



11. schlaun-wettbewerb 2022 | 23

Dokumentation

StadtPlatzPlus – zwischen Kopf und Herz · Duisburg

Inhalt

Aus unserer Sicht	7
Schlaun-Ausschuss	
Grußwort	9
Martin Linne, Stadt Duisburg	
Chancenraum Innenstadt – lebendige Orte im Wandel	11
Thomas Stausberg, NRW.BANK	
Die Stadt als Entwurf	12
Prof. em Dr. Franz Pesch, pp a s architektur stadtplanung	
Jury-Ergebnisse	17
Die PreisträgerInnen	19
Preise Städtebau & Landschaftsplanung	21
Preise Architektur	33
Kooperationspartner und Förderer	44
Impressum	45



Der Schlaun-Ausschuss

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

Aus unserer Sicht ...

... freuen wir uns in diesem Jahr besonders darüber, dass wir nach unserem letztjährigen Jubiläumsjahr wieder einen fantastischen Wettbewerb abschließen können: der 11. Schlaun-Wettbewerb „StadtPlus – Zwischen Kopf und Herz“ in Duisburg ist entschieden! Es hat auch dieses Mal wieder große Freude gebracht und macht uns Mut, weiterzumachen.

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

Unser großer Dank gilt in diesem Jahr der Stadt Duisburg, hier insbesondere dem Baudezernenten Martin Linne, den MitarbeiterInnen des Stadtplanungsamtes, besonders aber Wilhelm Zimmermann, der sich sehr engagiert um all die wichtigen Themen von den Räumlichkeiten für die Vorprüfung der Wettbewerbsarbeiten, der Preisgerichtssitzung bis hin zum Catering gekümmert hat. Es ist beachtlich, dass uns seitens der teilnehmenden Städte immer sehr kompetente, engagierte und nicht zuletzt zugewandte KollegInnen an die Seite gestellt werden.

Danken möchten wir unseren langjährigen Förderern und Kooperationspartnern, ohne die dieser 11. Schlaun-Wettbewerb nicht hätte durchgeführt werden können. Wir sind ihnen sehr dankbar für ihr Engagement und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit. Wir haben noch einiges vor.

Zugelassen wurden 100 Arbeiten von 40 verschiedenen Hochschulen, davon 56 aus dem Fachbereich Städtebau und 44 aus dem Fachbereich Architektur. Leider gab es keine Arbeit aus dem Fachbereich Bauingenieurwesen. Hier gilt es, zusammen mit dem MAIV, Wege zu finden, wie wir mit den Hochschulen zusammen Aufgabenstellungen finden können, die die Akzeptanz bei den ProfessorInnen und Studierenden finden.

25 hochqualifizierte VorprüferInnen und 9 PreisrichterInnen haben sich ehrenamtlich sehr engagiert der Arbeiten angenommen. Am 30. und 31. März 2023 tagte das Preisgericht unter dem sachkundigen und erfahrenen Vorsitz von Prof. Rolf Westerheide in der Duisburger Kulturkirche Liebfrauen. 10 Wettbewerbsarbeiten wurden in diesem Jahr prämiert.

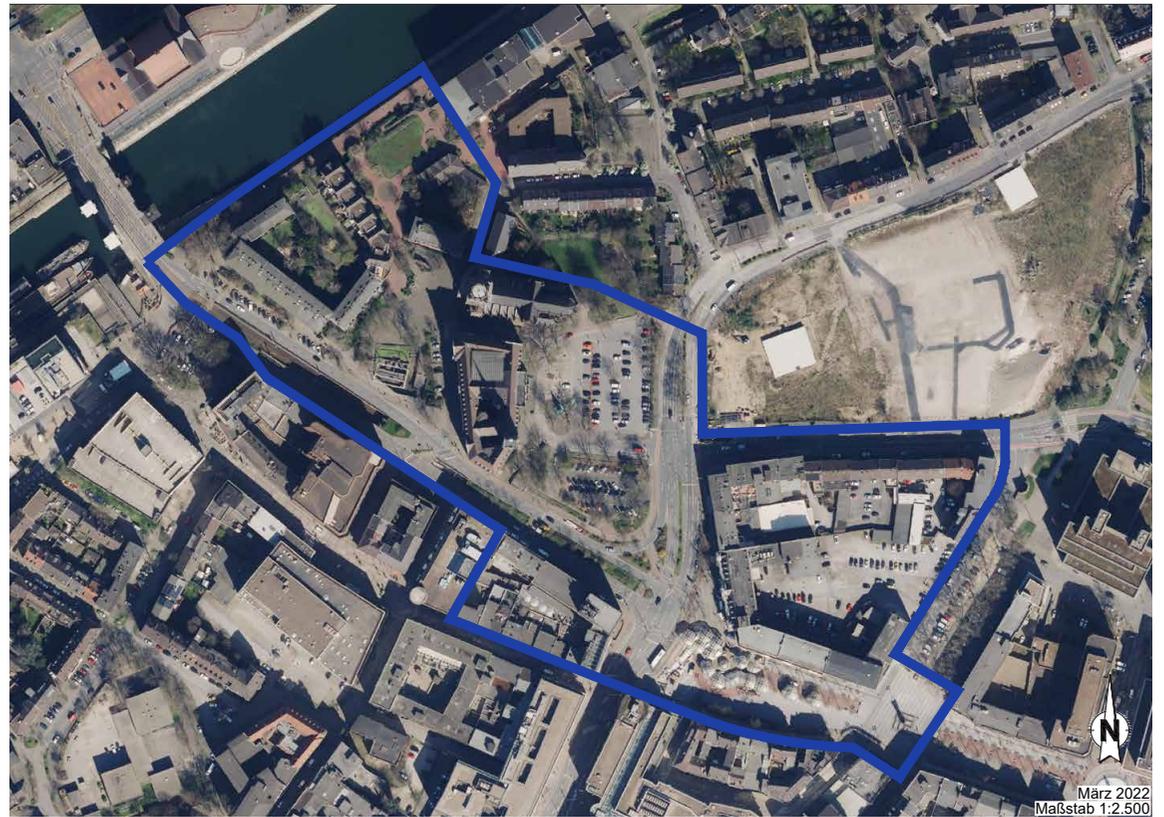
Die ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten und das hervorragende Engagement der Teilnehmerinnen und Teilnehmer verdienen unser aller Respekt.

Wir danken Allen herzlich für die Unterstützung und die Begleitung des 11. Schlaun-Wettbewerbs.

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

Dipl.-Ing. Jörg Frohn | Dr.-Ing. Hartmut Lünemann | Dipl.-Ing. Ulrike Elliger

Dipl.-Ing. Ingrid Kremer | Dipl.-Ing. Frank Vetter



Das Wettbewerbsgebiet

Grußwort zum 11. Schlaun-Wettbewerb 2022/2023



Martin Linne

Mit dem Titel „StadtPlatzPlus – zwischen Kopf und Herz“ geht der Schlaun-Wettbewerb 2022/2023 in die inzwischen 11. Runde. Nachdem ich diesen renommierten Ideenwettbewerb des Schlaun-Forums bereits in den vergangenen Jahren mit großem Interesse verfolgt habe, freue ich mich in diesem Jahr, wenn es darum geht, den öffentlichen Raum zwischen Burgplatz und Kuhstraße in Duisburg zu einem offenen und lebenswerten, städtischen Ort aufzuwerten und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität in dem Plangebiet zu erzielen, natürlich ganz besonders auf die Ergebnisse und das uns in Folge zur Verfügung gestellte „Ideenbuch“.

Die einst als Stadt Montan bekannte Stadt Duisburg, größter Stahlstandort Europas mit dem größten Binnenhafen der Welt, hat sich zu einem Standort für Logistik, Informations-, Kommunikations- und Mikrotechnologie, aber auch für Dienstleistungen, Städtetourismus sowie Umwelt- und Energietechnik weiterentwickelt. Rund 70 Prozent aller Arbeitsplätze in Duisburg befinden sich heute im Dienstleistungssektor – ein wichtiges Merkmal dafür, dass der Strukturwandel in den letzten Jahrzehnten weit vorangeschritten ist.

Dieser seit Jahrzehnten stetig andauernde Wandel sowie die Vielzahl städtebaulicher Entwicklungen aus der Vergangenheit spiegeln sich auch auf den Straßen und Plätzen unserer Stadt wider. Dies hatte u. a. zur Folge, dass die sogenannte Duisburger Altstadt, in der vor allem Gebäude aus der Nachkriegszeit das Stadtbild prägen, für Auswärtige als solche gar nicht mehr erkennbar ist. Dabei kommt der Duisburger Innenstadt, und insbesondere der Altstadt als Herz der Stadt, eine besondere Bedeutung als zentraler Ankunftsort und Visitenkarte für Bewohner*innen und Besucher*innen zu. Für die Stadt Duisburg hat es daher eine hohe Priorität, die Innenstadt weiter und konsequent zu einem lebenswerten Ort mit lebendiger Atmosphäre und vielfältigen Angeboten und besonderen Qualitäten auszubauen.

Auch für das Wettbewerbsgebiet des diesjährigen Schlaun-Wettbewerbs bieten sich zahlreiche Chancen, die Potentiale zwischen Burgplatz und Kuhstraße im Bereich der heutigen Pavillons zu bergen und diese mit innovativen Ideen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes weiter herauszuarbeiten. Die zahlreichen Fragestellungen, die im Rahmen der Befassung mit diesem Bereich aufgekommen sind, haben die Teilnehmer*innen sicher vor große Herausforderungen gestellt.

Doch bin ich mir sicher, dass die Teilnehmer*innen die Gelegenheit dieses Wettbewerbs nutzen konnten, spannende Beiträge zu einer lebendigen, identifikationsstiftenden Duisburger Innenstadt zu erarbeiten und einmal mehr unter Beweis zu stellen, welch großen Mehrwert das Engagement des Schlaun-Forums für die Städte in Nordrhein-Westfalen hat.

Daher gilt mein besonderer Dank an dieser Stelle dem Schlaun-Forum e. V., der mit der Auslobung dieses Wettbewerbs in diesem Jahr wichtige Ergebnisse und spannende Lösungsansätze für die Entwicklung der Duisburger Innenstadt zutage fördert. Ebenso herzlich danke ich allen Beteiligten, die – ob als Kooperationspartner*in, als Fördergeber*in, als Prüfer*in, als Preisrichter*in oder nicht zuletzt als Teilnehmer*in – diesen Wettbewerb erst möglich machen.

Martin Linne

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Mobilität und Sport der Stadt Duisburg

Chancenraum Innenstadt – lebendige Orte im Wandel

Der diesjährige Schlaun-Wettbewerb „StadtPlatzPlus – zwischen Kopf und Herz“ greift ein hochaktuelles Thema auf, mit dem neben der Stadt Duisburg auch viele weitere Kommunen in Nordrhein-Westfalen konfrontiert sind: der Suche nach zukunftsweisenden Lösungsansätzen für den Erhalt lebendiger Innenstädte.

