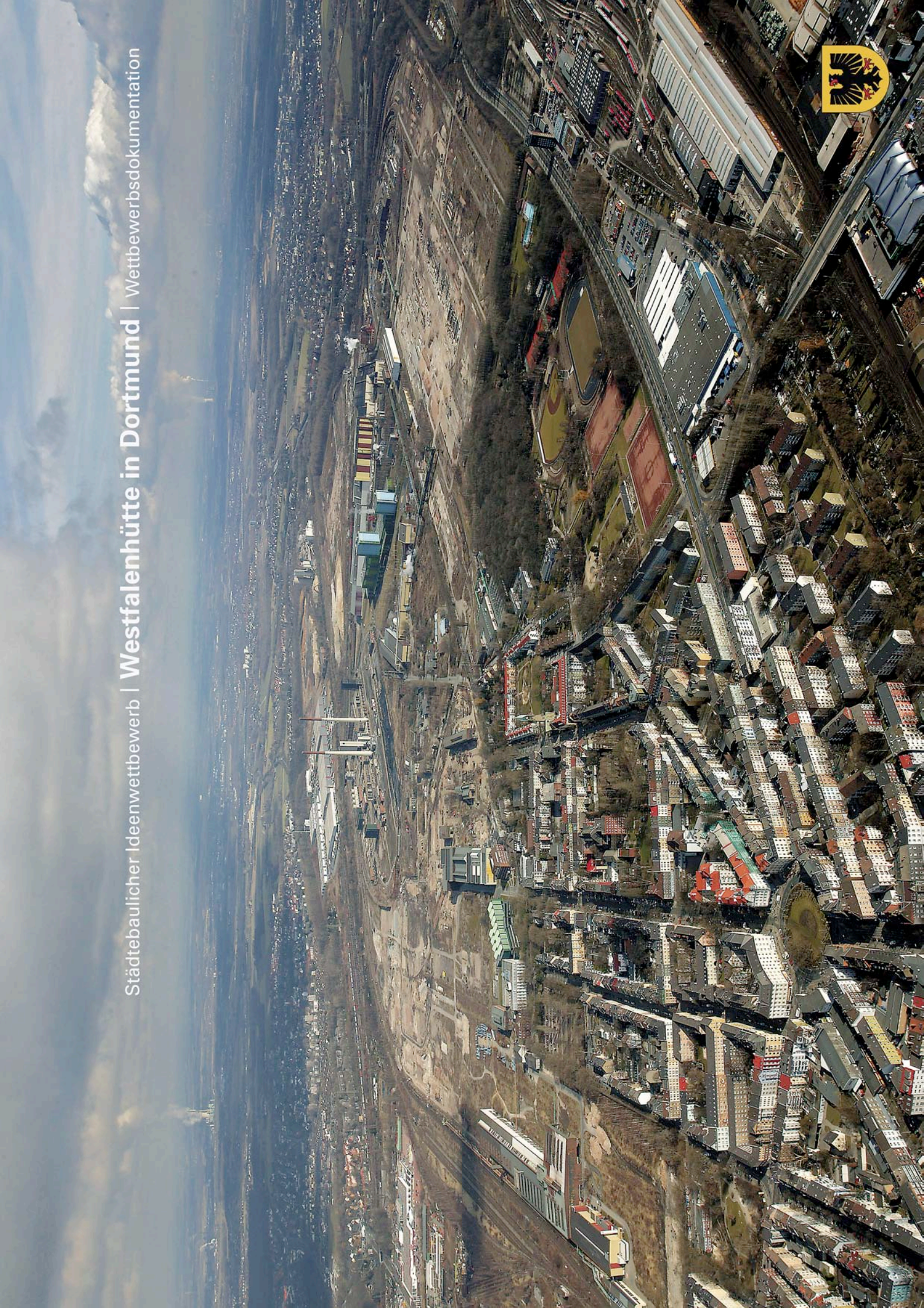


Städtebaulicher Ideenwettbewerb | **Westfalenhütte in Dortmund** | Wettbewerbsdokumentation



Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Westfalenhütte in Dortmund
Wettbewerbsdokumentation

Ausloberin:
Stadt Dortmund in Kooperation
mit den Grundstückseigentümern

Wettbewerbsbetreuung | Dokumentation:
pp als pesch partner architekten stadtplaner
Zweibrücker Hof 2 · 58313 Herdecke

Layout:
Doris Fischer-Pesch

Druck:
B. Lenters & Co., Dortmund

Städtebaulicher Ideenwettbewerb | Westfalenhütte in Dortmund

Wettbewerbsdokumentation



INHALT

6	Grußworte
8	Die Wettbewerbsaufgabe
10	Planungsziele
12	Das Wettbewerbsverfahren
14	Die Wettbewerbsbeiträge
14	stahm architekten, Braunschweig
20	scheuvens + wachten, Dortmund
26	stegepartner, Dortmund
32	ASTOC GmbH & Co. KG, Köln
38	Machleidt + Partner, Berlin
44	Weiteres Vorgehen



machen neue Verkehrserschließungen notwendig. Hüttenwerk und Zulieferfirmen schafften neue Arbeitsplätze: Die Konjunktur bei Hoesch wirkte sich auch massiv auf die Familien aus. Zu Spitzenzeiten (1967) waren 64.000 Menschen allein bei Hoesch (auf allen drei Standorten) beschäftigt.

Wie der Mensch ist auch ein Industrieunternehmen abhängig von der Gunst der Umstände und seiner Fähigkeit, sie zu nutzen. Wieder weisen die Neuen Technologien den Weg. Sie zwingen Menschen zum Umdenken, erfordern neue Größenordnungen, verlangen Märkte, die Grenzen sprengen.

Die Geschichte der Stadt Dortmund ist seit Ende des 19. Jahrhunderts eng mit der Geschichte des Areal der Westfalenhütte verbunden. 1871, als Hoesch nach Dortmund kam, zählte die Stadt gerade mal 44.813 Einwohner. Die Flächenausdehnung der Westfalenhütte übertraf bald die der Innenstadt. Wenn auch das Werk im Krieg massiv zerstört wurde, sofort begann der Wiederaufbau und noch am letzten Tag des Jahres 1945 wurden die Hochöfen I + II wieder angeblasen. Die Belegschaft und die Stadt unterstützten das Werk und nach den Wirren um die Entflechtung konnte der Betrieb mit seinem Energieverbund aus Kohle-, Roheisen- und Stahlerzeugung weiter existieren.

Auch das Stadtbild wurde von der Westfalenhütte geprägt: Arbeiterwohnungen und Gewerbebereiche entstanden. Gestiegene Transportkosten

verarbeitung ein hervorragender Anknüpfungspunkt.

Projekte dieser Größenordnung sind nur zu bewegen, wenn alle an einem Strang ziehen. In einem partnerschaftlichen Herangehen mit den Eigentümern ThyssenKrupp AG und der Montan-Grundstücksgesellschaft hat die Stadt nun begonnen, eines der bedeutendsten Stadtentwicklungsprojekte für die kommenden Jahre in Angriff zu nehmen. Mit dem Ergebnis des Wettbewerbs ist der erste Teil des Qualifizierungsverfahrens abgeschlossen. Nun gilt es die Flächenpotenziale konkret zu erschließen, zu vernetzen und für die Zukunft nutzbar zu machen. Um einen Rahmen für eine nachhaltige Entwicklung der Flächen für die nächsten Jahre zu definieren, soll ein Rahmenplan entwickelt werden, der eine klare, eindeutige Erschließung mit den Möglichkeiten des Standortes verknüpft, aber auch Spielräume für eine deutliche Ausgestaltung eines einprägsamen, zusammenhängenden Grünzuges zwischen Hoesch-Park und Fredenbaumpark einbezieht.

In diesem Sinne wünsche ich mir von der anstehenden Rahmenplanung ein neues starkes Stück Dortmunder Städtebau unter Berücksichtigung der Tradition und Kraft des Ortes.

StR Ullrich Sierau
Planungsdezernent
der Stadt Dortmund



Zukunft ist ein Werk der Gegenwart!

Albert Camus

Auf- und Abbau, Neu- und Umlagen bestimmen den Lebenszyklus einer Immobilie. Dabei schreibt insbesondere bei industriellen Nutzungen der Wandel stetig voran. Der Strukturwandel erfordert immer wieder neue marktgerechte und zukunftsträgliche Lösungen. Dies gilt auch für das traditionsreiche Areal der Westfalenhütte. Gemeinsam mit der Stadt Dortmund stellt sich ThyssenKrupp an diesem Makrostandort den Herausforderungen der Stadtentwicklung. Der Konzern wird – wie auch anderen Orts – seiner Verantwortung gerecht und treibt die erforderlichen Veränderungen voran.

Seit 1871 wurde auf diesen geräumigen Flächen Eisen und Stahl

produziert und seit 1869 aus den Schächten Kaiserstuhl 1 und 2 auch Kohle gefördert.

Die Aufgabe der Neuentwicklung der frei gefallenen Montanflächen ist gigantisch und stellt eine große Herausforderung dar. Der Fokus der Planungen umfasst mehr als 450 ha. Die Entwicklung hat die vorhandenen Betriebe und Strukturen der ThyssenKrupp Steel AG zu integrieren.

Begonnen hat die jetzige Entwicklung mit der Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Dortmund und den Grundeigentümern ThyssenKrupp Real Estate GmbH, ThyssenKrupp Steel AG und Montan-Grundstücksgesellschaft mbH am 14. 09. 2005. Es wurde ein zweistufiges Planverfahren als Public-Private-Partnerschafts-Projekt entwickelt: 40 % der Verfahrenskosten trägt ThyssenKrupp. Der „Arbeitskreis Westfalenhütte“, dem die Grundstückseigentümer und die Stadtverwaltung angehören, steuert den Prozess. Gemeinsam mit dem Büro Pesch Partner Architekten Stadtplaner wurde das Qualifizierungsverfahren geleitet. Mit der Sitzung des Preisgerichtes am 19. 05. 2006 hat es seinen Abschluss gefunden. Das Preisgericht hat sich einvernehmlich für die Entwürfe des Büros stahm architekten, Braunschweig, als 1. Preisträger entschieden. Ein gelungener Entwurf, auf dem wir die zweite Stufe – Erstellung des Rahmenplanes – aufbauen können.

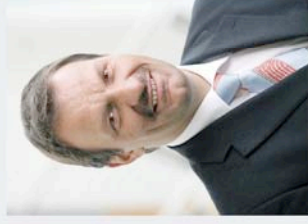
Der innovative Neubeginn nachhaltiger Stadtentwicklung versetzt

uns in die Lage, zukunftsfrächtige Branchen mit neuorientierten Nutzungen anzusiedeln, gleichzeitig den Hightechnology-Stahlstandort der ThyssenKrupp Steel AG zu stärken, Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern sowie neue und erlebbare Grünutzungen zu integrieren.

Ein langer und diskussionreicher Weg liegt noch vor uns, da viele Fragen zu Themen wie Machbarkeit, Kosten und Finanzierung sowie zeitgerechte Umsetzung noch nicht endgültig beantwortet werden können. Wir sind uns aber sicher, dass wir in Zusammenarbeit mit einer unbürokratisch zielstrebigem Verwaltung, engagierten und mutigen Politikern, unterstützt mit dem fortschrittlichen Know-how zukunftsorientierter Planer das große Werk Stück für Stück in vertrauensvoller Zusammenarbeit umsetzen werden. Die Ergebnisse stimmen uns schon jetzt zuversichtlich, in naher Zukunft unsere Ziele erreichen zu können. Allen Beteiligten an diesem Prozess sagen wir schon heute Dank für die Unterstützung und ein herzliches Glück Auf.

Dr. Martin Grimm
ThyssenKrupp Real Estate GmbH

Dr. Gunnar Still
ThyssenKrupp Steel AG



integrative Entwicklung der Gesamtfläche. Dabei sollen die weitere Nutzung von Teilbereichen für die hochmoderne Stahlproduktion des ThyssenKrupp-Konzerns, die Einbindung in das bestehende Wohnquartier und die wirtschaftlich-orientierte Nachfolgenutzung im Rahmen des stadtplanerischen Gesamtkonzeptes der Stadt Dortmund gesichert sein.

Wie die Stadt betrachtet die MGG die Gesamtfläche der Westfalenhütte als einen der zentralen Führungsstandorte für die zukünftige Entwicklung Dortmunds. Deshalb haben wir von allen am städtebaulichen Ideenwettbewerb beteiligten Planungsbüros eine differenzierte und sensible Konzeption im Sinne der Zukunftsfähigkeit des Areals gefordert.

Ohne die endgültige Bewertung vorwegzunehmen, sind wir überrascht vom Ideenreichtum und überlegten Konzepten und Entwürfe. Alle Büros haben die differenzierten Rahmenbedingungen mit unterschiedlichsten Schwerpunktssetzungen und daraus resultierenden Strategien intensiv in ihre Entwürfe einbezogen.

