

STADT
PLANUNGSAMT
DORTMUND

Märkische Straße/B 1 (Kreuzung Ophoff)

Städtebauliches
Entwicklungskonzept
für den Kreuzungsbereich

Wettbewerbsdokumentation

8/02



DO

Märkische Straße/B 1 - Kreuzung Ophoff - Dortmund

Städtebauliches Entwicklungskonzept für den Kreuzungsbereich

Wettbewerbsdokumentation

VORWORT	4
ANLASS UND ZIELE DES WETTBEWERBES	6
WETTBEWERBSVERFAHREN	7
WETTBEWERBSGEBIET	9
WETTBEWERBSAUFGABE	12
WETTBEWERBSERGEBNISSE	15
Friesleben & Geddert, Düsseldorf: 1. Preis	
Hansen + Petersen, Dortmund: 1. Preis	
Steidle + Partner, Berlin/München: 3. Preis	
Weitere Teilnehmer	
ÜBERARBEITUNG	36
Friesleben & Geddert, Düsseldorf	
Hansen + Petersen, Dortmund	
IMPRESSUM	40

Vorwort



Luftbild des Wettbewerbsgebietes



Die B 1 in Dortmund hat sich zu einer bevorzugten Adresse als Büro- und Dienstleistungsstandort herausgebildet. Dies ist ein Beleg für den erfolgreich eingeleiteten Strukturwandel mit der Stärkung innovativer und zukunftsfähiger Wirtschaftszweige. Im Kreuzungsbereich mit der Märkischen Straße (Ophoff) sollen nun wesentliche Entwicklungsflächen einer neuen Nutzung und Bebauung zugeführt werden. Mit der Umstrukturierung und Aufwertung der Grundstücke besteht die Chance, den heute sehr diffusen stadträumlichen Bereich zu einem markanten Höhepunkt zu gestalten.

Die Stadt Dortmund und die beteiligten Grundstückseigentümer

- DSW - Dortmunder Stadtwerke AG,
- Stadtparkasse Dortmund
- Volkswagen Zentrum Dortmund
Hülpert GmbH & Co

haben sich daher Ende 2001 entschlossen, einen Einladungswettbewerb mit acht beteiligten Büros durchzuführen.

Das Ergebnis der eingereichten Arbeiten und die Diskussion hierüber im Preisgericht haben gezeigt, wie wichtig Wettbewerbe für eine ausgewogene Meinungsbildung aller Entscheidungsträger und für ein umsetzbares Ergebnis sind.

Das Preisgericht vergab in seiner Sitzung am 17. Mai 2002 zwei gleichrangige Preise an die Büros Friesleben & Geddert aus Düsseldorf und Hansen + Petersen aus Dortmund. Die beiden völlig unterschiedlichen städtebaulichen Konzeptionen wurden zwischenzeitlich noch einmal überarbeitet. Auf dieser Grundlage soll nun die weitere Projektrealisierung erfolgen.

Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für das Gelingen des Wettbewerbs gedankt. Damit verbunden ist die feste Zuversicht, dass die Planungen und Ideen sowie ihre Realisierung durch einen funktionsgerechten und nachhaltigen Städtebau sowie eine zeitgemäße Architektur und Gestaltung zu einer weiteren Stärkung des Büro- und Dienstleistungsstandortes B 1 beitragen werden.

Ullrich Sierau
Stadtrat

Anlass und Aufgabenstellung

Die B 1 in Dortmund ist nicht nur die wichtigste Verkehrsader in Ost-West-Richtung, sie hat sich mittlerweile auch zu einer bevorzugten Adresse als Büro- und Dienstleistungsstandort herausgebildet. Gleiches gilt für die Märkische Straße als eine der wesentlichen Zufahrten von der B 1 zur Innenstadt.

