BewohnerInnen zulässt. Im westlichen Teil entsteht eine Bildungseinheit mit Kita und Sprachschule.

Für die räumliche Anbindung an weitere Quartiere greift das Konzept die bereits bestehenden ÖPNV-Anschlüsse auf.

Hinzu kommt, dass der bereits vorhandene Grünraum entlang der ehemaligen Bahntrassen zur Verbindung weit über die angrenzenden Quartiere hinausgeht. So werden zusätzliche Teile Dortmunds an das Klönneareal angebunden und eine Vielzahl von Menschen aus dem gesamten Stadtgebiet zusammengebracht.

Neben dem großen Kulturzentrum gibt es entlang der Parkanlage weitere Kulturhäuser. Diese dienen den unterschiedlichen Kulturen als Orte der Repräsentation. Mögliche Nutzungen sind interkulturelle soziale Einrichtungen, kleinere Ausstellungen oder ein Gemeinschaftshaus für verschiedene Religionen. An die Kulturhäuser grenzen kleinere Gärten, in denen themenbezogene Bepflanzungen entstehen können.



© RAHMENPLAN 1:2500

## KLÖNNE CONNECTS

Die VerfasserInnen entwickeln für den einstigen Industriestandort Klönne eine sehr disziplinierte, kompakte neue Stadtstruktur. Ein dominierender horizontaler Grünzug trennt dabei den sinnvoll an der lärm-belasteten Bahntrasse verorteten Gewerberiegel von einem südlichen Quartier dichter Wohnblöcke.

Eine gelungene, freiräumliche Verbindung insbesondere in dieses Wohn-umfeld – kann der vorgeschlagene Kulturpark nicht wirklich leisten.

Dem Wohnquartier fehlt trotz der Gruppierung um drei Quartiersplätze sowohl für die städtebaulichen Figuren wie für die Erschließung eine klarere Hierarchie und damit Rhythmus, Orientierung und Spannung.

Gegenüber der umgebenden Stadt bleibt der Entwurf – abgesehen von einer recht pompösen Treppen-/Brückenanlage über die Bahn nach Norden Richtung Borsigplatz eher introvertiert, eine öffnende, verbindende Geste Richtung Gerichtsviertel wird vermisst.

Der besondere Charakter dieses rauen Ortes wird von den VerfasserInnen ebenso wenig für die Ausbildung einer neuen Identität genutzt wie die Möglichkeiten einer Nachnutzung für die bestehenden Bauten. So bleibt die angebotene städtebauliche Struktur ein wenig austauschbar, weil für viele Orte vorstellbar.

Trotz der genannten, kritisch angemerkten Aspekte, wird die Arbeit insgesamt als sehr präzise ausgearbeitetes und durchdachtes Konzept gewürdigt.



# Anerkennung Städtebau & Landschaftsplanung Teilgebiet Klönne

Dennis Lurtz

RWTH Aachen

38  
39

## Das KLÖNNE. Urban. Produktiv. Vernetzt. - Klönne-Quartier Dortmund

291604

### Konzept

Nach circa 100 Jahren Industriegeschichte des Aasee durch die ehemalige Stadt und Klönne-Bezirkler August Klönne, sowie ab 1966 durch die Thron-Klönne AG, ist seit den 1990er Jahren aufgabene Standort heute bedingt durch große Flächenverluste und stark verengte, unzugängliche Flächen von Gewerbe- und Logistikbetrieben geprägt.

Aber ist die eine nachhaltige Nutzung für eine Neugestaltung großer Areal im Zentrum Dortmund, über Stadt in die Metropolregion Rhein-Ruhr, die starken Siedlungsdruck erfüllt?

Das erneuerte Klönne Quartier schließt ein volles, geschlossenes und vernetztes neues Viertel in Heran der Stadt von Es schließt sich durch die Schaffung von urbanen Wohnräumen, dem Bereitstellen von Flächen für urbane Produktionsstätten und Grünzwecke sowie einen nachhaltigen Umgang mit der Stadtfläche an. Gleichzeitig wird es in den urbanen Kontext eingebettet. Es bietet Raum für ein weiteres Wachstum Dortmund, ohne neue Flächen zu verengen. Thesen und Elemente für eine langfristige, nachhaltige Nutzung haben bestehen, sodass die ausgewählten Landnutzungen den Charakter der Stadt und ihre Fortentwicklung aufgreifen.