Ausschlaggebend für unser Votum für den Sieger des Wettbewerbs sind hauptsächlich folgende Aspekte:

- die klare und stringente Überplanung des Gesamtgeländes, sowohl von der gestalterischen und der funktionalen Seite als auch in Bezug auf die markt- und nutzerorientierten Prämissen,

- der prozessuale Aufbau der Planung, der sowohl auf die zeitlichen Anforderungen der Flächenverfügbarkeit eingeht als auch städtebauliche Flexibilität bietet, und
- die gelungene Integration der MGG-Fläche in das Gesamtkonzept.

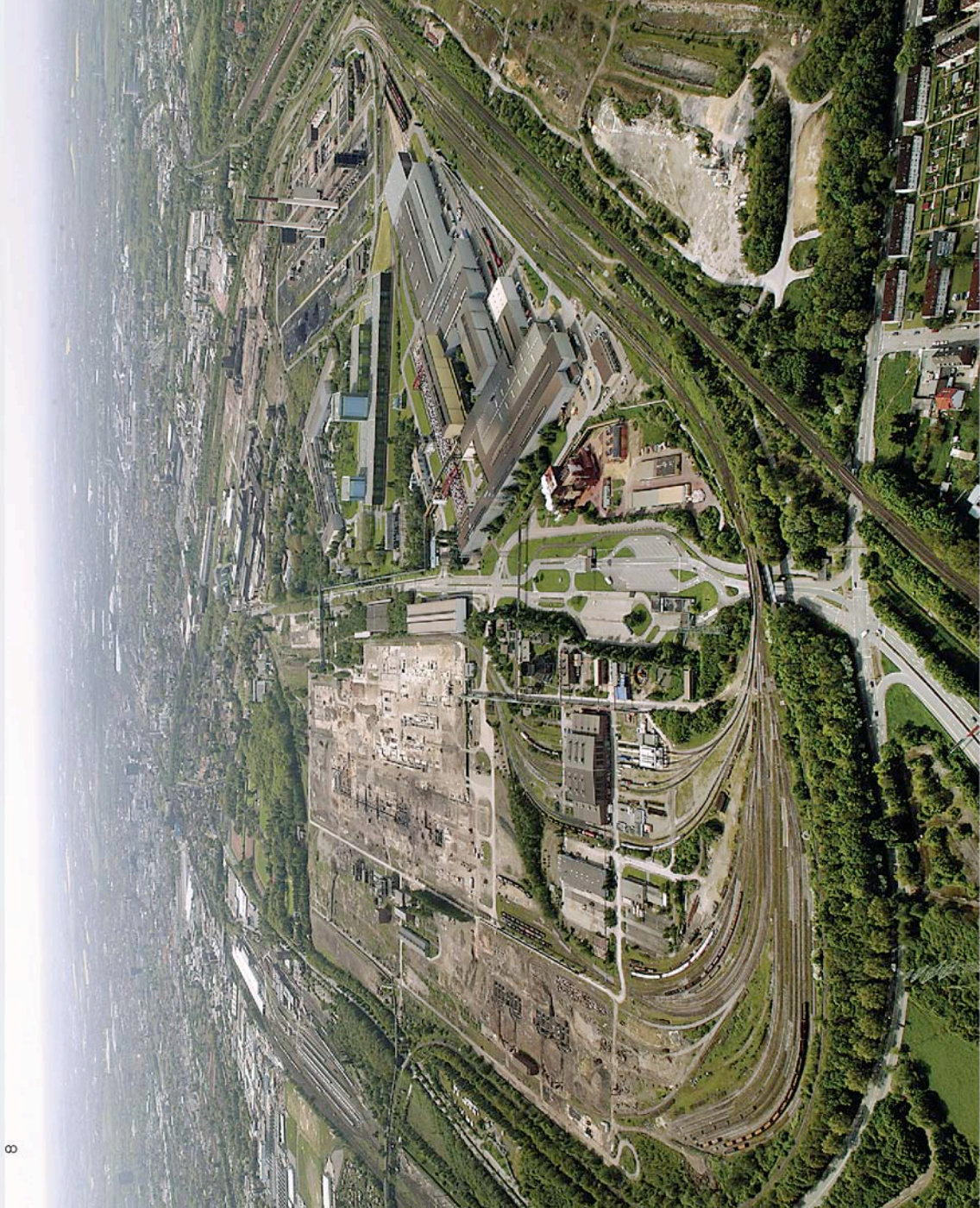
Wir hoffen auf einen weiteren erfolgreichen Planungsverlauf und eine zügige Realisierung des Projektes, damit die hier lebenden Menschen in naher Zukunft auf einer ehemals intensiv genutzten Montanfläche Beschäftigung, neues Leben und neue Lebensqualität erfahren. Mit dem städtebaulichen Wettbewerb konnten die Stadt Dortmund, unsere Partner aus dem ThyssenKrupp-Konzern und die beteiligten Planungsbüros einen entscheidenden Meilenstein hierfür setzen.

Allen Beteiligten danken wir ganz herzlich für ihr Engagement und wünschen ihnen und vor allem dem Gewinner des Wettbewerbs auf dem weiteren Weg zur Entwicklung des Standortes viel Glück und Erfolg!

Prof. Dr. Hans-Peter Noll
Montan-Grundstücksgesellschaft mbH

DIE WETTBEWERBSAUFGABE

8



Blick von Osten auf die Westfalenhütte

Das Gelände der Westfalenhütte einschließlich des Bereichs der ehemaligen RAG-Kokerei Kaiserstuhl hat über mehrere Jahrzehnte das Bild und das Leben der Stadt Dortmund geprägt. Ab dem Jahr 2000 wurden die Kokserzeugung und Stahlproduktion eingestellt bzw. verlagert, nicht jedoch die industrielle Stahlbe- und -weiterverarbeitung, die weiterhin den Kern der Westfalenhütte dauerhaft bestimmen wird. Die Gesamtentwicklung eines der größten Industrieareale in Dortmund und der Region soll dazu beitragen, den bereits begonnenen Strukturwandel fortzusetzen und gleichzeitig die langfristige Standortsicherung der Stahlindustrie zu gewährleisten. Der Standort Westfalenhütte gilt daher als einer der Führungsstandorte des dortmund-projects. Mit der Entwicklung werden folgende Ziele angestrebt:

- Sicherung und Stärkung der vorhandenen Arbeitsplätze in der Stahlindustrie,
- Entwicklung und Vermarktung von gewerblichen und industriellen Bauflächen,
- Schaffung neuer Arbeitsplätze in zukunftsträglichen Branchen,
- Berücksichtigung von benachbartem Wohnen und Arbeiten in der Nordstadt, zum Beispiel Entwicklung des Borsigplatzviertels,
- Erhöhung der Standortqualitäten durch Schaffung von neuen und Entwicklung von bestehenden Grünbereichen zur Gestaltung attraktiver Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten, z.B. Hoerschpark, im Sinne des radial-konzentrischen Freiraummodells von Dortmund.

Der neue Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund formuliert den Rahmen zur Entwicklung der Westfalenhütte. Der östliche Teil des Areals ist als Gewerbe- und Industriefläche dargestellt, der westliche Teil als gemischt genutzte Fläche. Die Bereiche werden gegliedert durch einen Grünzug in Nord-Süd-Richtung, ausgehend vom Hoeschepark am südlichen Rand des Areals. Ausgehend von den Rahmenseetzungen des Flächennutzungsplans lassen sich die Wettbewerbsziele wie folgt konkretisieren:

(1) Das Gebiet zur Stadt öffnen: Das bis heute ringsum abgeschlossene Areal der Westfalenhütte und der Kokerei Kaiserstuhl soll sich zu den benachbarten Stadtquartieren, insbesondere dem Viertel rund um den Borsigplatz öffnen. Neue Arbeitsplätze und Freizeitangebote sollen sich positiv auf die Entwicklung des Stadtteils auswirken. Die Verbesserung der räumlichen und funktionalen Bezüge zwischen den angrenzenden Stadtquartieren und der Fläche der Westfalenhütte soll langfristig Ausdruck finden in der städtebaulichen Entwicklung der Übergangsbereiche, insbesondere des Bereichs in der Verlängerung der Oesterholzstraße (Entwicklungsbereich 4).

Die Entwicklung der Westfalenhütte bietet die Chance, Grün- und Freiraumbezüge zu verknüpfen und neue Freiflächenangebote zu schaffen, von denen der Standort selbst, aber auch die dicht bebauten Nordstadt und die umliegenden Stadtbezirke profitieren können. Eine Neuorganisation der Verkehrsbezüge öffnet die Fläche in alle Richtungen.

gen. Damit verbessert sich die Erschließung, gleichzeitig besteht die Chance, die Nordstadt - und insbesondere den Borsigplatz - von Durchgangsverkehr und insbesondere von Schwerverkehr teilweise zu entlasten.

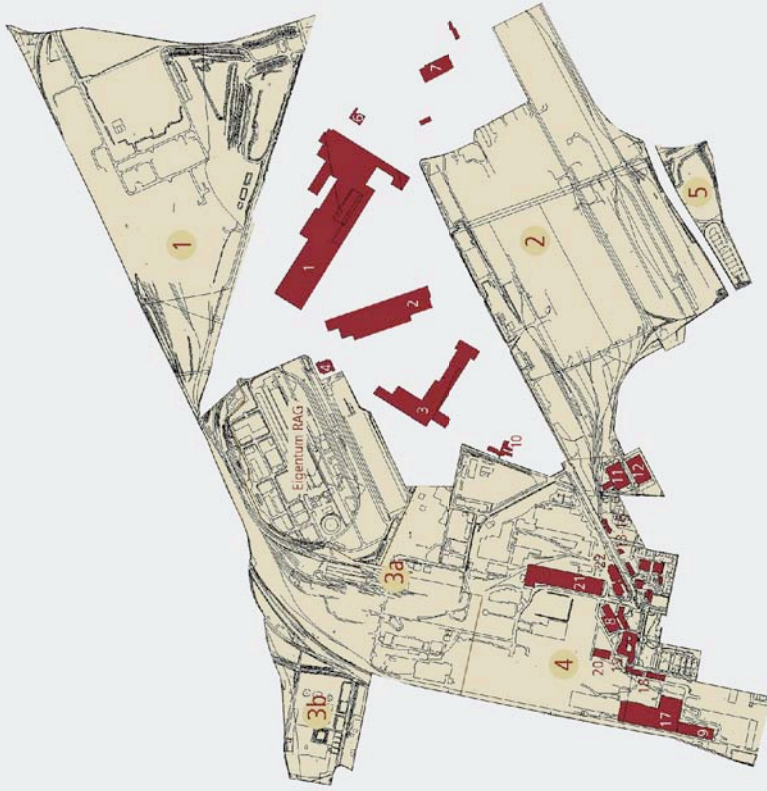
(2) Führungsstandort mit profiliertem Nutzungsgefüge entwickeln: Die Westfalenhütte bleibt auch in Zukunft ein bedeutender Standort der Stahlindustrie. Alle konzeptionellen Überlegungen sollten davon ausgehen, diesen Standort zu sichern. Gleichzeitig bietet sich die Chance, aus dieser hochwertigen industriellen Vorprägung resultierende mögliche Synergien zu nutzen. In Ergänzung zur vorhandenen industriellen Nutzung galt es, neue Nutzungen zu etablieren, die den Anforderungen an die Qualität als „Führungsstandort“ gerecht werden und in Ergänzung zu den anderen Führungsstandorten der Stadt Dortmund zu einer eigenen Profilbildung dieses Standortes beitragen. Eine bereits diskutierte Profilierung besteht in der Logistikbranche. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens waren jedoch auch weitergehende Nutzungsüberlegungen erwünscht. Dabei sollten insbesondere die unterschiedlichen Potenziale und Restriktionen in den Entwicklungsbereichen 1 bis 5 berücksichtigt werden.

(3) Realisierbarkeit sicherstellen: Aufgrund der Größe des Areals und den unterschiedlichen Zeitpunkten der Verfügbarkeit einzelner Flächen ist eine stufenweise Entwicklung mit sinnvollen Erschließungsabschnitten unverzichtbar. Daher ist

es notwendig, in Modulen zu planen, die auf den zeitlichen Ablauf der Entwicklung eingehen. Aufgrund der relativ langen Entwicklungsdauer sollte das städtebauliche Konzept so flexibel sein, dass sich wandelnde Nutzungsanforderungen oder eine nicht prognostizierbare Nachfrage berücksichtigt werden können. Das Entwicklungskonzept muss den Anforderungen an eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung gerecht werden. Vorleistungen insbesondere hinsichtlich der Erschließung müssen in einem sinnvollen Verhältnis zur Nutzung einzelner Teilflächen stehen.