Im Kreuzungsbereich beider Straßenachsen sollen nun wesentliche Entwicklungsflächen einer neuen Nutzung und Bebauung zugeführt werden. Mit der Umstrukturierung und Aufwertung der Grundstücke VW Hülpert und Stadtparkasse (beide im nordöstlichen Quadranten) sowie des ehemaligen Straßenbahndepots (südöstlicher Quadrant) besteht die Chance, ein markantes »Entree« zur Dortmunder Innenstadt zu gestalten. Eingebettet in diesen Kontext müssen auch der vorhandene U-Bahn-Eingang und die Untertunnelung der B 1 betrachtet werden.

Die heute unter- oder fehlgenutzten Flächen bilden ein erhebliches Entwicklungspotenzial. Auf der Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung ist eine Büro- und Dienstleistungsnutzung gewünscht, im südlichen Grundstücksteil ergänzt durch eine überwiegende Wohnnutzung. Die Geschossigkeit soll - entsprechend dem Duktus von B 1 und Märkische Straße - im Regelfall 4 bis 6 Vollgeschosse betragen. Zur städtebaulichen Betonung der Kreuzungssituation sollen punktuell auch deutlich höhere Gebäude entwickelt werden.

Aus diesem Grunde wurde der vorliegende Einladungswettbewerb durchgeführt. Aufgabe war es, für die Bebauungsplanung und weitere Projektqualifizierung konkrete Aussagen zur Nutzung und Bebauung der Flächen zu erhalten.



Schrägluftaufnahme der Kreuzung Märkische Straße/B 1 von Südosten

Auslober

Der Einladungswettbewerb wurde ausgelobt von der Stadt Dortmund, vertreten durch das Stadtplanungsamt. Der Wettbewerb erfolgte in enger Kooperation mit den Grundstückseigentümern:

- DSW Dortmunder Stadtwerke AG,
- Stadtparkasse Dortmund
- Volkswagen Zentrum Dortmund Hülpert GmbH & Co

Die Betreuung und Koordination des Verfahrens erfolgte durch Norbert Post und Hartmut Welters, Architekten BDA & Stadtplaner SRL, Dortmund/Köln.

Wettbewerbsart und Teilnehmer/innen

Zum Einladungswettbewerb wurden die acht folgenden Büros ausgewählt:

- Friesleben & Geddert Architekten, Düsseldorf
- Hansen + Petersen, Dortmund
- Jourda Architectes, Paris (F)
- LTK Architekten, Dortmund
- plus+ bauplanung GmbH, Neckartenzlingen
- Rodriguez, Degener und Partner, Dortmund
- Steidle + Partner, Berlin/München
- WP Winkler und Partner, Dortmund

Preisgericht

Zur Beurteilung der Arbeiten wurde ein unabhängiges Preisgericht eingesetzt, das am 17. Mai 2002 tagte. Es bestand aus:

Fachpreisrichter/innen:

- Dr. Kristin Ammann-Dejové, Architektin und Stadtplanerin, Münster (Mitglied des Gestaltungsbeirates der Stadt Dortmund)
- Prof. Eckhard Gerber, Architekt, Dortmund (Vorsitzender)

- Martin Halfmann, Architekt, Köln
- Prof. Manfred Schomers, Architekt, Bremen
- Ullrich Sierau, Stadtrat, Stadt Dortmund
- Prof. Klaus Trojan, Architekt, Darmstadt
- Ludger Wilde, Stadtplanungsamt der Stadt Dortmund

Sachpreisrichter/innen:

- Hubert Jung, (CDU) Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen der Stadt Dortmund (AUSW)
- Helmut Harnisch, (SPD) stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen der Stadt Dortmund (AUSW)
- Roswitha Decking-Hartleif, Bezirksvorsteherin des Bezirks Innenstadt-Ost
- Frank Twesten, Volkswagen Zentrum Dortmund Hülpert GmbH & Co.
- Harald Heinze, Vorstandsvorsitzender der DSW - Dortmunder Stadtwerke AG
- Silke Seidel, Leiterin Immobilien, DSW - Dortmunder Stadtwerke AG