Konkret geht es dabei um die Frage, wie wir das Herz unserer Städte als Orte des öffentlichen Lebens perspektivisch weiterentwickeln können. Das kann aus meiner Sicht nur gelingen, wenn wir die Innenstadt als Chancenraum begreifen, das heißt die bisherige Nutzung dieser Orte überdenken und sie um weitere Aspekte ergänzen. Ziel muss es sein, den Stadtraum nachhaltig zu beleben. Ich denke beispielsweise an die Rückkehr des Wohnens in die Innenstadt, aber auch an abwechslungsreich gestaltete öffentliche Räume, die eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und zum Verweilen einladen. Zentral dafür ist auch die Reduktion von überdimensionierten Verkehrsflächen. Den dadurch gewonnenen Freiräumen können dann neue Funktionen zugewiesen werden. Gleichzeitig geht es aber auch um das Schaffen verbindender Elemente, also das „beherzte“ Vernetzen dieser zentralen Orte mit umliegenden Quartieren und deren originären Besonderheiten.

Für alle diese Fragen und Herausforderungen liefert der Schlaun-Wettbewerb wertvolle Impulse, die weit über die Stadt Duisburg hinausgehen und von denen andere Kommunen profitieren können. Hierfür gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbs mein besonderer Dank.

Die NRW.BANK unterstützt den Schlaun-Wettbewerb von Anbeginn. Denn die Ziele des Wettbewerbs entsprechen denen der NRW.BANK: Als Förderbank für Nordrhein-Westfalen fördern wir mit unserem vielseitigen Förderangebot auch moderne Stadt- und Quartiersentwicklung. Wir unterstützen das Land dabei, bezahlbare, energetisch effiziente und generationengerechte Wohnungen zu bauen, Quartiere aufzuwerten, notwendige kommunale Infrastrukturen weiter zu entwickeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Wir wollen so für die Menschen im Land gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen mit besserer und nachhaltiger Lebensqualität verbinden. Unsere Unterstützung des Schlaun-Wettbewerbs bedeutet aber auch, den wissenschaftlichen Nachwuchs in unserem Land zu fördern.

Nach dem Wettbewerb ist vor dem Wettbewerb: So bin ich jetzt schon gespannt auf die Ideen für Köln im kommenden Jahr.

Thomas Stausberg
Bereichsleiter Wohnraumförderung der NRW.BANK

Die Stadt als Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe junge Kolleginnen und Kollegen und Preisträger des Schlaun-Wettbewerbs,

am Beginn Ihres Berufslebens werden Sie vor einer großen Aufgabe stehen: Als Absolventinnen und Absolventen unserer Hochschulen für Architektur, Stadtplanung und Ingenieurwissenschaften übernehmen Sie Mitverantwortung für die Zukunft unserer Städte. Diese Aufgabe ist in den letzten Jahrzehnten nicht einfacher geworden. Mit Ihrem aktuell erworbenen Fachwissen verfügen Sie bereits über eine gute Grundlage für die Bewältigung dieser komplexen Aufgabe. Erlauben Sie mir, Ihnen daneben noch einige Anhaltspunkte zu benennen, wie den Herausforderungen der künftigen Stadtentwicklung erfolgreich begegnet werden kann. Dazu ist es sinnvoll, sich zunächst ein paar vermeintliche Selbstverständlichkeiten ins Gedächtnis zu rufen.

Die weltweite Verstädterung und ihre Folgen

Zuallererst: Die Stadt hat sich in ihrer zehntausendjährigen Geschichte als Lebensform vor allem deshalb bewährt, weil sie es verstanden hat, sich Veränderungen anzupassen, seien es soziale oder wirtschaftliche oder politische. In diesem ständigen Wandel entwickelten sich urbane Texturen und Räume, die nicht nur praktischen Nutzen für die Bewohner bedeuteten. Von den ersten Siedlungen in Mesopotamien bis zu den heutigen Metropolen entstanden Städte unterschiedlichster kultureller Prägungen, von denen viele, wie Sie wissen, noch heute von beeindruckender Schönheit sind. Der große amerikanische Architekturhistoriker Lewis Mumford adelt das Ergebnis dieser Leistung vieler Generationen, indem er die Stadt – noch vor der Schrift – als kostbarste Errungenschaft der Zivilisation bezeichnet.

Mit dem Wachstum der Menschheit sind auch die Städte im Lauf der Geschichte enorm gewachsen. Die im 19. Jahrhundert entstandene moderne Großstadt ist inzwischen vom Stadttyp der Megacity abgelöst worden – nach gängiger Definition eine städtische Agglomeration von mehr als 10 Millionen Einwohnern.

Während aber die Wachstumsdynamik in den klassischen Metropolen des 20. Jahrhunderts – wie London, Paris, New York oder Los Angeles – nachgelassen hat, hat sich die Dynamik der Stadtentwicklung in der südlichen Hemisphäre, in Südamerika, in Afrika, in Asien, weiter verschärft. Denn eine Lebensgrundlage finden viele Menschen dort nur noch in wild wachsenden Megacities, die kaum noch steuerbar erscheinen.

Die Zukunftsaussichten der Städte sind ungewiss. Wenn etwa die globalen Kapitalströme neue Wachstumspole produzieren und die Entleerung ehemals prosperierender Regionen beschleunigen, wenn die von Umweltkatastrophen, kriegerischen Auseinandersetzungen und Armut bedrohten Menschen ihre Heimat verlassen, bedeutet dies eine enorme Herausforderung. Ich will an dieser Stelle vor allem den Aspekt des Klimawandels hervorheben und die Zunahme der klimaschädlichen Emissionen, deren Gros – man schätzt inzwischen 80 Prozent – unserer urbanen Lebensweise geschuldet sind.

Am 4. Mai 2023 konnten wir in den Medien lesen, dass die für dieses Jahr verfügbaren natürlichen Ressourcen der Erde verbraucht wären, wenn alle Menschen so leben würden wie wir in Deutschland.

Bereits heute erleben wir die Folgen des Klimawandels über Extremtemperaturen, Dürreperioden, starke Niederschläge und Stürme in bis dato unbekanntem Dimensionen. Die urbane Lebensform ist mithin Treiber für viele Probleme, denen sich die Menschheit ausgesetzt sieht. Auf der anderen Seite bedeutet dies aber auch, dass die Lösung für die Bewältigung des Klimawandels vor allem in den Städten gefunden werden muss.

Darüber besteht weitgehend Konsens. In der Praxis erleben wir jedoch alltäglich, wie schwer unsere Gesellschaft sich mit Verzicht und Einschränkungen tut.

Wer den notwendigen Paradigmenwechsel einleiten will, kommt ohne eine breite Zustimmung in der Gesellschaft nicht aus. Akzeptanz für notwendige Maßnahmen zur Klimaanpassung werden wir aber nur erreichen, wenn die langfristige Risikominderung bereits kurzfristig einen Mehrwert verspricht.

Wenn wir Städte und Stadtquartiere entwerfen, müssen wir also zwei Horizonte im Blick behalten: die langfristige Stabilität und Lebensqualität unserer Städte und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, den notwendigen Paradigmenwechsel mitzutragen. Die Herausforderung besteht darin, überzeugende Lösungen zu finden, die unserer Städte widerstandsfähig machen und den Weg in die Zukunft lebenswert gestalten.

Was folgt daraus für städtebauliche Entwürfe? Dazu einige Thesen:

Erstens: Die Stadt der Zukunft ist eine resiliente Stadt

Die nächsten Generationen haben ein Recht darauf, dass wir ihnen lebenswerte urbane Räume übergeben, die dem Klimawandel angepasst sind und dabei stabil genug, um seine Folgen auszuhalten. Die radial wachsende Stadt als steinernes Meer gehört der Vergangenheit an. Ein gesundes Stadtklima braucht Räume, in denen Frischluft entstehen und zirkulieren kann, braucht Retentionsräume für die anfallenden Niederschläge, eine leistungsfähige Infrastruktur zur Hochwasservorsorge und möglichst viel kühlendes Grün.

Die resiliente Zukunftsstadt sollten wir uns eher als ein Archipel von urbanen Orten mit landschaftlich geprägten Zwischenräumen vorstellen. Als blaugrüne Infrastruktur tragen die vernetzten Freiräume dazu bei, den Folgen des Klimawandels wie Überhitzung und Starkregen zu widerstehen. Die Freiräume binden bestehende Stadtquartiere mit den neu hinzukommenden Quartieren zu einem urbanen Netz zusammen.

Ausgedehnte grüne Freiräume sind gut für ein gesundes Stadtleben und die Biodiversität. Zugleich übernehmen sie als Freizeit- und Erholungsräume wichtige soziale Funktionen. Vereinfacht könnte man auch sagen: Der Park macht die Stadt.

Auch von der Gestaltung der Baugebiete wird ein Beitrag erwartet. Mit grünen Dächern, Terrassen und Höfen sollen sie die anfallenden Niederschläge auffangen, verdunsten oder verzögert ableiten. In den Straßen und Platzräumen wird das Niederschlagswasser in Baumrigolen und Mulden gesammelt. Städtische Vegetation spendet Schatten, kühlt die Umgebung und puffert den CO₂-Ausstoß.

Die in ein grünes Netz eingebetteten Quartiere fügen sich in der resilienten Stadt zusammen zum Typus einer Schwammstadt, die angepasste Bestandsgebiete und neu gestaltete Quartiere integriert.

Zweitens: Die Stadt der Zukunft braucht Quartiere zum Leben

In den Stadtquartieren leben viele Menschen mit unterschiedlicher Herkunft und Bedürfnissen auf engem Raum zusammen. Ein Miteinander, das oft bereichert, ebenso oft aber in Konflikten mündet. Aus der historischen Stadt können wir lernen, wie räumliche Nähe und Vielfalt sich vereinbaren lassen. Sorgfältig gestaltete Übergänge zwischen dem öffentlichen Leben und privaten Rückzugsräumen fördern gute Nachbarschaft. *Wenn wir diese Schnittstellen sorgfältig planen, verbinden sich Wohnen und Arbeiten, urbane Produktion und urban Farming zu neuen Formen urbaner Mischung.*

Solidarische Gemeinschaften und soziale Netzwerke sind die Basis für urbane Resilienz. Damit sie sich entfalten können, müssen öffentliche Räume für Aufenthalt und Begegnung vorhanden sein und sichere Wege zu den alltäglichen Zielen angeboten werden. Die wichtigen Einrichtungen der Daseinsvorsorge – Kindergärten, Grundschulen, Geschäfte für den täglichen Bedarf etc. – sollten in wenigen Minuten erreicht werden können, ohne ein Auto zu benutzen. Die 15-Minuten-Stadt ist eine emissionsarme und humane Stadt. Wenn die täglichen Wege wieder kürzer werden, knüpft die Stadt der Quartiere an ihr historisches Vorbild an: Denn über Jahrhunderte hatte die europäische Stadt ihren Bewohnern zwischen Markt und Mauer ein Netz kurzer Wege angeboten.

Drittens: Die Stadt der Zukunft muss Orte zum Klingen bringen

Stadtplanung hat immer häufiger mit Orten zu tun, die eine spezifische, oft industriell geprägte Geschichte mitbringen. Jeder dieser Orte – seien es brachgefallene Industrieflächen oder Gleisanlagen, seien es revitalisierbare Wasserlagen oder Siedlungserweiterungen – zeichnet sich durch besondere Eigenschaften und Atmosphären aus. Noch so perfekte Analyseinstrumente können die konkrete Auseinandersetzung mit diesen Orten, die persönliche Wahrnehmung nicht ersetzen. Nur „vor Ort“ erfährt

man die Dimensionen der Aufgabe mit allen Sinnen – so etwa Bodenbeschaffenheit und Relief, ortstypische Vegetation und vorhandene Gebäude, Blickbezüge in die Stadtlandschaft, besondere Lichtverhältnisse. Wir entdecken historische Schichten und lernen sie zu deuten – eine Inspiration für den Entwurf. Und wir erfahren, wie die Menschen ihre Orte wahrnehmen und was sie ihnen wert sind.