Borsigplatz



Entwicklungsbereiche

- 1 westlich Rüschebrinkstraße | 58,8 ha
- 2 südlich Springorumstraße | 67,5 ha
- 3 a Kokerei Kaiserstuhl | 57,2 ha
- 3 b Morksort | 12,4 ha
- 4 Forschungsbereich nördliche Ebertstraße | 57,9 ha
- 5 südlich der Brackeler Straße | 4,9 ha

Nutzungsperspektiven

Logistikbranche: Die erhebliche Flächenmachfrage der Logistikbranche am Standort Dortmund ist der Hintergrund für die Flächennutzungsplandarstellung der Entwicklungsbereiche 1 und 2 als Industriegebiete. Die Nachfrage insbesondere nach Flächen für Verteilzentren des Großhandels ist weiterhin gut und wird sich durch den Verkauf der letzten großen zusammenhängenden Logistikfläche im Güterverteilzentrum (GVZ) Ellinghausen auf die Westfalenhütte konzentrieren. Zusammenfassend lassen sich für die Logistikwirtschaft folgende Standortanforderungen formulieren:

- Ausreichende Größe: Flächen von mindestens 20 bis 30 ha.
- GE-/GI-Flächenausweisung ohne Restriktionen durch Immissionen (Dreischichtbetriebe).
- Hervorragende Anbindung an Verkehrsnetze, möglichst multimodal, d.h. an mehrere Verkehrsträger.
- Lage „in guter Gesellschaft“ (Trend zu reinen Logistik-Gebieten).
- Schnelle Verfügbarkeit.

Weitere gewerbliche/industrielle Nutzungen: Aufgrund der Rahmenseetzungen des Flächennutzungsplans sowie aktueller Flächennachfrage ist die Logistikbranche ein tragfähiger Nutzungsbau-stein für die Westfalenhütte. Die konzeptionellen Überlegungen der Wettbewerbsteilnehmer sollen jedoch nicht auf das Nutzungsspektrum der Logistikbranche eingegrenzt werden. Wegen der Flächengröße und der unterschiedlichen Lage- und Standortqualitäten der einzelnen Teilflächen wurde von den Teilnehmern eine Ausweitung der Nutzungsüberlegungen erwartet.

Ausdrücklich ausgeschlossen waren jedoch großflächiger Einzelhandel oder konkurrierende Nutzungen zu den vorhandenen Führungsstandorten Technologiepark, Stadtkrone Ost und Phoenix-West.

Erweiterung/Arrondierung der Nordstadt: Im Flächennutzungsplan sind der Entwicklungsbereich 4 und Teile des Entwicklungsbereichs 3 als gemischte Baufläche mit der Zielsetzung „Nordstadterweiterung“ dargestellt. Die Darstellung des Bereichs als gemischte Baufläche bietet die Möglichkeit, sowohl ortsteilbezogenes und wohnverträglich-



ches Gewerbe als auch Wohnnutzung zu verwirklichen. Aufgrund der heutigen Funktion auch als Erweiterungsfläche für den industriellen Kernbereich und aufgrund des baulich und funktional intakten Bestandes ist eine Nutzungsänderung nur als langfristige Planungsvariante anzusehen. Gleichwohl wurden von den Wettbewerbsteilnehmern Aussagen zu einer langfristigen Entwicklung dieser Fläche erwartet, mit dem Ziel, das Borsigplatzviertel mit dem Führungsstandort Westfalenhütte funktional und stadträumlich zu verweben.

Äußere und innere Erschließung

Neben der bereits vorhandenen Springorumstraße als zentraler Erschließungsachse der Westfalenhütte ist eine zusätzliche Straßenverbindung zwischen der B 236n und der L 609n in Richtung Hafen geplant. Diese so genannte Nordspange verbindet die Brackeler Straße mit der Bornstraße auf Höhe der Hildastraße. Sie stellt ein zwingendes Element zur Ergänzung des Bestandnetzes dar. Die bisherigen Berechnungen ergaben, dass zwischen der Rüschebrinkstraße und der Feineisenstraße eine weitere Verbindung zweckmäßig ist. Die Lage der An-

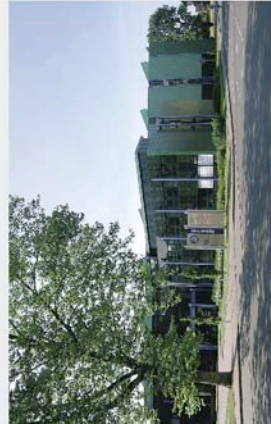
knüpfungspunkte, die genaue Linienführung und die Querschnittsgestaltung der neuen Netzelemente blieben den Wettbewerbsteilnehmern überlassen. Im industriellen Kernbereich ist weiterhin die Abwicklung interner Verkehre zu gewährleisten. Entlang der Straßen des Vorbehaltensnetzes (Tempo-50-Netz) sind jeweils eigene Anlagen für den Radverkehr vorzusehen (entweder als baulich getrennter Radweg, als fahrbahnbindiger Radstreifen oder ggf. als Angebotsstreifen). Zusätzlich sollte ein engmaschiges straßenunabhängiges Fuß- und Radwegenetz entwickelt werden. Das Straßennetz ist so zu gestalten, dass Buslinien ohne Stich- und Schleifenfahrten die Erschließung der Flächen gewährleisten und der Linienverkehr auf durchgehenden Relationen flexibel geführt werden kann. Als Planungsoption sollte die bestehende Straßenbahnlinie in den Planbereich verlängert werden.

Innerbetriebliche Verkehrsflächen: Alle innerhalb der Konzernflächen vorhandenen Straßen, Wege und Plätze dienen dem Produktionsbetrieb, sei es als innerbetriebliche Verkehrsanbindung, Zuwegung zu Anlagen oder betrieblichen Abstellflächen

oder als Mitarbeiterstellplätze. Sie sind den jeweiligen Betriebsanlagen im Hinblick auf die Betriebszwecke optimal zugeordnet, ausgebaut und somit zwingend notwendig. Dies gilt auch für die Zu- und Ausfahrten auf die Springorumstraße.

Freizeitnutzung, Freiflächen und Grün

Ausgehend vom Hoeschpark stellt der Flächennutzungsplan einen Grünzug als großräumige Verbindung zum Fredenbaumpark dar. Die Nutzung als Freiraum trägt zu einer Attraktivierung des bisher als altindustriell bekannten und für die Bewohner der umgebenden Stadtviertel nicht zugänglichen Standortes bei und schirmt den industriellen Kernbereich von den westlich angrenzenden Nutzungsbereichen ab. Lage, Dimensionierung und Nutzung eines gliedernden Grünzugs waren Teil der Wettbewerbsaufgabe. In Verbindung mit dem Hoeschpark und dem geplanten Grünzug kann eine freizeitorientierte Nutzung anschließender Gebiete auf der Westfalenhütte ein Ansatzpunkt sein, um benachbarte Flächen besser zu vermarkten.



DAS WETTBEWERBSVERFAHREN

Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wurde als begrenzter Wettbewerb nach den Regeln für Architekturwettbewerbe (RAW 2004) mit 5 teilnehmenden Büros auslobt. Diese wurden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren von einer unabhängigen Kommission ausgewählt.

Es handelte sich um einen kooperativen Wettbewerb. Der Informationsaustausch zwischen Ausloberin, Preisrichtern und Teilnehmern erfolgte in Kolloquien. Dies geschah getrennt für die einzelnen Teams, die Büros sollten im Laufe des Verfahrens keine Kenntnis über die Entwurfsansätze der anderen Teams erhalten. Im übrigen war die Anonymität aufgehoben.

Es wurden folgende fünf Büros für die Teilnahme am Verfahren ausgewählt:

- ASTOC GmbH & Co. KG, Köln
- stahm architekten, Braunschweig
- Machleidt + Partner, Berlin
- scheuven + wachen, Dortmund
- stegepartner, Dortmund

Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Am 19. Mai 2006 tagte das Preisgericht, um die zuvor von den Teilnehmern erläuterten Beiträge zu bewerten. Dem Preisgericht gehörten an:

- Jürgen Brüggemann, MGG mbH, Essen
- Dr. Martin Grimm
- ThyssenKrupp Real Estate GmbH, Essen
- Thomas Grothe
- Technischer Beigeordneter der Stadt Hagen
- Jochen Kuhn, Stadtplaner/Architekt, Düsseldorf
- Udo Mager, Wirtschafts- u. Beschäftigungsförderung, Stadt Dortmund
- Angelika Menke
- Stadtplanerin/Landschaftsarchitektin, Dortmund
- Ernst Prüsse, Ratsmitglied, Stadt Dortmund
- Prof. Christa Reicher
- Stadtplanerin/Architektin, Aachen
- Ingrid Reuter, Ratsmitglied, Stadt Dortmund
- Ullrich Sierau
- Planungsdezernent, Stadt Dortmund
- Dr. Gunnar Still
- ThyssenKrupp Steel AG, Duisburg

Als sachverständige Berater/innen (ohne Stimmrecht) waren anwesend:

- Siegfried Böcker, Bezirksvorsteher Stadtbezirk Innenstadt-Nord, Dortmund
- Britta Enneper
- ThyssenKrupp Steel AG, Dortmund
- Dr. Wilhelm Grote, Umweltamt, Stadt Dortmund
- Michael Norenberg, MGG mbH, Dortmund
- Heinz Pasterny, Bezirksvorsteher Stadtbezirk Scharnhorst, Dortmund
- Reinhold Conrad Schmidt
- ThyssenKrupp Real Estate GmbH, Essen
- Ralf Tinnefeld, MGG mbH, Essen
- Alexander von Quast
- ThyssenKrupp Real Estate GmbH, Essen
- Ludger Wilde
- Stadtplanungsamt, Stadt Dortmund



Aufgrund der Qualitäten der Arbeiten beschloss das Preisgericht folgende Rangfolge:

1. Preis:

- Büro stahm architekten, Braunschweig
mit: Schnüll Haller & Partner, Hannover
(Verkehrsplanung)
Lehrstuhl Stadttechnik/BTU Cottbus

2. Preis:

- Büro scheuven + wachten, Dortmund
mit: Agence Ter .de GmbH
Landschaftsarchitekten, Karlsruhe
Runge + Küchler, Düsseldorf
Ingenieure für Verkehrsplanung

3. Preis:

- Büro stegepartner, Dortmund
mit: Lohrer – Hochrein
Landschaftsarchitekten, Magdeburg
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Aachen

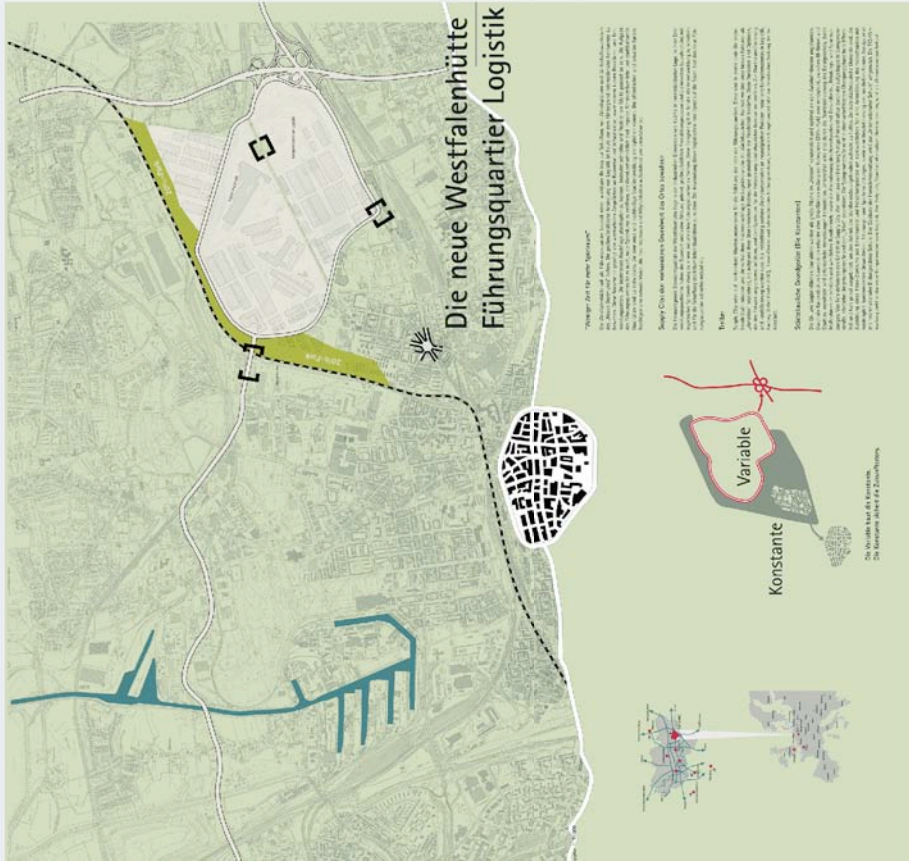
Anerkennungen:

- Büro ASTOC GmbH & Co. KG, Köln
mit: WES & Partner, Hamburg
(Landschaftsplanung)
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
- Büro Machleidt + Partner
Büro für Städtebau, Berlin
mit: bgmr Becker Giseke Mohren Richard
Landschaftsarchitekten, Berlin
Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft
Falkensee, (Verkehrsplanung)
empirica Forschung und Beratung AG
(Nutzungsstrategie)



1. PREIS

stahm architekten, Braunschweig | Schnüll Haller & Partner, Hannover (Verkehrsplanung), Lehrstuhl Stadttechnik/BTU Cottbus



Auszüge aus dem Erläuterungsbericht

■ „Weniger Zeit für mehr Spielraum“: Die Westfalenhütte soll als Führungsquartier einen wichtigen Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum des „Neuen Dortmunds“ liefern. Die großmaßstäbliche Ansiedlung von Logistik ist heute vor dem Hintergrund internationaler Konkurrenz zu bewerten. Diese Branche ist geprägt von wechselnden Ansprüchen an Bauweise und Infrastruktur sowie extrem kurzen Reaktions- und Entwicklungszeiten. Die bestehende Nachfrage abschöpfen zu können, bedeutet, schneller und flexibler am Markt präsent zu sein. Die Aufgabe des Führungsquartiers ist es auch, neue Spielräume zu eröffnen, die überdurchschnittlich sind. Impulse für stadträumliche und stadtkulturelle Qualitäten sind zu entwickeln, die eine neue und nachhaltige Stadtentwicklung befriedigen können. Die öffentlichen und privaten Partner benötigen eine robuste Vision, die ihre Interessen und Möglichkeiten aufzeichnet und umsetzbar ist.