Stellvertretende Sachpreisrichter/innen:

- Brigitte Steins, (SPD) Mitglied des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen der Stadt Dortmund (AUSW)
- Ingrid Reuter, (Bündnis 90/Die Grünen) Mitglied des Ausschusses für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen der Stadt Dortmund (AUSW)

Sachverständige (ohne Stimmrecht):

- Rudolf Terscheck, Amt für Tiefbau und Straßenverkehr, Stadt Dortmund

- Werner Steinschulte, Amt für Bauordnung, Stadt Dortmund
- Otto Schließler, Leiter des Stadtbahnbauamtes
- Thomas Kohl, Stadtparkasse Dortmund
- W. Hülpert, Volkswagen Zentrum Dortmund Hülpert GmbH & Co.

Die Vorprüfung erfolgte durch:

- Anke Thormählen, Architektin (Post und Welters), Dortmund
- Hartmut Welters, Architekt & Stadtplaner, Dortmund
- Margarete Bonnenberg, Stadtplanungsamt der Stadt Dortmund
- Ralf Poppensieker, Stadtplanungsamt der Stadt Dortmund
- Britta Scheidt, DSW - Dortmunder Stadtwerke

Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung diente folgender Bewertungsrahmen:

Städtebaulich-räumliches Konzept

- Entwurfsbestimmende Grundidee
- Einbindung in den Bestand und das Umfeld
- Verteilung der Baumassen und Maßstäblichkeit
- Gliederung, Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit
- Berücksichtigung der verkehrlichen Vorgaben und des Lärmschutzes

Gestalterisch-funktionale Qualität

- Leitbild und gestaltbestimmende Grundidee
- Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Gestalt- und Nutzungsqualität der öffentlichen Räume
- Gebrauchs- und Nutzungsqualität der Gebäude

Realisierbarkeit

- Möglichkeit zur abschnittsweisen Realisierung
- Wirtschaftlichkeit

Ablauf

Die Teilnehmer/innen erhielten Ende Dezember 2001 die Planunterlagen. Am 17. Januar 2002 fand das Einführungskolloquium statt. Die Arbeiten mussten bis zum 8. April 2002 eingereicht werden.

Plangebiet und engeres Umfeld

Das Plangebiet besteht im wesentlichen aus zwei Entwicklungsflächen an der Kreuzung Märkische Straße/B 1 - Westfalendamm (Kreuzung Ophoff):

- Dies ist zum einen der nordöstliche Quadrant, bestehend aus den Grundstücken der Fa. VW Hülpert und der Stadtparkasse Dortmund mit zusammen ca. 16.800 qm. Alle auf diesen Grundstücken befindlichen Baulichkeiten stehen zur Disposition. Nicht überplanbar waren die angrenzenden Gebäude der Firma Uhde (bis zu fünf Geschosse), die in den städtebaulichen Kontext einzubinden waren.
- Zum anderen steht der südöstliche Quadrant mit dem ehemaligen Straßenbahndepot für eine baulich-funktionale Neuordnung zur Verfügung (ca. 21.800 qm). Auch hier werden alle vorhandenen Gebäude abgerissen. Die vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäude entlang der Märkischen Straße (Hausnummer 150 bis 162) im Besitz der Dortmunder Stadtwerke AG waren zwingend zu erhalten.

Im südlichen Umfeld ist eine fast ausschließliche Wohnnutzung vorhanden. So befinden sich in der Klever Straße viergeschossige Gebäude als Blockrandbebauung und in der Jülicher Straße zwei- bis dreigeschossige Einzelgebäude.