Der Einsatz technischer Hilfsmittel wie Drohnen und KI-gestützte Analysesysteme kann diese persönlichen Eindrücke nicht ersetzen. Nur wer die Atmosphäre eines Orts auf sich wirken lässt, entdeckt seine Potentiale. Nur wer mit den dort lebenden Menschen spricht, findet die geeigneten Koordinaten für richtiges Handeln. Der Ort wird dann zum Möglichkeitsraum, zu dem wir eine Haltung entwickeln, um ihn kreativ weiterzudenken.

Viertens: In der Stadt der Zukunft gilt: Nichts wegwerfen

Wir haben heute viele Bilder im Kopf, die unsere Ideenfindung beeinflussen. Wäre ein Grundstück ganz ohne Bindungen deshalb ideal? Ist Tabula rasa wirklich die Voraussetzung für innovative Lösungen? In meiner Jurytätigkeit – gerade auch hier im Schlaun-Wettbewerb – mache ich immer wieder die Erfahrung, dass scheinbar im Wege stehende Gebäude oder Infrastrukturen unsere Arbeit zunächst komplizieren, aber am Ende doch viel besser machen. Und damit meine ich nicht nur gelistete Baudenkmale. Auch profane Gebäude – Fabrikhallen, Bürogebäude, Kaufhäuser oder obsolet gewordene Parkhäuser – sind eine Ressource für die Zukunftsstadt. Recycling und Weiternutzung sichert die in Gebäuden gebündelte graue Energie, die für Bau, Herstellung und Transport aufgewendet wurde. Zugleich finden wir Hüllen vor, die sich experimentellen Nutzungen öffnen und zu ungewöhnlichen Stadtbildern beitragen. Warum also wegwerfen?

Fast beiläufig entstehen im Dialog mit diesen Gebäuden Stadtbilder, die den Menschen einen emotionalen und atmosphärischen Zugang zu ihrer Lebenswelt erhalten oder auch neu erschließen.

Fünftens: Zuerst die Stadt, dann die Gebäude

Die überlieferte Stadt ist eigentlich immer erhaltenswert. Sie muss aber auch weitergebaut werden, wobei die historischen Schichten nicht verwischt werden dürfen. Wenn wir Architektur und Infrastruktur einer Stadt betrachten wie ein Konsumprodukt, das beliebig ausgetauscht werden kann, begeben wir uns auf einen Holzweg. „Wäre das eine schöne Stadt. Könnte diese Stadt Geschichte abbilden?“ fragte Arno Lederer und folgerte: „Das Geheimnis einer ‚guten‘ Stadt ist doch, dass sie sich (...) allmählich ändert und doch als immer dieselbe zu identifizieren ist“. Für mich ist das der Kern von Nachhaltigkeit, jenseits aller technischen Maßnahmen. Wenn wir jeder Mode folgen, nur noch Abschreibungszyklen vor Augen haben, könnten unsere Werke bald aus der Zeit gefallen sein. Nach wie vor gilt: Nur eine Balance zwischen Schönheit, Nützlichkeit und Dauerhaftigkeit – Vitruvs berühmten Hauptanforderungen an die Architektur – kann gewährleisten, dass sich Menschen mit Stadtquartieren und Gebäuden identifizieren.

Die Stadt, die wir vorfinden, bildet den Rahmen, in den sich die neuen Gebäude einfügen. Auf diesen Kontext haben wir uns zu beziehen, wenn wir Neues hinzufügen. An den Qualitäten der historischen Stadt müssen wir uns als Entwerfende messen lassen.

Sechstens: Die Stadt der Zukunft braucht Infrastrukturen mit urbanem Mehrwert

Die resiliente Stadt stellt grundlegend neue Anforderungen an die urbane Infrastruktur. Klassische Angebote zur Daseinsvorsorge werden ergänzt durch Maßnahmen zur Energie- und Ressourceneffizienz. Die bestehende Infrastruktur muss also in aller Regel umgebaut werden. Oft gilt es, hierfür gänzlich neue Lösungen zu finden. Bei der Lösungsfindung wird aber noch zu oft streng nach Sektoren getrennt und geplant. Notwendig sind hingegen ganzheitliche integrierte Konzepte, die sämtliche planerischen Bereiche abgleichen und bewerten.

Eines der wichtigsten infrastrukturellen Probleme ist die Mobilität. Wie wir uns durch die Zukunftsstadt bewegen, darf nicht auf die Frage nach der richtigen Antriebstechnologie reduziert werden. Nachhaltig ist nur eine veränderte Mobilitätskultur mit neuen Schwerpunktsetzungen und besseren intermodalen

Angeboten. Die Verkehrsräume der autozentrierten Stadt müssen sich wandeln. Die Stadt der Zukunft braucht Orte, die Bewegung und Begegnung zugleich ermöglichen. Nicht ohne Skepsis verfolge ich daher, wenn – im Übereifer und mit technischer Perfektion – neue Mobilitätstrassen gebaute werden und dabei Stadtverträglichkeit und Lebensqualität aus dem Blick geraten. Etwa wenn Tram-Linien ohne Querungsmöglichkeit durch urbane Zentren geführt werden, Haltepunkte mit Hochbahnsteigen schmale Straßenräume bedrängen. Oder wenn Radschnellwege Pendler auf schnellstem Weg ans Ziel bringen sollen, die Anwohner aber vom benachbarten Park abschneiden. Wie Infrastrukturen der resilienten Stadt einen Beitrag zur Urbanität leisten können, machen uns unsere europäische Nachbarn vor – mit Niederflur-Straßenbahnen, die durch die Innenstadt zu schweben scheinen, wie zum Beispiel in Nizza, oder mit erhöhten Deichanlagen zum Hochwasserschutz, die in einem Uferpark aufgehen, wie zum Beispiel in Antwerpen.

Die ertüchtigte Infrastruktur der resilienten Stadt muss immer auch einen Beitrag zum urbanen Leben leisten. Und nur, wenn wir die disziplinären Schranken überwinden und integriert planen, kann dieser urbane Mehrwert entstehen.

Fazit

Die Stadt – das ist in meinem kurzen Aufriss hoffentlich deutlich geworden – wird nur durch integriert gedachte Lösungen zukunftsfähig. Bewahren Sie sich bitte den Blick für das Ganze. Seien Sie erfinderisch und zeigen Sie mit Ihren Planungen immer auf, wie die nachhaltige Stadt einen Mehrwert für alle Menschen schafft, die in ihr leben und arbeiten.

Ihre heute zu Recht im Mittelpunkt stehenden Wettbewerbsarbeiten zeigen, dass Sie auf dem richtigen Weg sind. Unsere Glückwünsche mögen Sie auf allen weiteren Wegen begleiten.



Jury-Ergebnisse

Es lagen 101 zugelassene Arbeiten vor, davon 58 für den Vertiefungsbereich Städtebau/Landschaftsplanung und 43 für den Vertiefungsbereich Architektur. Für den Vertiefungsbereich Bauingenieurwesen wurde kein Wettbewerbsbeitrag eingereicht.

Die Beiträge wurden vorgeprüft von:

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

Städtebau und Landschaftsplanung

M. Sc. Architektur Isabel Behne, Köln*

M. Sc. Architektur Alena Cohrs, Wien*

Bauassessor, M. Sc. Arne Doerry, Gladbeck*

M. Sc. Architekt Moritz Ebbers, Oberhausen*

Bauassessor Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer, Münster

M. Sc. Geographie Stefan Faßbender, Duisburg*

Bauassessor Dipl.-Ing. Jörg Frohn, Mönchengladbach*

Dipl.-Geograph, M.Sc. (GIS) Manuel Gatzweiler, Duisburg*

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

M.A. (Arch) Architekt Marc Hehn, Münster*

Bauassessor M. Sc. Lukas Issinger, Dortmund*

Bauassessor Dipl.-Ing. Norbert Meier, Essen*

Bauassessor Dipl.-Ing. Matthias Schneider, Essen*

M.Sc. Lukas Welling, Dortmund*

Architektur

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

Hendrik Gödecker M. A., Dortmund*

Dipl.-Ing. Architekt Jörg Husarek, Duisburg

Dipl.-Ing. Architekt Ekkehard John, Duisburg*

Dipl. Ing. Architektur Elisabeth Kaskamanidis, Duisburg

Dipl.-Ing. Architekt Jens Klärner, Duisburg*

Bauassessorin Dipl.-Ing. Ingrid Kremer, Münster *

Dr.-Ing. Architekt Hartmut Lünemann, Ochtrup *

Bauassessorin Dipl.-Ing. Regine Schwarzhoff, Recklinghausen*

Bauassessor Dipl.-Ing. Frank Vetter, Altenberge *

Bauingenieurwesen

Die Vorprüfung entfällt, da keine Arbeiten eingereicht wurden.

Das Preisgericht tagte am 30. und 31.3.2023 in Duisburg in folgender Zusammensetzung:

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

Prof. Dipl.-Ing. Anne Klasen-Habeneay, Architektin, Aachen

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

Dipl.-Geograph Martin Linne, Beigeordneter Stadt Duisburg

Dr.-Ing. Thomas Mainka, Präsident des Verbandes Deutscher Eisenbahningenieure

Dipl.-Ing. Kathrin Schmitz, Architektin, Gestaltungsbeirat Duisburg

Prof. Dipl.-Ing. Rolf Schuster, Architekt, Gestaltungsbeirat Duisburg

Hendrik Trappmann, Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Stadt Duisburg

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

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)

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 und Landschaftsplanung zwei 1. Preise mit je 4.000 €, ein 3. Preis mit 1.500 € und zwei Anerkennungen mit je 1.000 € vergeben.

Im Fachbereich Architektur wurde ein 2. Preis mit 4.000 €, drei 3. Preise mit je 1.500 € und eine Anerkennung mit 1.000 € vergeben.