■ **Supply City: den vorhandenen Grundwert des Ortes bewahren:** Die herausragende Standortqualität der Westfalenhütte liegt in der industriellen Dimension von 450 ha in innerstädtischer Lage. In ihrer Entwicklungsgeschichte haben der Standort und seine Akteure gelernt, großmaßstäbliche Produktionsprozesse und Lieferketten (supply chains) mit logistischer Spitzenleistung zu einem industriellen Führungsquartier zu formen. Diese Fähigkeit gilt es für die Weiterentwicklung zu schützen und für die Schaffung stadträumlicher Qualitäten zu nutzen. Die Anwendung dieser logistischen Intelligenz auf die Stadt lässt das neue Führungsquartier schnell entstehen.

■ **Treiber:** Supply City setzt auf vorhandene Wachstumsmotoren für die Stärkung der Idee des Führungsquartiers. Diese sind in erster Linie die bestehende Stahlindustrie und die vorhandene Flächennachfrage der Logistik. Im städtebaulichen Kontext werden diese beiden Faktoren als „Variablen“ bezeichnet, die aufgrund ihrer ökonomischen Bedingungen grundsätzlich der Flexibilität bedürftig sind. Diese Variablen sind Optionen, die den Entwicklungsprozess anführen, und den Spielraum für die Entwicklung städtebaulicher Konstanten eröffnen. Zur Wachstumsförderung und -stabilisierung werden kurz- bis mittelfristig weitere Wachstumsknoten an neuralgischen Punkten installiert: Kompetenzzentrum Logistik, Factory Outlet Center (FOC), Trend-Center und Internationales Bildungszentrum sowie die Umgehungsstraße zur Feinstaubentlastung der Innenstadt.

■ **Städtebauliches Grundgerüst (Konstanten):** Die Industrie- und Logistikflächen (Variablen) werden als große Fläche im Herzen konzentriert und optimal an den Autobahnknoten angebunden. Durch die Konzentration baurechtlich erforderlicher Grünflächen entlang der Bahngleise (20%-Park) wird ermöglicht, zwischen Industriegebiet und Stadt zu vermitteln und erforderliche Netzwerke herzustellen. Unterstützt wird dies durch die Reaktivierung des Borsigviertels, durch Maßnahmen im nördlichen und westlichen Randbereich sowie die Arrondierung des Hoeschparks mit Gesundheits-, Erholungs- und Sportnutzungen. Vier Tore definieren den Eintritt in Supply City. Von ihnen aus wird die langfristige Primärstruktur durch die aufgedoppelte Springorumstraße, nördliche Umgehungsstraße und den „Drive“ organisiert. Die Springo-

Einbindung

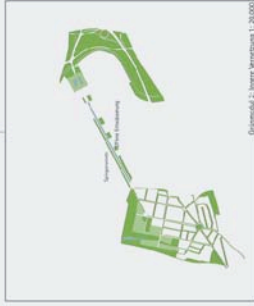


1. PREIS

stahm architekten, Braunschweig | Schnüll Haller & Partner, Hannover (Verkehrsplanung), Lehrstuhl Stadttechnik/BTU Cottbus



Ortsmodell 1: Topografie 1: 20.000



Ortsmodell 2: Bodenverteilung 1: 20.000



Ortsmodell 3: Grünverteilung 1: 10.000



Zielbild

Bilder- und Freizeitanalyse 1: 10.000

Strukturelle Engpässe abbauen



Die Lage des zentralen "Nucleusbereichs" zeigt sich einem Entwicklungsszenario als "Kern" der Stadt, der die typische "Kernstruktur" der Stadt darstellt.

- Mit der zentralen Lage und der hohen Dichte der Bebauung sind die Nutzung und die Struktur des zentralen Bereichs ein wichtiger Bestandteil der Stadt.
- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.
- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.

Schneller Bauraum für Marktplatz schaffen



Personenfluss im Markt- und Platzbereich sind die "Ziele" der Stadt, die die typische "Kernstruktur" der Stadt darstellt.

- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.
- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.

Schneller Stadtentwicklung integrieren



Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt, die die typische "Kernstruktur" der Stadt darstellt.

- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.
- Die Lage der Engpässe der ES-Mittel- und der ES-Nachbereiche sind die Engpässe der Stadt.

weniger
für mehr



Nutzungsplan 1: 20.000



Nutzungsplan 1: 20.000



Nutzungsplan 1: 10.000



Zielplan

Nutzungs- und Strukturplan 1:10.000





Neue Home-Site-Entwicklung

Die Planung der Wohnkomplexe umfasst auch die neuen Spielräume. Diese sind für den Freizeitbereich und die Erreichbarkeit der öffentlichen Infrastruktur vorgesehen.

Die im Rahmen der Studie durchgeführten Untersuchungen (GIS-Analysen) zeigen eine hohe Auslastung der Spielräume, die eine neue Identifizierung erfordern.



Neuer Ost-West-Schutz

Durch die langfristige Verengung von 20-Meter- auf 10-Meter-Weite wird ein Ost-West-Schutz für den Standort für die 30-Meter-Entwicklung geschaffen.

Der Akzent liegt auf der „Altkanalzone“ mit geschützten Freizeitelementen (z.B. Spielplatz, Grünflächen) und ist durch einen Ost-West-Schutz geschützt.



Detailplan 1:1.000

Verstärkung 1:20.000

Verstärkung 1:20.000

Verstärkung 1:10.000

1. PREIS

stahm architekten, Braunschweig | Schnüll Haller & Partner, Hannover (Verkehrsplanung), Lehrstuhl Stadttechnik/BTU Cottbus

18



Blick von Südosten

rumstraße wird in einer unbefristeten Übergangsphase halb öffentlich und halb privat ausgebildet, um den Betrieb des Stahlwerkes ungehindert aufrecht zu halten. Zentrale städtebauliche Elemente sind: die Ausbildung eines Trend-Zentrums aus Einzelhandel und Freizeitangeboten am nordwestlichen Tor, eine Arrondierung des Hoeschparks mit vordringlich kommerziellen Gesundheits-, Erholungs- und Sporteinrichtungen sowie eine Neudefinierung des nördlichen Randes Borsigviertel mit internationaler Bildungsstätte/Schule. Das Gebäude der Hoesch-Verwaltung wird zur „Internationalen Schule“ umgenutzt. Die TKS-Verwaltung zieht in das neue Kompetenzzentrum Logistik. Der Parkplatz, Standort ehemaliger Direktionsvillen, wird als Wissenscampus bebaut.

Beurteilung durch das Preisgericht

Drei Elemente formulieren die städtebauliche Grundidee: Die „Wasserachse Springorumallee“, der „24-hour-drive“ sowie städtebaulich markante Orte in den Eingangsbereichen des neuen Stadtquartiers.

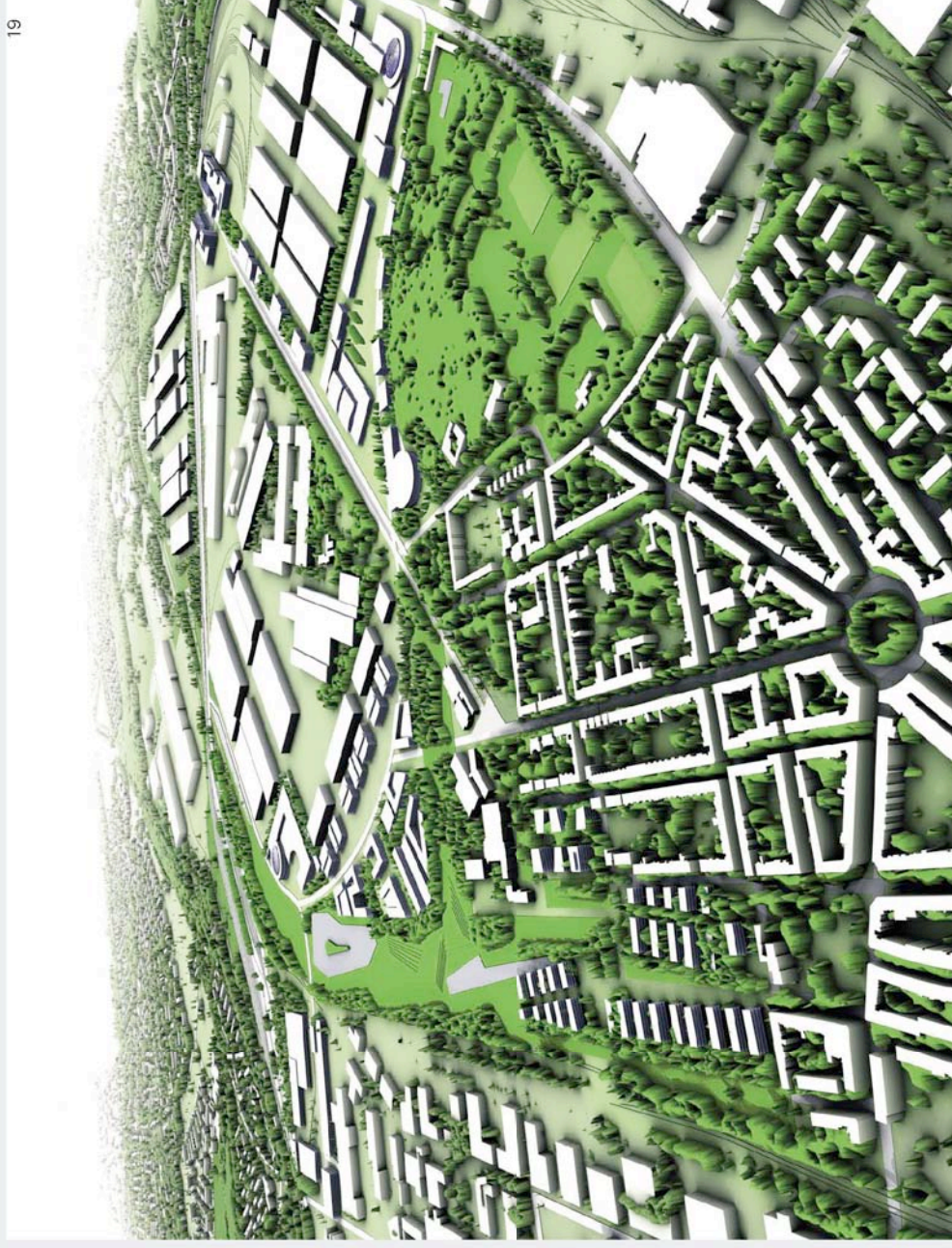
Die Stärke des Entwurfs ist es, dem Gebiet über einen reinen Logistikstandort hinaus ein Gesicht zu verleihen. So kann ein integrierter Standort mit neuen Nutzungen entstehen, der der Nordstadt zu einem spürbaren Qualitätssprung verhelfen wird.

Die bauliche Betonung der Quartierseingänge, die Präsentation nach außen – auch zur Bahnseite – und die Ausbildung der Springorumstraße als räumliche Mitte und Verbindung zwischen „Vergangenheit“ und „Zukunft“ sind dabei herausragende Bausteine.

Insgesamt überzeugt das Konzept durch den prozessualen Aufbau der Planung mit einer tragfähigen Idee, der Flexibilität der Nutzungen und der Stimmigkeit der Erschließung. Allerdings werden dabei teilweise Flächen in Anspruch genommen, die derzeit nicht zur Verfügung stehen. Die (als Chiffren verstandenen) vorgeschlagenen Nutzungen in den Eingangsbereichen müssen den Möglichkeiten des Standortes angepasst werden.

Darüber hinaus ist folgender Einzelaspekt nicht zufrieden stellend gelöst: Der Grünzug in Richtung Friedenbaupark sollte zusammenhängend und stärker ausgeprägt sein. Entsprechend dem „radial-konzentrischen Freiraumkonzept“ der Stadt Dortmund sollte die Bebauung im Übergang zur Hildastraße zugunsten eines grünen Korridors zurückgenommen werden.

Trotz der Kritikpunkte im Detail werden in diesem Entwurf überzeugende Ansatzpunkte zur Etablierung eines einprägsamen Standortprofils gesehen.