Geschichte

Der Betriebshof Westfalendamm wurde 1913 als drittes innerstädtisches Depot der Dortmunder Straßenbahngesellschaft errichtet. Der Standort war eigentlich als Übergangslösung für den Fahrbetrieb in Richtung Aplerbeck gedacht, da die ringsum liegenden attraktiven Wohngebiete schon damals Erweiterungen ausschlossen. Aber erst mit dem Neubau des zentralen Betriebshofes Dorstfeld endete das »Provisorium Westfalendamm« im Jahre 1996.

Planungen und Projekte im Umfeld

Zahlreiche Neubaumaßnahmen und Planungen im engeren und weiteren Kontext des Plangebietes stehen für den Strukturwandel Dortmunds.

Büromagistrale »B 1 - Rheinlanddamm/Westfalendamm«

Auf dem rund 3,5 km langen, zentralen Abschnitt der B 1 - Rheinlanddamm und Westfalendamm - zwischen Wittekindstraße und Voßkuhle, entwickelt sich derzeit eine markante Büromeile mit regionaler Ausstrahlkraft. Folgende Projekte befinden sich derzeit in der Planung oder im Bau:

- Artrion (am Fuß des früheren AEG-Hochhauses) - Architekt: Planungsgruppe Drahtler GmbH, Dortmund;
- Rheinbau an der Hohe Straße - Architekt: Prof. Gerber, Dortmund;
- Verwaltungsbau der Versicherungsgruppe Signal Iduna (auf dem Gelände des ehemaligen Arbeitsamtes) - Architekten: KSP Engel Zimmermann, Köln;
- Gelände der ehemaligen Kronenbrauerei (s. u.);
- Neubau Märkische Straße (ehemaliges Hotel Ophoff);

- Neubau der KVWL - Kassenärztliche Vereinigung Westfalen-Lippe - Architekt: Kresing, Münster.

Neben dieser zentralen Achse sind die Radialstraßen von der B 1 zur Innenstadt (wie die Märkische Straße), der Technologiepark im Westen und die Stadtkrone Ost im Osten der Stadt von großer Bedeutung.

Märkische Straße

Die Märkische Straße ist eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen von der B 1 in die Dortmunder Innenstadt und prägt entscheidend das Gesicht der Stadt Dortmund. Mit dem Finanzamt Dortmund-West, der Industrie- und Handelskammer und dem Landesbehördenhaus sind hier regional und gesamtstädtisch bedeutsame Dienstleistungseinrichtungen ansässig. Im Dezember 1997 hat der Ausschuss für Umwelt, Stadtentwicklung und Wohnen den städtebaulichen Rahmenplan »Märkische Straße« als Grundlage aller weiteren Planungen beschlossen. Viele der in der Rahmenplanung getroffenen

Aussagen zu Neu- und Umnutzungen sind bereits umgesetzt bzw. befinden sich in der Planungs- und Bauphase:

- das »Ellipson«,
- das »Wohnstift Auf der Kronenburg«,
- ein Wohn- und Einzelhandelskomplex mit Hotel auf dem nördlichen Gelände der ehemaligen Kronenbrauerei,
- der HDI-Neubau am Südbad - Architekten: Winkler und Partner, Dortmund

Neben dieser gesamtstädtischen Betrachtungsweise ist die Märkische Straße auch im Kontext ihrer benachbarten Stadtquartiere - meist hochwertige Wohnviertel - zu sehen. Die Nähe zur Dortmunder Innenstadt sowie zu den wichtigen Erholungsräumen »Westfalenpark« und »Stadewäldchen« machen die Radiale und ihr Umfeld auch für einen hochwertigen Wohnungsbau attraktiv.

Kronenbrauerei

Für den nördlichen Bereich des Geländes wird derzeit - unter Einbeziehung von Bestandsgebäuden - ein Stadtteilzentrum mit Büros, Einzelhandel, Hotel und Gastronomie fertiggestellt.