Die PreisträgerInnen

Städtebau und Landschaftsplanung

1. Preis Städtebau & Landschaftsplanung

Mustafa Salihi

FH Dortmund

Betreuung: Prof. Christian Moczala

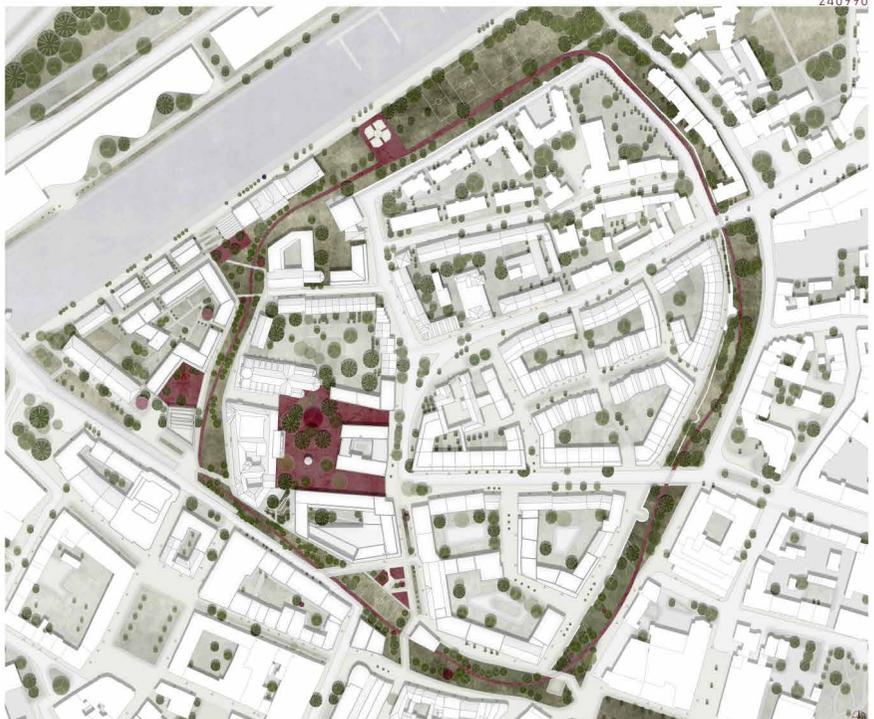
24
25

THE LOOP



SCHWARZ-GRÜN-PLAN - M 1:5000

240990



LAGEPLAN - M 1:1000

KONZEPTBESCHREIBUNG

Das Projekt „StadtPlanPlus“ zwischen Kriegl und Herz befasst sich mit dem Flaniergebiet zwischen der Halbesgründstraße und Kultur in Duisburg. Der Kernbereich liegt dabei auf den Bereichen Kulturwale und Burgplatz sowie, vereinzelt, kleine Modernisierungsprojekte im Umfeld des Westwertesgebietes.

Ziel des Projekts ist die Aufwertung des öffentlichen Raumes, zu einem offenen und lebendigen, städtischen Ort und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in dem Flanngelände. Ein wichtiger Aspekt spielt dabei die Verankerung im Hauptkern sowie ebenfalls der Altstadts und Absaufer Barrieren.

REALISIERUNGSPHASEN

Für die Realisierung werden drei Phasen vorgesehen, es ist ein Zeitraum von 15 Jahren vorgesehen. Als erstes Realisierungsprojekt sollte der Burgplatz und Kultur in Focus. Parallel entsteht der große Loop entlang der alten Stadtwälle. Zusätzlich der Bereich vom Kultur bis zum Haupt und anschließend die letzte Maßnahme der städtischen Teil der Straße. Hier entstehen neue attraktive Wohnbauten und eine qualitative Mehrgewinnzone.

VERKEHRSKONZEPT

Erschließung der Kreuzungen der Güterbergstraße und Poststraße bis zur Kreuzung der Sternschen Gasse und Schwaneviertel. Dadurch wird die verengte Schwaneviertel überflüssig und wird ebenfalls Teilungsgelände zu einer neuen Form von ausschließlich Fußgängerstraßen entstehen durch den massiven Wegfall von Flächen durch die Verkehrserschließung. Aufgrund der Lenkung von Verkehr entstehen zwei neue Hauptverkehrsachsen innerhalb des zentralen Untergebiete Parkstraße/Poststraße bieten den Konsumverkehr ausreichend Stellflächen.

GRÜNZUG

Der Grünzug beginnt am Kultur und führt uns durch die historischen Häusern des Duisburger Zentrums. Es ist eine Ableitung des alten Bürgersteigs und begleitet die alten Stadtwälle, es entsteht ein neuer, weiches, die jedoch keine Barrieren erzeugt, sondern weitere Verkehrserschließung ermöglicht. Der Grünzug verbindet einen Fußgänger „Loop“ begleitet, der sich natürlich durch die Duisburger Altstadt zieht.



VOGELPERSPEKTIVE



GRÜNZUG IM GEBIET

VERKEHRSFÜHRUNG IM GEBIET

FAHRRADVERKEHR IM GEBIET

THE LOOP

Mit dem grünen Ring, dem LOOP, entsteht neben neuen Freiraumqualitäten eine ablesbare städtebauliche Gliederung des Untersuchungsraumes. Dabei werden historische Artefakte wie die Stadtmauer gut integriert. Auf der anderen Seite wird kritisch diskutiert ob der Loop, der in großen Teilen der ehemaligen Stadtkante folgt, in anderen Bereichen, wie z.B. nördlich des Rathauses eine von historischen Vorgaben völlig unabhängige Spur aufmacht und damit die historische Entwicklung verunklart.

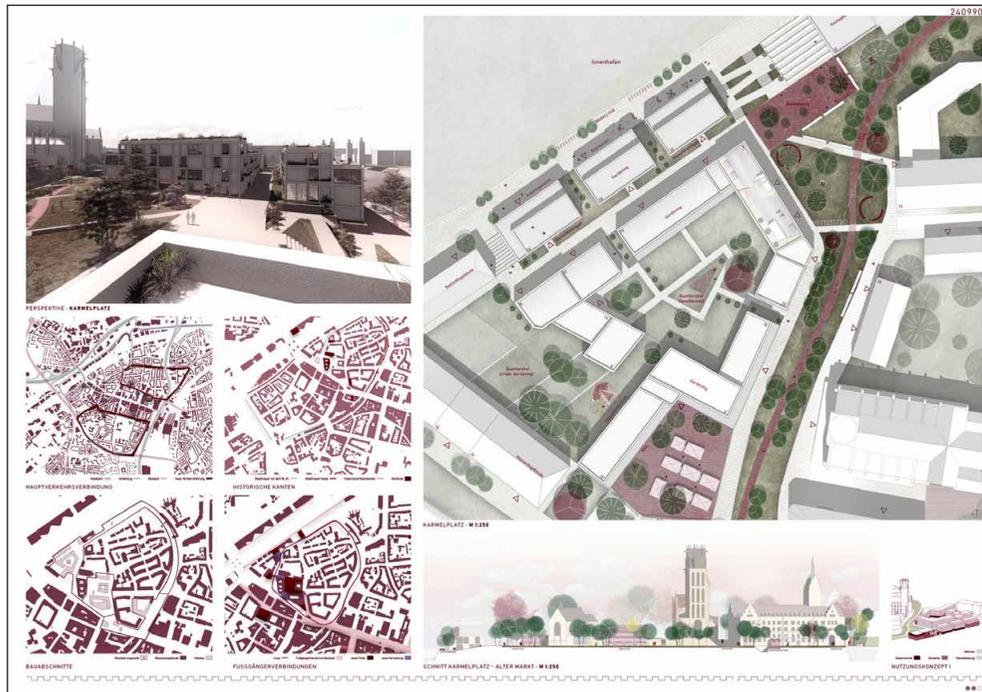
Durch den grünen Ring entsteht eine räumliche Gliederung mit eigenständigen und gut geschnittenen Quartieren.

Im Bereich des Alten Marktes wird eine angemessene Verdichtung der städtebaulichen Struktur vorgeschlagen. Hier überzeugt die Aufweitung vor dem Rathaus wie auch der zum Innenhafen hin behutsam geöffnete Karmelmarkt.

Die städtebauliche Verdichtung und sensible Öffnung des ehemaligen Posthofes führt zu einer deutlichen Aufwertung des Quartiers.

Das Rathaus erhält durch die neuen Baukörper einen gut proportionierten Vorplatz. Hier kann der Solitär als Schlussstein der Randbebauung noch nicht überzeugen. Die Volumina der städtebaulichen Bausteine erscheinen angemessen proportioniert. Der Anschluss an die Fußgängerzone wird kontrovers diskutiert, wobei die geschlossene Blockrandbebauung eine durchaus denkbare Alternative zu einer direkten Öffnung des Rathausplatzes darstellt. Die Verbindung der Fußgängerzone an die Schwanenstraße ist durch die Einbindung in das grüne Band prinzipiell gut gelöst, kollidiert aber noch mit dem U-Bahn Eingang. Die platzartige Aufweitung vor dem ehemaligen Postgebäude ist gut gesetzt und akzentuiert den wichtigen Knotenpunkt.

Voraussetzung hierfür ist die Trennung der Verkehrsader Poststraße und Steinscher Gasse. Durch die Ausbildung zweier Schleifen beidseits der Fußgängerzone wird der Durchgangsverkehr unterbunden, ohne die Versorgung der einzelnen Stadtquartiere zu beeinträchtigen. Die modifizierte Verkehrssituation wird der städtebaulichen Situation aber auch den Anforderungen an eine nachhaltige und verkehrsberuhigte Stadtmitte gerecht. Insgesamt überzeugt das konsequente Entwurfskonzept. Mit einer überraschend einfachen Geste wird die Grundlage für eine differenzierte und nachhaltige Entwicklung des zentralen Stadtraums gelegt.



3. Preis Städtebau & Landschaftsplanung

Luisa Brandstetter

HTW Saar

Betreuung: Prof. Heiko Lukas, Igor Torres, Hanno Dutt, Markus Funk

26
27

STADTZENTRUM DHEUS!

SCHWARZPLAN 1:5000

DACHTERRASSE „DHEUS“

230684

Schlau-Wettbewerb 2022/23, Teilaufgabe – Städtebau

LEGENDE

- Neue Gebäude
- Bestehende Gebäude
- Rückbau
- Bestehende Flächen
- Neue Flächen
- Straßenbahn-/U-Bahn
- Baugebietungen
- Fahrradstationen

SCHWÄCHEN

INFRASTRUKTUR

LEITIDEE

PLATZSITUATIONEN

BEZUG

GEPLANTE MASSNAHMEN

- grüne Innenhöfe
- Flächen entsiegeln
- Mobilitätsstationen
- Klimaverträglich Bauen
- kleinteilige Fassaden
- "mixed use" ED-Zone
- neuen Wohnraum schaffen
- kulturelle Werte erhalten
- nachhaltige Energien nutzen
- Freizeitangebote
- Mikroklima verbessern
- neue Zugänge durch Freitreppe schaffen
- ÖPNV neu vernetzen
- neue Begegnungsorte schaffen
- Fahrrad Parkhäuser
- Retentionsflächen
- Urban Farming
- Aufstockungen Flächenverbrauch eindämmen
- neues Stadtzentrum "dheus"
- Biodiversität fördern
- Aneignung von Dachflächen ermöglichen
- Fassadenbegrenzungen

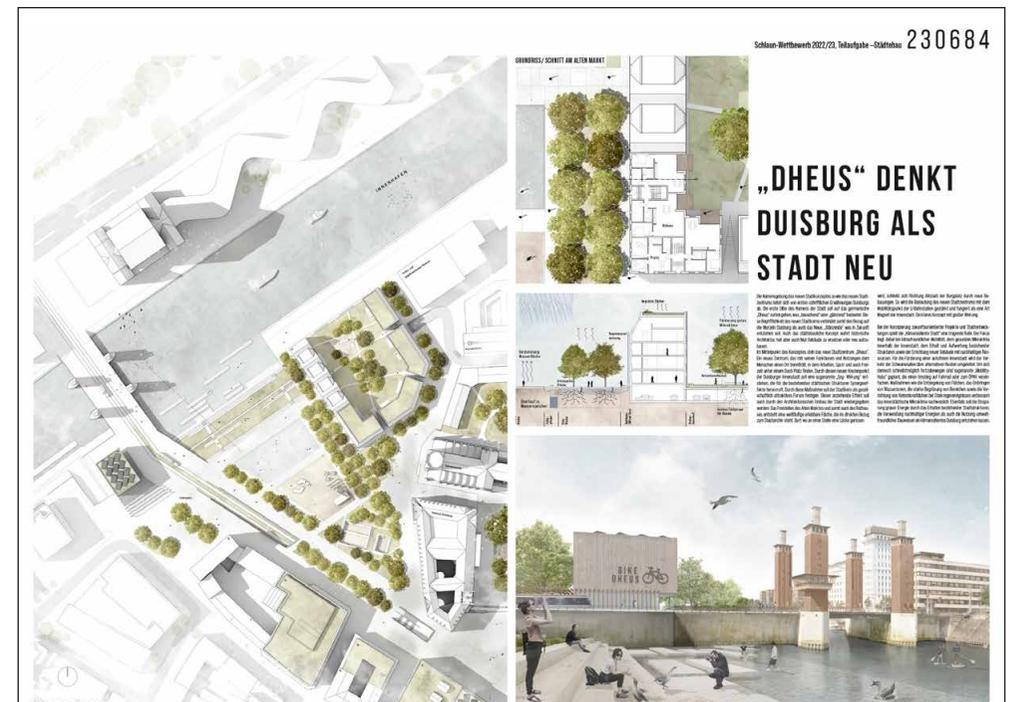
STADTZENTRUM DHEUS!