Blick von Süden

2. PREIS

scheuevens + wachten, Dortmund | Agence Ter .de GmbH, Landschaftsarchitekten, Karlsruhe | Runge + Küchler, Ingenieure für Verkehrsplanung, Düsseldorf



Blick von Südwesten

Auszüge aus dem Erläuterungsbericht

„...Die Herausforderung besteht nun darin, dem Standort ein eigenes Gesicht zu geben, ihn attraktiv für Investitionen werden zu lassen und den über Jahrzehnte verschlossenen Ort neu in das vorhandene Stadtgefüge einzubinden.“

„...Entsprechend der unterschiedlichen zeitlichen Flächenverfügbarkeiten und der differenzierten Lage entwickelt sich der Gesamtstandort in unterschiedlichen Quartieren. Jedes dieser Quartiere erhält ein eigenes Profil, eine ihm eigene und ausstrahlungsstarke Adresse. Letztlich ist dies eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine überschaubare und modular angelegte Standortentwicklung.“

„...Wesentlich für eine erfolgreiche Standortentwicklung ist die Anbindung des Areals an den angrenzenden Stadtraum und die Vernetzung vorhandener Freiraumbereiche. So verklammert ein zentraler Grünzug den Standort mit den benachbarten Freiraumbereichen des Hoeschparks und des Fredenbumparks und vernetzt diesen über den „Grünen Ring Dortmund“ mit dem wichtigen Erholungs- und Freizeiträumen in Dortmund und in der Region.“

„...Die Nordtangente wird in neuer Trassierung in die Gesamtkonzeption integriert. Als leistungsfähige Verkehrsstrasse verbindet sie die einzelnen Teilbereiche miteinander und löst die hohen Anforderungen der Logistikunternehmen an eine herausragende verkehrliche Erreichbarkeit und an die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ein. Gleichzeitig ermöglicht sie eine wirkungsvolle Ent-

lastung der Nordstadt vom überhohen und stark belastenden LKW-Verkehrsaufkommen.“

„...Ziel der Konversion des ehemaligen Stahlstandortes ist es, das gesamte Gelände grundlegend neu zu strukturieren – städtebaulich, funktional, gestalterisch. Das Besondere des Projektes liegt darin, eine Struktur zu entwerfen, die auf dynamische und derzeit unbestimmbare Entwicklungen vorbereitet ist, und die mit diesen Ungewissheiten kreativ umgeht. Dabei sorgen die öffentlichen Räume dafür, dass Kontinuität und Beständigkeit „Linie“ in das Vorhaben bringen. Der öffentliche Raum wird zur Plattform und zum Träger eines sich über die Zeit konkretisierenden Standortprofils und verleiht ihm besonderen Ausdruck.“

„...Zu einprägsamen Adressen werden die zur Mall ausgebaute Springorumstraße im Logistik-Quartier Süd und die zur Allee ausgebaute Nordtangente im LogistikQuartier Nord. Hinsichtlich ihrer Maßstäblichkeit und Gestaltung reagieren diese beiden charakteristischen öffentlichen Räume selbstbewusst auf die Großmaßstäblichkeit der Logistikstandorte.“

„...Hinsichtlich ihrer Körnung können die einzelnen Quartiere unterschiedlich strukturiert werden. Für die beiden LogistikQuartiere bedeutet dies, dass je nach konkreten Anforderungen Grundstücksmodulare für kleinteilige bis hin zu großflächigen Logistikeinheiten möglich werden. Auch das Gewerbe-Quartier und das urbane Stadtquartier in der Fortsetzung des Borsigplatzviertels berücksichtigen diese Grundanforderung. Die Baufelder sind so bemessen, dass innerhalb eines stabilen Rahmens



vielfältige Möglichkeiten der Nutzung und Bebauung eröffnet werden.“

„...Eine eigene Identität wird pro Quartier entwickelt indem jedes Quartier eine einprägsame und stark auf Fernwirkung zielende Freiraumstruktur erhält. Neben dem zentralen Park sind dies die Springorum-Mall, die Allee im LogistikQuartier Nord, die Allee im GewerbeQuartier Kaiserstuhl und die Landschaftsbrücke im Eingangsbereich zur Hildestraße.“

„...Der gesamte Standort erhält ein grünes Zentrum. Der Hoeschpark kann in seinen neu hinzugewonnenen östlichen Randbereichen in Nachbarschaft zur Bebauung des Logistikquartieres um Sportspielfelder ergänzt werden. Zeitgleich mit der Umsetzung des nördlichen Teilabschnittes Stadtquartier Borsigplatz wird der Hoeschpark in Zukunft durch den zwischen den Quartieren liegenden Wiesenpark großzügig in die Umgebung zu einem Parksystem vernetzt.

„...Die Logistikbereiche und die übrigen gewerblichen Quartiere werden direkt an die B 236 angebunden. Innerhalb des Wettbewerbsgebietes wird durch die neu trassierte Nordtangente eine anbaufreie, zwei- bis dreistreifige Straßenverbindung zwischen der B236 im Osten und der Bornstraße

(L684) entwickelt, die langfristig bis zur L 609 in Richtung Hafen verlängert werden kann. Bereits kurzfristig bildet die Nordtangente eine leistungsfähige Haupterschließung für die LogistikQuartiere und das GewerbeQuartier und entlastet so die Brackeler Straße, den Borsigplatz und die Malinckrodtstraße vom Durchgangsverkehr.“

„...Das LogistikQuartier Süd wird von der B 236 durch eine neue Straße parallel zur Springorumstraße erschlossen. Es erfolgt eine klare Trennung zwischen dem internen Werksverkehr von ThyssenKrupp, auf der Springorumstraße, und dem öffentlichen Straßenverkehr, der über die neue Fahrbahn, abgewickelt wird. Nach Süden erfolgt ein Anschluss an die Brackeler Straße, der wegen der veränderten Lage der Nordtangente nicht als Vollanschluss ausgebaut werden muss.“

„...In den beiden LogistikQuartieren sollen die Voraussetzungen für die Ansiedlung von verkehrssensitiven Betrieben geschaffen werden. Dabei bildet der Anschluss an das äußere Gleisnetz nicht nur einen wichtigen Standortfaktor, sondern auch eine Voraussetzung zur Reduzierung des Schweregutverkehrs. Für beide Logistikbereiche können Gleistrassen geschaffen werden, die die Quartiere zentral und doch unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen erschließen.“

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurf ist getragen von der Idee, dem Gebiet durch die qualitativollen öffentlichen Räume ein Gesicht zu geben. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Springorumstraße, die in Form einer „Mall“ als starkes Signal mit einer hohen stadträumlichen Qualität ausgebildet werden soll. Der östliche Eingang wirkt hierfür allerdings etwas unentschieden.

Das weit nach Norden bis zum Bahnübergang Richtung Hildestraße ergänzte Nordstadtquartier erscheint überdimensioniert. Diese städtebaulich nicht zwingende Erweiterung führt zu einer zu großen Nähe zwischen Wohnnutzung und industrieller Kernnutzung und geht zu Lasten des Nord-Süd Grünzuges, der an dieser Stelle auf ein Minimum eingeschränkt wird. Wert und Ausprägung der vorgeschlagenen Landschaftsbrücke über die Bahn Richtung Fredenbaumpark werden nicht deutlich. Der Knoten an der Hildestraße mit den erforderlichen Rampen sowie die direkt angrenzende Bebauung erscheinen problematisch.

Insgesamt wird in dem Entwurf des Büros durch die qualitativolle und strukturgebende Ausarbeitung des öffentlichen Raumes – hier speziell der Springorumallee – ein wertvoller Beitrag zur hochwertigen Entwicklung des Standortes gesehen.

Entwicklungsszenarien LogistikQuartier Nord

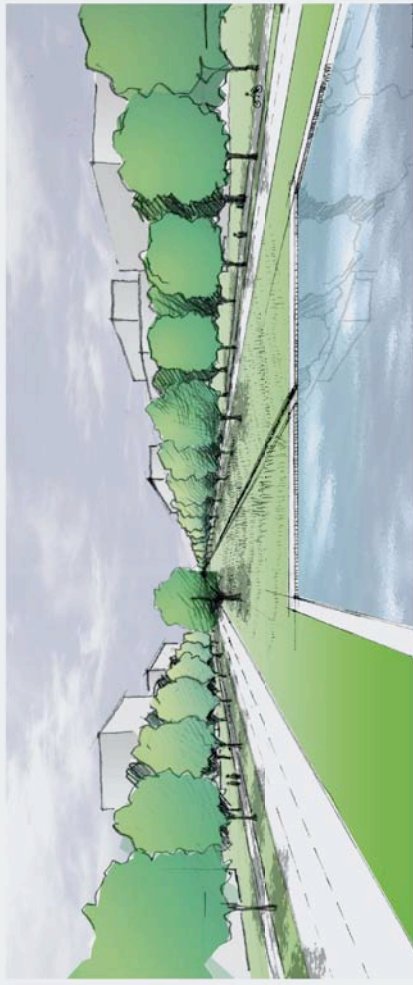
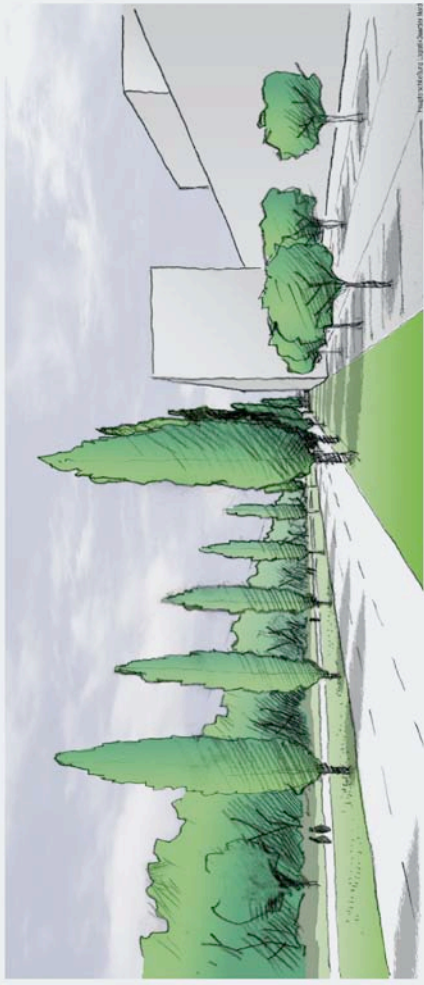


Entwicklungsszenarien LogistikQuartier Süd

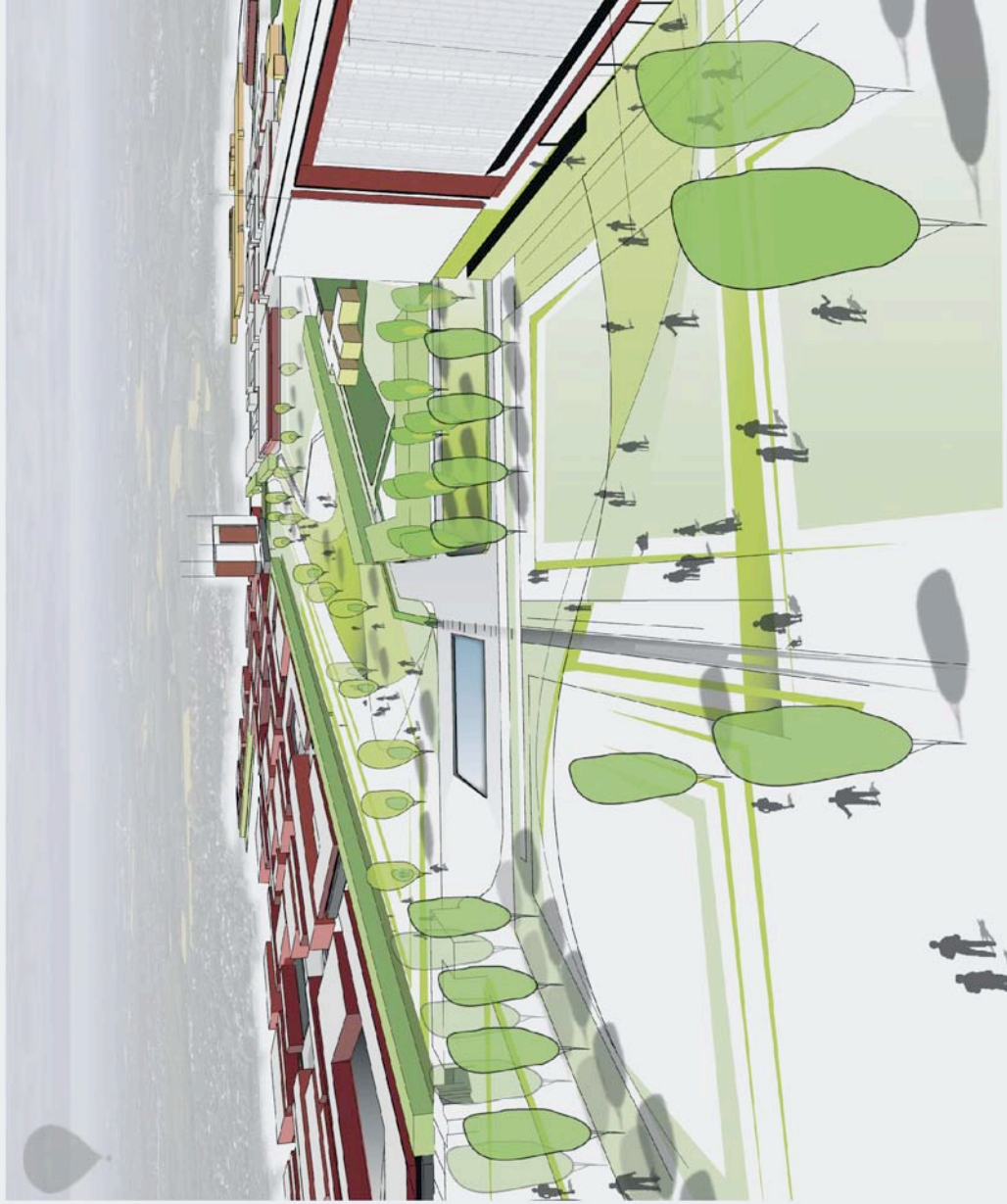


Entwicklungsszenarien GewerbeQuartier Kaiserstuhl und GewerbeQuartier Borsigplatz





▲ Springorum Mall
Blick von Süden ▶



3. PREIS

stegepartner Architektur und Stadtplanung, Dortmund | Lohrer – Hochrein Landschaftsarchitekten, Magdeburg | BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen



Blick von Südwesten

Auszüge aus dem Erläuterungsbericht

Ziel ist eine städtebauliche Leitidee zu formulieren, die in ihrer Umsetzung dem Plangebiet ein markantes und eigenständiges Profil verleiht. Ein starkes Sujet, ein Leitbild, das sich räumlich wie bildlich sehr eingängig manifestiert.