### Urbanisierung

Das Klönne Quartier, insbesondere dessen Quartierzentrum, wird über eine Nord-Süd-Achse für Fußgänger und Radfahrer mit dem nördlichen Borsigplatz und dem südlichen Kaiserentweg vernetzt. Dabei wird die Verbindung nach Süden über eine langgestreckte Anpassung des Gebäudes auf den Fußwegenden überdacht. Die Verbindung nach Norden hingegen wird über eine überdachte überdachte und überdachte die Zwangsbrücke geschaffen.

### Grünzüge ins Quartier

- Ausbildung von Grünräumen mit Aufenthaltsqualität
- in Form als Parkanlage über das Quartierzentrum
- im Wesen als Retentionsraum

### Fortführung des Baranzenwegs

- Erhalt und Aufwertung des Fußwegs
- Nutzung eines ehemaligen Baranzenwegs als Verbindungsweg für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem südlichen und nördlichen Stadtteil

### Urbane Produktion

- entlastete Produktionsflächen, Manufakturen, Industrie & Software- und Technologieentwicklung
- Werkstätten & Ateliers
- Einbindung und Kooperation mit benachbarten Betrieben

### Klimangepasstes Quartier

Durchgrünung, Biozonität, geringer Wärmeenergieverbrauch, Regenwasser, Wassernutzung im Brauchwasser, Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energie

### Durchwegung

- Haupterschließung über Wittenburger Straße im Westen und Klönnestraße im Osten
- innere Quartiererschließung über Nebenstraßen, die auf die Hauptverkehrsachsen ausführen
- Verknüpfung von Straßennetze durch das Quartier
- Verknüpfung der Zugänglichkeit durch neue Wege für Fußgänger und Radfahrer durch das Quartier (nördlich, südlich, westlich und östlich) sowie aus dem nördlichen Borsigplatz

### Umgang mit dem Bestand

- Erhalt der charakteristischen Baukörper und des Straßennetzes
- Umbau und Anpassung der erhaltenen Bausubstanz an die nördlichen Bedürfnisse
- Stufenweise bauliche Veränderung durch Erweiterung oder Einbindung
- Aktion der großen Gebäudeshulden und Inkonsistenzen insbesondere im Zentrum des Aasee

**Konzept | M 1:2.000**

**Entwicklungsphase 1 | M 1:10.000**

**Entwicklungsphase 2 | M 1:10.000**

**Entwicklungsphase 3 | M 1:10.000**

**Entwicklungsphase 4 | M 1:10.000**

**Entwicklungsphase 5 | M 1:10.000**

**Entwicklungsphase 1 | M 1:10.000**

- Planungsgebiet geringe Dichte
- Klönne Dortmund
- Gewerbe- und Logistikflächen
- Wohnungsbau im südlichen Bereich
- Bau der Energiezentrale

**Entwicklungsphase 2 | M 1:10.000**

- Entwicklung der Haupterschließung
- erste Umgestaltung von Gewerbe- und Logistik, sowie Wohnbau

**Entwicklungsphase 3 | M 1:10.000**

- Entwicklung des Bereichs zwischen der Wittenburger Straße und dem nördlichen Quartierzentrum
- Einbindung und Rückbau von Gewerbe- und Logistik im Umfeld der ehemaligen Dr. & Ing. Straube

**Entwicklungsphase 4 | M 1:10.000**

- Ausbildung des Quartierzentrums
- erste Umgestaltung von Gewerbe- und Logistik, sowie Rückbau im Bereich der Klönnestraße und Kaiserentweg

**Entwicklungsphase 5 | M 1:10.000**

- erste Entwicklung der Bereiche an der Klönnestraße im Osten des Aasee





Architektur





# 2. Preis Architektur

Sebastian Krieger | Bastian Skowron | Lena Kleineberg | Ben Lauber

TU Dortmund

44  
45



**DER ENTWURF.**

Bei dem Entwurf zum Dortmund-Großmarkt wurde Planung eine Aufwertung zu verfolgen. Hierzu werden neue Strukturen eingeführt, welche dem Dortmund-Großmarkt zu einem originelleren und attraktiver Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfeld beitragen sollen.