Für den mittleren Teil des Kronenviertels fand im Jahr 1998 ein Gutachterverfahren statt. Auf dieser Grundlage wurde das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes durchgeführt. Das Konzept sieht für das mittlere Brauereigelände im wesentlichen eine Nutzungsmischung aus Büros und hochwertigem Wohnen vor.



Derzeitiger U-Bahneingang

Im Bereich der Kronenstraße und im Gebietsinneren ist ein allgemeines Wohngebiet (WA) geplant. Im Bereich der Kronenburgallee soll ein Mischgebiet (MI) und im Bereich der Märkischen Straße und zur B 1 - Rheinlanddamm ein Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung »Büro und Verwaltung« festgesetzt werden.

Für das südliche Gelände der ehemaligen Kronenbrauerei, direkt an der B 1 - Rheinlanddamm gelegen, wurde im Sommer 2001 ein Gutachterverfahren durchgeführt. Der Entwurf des Düsseldorfer Büros Miksch + Partner bildet nun die Grundlage der weiteren Projektqualifizierung. Vorgesehen ist eine klare Raumkante in sechsgeschosiger Form zur B 1 hin. Die sich nach Norden anschließende Kammstruktur staffelt sich dann auf vier Geschosse ab. Zur B 1 hin sind an drei Stellen repräsentative Eingangsbereiche vorgesehen.

*Rahmenplanung »Märkische Straße«
aus dem Jahr 1997:
Im Süden befindet sich die
Kreuzung Märkische Straße/B 1*



Wettbewerbsaufgabe

Nutzungen und Baumassen

Die Nutzungsvorgaben der städtebaulichen Rahmenplanung »Märkische Straße« stellen wichtige und politisch beschlossene Leitlinien der zukünftigen Entwicklung dar. Es oblag den teilnehmenden Büros, die nachfolgenden Aussagen der städtebaulichen Rahmenplanung zu prüfen und zu modifizieren - ein grundsätzliches Infragestellen war jedoch ausgeschlossen:

- *ehemaliges Straßenbahndepot:* Auf dem Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots sollte zur B 1 hin eine hochwertige Büro-, Verwaltungs- und Dienstleistungsnutzung entstehen. Im rückwärtigen und lärmgeschützten Bereich zur Klever Straße hin war eine innerstädtische attraktive Wohnbebauung vorzusehen. Es sollte von einer im Regelfall vier- bis sechsgeschossigen Bauweise ausgegangen werden. Zusätzlich war eine städtebauliche Akzentuierung im direkten Kreuzungsbereich mit ca. 10 bis 15 Geschossen möglich. Erwartet wurde eine Baustruktur, die in Abschnitten realisierbar ist und insbesondere eine deutliche baulich-funktionale Trennung zwischen Büro- und Wohnnutzung berücksichtigt.



Stadtparkasse:

Im Hintergrund sichtbar ist das Bürogebäude der Firma Uhde



VW Hülpert:



Kreuzung Märkische Straße/B 1:

In der rechten Bildhälfte befindet sich das Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots mit dem disponiblen Torgebäude

- *Autohaus Hülpert (VW) und Stadtparkasse:* Die Grundstücke des Autohauses Hülpert (VW) und der Stadtparkasse sollten im Kontext der umliegenden Baustrukturen bebaut werden. Als Nutzung waren auch hier Büro-, Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen erwünscht. Auch Sondernutzungen wie beispielsweise Hotels waren denkbar. Darüber hinaus war zur Märkischen Straße und zur B 1 hin im Erdgeschoss kleinteiliger Einzelhandel möglich. Die Geschossigkeit sollte auch hier im Regelfall vier bis sechs Vollgeschosse betragen. Zur Ausbildung einer Signalwirkung mit dem gegenüberliegenden Hochhaus war im Bereich der Kreuzung ebenfalls eine 10- bis 15-geschossige Bebauung zur städtebaulichen Akzentuierung möglich. Erwartet wurde auch hier eine Baustruktur, die in Abschnitten und unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur realisierbar ist. Derzeit ist eine gemeinsame Entwicklung beider Grundstücke nicht vorgesehen, jedoch sind gegenseitig eingeräumte Baulasten durchaus vorstellbar.