Der Entwurf zeichnet sich durch eine klare und nachvollziehbare städtebauliche Grundstruktur aus. Der Burgplatz wird durch vier neue Baukörper gefasst. Dadurch entsteht ein gut proportionierter Stadtplatz. Die relevanten Sichtbezüge zu den historischen Gebäuden werden berücksichtigt. Der Entwurf orientiert sich dabei nicht am historischen Stadtgrundriss. Dies ist legitim, könnte aber problematisch hinsichtlich der Berücksichtigung der Bodendenkmale sein.

Einer der neuen Baukörper wird in die Achse der heutigen Steinschen Gasse gestellt und bildet einen Abschluss der Fußgängerzone. Der Baukörper hat durch seine Ausrichtung eine lenkende Funktion und leitet den nicht moto-

risierten Individualverkehr einerseits Richtung Burgplatz und andererseits Richtung Münzstraße. Leider lässt der Entwurf offen, wie der motorisierte Individualverkehr zukünftig sinnvoll geführt werden könnte.

Im westlichen Teil des Plangebietes sieht der Entwurf eine neue Freifläche am Innenhafen vor. Dieser Platz am Wasser eröffnet durch die Wegnahme einiger vorhandener Gebäude neue Sichtbezüge zum historischen Rathaus und bietet eine neue Stadtqualität. Kontrovers diskutiert die Jury den wenig behutsamen Umgang mit dem Bestand. Aus Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit wird der hohe Anteil an Rückbaumaßnahmen in diesem Entwurf durchaus kritisch gesehen.



BLOCK + SOLITÄR – DUISBURG MISCHT

Die Arbeit ergänzt die bestehende, sehr heterogene Situation selbstverständlich mit sensibel gesetzten Blöcken, die sich gut in die bestehende Körnung der Stadt einfügen und schafft eine klare Abfolge von Plätzen unterschiedlicher Größe. Auch die auf die jeweilige Bestandssituation reagierenden Übergänge zwischen den Plätzen überzeugen. Durch Ergänzungen bereits bestehender Blockrandbebauungen – wie zum Beispiel um das historische Postgebäude – wird diese konsequente Haltung sinnhaft fortgesetzt. Es entstehen so Plätze von unterschiedlicher Qualität, die eine qualitätsvolle und einladende Durchwegung von der Fußgängerzone über den Burgplatz, den Altmarkt bis hin zum Innenhafen abbilden.

Der Gelenkfunktion des Kuhtores wird geschickt durch die Ausbildung eines Platzes vor der Post Rechnung getragen. Charmant ist auch das Motiv der Brunnen, die als zusätzlicher Orientierungspunkt auf jedem Platz zu finden sind.

Sinnhaft gesetzte Hochpunkte leiten zusätzlich durch das Stadtquartier und markieren zum einen besondere Platzräume, reihen sich aber gleichzeitig in die bestehende Stadtsilhouette mit dem Rathausturm, dem Turm der Salvatorkirche und der Karmelkirche ein ohne sich dabei in den Vordergrund zu drängen.

Leider bleiben die Aussagen zur Freiraumgestaltung und Nutzung der neu entstehenden Stadträume zu vage und bleiben so hinter der Qualität der städtebaulichen Setzung zurück, auch wenn der Entwurf eine flexible und robuste Bespielung der sinnfälligen Stadträume zu versprechen scheint.

Insgesamt stellt die Arbeit einen für die Aufgabe wertvollen und erwähnenswerten Beitrag dar und wird von der Jury für ihre klare und selbstverständliche städtebauliche Haltung gelobt.



Anerkennung Städtebau & Landschaftsplanung

Dennis Berkemeier | Konstantin Kreuziger

MSA Münster School of Architecture

Betreuung: Prof. Joachim Schulz-Granberg

30
31

135/91-1

Klimapfad - Duisburg Mitte

Deutschlands erster Central Park

Der Entwurf wird die Natur langfristig wieder in die Stadt bringen. Mittels großflächiger Entseelung und Aufforstung soll das Westviertel der Duisburger Innenstadt nachhaltig gefördert werden. Die entstehende grüne Lunge der Stadt dient zusätzlich als Verbindung für alle Duisburger. Gleichzeitig ist sie ein Symbol für den Beitrag der Stadt zum Klimaschutz.

In Hitzepetelen profitieren alle Bürger von schattigen, stehenden Bäumen und hoher Luftfeuchtigkeit. Gleichzeitig them die soziale Freizeit und Erholungsfläche aus der Atmosphäre und verbessern die Luftqualität. Der entsiegelte Boden nimmt viel Wasser auf, speichert es und schüttet wiederum bei Starkregen vor Überflutung. Der Klimapfad bietet Platz für über 200 neue Bäume, sowie einen Vorkurs von heimischen Pflanzen, welche die regionale Biodiversität und Artenvielfalt unterstützen, so profitieren die Menschen und auch das Insektiv.

Auf dem neu zu schaffenden Grünraum werden Grünflächen mit dem Bestand zu stärken. Der Klimapfad als Auenstruktur verbindet die Region ... wird einen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität der Stadt haben. Die entstehende Außenqualitätsstruktur wird einen positiven Einfluss in der Höhe der neuen innerstädtischen Klimazonen, wodurch der aktuell vorhandene Leerland aktiv beaufschlagt wird. Die Bewohner der Stadt finden hier nun einen Ort zum Verweilen, Ausfluchen und Entfallen.

Status Quo

13%
87%

■ Versiegelte Flächen

Klimapfad

30%
70%

■ Naherholung

1. Verbindung
... bestehender Grünpläne in Duisburg-Mitte und dem Innenhafen.

2. Blickachsen
... zur temporären Durchwegung und Unterteilung in einzelne Inseln.

3. Klimaeiseln
... beleben dank diverser Nutzungsmöglichkeiten und Förderung des Stadtklimas.

Konzept Klimapfad

Status Quo Klimapfad

Wertsteigerung der Immobilien in Duisburg-Mitte

Status Quo Klimapfad

Leerstandsquote in Duisburg-Mitte

Eckdaten

- 340 neue Klimabäume
- 20.000m² Entseelung
- 500 neue Kleintiere

Auswirkung

- +5 Jahre Lebenserwartung
- 3°C Kühlung Innenstadt
- 4.000kg/Jahr CO₂-Bindung
- Wertsteigerung Immobilien
- Reduktion Leerstand

Nutzungen

- 1- Entspannung
- 2- Farming
- 3- Spielen
- 4- Treffpunkt
- 5- Wohnen
- 6- Botanischer Garten
- 7- Wohnen
- 8- Gruppenaktivität
- 9- Farming
- 10- Spielen & Sport
- 11- Wohnen
- 12- Treffpunkt
- 13- Botanischer Garten
- 14- Gruppenaktivität
- 15- Treffpunkt

Rahmenplan | M1_1000

Bewegung im Zwischenraum der Klimaeiseln

Architektur



BURGPLATZ – STADTWOHNZIMMER

Mit einer kraftvollen Geste gelingt eine städtebaulich überzeugende Antwort auf die sehr komplexe Situation. Die „Verknüpfung“ von Burgplatz und Fußgängerzone gelingt auf verblüffend einfache Weise.

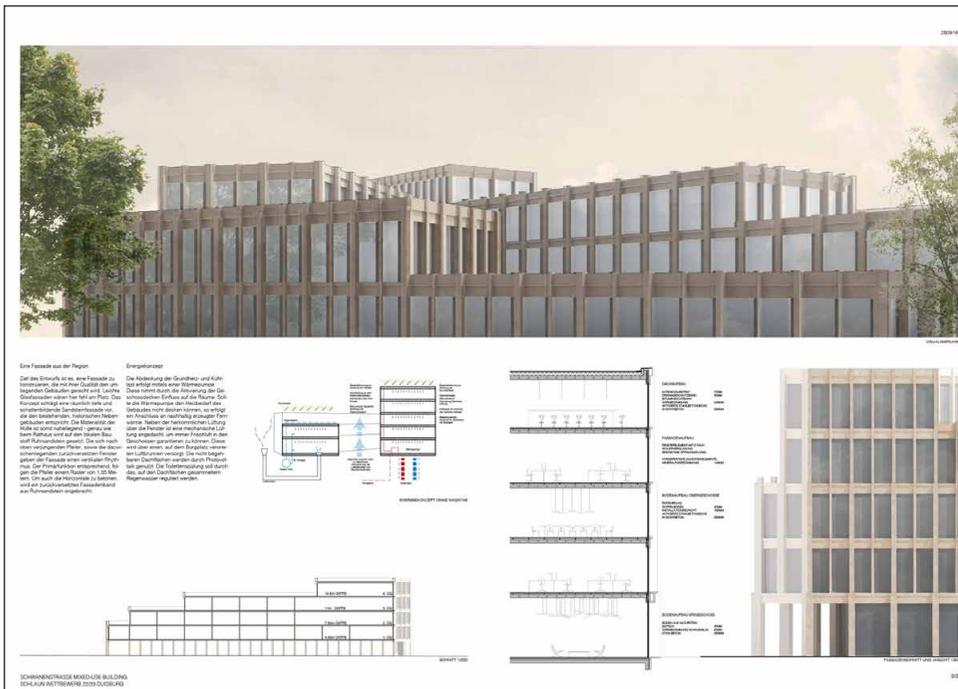
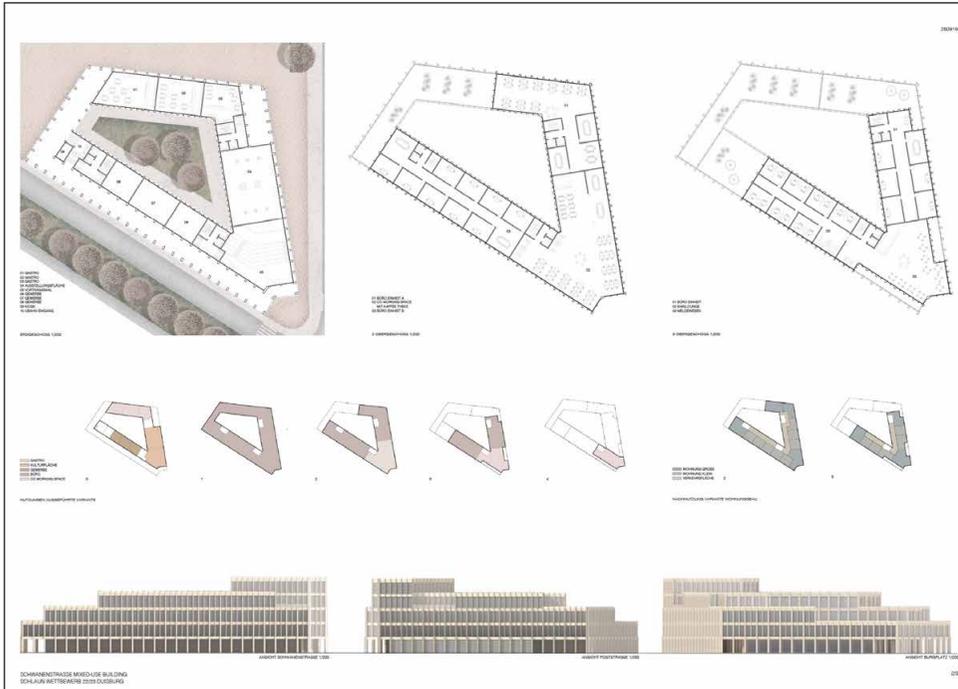
In eine bewegte, nach außen hin geradlinig begrenzte Dachlandschaft wird als neue Vorzone des Rathauses ein kreisrunder, wohlproportionierter Platz geschnitten. Es entsteht ein überraschend eigenständiger und schön gefasster Platz dessen Flächenlayout allerdings so noch nicht überzeugen kann.