Die detaillierte Blockstruktur im Norden des Großmarktes vor der Baubahn ist architektonisch und konstruktiv aufgegeben, um unter anderem den Plätzen Schutz vor Lärm zu bieten und ihnen einen futuristischen Charakter zu verleihen. Im Gegensatz dazu reagiert das Quartier im Süden mit seinen kantigen, außen elastisch auf den Bestand, der im südlichen langgestreckten Blockrandblock.

Die städtebaulichen Erschließungsstrukturen im Süden bilden einen Balken in der stärksten Blockachse im Inneren des Quartiers.

Bei dem Entwurf wurde Fokus auf eine fußgängerfreundliche, südliche Langform gesetzt, damit die Plätze drei von vier Hauptverkehrsachsen am Anfang und am Ende des Quartiers liegen.

Der mit stützplattende Füllstruktur wird kontinuierlich am südlichen Rand des Quartiers geführt und bildet einen Balken und angrenzende Bereiche zur Baubahn welche an weiteren Enden des Quartiers liegt.

**DIE BAUPHASEN.**

Der Großmarkt soll schrittweise abgebaut und neu gebaut werden.

Die erste Bauphase beginnt im Osten des Quartiers, dieser Bereich ist Teilweise bereits mit unabhängig vom Großmarkt.

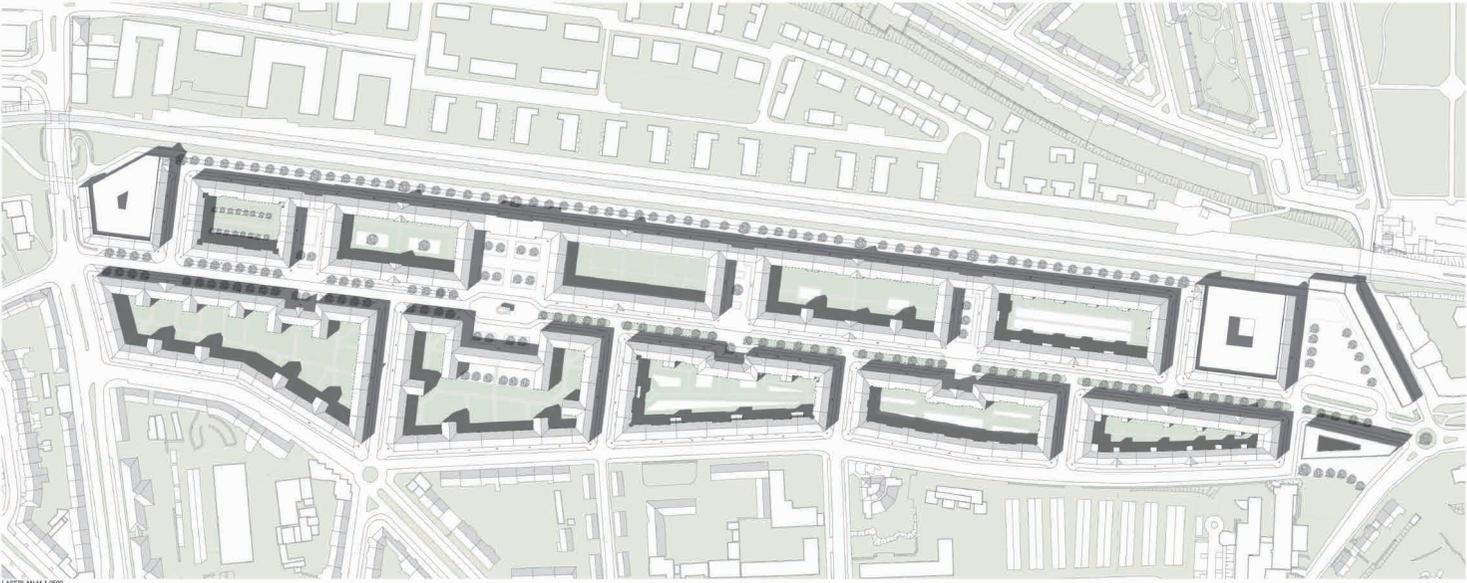
In der 2. Bauphase beginnt hier auch der Aufbau des Verkehrsnetzes und der ersten Wohnblöcke. Parallel beginnt der Mittel- und südliche Teil des Quartiers, was sich hauptsächlich in Lagerhallen befindet.