In begründeten Fällen war eine Abweichung der Höhenvorgaben möglich, wenn sie in den Gesamtkontext von B 1 und Märkischer Straße eingebunden war. Weitere Vorgaben zur Baumassenverteilung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen wurden nicht getroffen (Zu berücksichtigen waren jedoch die verkehrlichen Vorgaben).

Darüber hinaus war die durch die B 1 und die Märkische Straße hervorgerufene Lärmbelastung ausreichend zu

berücksichtigen. So galt es, einen ausreichenden Lärmschutz für die Büroarbeitsplätze (Grundrissanordnung, passiver Lärmschutz) ebenso sicherzustellen wie insbesondere für die geplante Wohnnutzung auf dem südlichen Teil des Geländes des ehemaligen Straßenbahndepots.

Konkretisierung ehemaliges Straßenbahndepot

Auf der Grundlage von Gesprächen der Dortmunder Stadtwerke AG mit zukünftigen Nutzern konnten bereits zum Zeitpunkt der Auslobung die städtebaulichen Vorgaben durch die Nutzerwünsche gemäß den folgenden Ausführungen konkretisiert werden.

Erwartet wurden im Rahmen des Wettbewerbes Lösungsvorschläge für die Gestaltung eines repräsentativen Bürogebäudes, das sowohl hohen städtebaulichen und architektonischen als auch wirtschaftlichen und funktionalen Anforderungen gerecht werden sollte. Auf den zur B 1 hin orientierten Grundstücksflächen sollten mindestens drei unabhängige Nutzungseinheiten mit jeweils 2.000 qm, 4.000 qm und 14.500 qm Bruttogeschossfläche entstehen. Die Gesamtflächenangabe von 20.500 qm war als Mindestanforderung zu sehen, höhere Ausnutzungen waren durchaus möglich bzw. wünschenswert. Erwartet wurde ein Gebäudekonzept, das auf unterschiedliche und sich wandelnde Marktanforderungen zu reagieren vermag. Wichtiges Ziel ist die Flexibilität. Darüber hinaus wurde Wert auf eine zurückhaltende, repräsentative Gestaltung und separate Eingangsbereiche gelegt.

Bei dem zu planenden Bürogebäude musste eine abschnittsweise Realisierung möglich sein. Insbesondere bei der Planung der Tiefgaragen war eine Unterteilung in Bauabschnitte zu berücksichtigen, so dass auch bei unterschiedlichen Investoren Grundstücksanteile eigentumsrechtlich selbstständig bebaubar sind.

Im rückwärtigen und lärmgeschützten Bereich des ehemaligen Betriebsgeländes zur Klever Straße hin war in einer ersten Bautiefe eine innerstädtische attraktive Wohnbebauung vorzusehen. Es konnte davon ausgegangen werden, dass hier im wesentlichen Eigentumswohnungen in einer Größenordnung von ca. 70 bis 80 qm (3-Raum-Wohnungen) errichtet werden. Die Wohnbebauung musste in jedem Fall als eigenständiger Bauabschnitt realisierbar sein. Eine Verflechtung der Nutzungen Wohnen und Büro war keinesfalls erwünscht.

Verkehr

Die Tunnelbaumaßnahme B 1 wird zu erheblichen Änderungen der oberirdischen Verkehrsflächen führen. Dies bedeutete bei der Planung der Neubaumaßnahmen die Berücksichtigung folgender Punkte:

- Die Straßenraumverbreiterung um ca. 4 bis 10 m auf ca. 300 m Länge auf der südlichen Seite der B 1 geht zu Lasten des Grundstückes des ehemaligen Straßenbahndepots.
- Im nordöstlichen Quadranten (VW Hülpert und Stadtparkasse) wird ebenfalls eine zusätzliche Fläche benötigt.
- Die Grundstücke dürfen für den ruhenden Verkehr nur gemäß den nachfolgenden Ausführungen angebunden werden.