Die bewegte Dachfläche lässt vielfältige, interessante Blickbeziehungen zu und bietet großzügige und neuartige Aufenthaltsqualitäten. Auch der differenzierte Anschluss des Kirchhofes durch die Absenkung des Daches auf das Platzniveau wird begrüßt.

Durch die sensible Neigung der Dachflächen entsteht zum Kuhtor hin eine kraftvolle Geste. Der Hochpunkt setzt am Übergang zur Fußgängerzone einen wichtigen Akzent. Bei der Annäherung tun sich schöne Blicke auf die Türme von Rathaus und Salvatorkirche auf. Die feingliedrigen, transparenten Fassaden verleihen dem Objekt einen sehr schönen Ausdruck und lassen zusammen mit der leichten, geschwungenen Dachfläche an eine großzügige Stadtlloggia denken.

Dieser schöne Eindruck wird aber durch die angebotenen Grundrisse konträrkiert. Sie sind zu zaghaft oder gar ängstlich entwickelt worden. Sie werden der großen Geste nicht gerecht und schwächen den vielversprechenden Ansatz. Die historischen Besonderheiten des Ortes, wie die Artefakte und Bodendenkmale, werden leider nicht zur Stärkung des schönen Konzepts genutzt. Die Verkehrssituation bleibt nahezu unverändert. Dies wird der Architektur aber auch den Anforderungen an eine nachhaltige und verkehrsberuhigte Stadtmitte nicht gerecht. Dass die äußeren Fassaden in geringem Abstand den Bordsteinkanten zu folgen scheinen, mindert den großzügigen Auftritt erheblich.

Das überraschend andere, großartige Konzept an der Schnittstelle von Rathausplatz und Fußgängerzone führt zu einer sehr eigenständigen und angemessenen Architektur. Leider entsprechen die Grundrisse und Nutzungsangebote nicht den konzeptionellen Qualitäten des Entwurfes.



Die Arbeit positioniert einen selbstbewussten, in seiner Höhe gestaffelten Stadtbaustein an die südöstliche Kante des Burgplatzes und fasst zusammen mit einem östlich der Salvatorkirche angeordneten solitärhaften Baukörper sinnhaft den neu entstehenden Platz vor dem Rathaus. Als Orientierungspunkt am Ende der Fußgängerzone bildet das Gebäude einen Hochpunkt aus, der gekonnt den Stadtraum markiert und eine Umlenkung der FußgängerInnen einleitet.

Durch weitere Abstufungen nimmt der Baukörper die unterschiedlichen Höhen der Umgebung auf und nimmt damit gleichzeitig respektvoll Bezug auf das historische Rathaus. Hier wären allerdings eine feinere Differenzierung und Reduktion der Staffelungen sowie eine stärkere Begründung aus dem Ort heraus wünschenswert gewesen.

Der Idee eines urbanen Stadtbausteins folgend erfährt der Baukörper folgerichtig eine klare Gliederung in Sockel, Mittelteil und Gebäudeabschluss. Die vertikale Gliederung durch schlanke Stützen sowie die gewählte Materialität bestärken eine Ensemblewirkung mit den historischen Gebäuden Rathaus und Salvatorkirche.

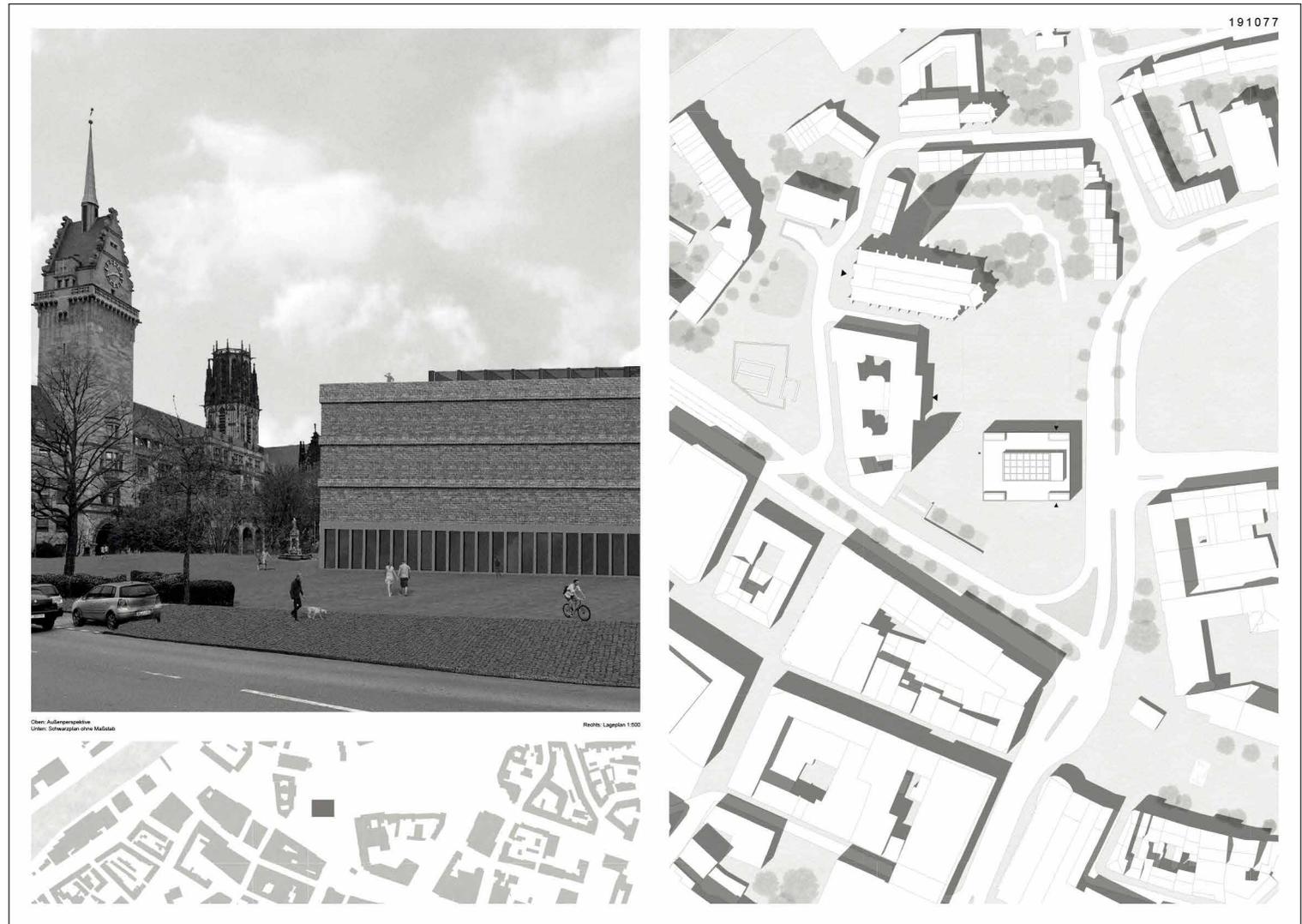
Die starke Relieferung sowie die Proportion des Sockels wäre hier allerdings zu überdenken.

Insgesamt überzeugt die Arbeit mit ihrer eindeutigen städtebaulichen und architektonischen Haltung und wird von der Jury als wertvoller und interessanter Beitrag gewertet, der durch einen selbstbewussten und klaren Umgang mit dem städtischen Raum einen identitätsstiftenden Ort schaffen kann.

3. Preis Architektur

Sven Petersen | Tara Malek

HafenCity Universität Hamburg
Betreuung: Prof. Gesine Weinmiller

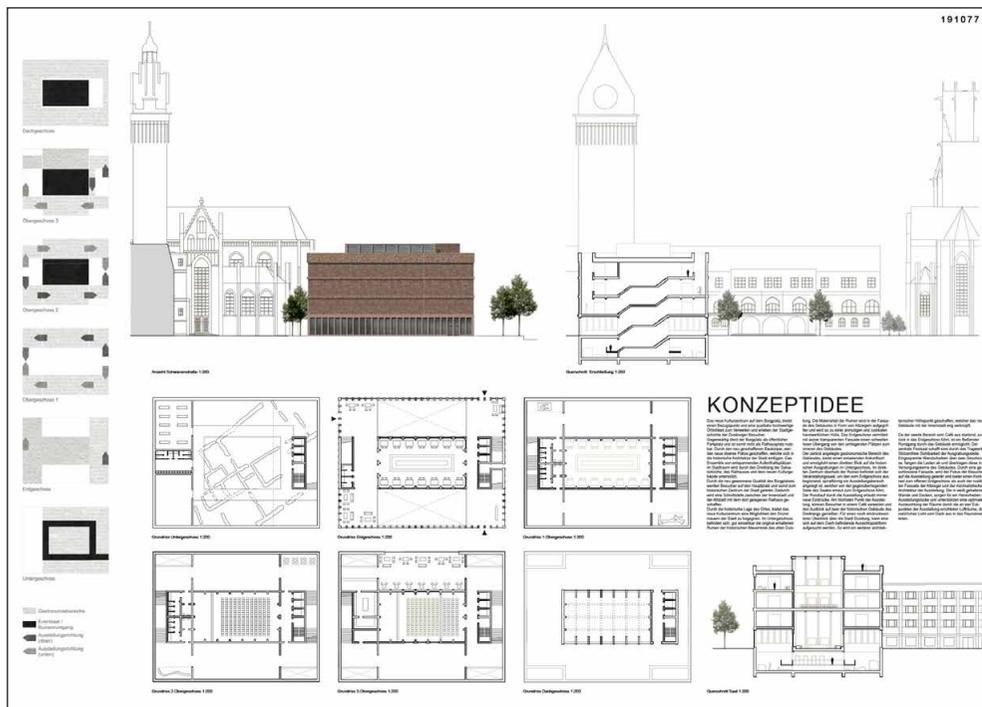


Die Arbeit schlägt einen klaren großvolumigen Einzelbaukörper für ein neues Kulturzentrum auf dem Burgplatz vor.