Der Großmarkt kann jetzt nicht mehr betrieben werden. Während weitere Wohnblöcke gebaut werden, wird auch in der 3. Bauphase der zentrale Teil des Gesamtblocks abgebaut, während gleichzeitig von Mitte fortgesetzt wird. In der 4. und letzten Bauphase werden die letzten Wohnblöcke gebaut und das Quartier vervollständigt.



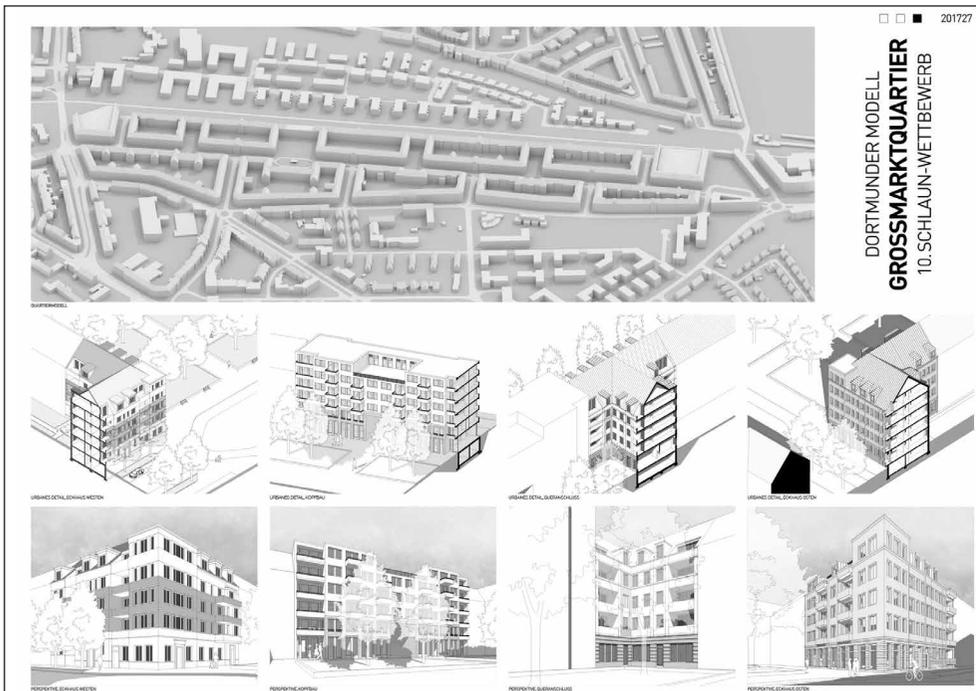
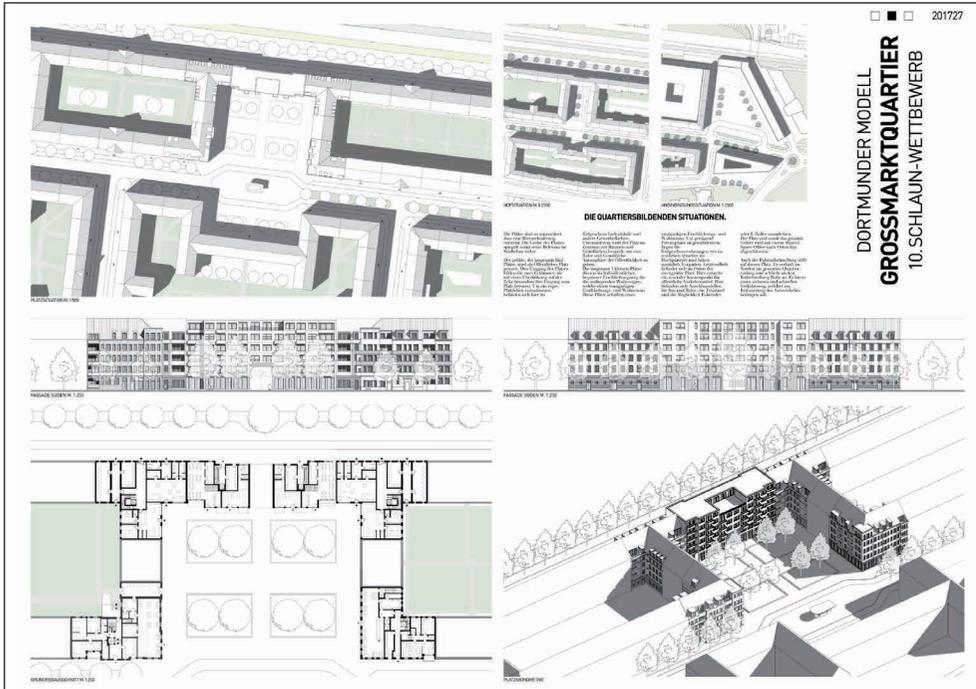
201727