Ein neuer Grünzug verbindet den bestehenden Hoeschpark mit dem Fredenbaupark und teilt das Plangebiet entsprechend der vorgesehenen Nutzungen und den damit verbundenen funktionalen Anforderungen in zwei Bereiche. Diese neue Parkstruktur aus Hoesch- und Waldpark wird Teil einer durchgehenden Grünverbindung, die vom Hafen/Fredenbaupark über den Nordfriedhof, Hoeschpark und Ostfriedhof bis hin zum Landschaftskreuz von Phoenix West reicht.

Im Nordosten, jenseits des Parks, entstehen nun neue Flächen für ein Logistik- und Gewerbegebiet und im Südwesten, diesseits des Parks, wird die Nordstadt mit weiteren Flächen für Wohnen und Dienstleistungen komplettiert. In jedem der Gebiete bilden markante Bauten des Stahlwerks Thyssen Krupp wichtige städtebauliche Landmarken, die dem Gebiet eine eigene Identität verleihen.

Mittel- und Bezugspunkt des Logistik- und Gewerbeareals sind die verbleibenden Stahl-Veredelungsanlagen. Sie sind zentraler Kernbereich und schaffen die Grundlage für die Idee einer Ring-Erschließungsstraße in Form einer Triangel direkt um das Werksgelände. Drei Teilgebiete mit einer linearen Parzellenstruktur beziehen sich orthogonal auf die Schenkel dieser „Triangel“ bzw. direkt auf den zentralen Kernbereich, der somit nicht ausgegrenzt,





Einbindung

sondern städtebaulich überzeugend integriert und quasi Nukleus des gesamten Gewerbeareals wird.

Es entsteht ein städtebaulich starkes Sujet und eine eingängige Orientierbarkeit sowie eine optimale und gleichwertige Verbindung der drei Teilbereiche an die L 236 N und die neue „Nordspange“.

Durch die Proportion der Parzellen richten sich alle Büroflächen zur alleartigen Erschließungsstraße aus und geben dem Gebiet ein städtebauliches Gesicht. Durch Lage und Art der Erschließung ist es möglich, die bestehenden Gleise kreuzungsfrei auf die Grundstücke der Logistikunternehmen zu verlängern. Alle drei Teilgebiete funktionieren unabhängig voneinander und werden nacheinander erschlossen und vermarktet.

Diesseits des Waldparks wird die Nordstadt sukzessive in mehreren Stufen arrondiert und erweitert, sodass auch hier ein eingängiges städtebauliches Bild zum Park entsteht. Neuer Kernbereich der städtebaulichen Erweiterung werden Hoeschmuseum und historisches Verwaltungsgebäude, integriert in eine großzügige Platz-/Alleensituation. Dieser Platzbereich vor dem Hoeschmuseum teilt das Quartier in einen nördlichen Bereich mit Flächen für Dienstleistung, Forschung und Wohnen, sowie einen südlichen Bereich mit ausschließlich neuen Wohnquartieren.

Die Nordstadt wird durch Hoeschpark, den neuen ThyssenKrupp – Waldpark und den Parkbereich an der Wallanlage komplett von Grünanlagen umfasst. Darüber hinaus bilden interne fingerartige Park- und Platzflächen die Verbindungen zum äußeren „Grün-

gürtel“. Es entwickelt sich eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung und umfassende Verbesserung der Wohnqualität in diesem Nordstadtbereich.

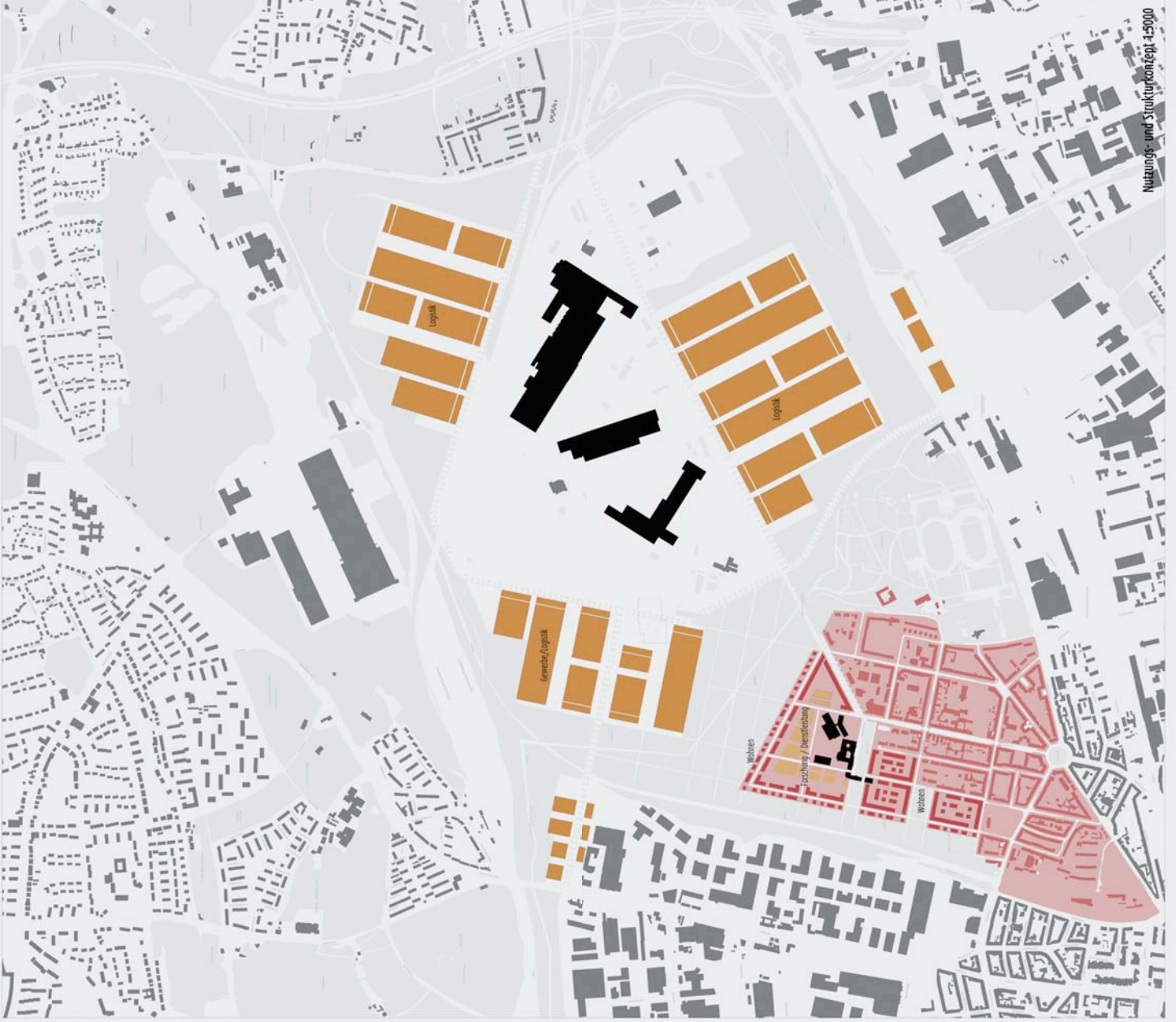
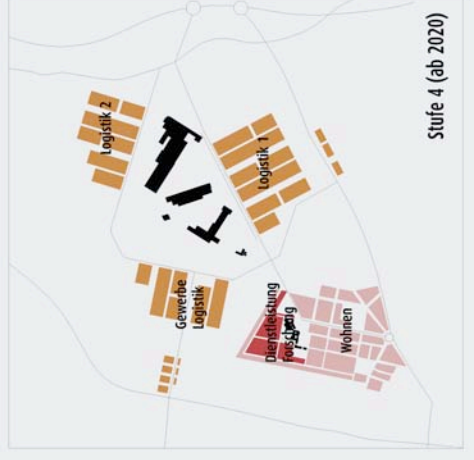
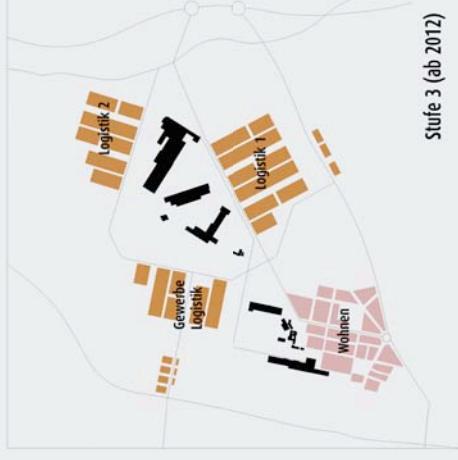
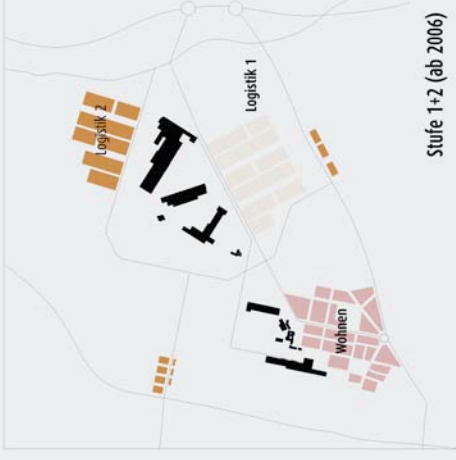
Dieser wird somit weitaus interessanter für eine wirtschaftlich geprägte Projektentwicklung im Wohnsektor. So könnte langfristig durch intelligente Steuerung dem Borsigplatzviertel zu einer entschlussten Imageverbesserung bis hin zu einer begehrten Wohnanlage im Citybereich verholfen werden.

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurf formuliert eine große städtebauliche Geste, die durch die Orientierung der drei klar strukturierten Logistikareale zur industriellen Kernzone entsteht. Getragen wird diese Struktur durch ein Erschließungssystem in Form einer „Triangel“. Sie wird ergänzt durch ein Freiraumkonzept, das sich eng am „radial-konzentrischen Freiraumkonzept“ der Stadt Dortmund orientiert. Gut ausgeprägt ist insbesondere der grüne Übergang Richtung Fredenbaumark im Bereich der Hildastraße.

Diese Grundidee wird in der Realität allerdings in Frage gestellt, da eine Querung des als Triangel bezeichneten Straßensystems durch das vorhandene Bahn-Ausziehgleis zu erheblichen Beeinträchtigungen führen wird. Bedauert wird ferner die mangelnde funktionale und stadträumliche Differenzierung des Konzepts über einen reinen Logistikstandort hinaus. Dabei wird das Wohnen am Grünzug/Park auf den Industriestandort ausgerichtet.

Die Prägnanz des städtebaulichen Entwurfs wird gewürdigt, führt jedoch zu Problemen der Erschließung und zu einer funktionalen Monostruktur.



ANERKENNUNG

ASTOC GmbH & Co. KG, Köln | WES & Partner, Hamburg (Landschaftsplanung) | ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg



Blick von Süden

Auszüge aus dem Erläuterungsbericht

Neben einer großzügigen Grünvernetzung des Areals mit seinen angrenzenden Stadtbezirken soll die Westfalenhütte als attraktives Logistikzentrum sowie Forschungs- und Dienstleistungsstandort als Folgenutzung der hochwertigen industriellen Vorprägung entwickelt werden. Das Areal bietet aufgrund der hervorragenden Anbindung an das regionale Straßen- und Schienennetz beste Voraussetzungen, um als erfolgreicher Standort entwickelt zu werden.

Neben den Logistiktutzungen sehen wir in Angrenzung an die Nordstadt einen Forschungscampus vor, der sich um das heutige Hoeschmuseum gruppiert. Entlang der Bahn entsteht in diesem Bereich ein Gewerberiegel, der als Lärmschutz für das dahinter liegende nicht störende Gewerbe und die Dienstleistungsgebäude dient. Weitere Wohnnutzung soll nur in geringem Maß in direkter Nachbarschaft zum Borsigviertel entwickelt werden.