Durch die geschickte Situierung des Gebäudes erhält der Platz eine deutliche Fassung, die zudem die Bildung neuer maßstäblicher Räume ermöglicht und sowohl das Rathaus als auch die Salvatorkirche angemessen flankiert. Mit seiner konsequenten Klarheit und der Außenhaut aus altem Ziegelmaterial dokumentiert der Baukörper schon von weitem das Zusammenspiel von Alt und Neu, die transparente Sockelzone lädt ein und macht neugierig auf die inhaltlichen Angebote.

Im Inneren entwickelt sich sowohl von unten nach oben als auch in der Gegenrichtung ein raffinierter Rundlauf durch die Geschosse, der mit Ausstellungsflächen, Veranstaltungssaal, Gastronomie und einer Aus-sichtsplattform auf dem Dach nicht nur gut gestaltete Räume, sondern auch und vor allem reizvolle Ein- und Ausblicke ermöglicht. So werden neben ausgegrabenen Mauerresten des alten Duisburg im Untergeschoss auch die historischen Nachbargebäude geschickt in Szene gesetzt.

Die vorgeschlagene Formen-, Farben- und Materialsprache des Entwurfs ist gut nachvollziehbar, insgesamt leistet die Arbeit einen überzeugenden Beitrag zur gestellten Wettbewerbsaufgabe.



3. Preis Architektur

Lukas Beckert

FH Dortmund

Betreuung: Prof. Diana Reichle

40
41



GEMEINSAM - ÖKOLOGISCH - KREATIV
Das innovative, partizipative Bürgerzentrum für soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Duisburger Altstadt

062050

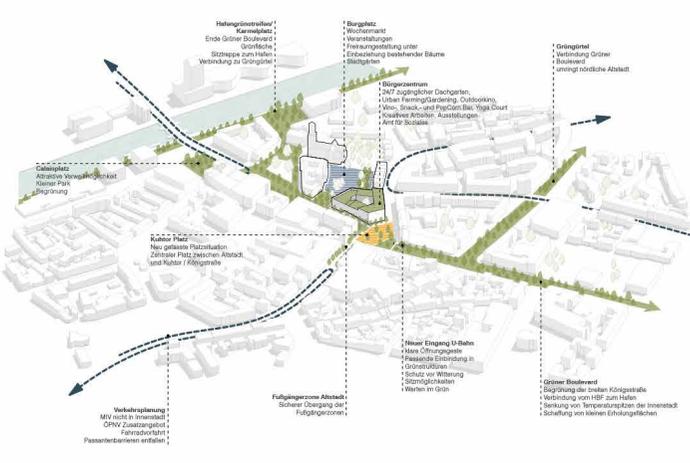


Historie Konstante
Der Bürgerplatz ist in seinem aktuellen Zustand zur stark reduzierten Post-Warrior- und Schwenkzone nicht ausreichend gelöst. Dadurch erhält der Platz einen unruhigen und viel zu verlässigen Charakter.

Beibehaltung zum Kulturbereich stehen
Um den kulturell wichtigen Bezug zum Kulturbereich zu wahren ist eine Sockelzone aus der Substanzgebäude notwendig. Die Raumweite wird dadurch aufgeweitet und erweitert.

Abstand zum Rathaus
Das Rathaus ist in seiner Wirkung weiterhin sichtbar. Das neue Gebäude hat trotz einer Abstand zu wahren, eine über die Stadtbauliche Figur des Blocks zu wahren.

Block mit Innenhof / Durchweg
Durch die neuen städtebaulichen Figuren und die Lage der Innenstadt in Bezug zum Bürgerplatz wird ein Innenhof mit direktem Zugang zu Platz und Straße die Durchwegung zulassen.



- Helwegentwurf**
 - Kanalsystem
 - Veranstaltungen
 - Ende Güter Boulevard
 - Gießerstraße
 - Sitzgruppe zum Hof
 - Verbindung im Bürgerplatz
- Bürgerplatz**
 - Wohnbereich
 - Veranstaltungen
 - Verknüpfung unter
 - Entscheidung bestehender Räume
 - Wohnfläche
- Bürgerzentrum**
 - 24h zugänglicher Dachgarten
 - Urban Farming/Gardening, Outdoorpark
 - Mini-, Street- und PopCinema, Yoga-Club
 - Kreative Ateliers, Ausstellungen
 - Art & Social
- Ordnungsmittel**
 - Verknüpfung Güter
 - Bürgerplatz
 - umringt römische Altstadt
- Helwegentwurf**
 - Abstand Rathaus
 - Kanalsystem
 - Kanalsystem
 - Kanalsystem
 - Kanalsystem
- Neuer Eingang U-Bahn**
 - Neue Örtungsgasse
 - Passende Einbindung in Örtungsgasse
 - Schutz vor Witterung
 - Örtungsgasse
 - Warten im Grün
- Güter Boulevard**
 - Begrünung der breiten Köpfgasse
 - Verknüpfung vom Hof zum Hof
 - Senkung von Temperaturpunkten der Innenstadt
 - Schaffung von neuen Eintragungspunkten
- Verkehrsgestaltung**
 - MVW nicht in Innenstadt
 - ÖPNV Zusatzangebot
 - Fahrradfreundlichkeit
 - Passantenbarriere schaffen
- Fußgängerzone Altstadt**
 - Schwerer Übergang der Fußgängerzone

Soziale Gleichgewichte
Wie viele Städte in Deutschland ist Duisburg geprägt von einer zunehmenden Überwältigung durch neue Menschen unterschiedlicher Herkunft, Religion, Kultur und sozialer Schicht zusammen. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt die Integration und Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger zu fördern.



Klimawandel
In den letzten Jahrzehnten hat sich das Klima auf unserem Planeten merklich verändert, was Auswirkungen auf die Umwelt, die Wirtschaft und die Gesellschaft hat. Die durch menschliche Aktivitäten verursachte Erderwärmung führt zu steigenden Temperaturen, extremeren Wetterereignissen, steigendem Meeresspiegel und veränderten Niederschlagsmustern. Das kann sich negativ auf Ökosysteme, Biodiversität, Klima, Trinkwasserressourcen und menschliche Gesundheit auswirken.



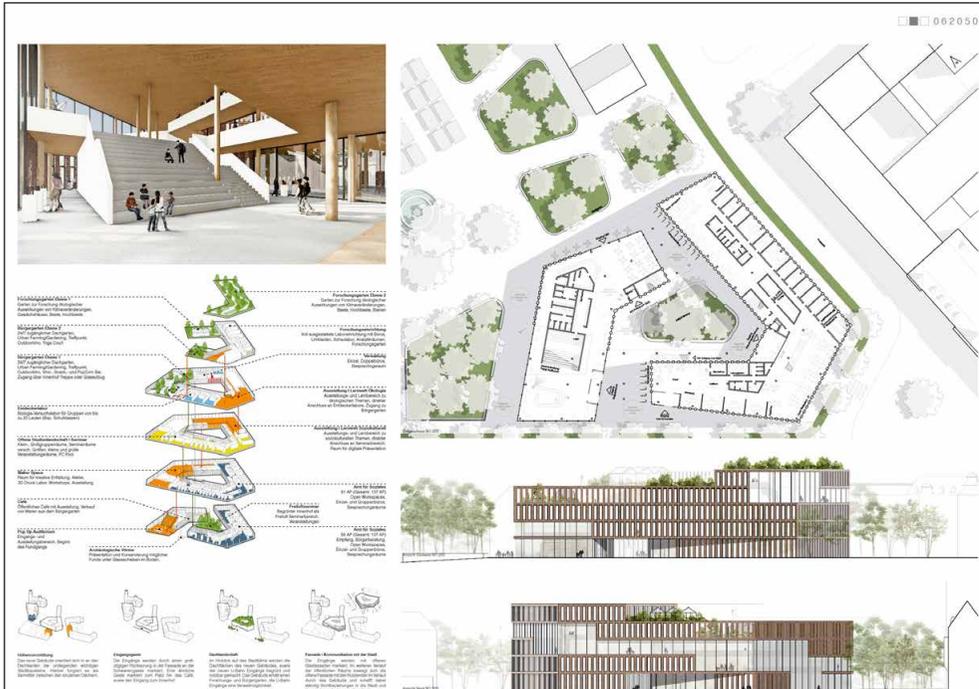
Kreativität
Die Kreativität spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung des geistigen und emotionalen Wohlbefindens, da sie Ideen erobert, Emotionen regelt und die Selbstverwirklichung stärkt. Zudem verbessert sie die Lebensqualität und fördert soziale Bindungen.



Lageplan M1:500



Schwarzwasser M1:300



GEMEINSAM – ÖKOLOGISCH – KREATIV

Die Arbeit verfolgt die Ziele: Schließung der Raumkanten zum Burgplatz, mit Abstand zum Rathaus (Solitärwirkung des Rathauses soll erhalten bleiben). Die Sichtbeziehung zum Rathausurm (aus Sicht der Gutenbergstraße) soll bewahrt bleiben.

Es entsteht eine neue, alte städtebauliche Blockstruktur die ein „kreatives, partizipatives Bürgerzentrum für soziale und ökologische Nachhaltigkeit“ aufnimmt.

Am Ende der Kuhstraße beginnt der Auftakt einer Platzfolge mit unterschiedlichen Nutzungen. Relevant für die neue Blockstruktur ist der sogenannte Kuhtorplatz als Übergang zur Altstadt und der Burgplatz, als Stadtgarten, ebenso geeignet für Wochenmärkte und andere Veranstaltungen.

Hier zeigt sich im wichtigen Erdgeschoss der Mangel in der Verbindung zum Burgplatz. Die großzügige Eingangsgeste liegt in der Schwanen-torstraße. Der Fußgängerüberweg am neugeschaffenen Kuhtorplatz, vor der alten Post, zielt auf eine geschlossene Fassade.

In sich ist der Entwurf mit seinen vielfältigen Nutzungen (Bürgerberatung, Ausstellung Forschungseinrichtung... bis hin zum Café und Auditorium) sauber aufgebaut und sehr gut und klar dargestellt. Eine Besonderheit sind Forschungs- und Bürgergärten mit hoher Aufenthaltsqualität auf den Dächern des Gebäudes.

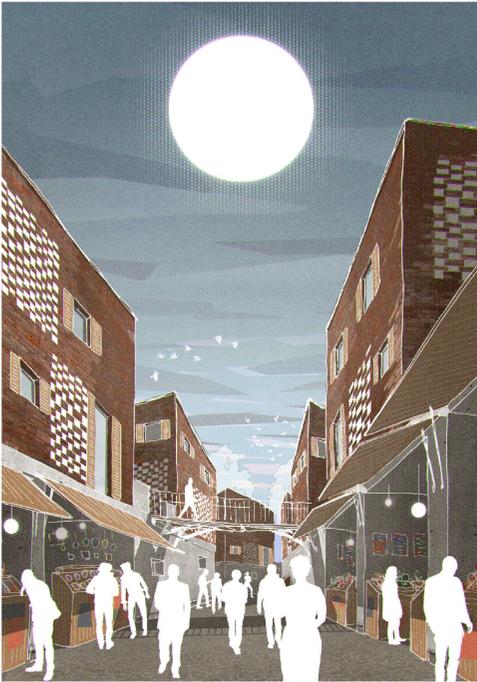
Die Materialwahl ist angemessen. In Verbindung mit den übergroßen Glaselementen wirkt die Steinfassade allerdings kulissenartig vorge-setzt und schwebend.