**DORTMUNDER MODELL  
GROSSMARKTQUARTIER  
10. SCHLAUN-WETTBEWERB**



BAUPHASEN

LAGEPLAN M 1:2500



Mit einer prägnanten städtebaulichen Figur, die als Reverenz gegenüber dem vormodernen gemeinschaftsorientierten Wohnungsbau gelesen werden kann, entwerfen die VerfasserInnen ihr Idealbild für innerstädtisches Wohnen. Eine Folge aneinandergereihter Wohnhöfe verbindet eine klar definierte öffentliche Seite mit Plätzen und grünen Zimmern mit großzügigen und gegen die Außenwelt abgeschirmten Innenhöfen. Diese Lösung überzeugt mit Ihren Qualitäten für das Stadtwohnen, sie provoziert mit Ihrem überdeutlichen Rückgriff auf historische Bilder auch die Frage, ob das Stadtwohnen unserer Zeit nicht einen anderen städtebaulichen Zugang erfordern müsste. Zu kritisieren sind u.a. die Achsialität der Anlage, die überlange Gebäudewand im Norden an der Bahn, eine qualifizierte Auseinandersetzung mit dem Gebäudebestand wird vermisst.

Seine Stärke entfaltet der Beitrag in der Architektur der großen Stadthäuser. Die VerfasserInnen zeigen überzeugend auf, wie sich die Wohnhöfe aus aneinander gereihten Einzelgebäuden zusammenfügen sollen. Eine Realteilung, die sich an unterschiedliche Bauherrenschaften und Architekturbüros adressiert, ist glaubwürdig nachgewiesen. Mit den geneigten Dächern wird an vertraute Bilder in der Stadtgesellschaft angeknüpft. Die Dachlandschaft wird mit Augenmaß gestaltet; allein die straßenseitig vorgesehenen Dach Einschnitte passen nicht ganz ins Bild. Die Erdgeschosse können mit Versorgungsangeboten einen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums leisten. Als gäbe es bereits eine Gestaltungssatzung achten die VerfasserInnen bei der Wahl ihrer architektonischen mittel sorgfältig auf die jeweilige Situation: Zum öffentlichen Raum hin wird dem Bedürfnis der Wohnbevölkerung nach einem Freisitz mit tektonisch gut eingebundenen Loggien Rechnung getragen. In den Höfen sind großzügige Balkone möglich. Die klassische Gliederung mit Sockel, Fassade und Dach ist gestalterisch sicher und handwerklich perfekt umgesetzt. Exemplarische Lösungen für einzelne Bauaufgaben, wie zum Beispiel die Gebäudeecken oder Innenwinkel, überzeugen die Jury. Das Preisgericht lobt einen überzeugenden architektonischen Beitrag, der gerade noch den Dortmunder Maßstab trifft, mit seinem Rückgriff auf lang zurückliegende Bauepochen im Städtebau jedoch Kontroversen erzeugt.



## URBANES BULLERBÜ

Die Arbeit entwickelt um den zentralen „Kulturbahnhof“ mit vorgelagerter großzügiger Plaza ein schlüssiges städtebauliches Konzept mit gut maßstäblichen Block- und Zeilenstrukturen, die sich abschnittsweise von West nach Ost umsetzen lassen.

Die Nutzungen sind in ihrer Mischung und Positionierung richtig, eine stärkere Gliederung der Erdgeschosszonen wäre wünschenswert.