Die bestehenden Grün- und Waldstrukturen um das Gebiet der heutigen Westfalenhütte bilden den Rahmen für eine autonome Entwicklung des Gebietes. Die Fortführung des bestehenden Hoeschpark nach Norden innerhalb des Gebietes schließt den „Grünen Ring“.

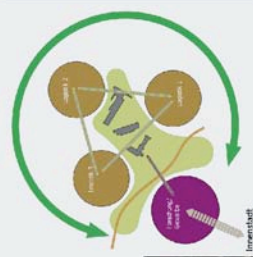
Durch die Bildung von klar abgegrenzten bebaubaren Clustern an den Rändern des Gesamtgebietes entsteht in der Mitte ein alles verbindender Freiraum, der, heute noch abgesperrt, in Zukunft die einzelnen und wohnmöglich in ihrer Entwicklung unterschiedlichen Baufelder verbindet und für das Gebiet eine gemeinsame Basis bildet. Dieser multi-



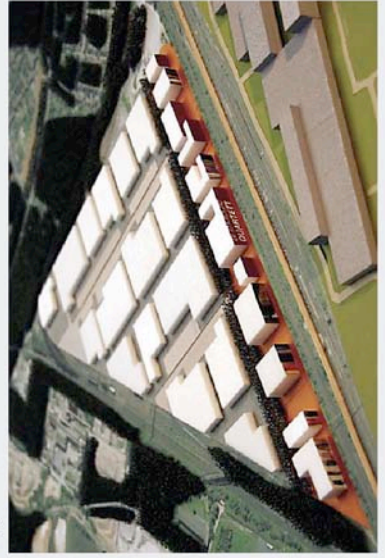
funktionale Freiraum nimmt unterschiedliche Nutzungen wie die bestehenden Industriebetriebe und Infrastruktur auf, beinhaltet Lager und Parkplatzflächen und nimmt bestehende Grünstrukturen auf und entwickelt sie weiter.

Aufgrund der Größe des Areals und der weiter bestehenden Nutzung als bedeutender Standort der Stahlindustrie gilt es eine prozesshafte Entwicklung des Areals zu ermöglichen. Unser Konzept sieht vor, unter Ansprache des geringsten Erschließungsaufwands, sämtliche Teilbereiche von einander unabhängig zu entwickeln aber auch untereinander vernetzen zu können, um die Erschließung des Gebietes mit einem durchgehenden ÖPNV-Netz zu ermöglichen. Dabei wird der innerbetriebliche Verkehr auf lange Zeit unabhängig von der Entwicklung des öffentlichen Straßennetzes gesichert.

Die Springorumstraße bildet schon heute die zentrale Erschließung des Areals. Über sie kann das südliche Teilgebiet direkt erschlossen werden, wo-



Logistik-Modul



bei das östliche Ende der Springorumstraße den Hauptzugang ins Gebiet darstellt.

Die Schienenanschlüsse im Süden des Areals können für Logistikansiedlungen teilweise genutzt werden. Der nordwestliche Zugang über die Bornstraße wird erst im Endausbau erfolgen, die Entwicklung eines Bürostandortes an dieser Stelle kann aber sofort beginnen.

Der Teilbereich im Nordosten wird an zwei Stellen an die Rüschebrinkstraße angebunden, wobei der dazwischenliegende Straßenabschnitt für den LKW-Verkehr abgetrennt und als verkehrsberuhigte Straße gestaltet wird. Die Zufahrt in den Logistikbereich erfolgt dadurch hinter bestehenden Lärmschutzwällen und belastet somit nicht die dahinter liegende Wohnbebauung.

Weitere Teilbereiche können über eine erste Ausbaustufe der zukünftigen Nordspange entwickelt oder, durch eine bestehende Bahnunterführung mit dem Bereich im Nordosten verknüpft werden. Auch hier wird das Gebiet über eine Stichstraße erschlossen, von der die weitere Entwicklung des Gebietes startet. Im Gegensatz zu den Logistikmodulen wird das Gebiet angrenzend an die Nordstadt über miteinander vernetzte Quartiersstraßen „städtisch“ erschlossen und ermöglicht einen durchgehenden ÖPNV-Anschluss.

Beurteilung durch das Preisgericht

Ein Kleeblatt bildet das neue Logo des Standortes Westfalenhütte: um eine zentrale Grünfläche in Form eines Kleeblattes gruppieren sich drei von Logistikbetrieben genutzte Bereiche sowie die Nord-

stadterweiterung mit wohnverträglichem Gewerbe und Forschung. In den Nord-Grünzug eingebettet sind solitäre Hochhäuser mit Dienstleistungsnutzungen sowie eine flüssig trassierte „Nordspange“ zwischen Brackeler Straße und Hildastraße.

Die neue Nordspange ist zwar in Verlauf und Dimensionierung verkehrstechnisch optimiert, wird jedoch durch ihre Anbaufreiheit nicht zum „Schau-fenster“ des neuen Gebietes. Insgesamt wird bedauert, dass es dem Entwurf nicht gelingt, für den Wettbewerbsbereich eine neue „Marke“ zu formulieren. Das Motiv des „Kleeblatts“ erscheint nicht tragfähig, da ein wesentlicher Bereich durch die industrielle Kernzone eingenommen wird, der auch in Zukunft für industrielle Zwecke benötigt wird.

Die Zonierung der Logistikfelder mit den großflächigen Hallen und den kleinteiligen Gewerbe- und Servicebereichen ist inkonsequent, da die höherwertig gestalteten Dienstleistungsbereiche nicht nach außen zum öffentlichen Grünzug orientiert sind. Die Standorte der Hochhäuser erscheinen unbegründet.

Vermisst wird eine Aussage zur Springorumstraße, die im Kontext des gesamten Wettbewerbsbereichs eine bedeutende räumliche und funktionale Achse darstellt und daher besonderer Beachtung bedurft hätte.

Insgesamt fehlt dem Entwurf trotz zahlreicher guter Einzelelemente wie der maßvollen und funktional konsequenten Ergänzung der Nordstadt die „adressbildende Kraft“ für den zukünftigen Logistik- und Industriestandort.



ANERKENNUNG

ASTOC GmbH & Co. KG, Köln | WES & Partner, Hamburg (Landschaftsplanung) | ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg



Grün- und Freiflächenkonzept



ANERKENNUNG

Machleidt + Partner Büro für Städtebau, Berlin | bgmr Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten, Berlin
Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Falkensee (Verkehrsplanung) | empirica Forschung und Beratung AG (Nutzungsstrategie)



Blick von Südwesten



Auszüge aus dem Erläuterungsbericht

Die gewachsene Stadt synergetisch nutzen, die Insellage überwinden

- Das Privileg der Nähe zum Dortmunder Zentrum befördern und den Stadtkörper zusammenfügen
- Die Barrieren abbauen und schrittweise die Stadtteile vernetzen und homogenisieren
- Das Borsigplatzviertel entwickeln und mit der Nordstadt im Westen und der Oststadt/Körne im Süden verbinden
- Die städtischen Infrastrukturen gemeinsam anbieten, nutzen und ausbauen im Sinne von Geben und Nehmen
- Spezifische Gebietsqualitäten und Eigenarten pflegen und herausstellen – nicht gleichmachen
- Die sozialen, ökonomischen und kulturellen Energien bündeln und Aufstieg durch Aufwertung fördern
- Chancen für gemischte und gehobene Innenentwicklung hier in der Nordstadt stärken

Schaffung einer klaren Gliederung von Siedlungskörpern und Freiräumen

- Räumliche Lesbarkeit von Stadtkörper und Landschaftsraum
- Erarbeiten des „Grünen Propellers“ als neues Signum des ehemaligen Hüttenstandortes
- Großzügige Durchgrünung des Entwicklungsgebietes für einen Imagewandel und hohe Adressqualität
- Spezifische Orte, Stadtschollen und Solitäre mit eigenen Charakteren, Erschließungs- und Nutzungsstrukturen schaffen
- Synergien zwischen den unterschiedlichen Siedlungs-Clustern fördern, aber Störeffekte durch großkörmigen Nutzungsmix vermeiden

- Gefühl des einen Standortes “HoeschNeuStadt” mit der gemeinsamen Vergangenheit unterstützen und fördern

Entwicklungsphasen

- Öffnung des Borsigplatzviertels und Erweiterung um das HoeschViertel (Entwicklungsbereich 4)
- Erhalt des industriellen Kernbereichs in Verbindung mit dem Entwicklungsbereich 3a/Industrie-Kaiserstuhl
- Gründung des Logistikstandortes HoeschLOG auf dem Entwicklungsbereich 2
- Gründung des Güterverteilzentrums GVZ Hoesch auf dem Entwicklungsbereich 1
- Schaffung eines einprägsamen Freiraumsystems
- Entwicklung neuer Orte für Sport, Freizeit und Erholung
- Freiraumentwicklung mit Oberflächenwasser
- Feinmaschige Einbindung in das vorhandene Verkehrsstraßennetz
- Stufenweise Entwicklung zum städtebaulich integrierten Stadtteil

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Büro Machleidt verfolgt den Ansatz, die Insellage der Westfalenhütte aufzubrechen und das Gelände der Westfalenhütte wieder stärker mit der Umgebung zu vernetzen, um die Stadt lesbar zu machen. Dazu werden verbindende Straßenzüge von der Nordstadt in das Gelände der Westfalenhütte vorgeschlagen wie auch langfristig anzustrebende Verknüpfungen in die südlichen Stadtgebiete. Insbesondere die durchgehende Springorumstraße in Richtung Borsigstraße/Mallinckrodtstraße ist dabei als interaktives Angebot zu verstehen, die Stadtteile wieder zusammenzuführen.



Strukturkonzept mit Bebauungsvarianten



Variante Gleisabschluss Süd

Variante flexible Module



Variante Expansion ThyssenKrupp



Variante individuelles Wohnen



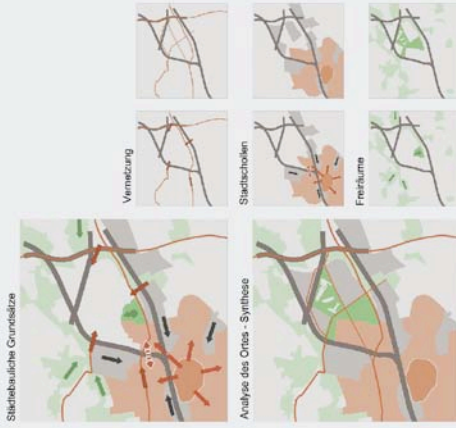
Hoesch Viertel mit Bestandsgebäuden M 1:2500



Städtebauliches Konzept M 1:5000

ANERKENNUNG

Machleidt + Partner Büro für Städtebau, Berlin | bgmr Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten, Berlin
 Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Falkensee (Verkehrsplanung) | empirica Forschung und Beratung AG (Nutzungsstrategie)



Einbindung

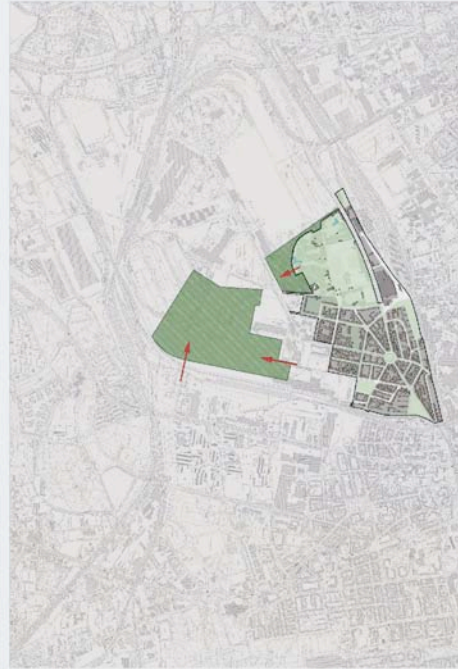
Die Einbindung der Westfalenhütte in das Stadtgefüge ist in dieser Arbeit überzeugend thematisiert.

Die Verfasser bilden vier Teilbereiche – das GVZ Hoesch, Hoesch LOG, Industrie Kaiserstuhl und das „Hoeschviertel“, verknüpft durch einen einprägsamen Freiraum in Form eines „Propellers“. Sie schlagen für das gesamte Quartier den Namen „HoeschNeustadt“ vor. Die große sympathische Vision für die Nordstadtentwicklung wird grundsätzlich begrüßt.

Bezweifelt wird die Umsetzbarkeit dieser Vision insbesondere aus folgenden Gründen:

- Die Nord-Süd-Grünverbindung funktioniert nur, wenn der industrielle Kernbereich in Anspruch genommen wird. Da dieser auch langfristig in seiner Funktionsfähigkeit gesichert werden muss, ist der durchgängige Grünzug unrealistisch, ebenso wie die Option einer in diesem Korridor verlaufenden Nordspange.
- Die neue Wohnnutzung im „Hoeschviertel“ rückt sehr nah an die industrielle Kernnutzung heran. Der Abstand beträgt weniger als 100 Meter, da die Wohngebäude des Quartiers an den äußeren Rand (Parklage) gelegt werden. Weil aber die industrielle Nutzung auch langfristig erhalten, gestärkt und sogar erweitert werden soll, sind hier unauflösbare Konflikte vorgezeichnet.