Anerkennung Architektur

Vitalij Göttmann

Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe
 Betreuung: Prof. Michel Melenhorst

42
43



Back to the Roots
 Revitalisierung des Burgplatzes in Duisburg

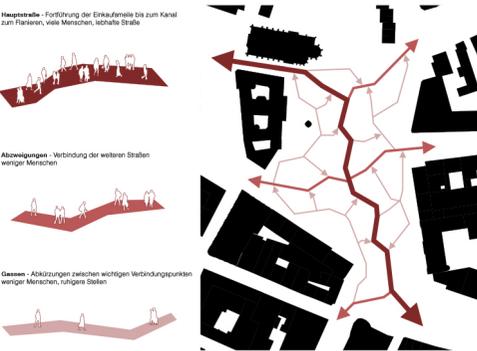
Ziel: Die historische Altstadt von Duisburg ist ein wichtiger Bestandteil der Stadt. Sie ist ein Ort der Identität und des Zusammengehörens. Die Aufgabe der Revitalisierung ist es, die historische Altstadt zu revitalisieren und sie wieder zu einem lebendigen Ort zu machen. Die Aufgabe ist es, die historische Altstadt zu revitalisieren und sie wieder zu einem lebendigen Ort zu machen.

Maßnahmen: Die Maßnahmen umfassen die Erneuerung der Gebäude, die Sanierung der Straßen und die Schaffung von Grünflächen. Die Maßnahmen umfassen die Erneuerung der Gebäude, die Sanierung der Straßen und die Schaffung von Grünflächen.

Erwartungen: Die Erwartungen sind, dass die Revitalisierung der historischen Altstadt zu einer Steigerung der Lebensqualität führt und die Attraktivität der Stadt erhöht. Die Erwartungen sind, dass die Revitalisierung der historischen Altstadt zu einer Steigerung der Lebensqualität führt und die Attraktivität der Stadt erhöht.



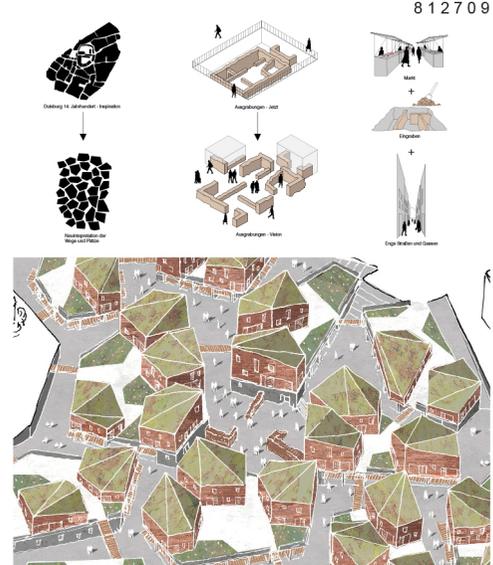
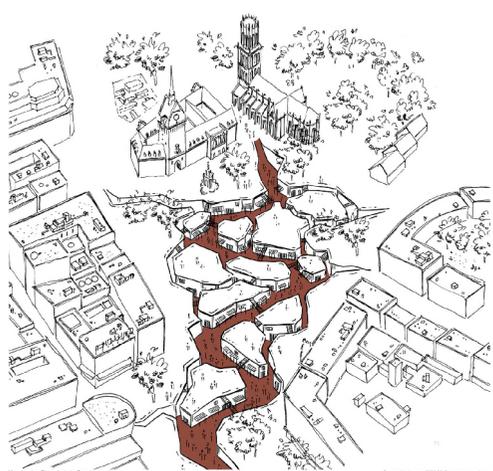
1. Hauptstelle - Fortführung der Einkaufsstraße bis zum Kanal zum Parkieren; viele Menschen, viele Straße



2. Abzweigungen - Verbindung der weiteren Straßen weniger Menschen

3. Gassen - Abkürzungen zwischen wichtigen Verbindungspunkten weniger Menschen, ruhige Stellen

8 1 2 7 0 9

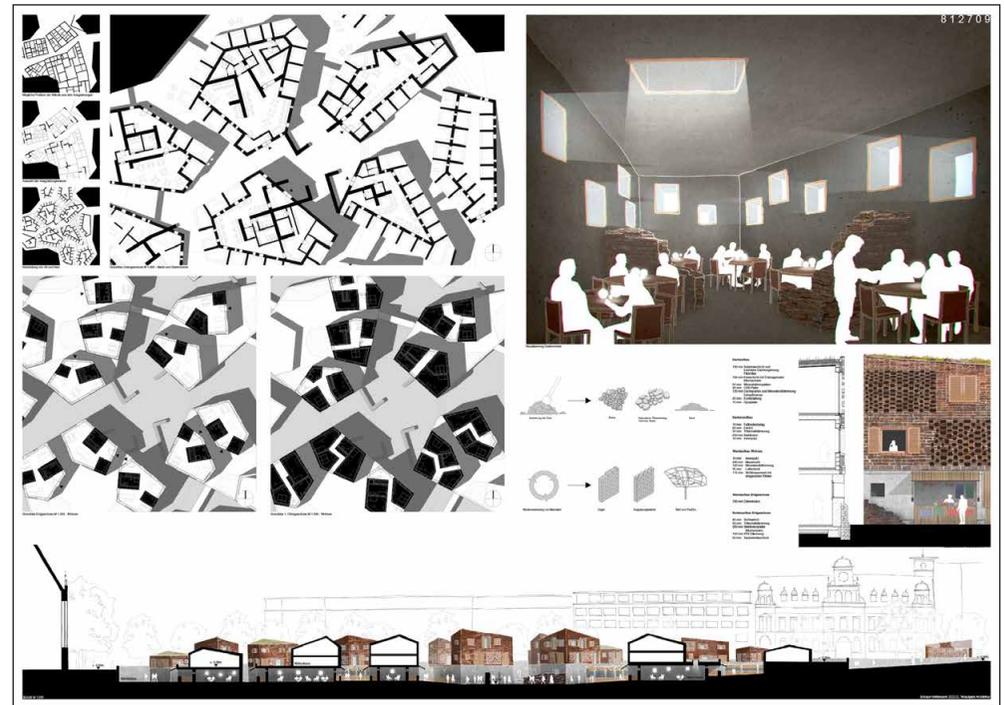
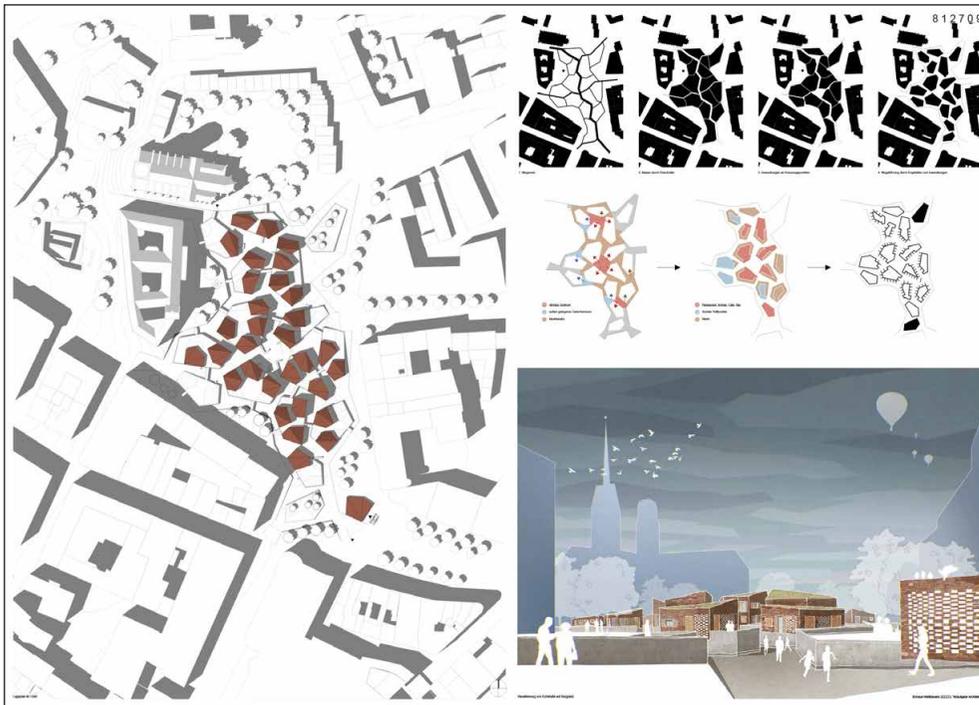
Michler und Hagen 2011/12, **Waldgasse Architektur**

BACK TO THE ROOTS

Die Arbeit „Back to the Roots“ setzt daran an, dass der Burgplatz früher der Mittelpunkt der Stadt und des städtischen Lebens war und schlägt vor, an die alten Strukturen anzuknüpfen. Dabei entwickelt die Arbeit die interessante Idee, die alten Mauern wieder sichtbar zu machen und als Grundstruktur für eine kleinteilige neue Bebauung zu nutzen. Dabei werden sie aber nicht überformt durch neue Baukörper, sondern geben dem Freiraum Struktur, was ein sehr durchdachter Ansatz ist. Die vorgeschlagene hochverdichtete Nutzung mit Marktständen, Lokalen und Wohnhöfen greift mittelalterliche Strukturen auf und überträgt diese in innovativer Weise in die heutige Zeit. Die Arbeit entwickelt konkrete und durchdachte Vorschläge zur Umsetzung des Konzepts, z.B. zur

Ausgestaltung der Geländetiefe und Dichte sowie zum Umgang mit Bodenaushub und Materialien für den Neubau. Diesen grundsätzlichen Ansatz würdigt das Preisgericht mit einer Anerkennung.

Allerdings gibt die Arbeit auf einige zentrale Fragestellungen nicht ausreichend Antwort. Die Gestaltungsvorschläge mit halb unterirdischen Räumen lassen eine nachhaltige Anpassungsfähigkeit für unterschiedliche Nutzungen bei durchgehend hoher Aufenthaltsqualität fraglich erscheinen. Auch die Verlagerung der eigentlich direkten Wegebeziehungen zwischen Einkaufsstraße und Rathaus in das Netz aus Gassen sowie insgesamt der Umgang mit den Verkehrsflüssen scheinen nicht ausreichend gelöst.



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 2022|23:

Stadt Duisburg

NRW.Bank

LVM Versicherung

MAIV Münsterländer Architekten- und Ingenieurverein e. V.

DAI Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e. V.

DUISBURG
am Rhein 

 **NRW.BANK**
Wir fördern Ideen

LVM
VERSICHERUNG 

MAIV


Wir planen das. Wir bauen das.

Die Dokumentation finden Sie auch im Internet unter:
<https://schlaun-forum.de/wettbewerbe/20222023-2/>

Impressum

Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung

Schlaun-Forum e.V.

info@schlaun-wettbewerb.de

www.schlaun-wettbewerb.de

Grafik | Layout

Pahne und Schiemann, Münster

Titelbild

Dipl.-Ing. Heinz-Jürgen Bartel, Münster

Abbildungen

Luftbild S. 8 und Foto S. 9: Stadt Duisburg

Foto S. 6: Alexandra Schiffmann, Stadt Dortmund

Fotos S. 16: Ingrid Kremer, Schlaun-Forum

Druck

CCC Druck & Medien GmbH, Münster

Münster | Mai 2023