Eine insgesamt angemessene Durchgrünung erhöht die räumliche Qualität des Quartiers, positiv bewertet wird die Zuordnung von Loggien zum öffentlichen Raum und Balkonen zu den Innenräumen.

Die architektonisch-baukonstruktiven Vorschläge und details sind durchdacht und gut umsetzbar.

Insgesamt bietet die Arbeit auf Basis eines robusten städtebaulichen Grundgerüsts eine klare Botschaft für den Standort und einen guten Beitrag zur gestellten Aufgabe.



# Anerkennung Architektur

Katharina Sprenger | Jana Orlowski | Antonia Licht | Alexander Prinz | Mark Ruppel

TU Dortmund  
Betreuung: Marcus Patrias

48  
49

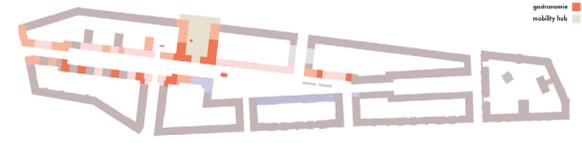




# DORTMUND\_GROßMARKT

40006\_01

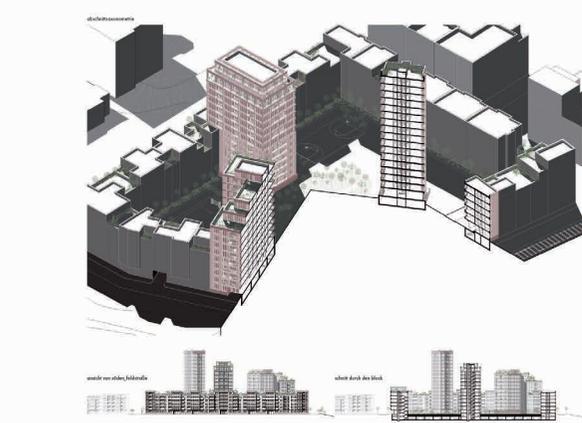
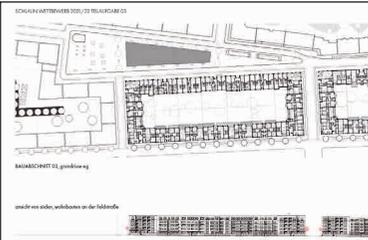
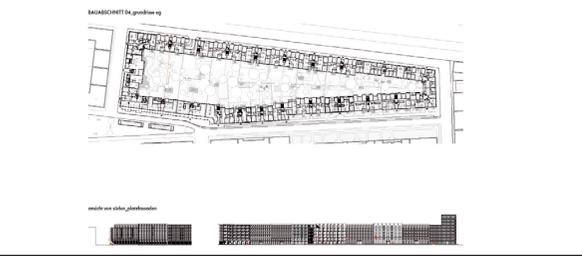
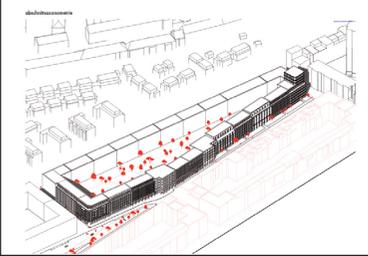
- wohnen
- bildung
- kultur
- erziehungs
- co working
- gastronomie
- mobility hub



Die Nutzung der Grundstücke über die großräumige Gebäudestruktur, die sich gegenüberlagert und auf die Vernetzung der Topografie der Großstadtstruktur...  
 Die Nutzung der Grundstücke über die großräumige Gebäudestruktur, die sich gegenüberlagert und auf die Vernetzung der Topografie der Großstadtstruktur...  
 Die Nutzung der Grundstücke über die großräumige Gebäudestruktur, die sich gegenüberlagert und auf die Vernetzung der Topografie der Großstadtstruktur...

Die Platzstruktur für den Standort des Dortmund-Großmarkts umfasst sich als großräumige Struktur, die sich durch...  
 Die Platzstruktur für den Standort des Dortmund-Großmarkts umfasst sich als großräumige Struktur, die sich durch...  
 Die Platzstruktur für den Standort des Dortmund-Großmarkts umfasst sich als großräumige Struktur, die sich durch...