Für den Bereich des ehemaligen Straßenbahndepots ist nach dem heutigen Erkenntnisstand unter anderem folgende Erschließung des Gebietes möglich:

- über die Klever Straße, wobei die Zufahrt der Wohnbebauung mindestens 30 bis 40 m vom östlichen Fahrbahnrand der Märkischen Straße zurückversetzt liegen muss (Aufstellfläche);
- über die Märkische Straße als »rechts rein/rechts raus«, wobei die Einmündung nicht im Aufweitungsbereich des Knotens Märkische Straße/B 1 liegen darf;
- über die Jülicher Straße als »rechts rein/rechts raus«, wobei die Jülicher Straße im weiteren Verlauf unterbrochen sein muss, um Durchgangsverkehr auszuschließen.

Das Grundstück der Stadtparkasse kann nur von der Friedrich-Uhde-Straße aus erschlossen werden. Die Flächen des heutigen VW Hülpert-Geländes sollen von der Karl-Marx-Straße analog den heute vorhandenen Zufahrten erschlossen werden.

Platz

Im Rahmen des Wettbewerbes wurden gestalterische Aussagen zur Ausbildung eines städtischen »Großplatzes« erwartet. Dabei stand die Neugestaltung des oberirdischen U-Bahn-Zugangs und die Minderung der Trennwirkung der Verkehrsflächen im Vordergrund der Aufgabenstellung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums. Der Standort des U-Bahn-Zugangs stand nicht zur Disposition, lediglich die oberirdischen Aufbauten.

Wettbewerbsergebnisse

Die Preisträger

In seiner Sitzung am 17. Mai 2002 wählte das Preisgericht aus den sieben eingereichten Arbeiten folgende Preisträger aus:

ein 1. Preis (6.250 EUR):

Friesleben & Geddert Architekten,
Düsseldorf
Mitarbeiter: C. Franken, S. Fette,
K. Glocksins, T. Göldner
Landschaftsarchitekt: Rheims + Partner,
Krefeld (Mitarbeiter: C. Dobrick,
A. Neuhaus, A. Doll)
Haustechnik: B. Schmidt-Reuter
Tragwerksplanung: Arup GmbH
Verkehrsplanung: Waning Consult

ein 1. Preis (6.250 EUR):

Hansen + Petersen, Dortmund,
Mitarbeiter: Stefan Reschorner

3. Preis (2.500 EUR):

Steidle + Partner, Berlin/München
Otto Steidle, Christian Kara, Nikolaus
Hoffmann
Mitarbeiter: Paul Brodrück, Ralf Eikel-
berg, Matthias Pieper

Weitere Teilnehmer:

plus+ bauplanung GmbH, Neckartenz-
lingen
Olaf Hübner, Peter Hübner, Christoph
Forster
Haustechnik: Transsolar, Stuttgart

WP Winkler und Partner, Dortmund
W. Meininghaus, H. Schwakopf,
F.-K. Winkler
Mitarbeiter: Genevieve Gebbing,
Mariola Nuhn, Kerrin Schön, Carolyn
Verstallen
Visualisierung: Matthias Schröder,
Dimitra Figa, Düsseldorf
Modellbau: Römer, Essen

Jourda Architectes, Paris (F)
Mitarbeiter: Philippe Bonneville

LTK Architekten, Dortmund
U. Roehder und R. Knie
Mitarbeiter: U. Gravert, B. Weickhmann
Landschaftsarchitekt: Prof. Nagel,
Schonhoff + Partner, Hannover
Haustechnik: Prof. Rakoczy, Berlin
Schallschutz: ITAB - Eugen Bauer und
Partner GmbH, Dortmund

Keine Planunterlagen eingereicht hatte
das Büro Rodriguez, Degener und
Partner aus Dortmund.