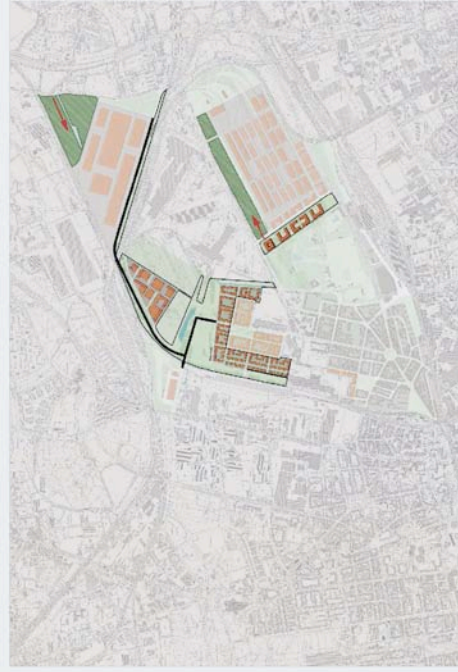
Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Probleme wird der Beitrag – auch bei Würdigung der langfristigen städtebaulichen Perspektive – als nicht machbar eingestuft.



PHASE 0 Start



PHASE 1 Vermarktung



PHASE 2 Vermarktung



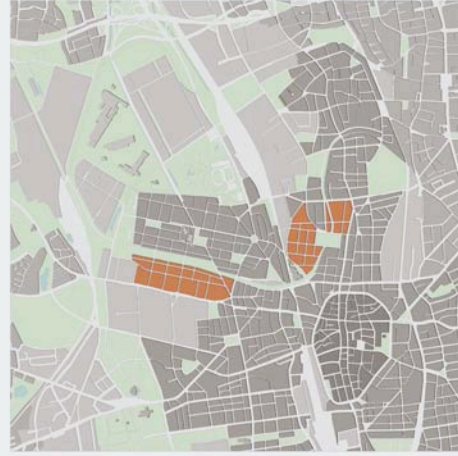
PHASE 3 Konsolidierung



PHASE 4 Komplettierung



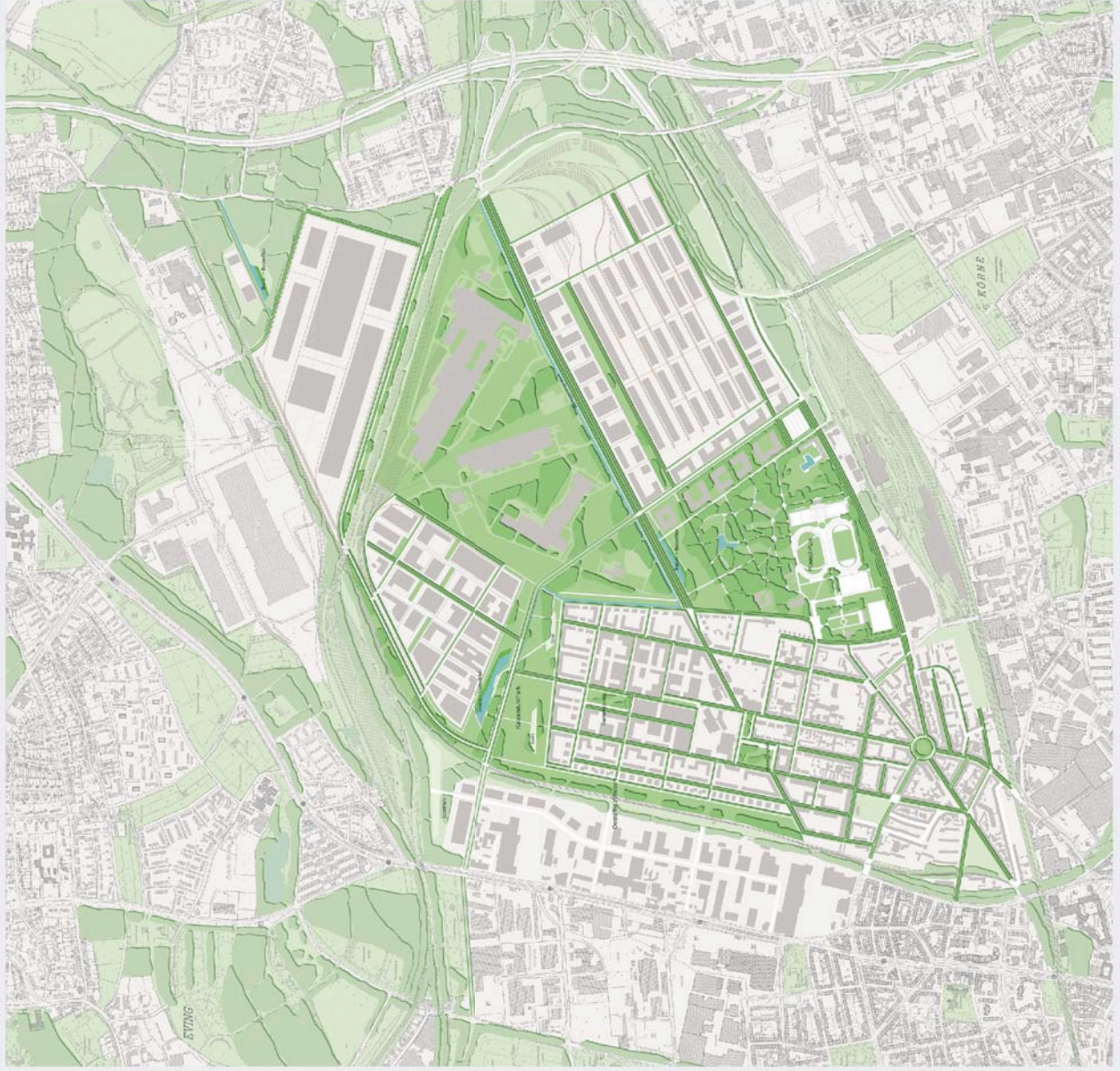
Trassenvarianten



PHASE 4plus Ausblick

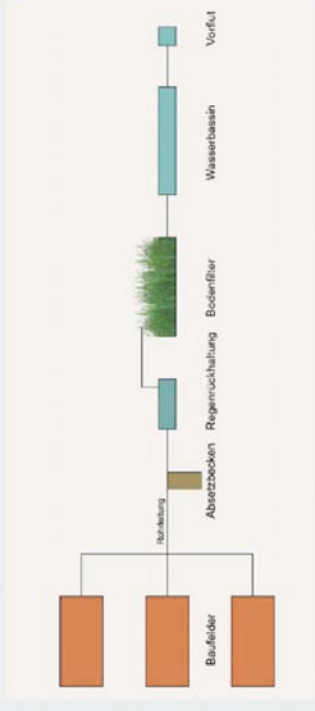
ANERKENNUNG

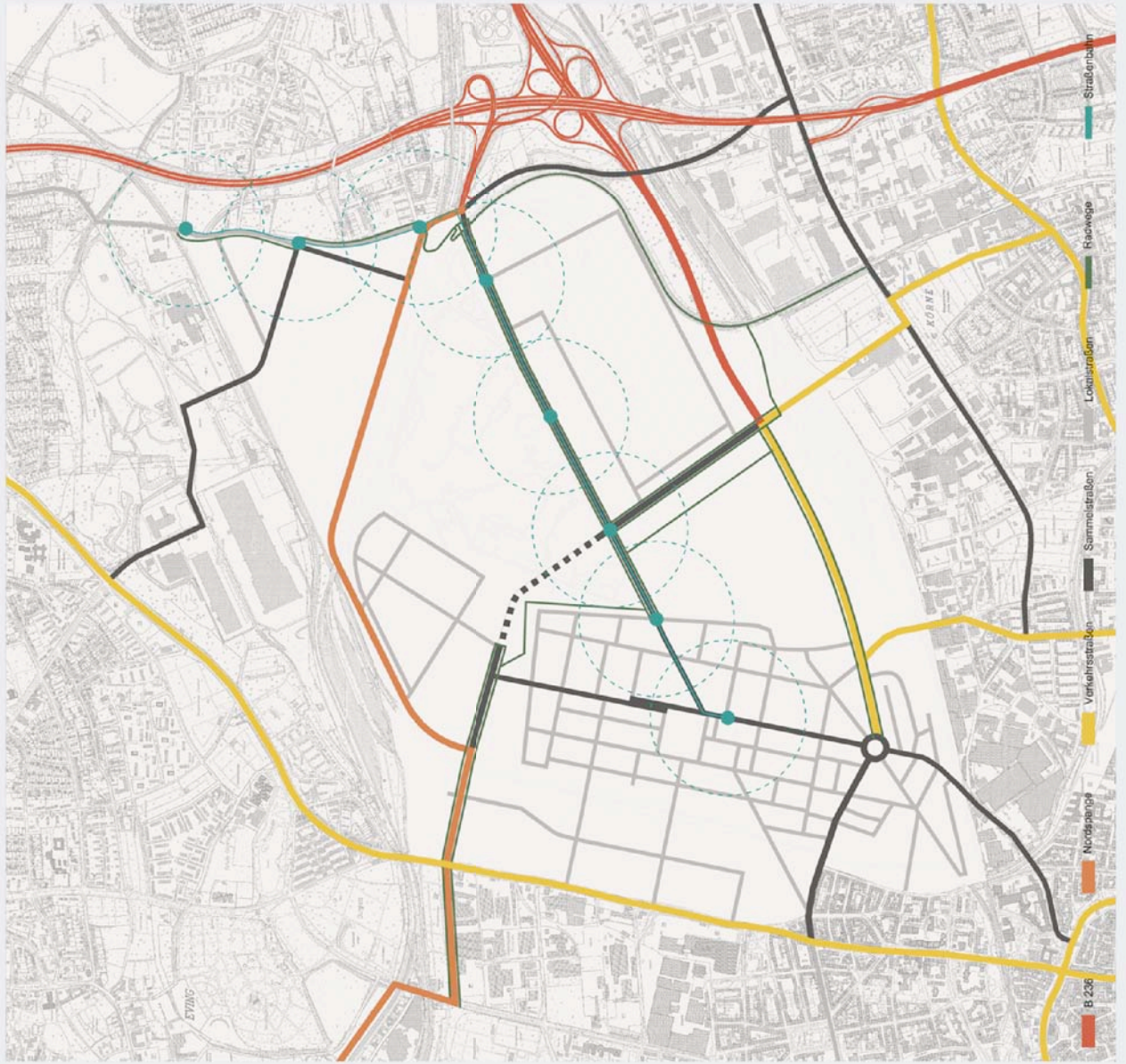
Machleidt + Partner Büro für Städtebau, Berlin | bgmr Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten, Berlin
Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Falkensee (Verkehrsplanung) | empirica Forschung und Beratung AG (Nutzungsstrategie)



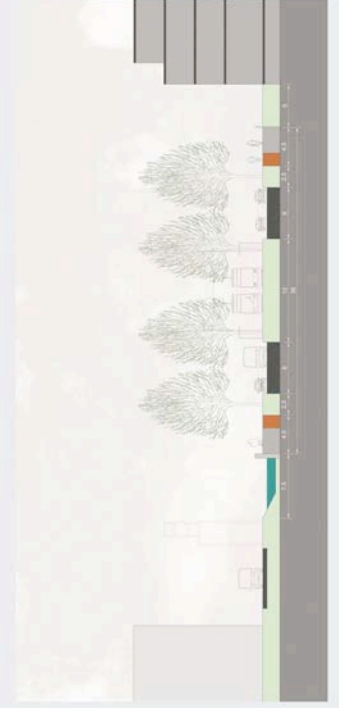
◀ Freiraumkonzept

Wasserkonzept





Profil Springorumallee



Die Entwicklung der Westfalenhütte erfolgt auf der Grundlage eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens. Der nun abgeschlossene städtebauliche Ideenwettbewerb ist ein erster Teil dieser Qualifizierung. Nun gilt es, auch die weiteren Schritte zügig zu beschreiten.

Auf der Basis des ersten Preises und der Ergebnisse des Preisgerichts wird das räumliche und funktionale Leitbild überarbeitet und aktualisiert. Dabei fließen neben den Empfehlungen aus dem Wettbewerbsverfahren auch die Ergebnisse vorliegender Gutachten und Untersuchungen ein.

Die anschließende Rahmenplanung bildet – mit einer angemessenen Flexibilität – das Leitbild und die Orientierung für die schrittweise Entwicklung der Westfalenhütte. Sie konkretisiert dieses Leitbild für die Gesamtfläche und die jeweiligen Entwicklungsbereiche. Neben Aussagen etwa zur baulichen Entwicklung und zur Erschließung beinhaltet sie auch Aspekte der Realisierung. Sie wird so zur städtebaulichen Grundlage für die notwendigen formellen Planverfahren und zur Handlungsanweisung für die weiteren Umsetzungsaktivitäten auf dem Gelände.





ThyssenKrupp

ThyssenKrupp



Montan-Grundstücks-
gesellschaft mbH

Ein Unternehmen im Verbund
der RAG Immobilien AG

MGG



Stadt Dortmund
Stadtplanungsamt