Die Individualität von diesen Strukturen kann erreicht werden, indem die langfristige Platzstruktur der Struktur...  
 Die Individualität von diesen Strukturen kann erreicht werden, indem die langfristige Platzstruktur der Struktur...  
 Die Individualität von diesen Strukturen kann erreicht werden, indem die langfristige Platzstruktur der Struktur...



Die VerfasserInnen der Arbeit schlagen eine großstädtische Struktur mit einer hohen Verdichtung vor. Das Preisgericht würdigt bei dieser Arbeit das vielfältige Angebot an unterschiedlichen Wohnformen und modernen, flexiblen Grundrissen. Die vorgeschlagenen Raumstrukturen sind detailliert ausgearbeitet und zeugen insgesamt von einer hohen planerischen Qualität.



Die Arbeit enthält alle formellen Voraussetzungen, die an den Wettbewerb gestellt wurden.

Sie trägt den Titel „Urbanes Leben in grüner Oase“.

Das städtebauliche Konzept als Grundlage für die zu wertende Architekturaufgabe ist aus der Umgebung heraus sinnvoll abgeleitet.

Es berücksichtigt die wichtigen Grün- und Verkehrsfunktionen und geht auf die Struktur und Masstäblichkeit der benachbarten Quartiere ein. Durch die in ihrer Grundstruktur erhaltenen Lagerhallen des Großmarktes wird jedoch ein eigener Quartierscharakter erzeugt, der die Geschichte des Ortes aufnimmt.

Dem ehemaligen Lagerhallen vorgelagerte Wasserflächen schaffen eine angenehme Atmosphäre, tragen zur Klimaresilienz bei und erreichen eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die im Gebiet geplanten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen tragen zu einer sinnvollen Nutzungsmischung im Quartier bei. Ob die vorgelagerte Markthalle in dieser städtebaulichen Lage wirtschaftlich betrieben werden kann, bleibt sicher offen.

Die heute vorhandene Konstruktion der Hallen als Sockel für eine neue darauf sich entwickelnde lockere Wohnbebauung zu nutzen, ist ein innovatives und in die Nachhaltigkeit einzahlender Ansatz.

Durch eine intensivere Aufstockung und damit verbundenen höheren Nutzungsdichte würde der Innenstadtlage des Quartiers noch mehr Rechnung getragen.

Insgesamt stellt die Idee und die architektonische Ausformung der Wiedernutzung der heutigen Großmarkthallen einen interessanten Ansatz für die Entwicklung der Fläche Großmarkt-Dortmund dar.



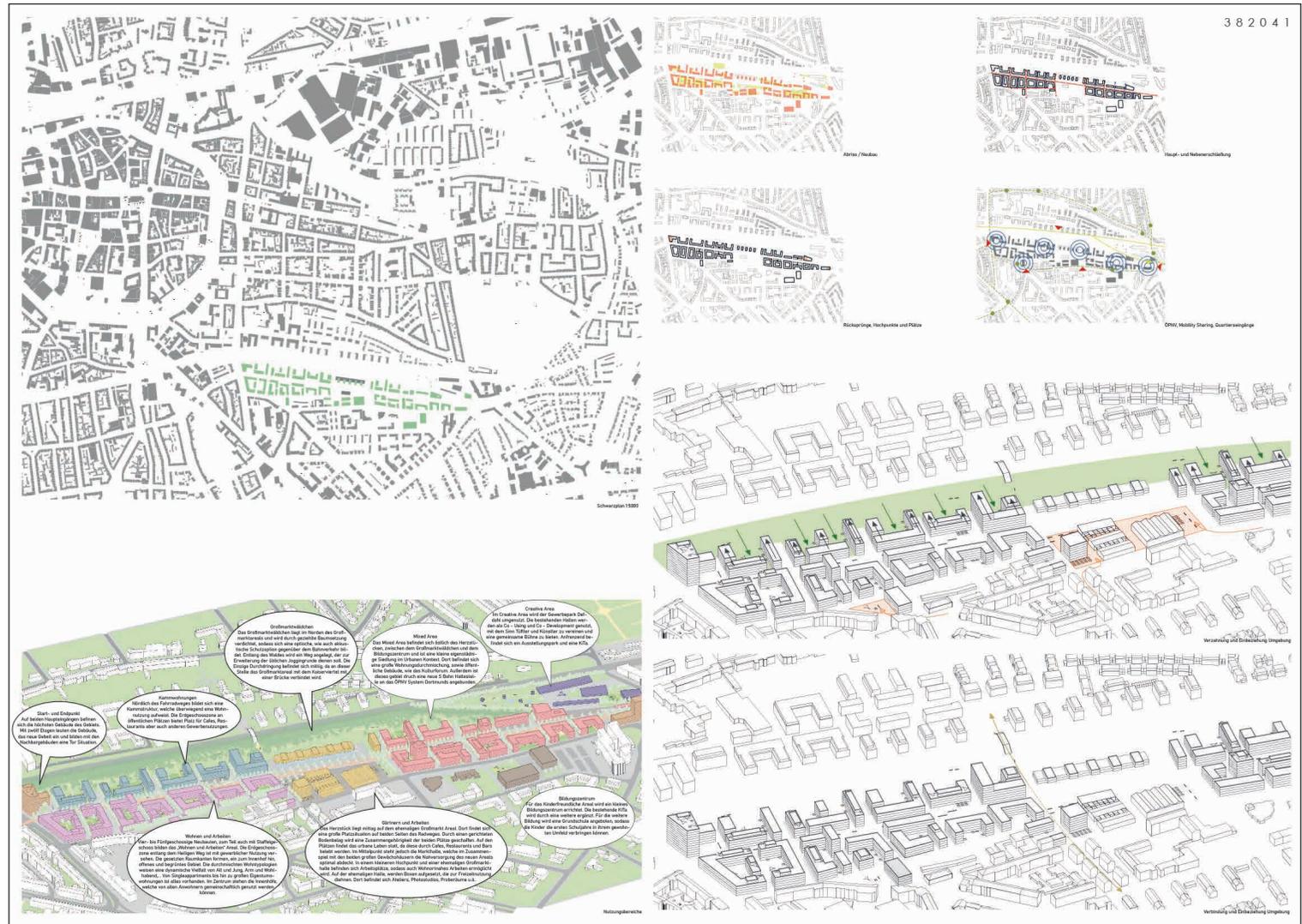
# Anerkennung Architektur

Andreas Maas

HTW Saar

Betreuung: Prof. Heiko Lukas

52  
53



3 8 2 0 4 1

Schwarzenplan 13002

Wohnungsfläche

Verknüpfung und Erreichbarkeit Umgebung

Verknüpfung und Erreichbarkeit Umgebung



**Kooperationspartner:**

Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW

Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW

Architektenkammer Nordrhein-Westfalen

Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen



Architektenkammer  
Nordrhein-Westfalen 

 **Ingenieurkammer-Bau**  
Nordrhein-Westfalen

**Förderer 2021|22:**

Stadt Dortmund

NRW.Bank

LVM Versicherung

wsg Wohnungs- und Siedlungs-GmbH

MAIV Münsterländer Architekten- und Ingenieurverein e. V.

DAI Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e. V.



DORTMUND

 **NRW.BANK**  
Wir fördern Ideen

**LVM**  
VERSICHERUNG 

**wsg**   
Wohnungs- und  
Siedlungs-GmbH

**MAIV**

  
Wir planen das. Wir bauen das.

**Die Dokumentation finden Sie auch im Internet unter:  
<https://schlaun-forum.de/wettbewerbe/20212022-2/>**

## Impressum

### **Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung**

Schlaun-Forum e.V.

[info@schlaun-wettbewerb.de](mailto:info@schlaun-wettbewerb.de)

[www.schlaun-wettbewerb.de](http://www.schlaun-wettbewerb.de)

[www.facebook.com/schlaunwettbewerbe](https://www.facebook.com/schlaunwettbewerbe)

### **Grafik | Layout**

Pahne und Schiemann, Münster

### **Titelbild**

Dipl.-Ing. Heinz-Jürgen Bartel, Münster

### **Abbildungen**

Luftbilder S. 8: RVR, Bildflugjahr 2019, dl-de/by-2-0

Foto S. 9: Stefanie Kleemann

Foto S. 16: Till Budde/Bundesstiftung Baukultur

Fotos S. 7 und S. 20: Ingrid Kremer, Schlaun-Forum

### **Druck**

CCC Druck & Medien GmbH, Münster

Münster | Mai 2022