Empfehlungen des Preisgerichts

Das Preisgericht empfahl dem Auslober, die Verfasser der 1. Preisgruppe in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und den Grundstückseigentümern zu einer Überarbeitung der Konzepte aufzufordern. Dabei waren die im Bewertungstext erwähnten Kritikpunkte zu berücksichtigen, insbesondere galt dies hinsichtlich

Friesleben & Geddert

- der Möglichkeit der Bauabschnittsbildung unter Berücksichtigung einer ausreichenden Signifikanz und Fassadengliederung;
- der Wohnbebauung;

Hansen + Petersen

- der Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsflächen der B 1;
- des Lärmschutzes, vor allem für die Wohnbebauung im Süden;
- der baurechtlichen Abstandsflächenregelungen;
- der abschnittswisen und wirtschaftlichen Realisierung von Tiefgaragen;
- der Wirtschaftlichkeit der städtebaulichen Konzeption (Nutzflächen) und der Gebäudetypologie.

ein 1. Preis: Friesleben & Geddert, Düsseldorf

Aus dem Juryprotokoll

Durch die Verdrehung der langgestreckten Baukörper aus der Straßenflucht entstehen großzügig dimensionierte Vorplätze, die eine angemessene Adressbildung zum Westfalendamm ermöglichen und die vorgelagerten Solitärbaukörper freistellen.

Die kammartige Baustruktur lässt sich unproblematisch weiterentwickeln und ggf. in verschiedenen Bauabschnitten von unterschiedlichen Investoren realisieren. Hierbei stellt sich jedoch die Frage nach der Signifikanz und Identität einzelner Gebäudeteile. Die vorgeschlagenen Hochhausstandorte sind plausibel ausgewählt, die Gebäude selbst stehen in angemessenem Dialog zueinander. Die dreieckigen Vorplätze lassen eine interessante urbane Gestal-

tung erwarten - ebenso wie vielfältige Nutzungsmöglichkeiten, sofern die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich durch die hohe Schallemission der B 1 nicht zu stark eingeschränkt ist.

Für die südlich anschließende und ebenso logisch wie beliebig entwickelte Wohnbebauung bieten die Bürogebäude am Westfalendamm einen natürlichen Schallschutz. Städtebaulich fragwürdig erscheinen hier die beiden willkürlich angeordneten Einzelgebäude inmitten des Baugebietes, die von den sonstigen Baustrukturen abweichen.

Die Grundstücksausnutzung liegt im mittleren Bereich, die gewählte Baustruktur lässt hohe Wirtschaftlichkeit in Erstellung und Unterhalt erwarten.

*Modellfoto
von Westen*



Lageplan:

Durch die Winkelverschiebung der Bauflucht entstehen repräsentative Vorplätze in Dreiecksform. Im Norden wird der sich zur Karl-Marx-Straße aufweitende Platz durch ein 12-geschossiges Hochhaus gefasst. Die klassische Riegel-Kamm-Struktur

und die Hochhäuser fassen den Kreuzungsplatz mit einem neuen, gläsernen U-Bahneingang. Die viergeschossige Wohnbebauung in Zeilenform reagiert auf den Niveauunterschied zur Klever Straße mit einer 1,5 m hohen Mauer (»Rustika«) und darunter liegenden Tiefgarage.





*Modellfoto Stadtparkasse/
VW Hülpert von Westen*



*Ansicht der Neubebauung Stadtparkasse/Hülpert von der B 1:
Links das 16-geschossige Hochhaus an der Märkischen Straße, rechts das 12-
geschossige Hochhaus an der Karl-Marx-Straße, welches auch als Hotel nutzbar ist.*

*Erdgeschossgrundrisse:
Unter beiden Komplexen befinden
sich Tiefgaragen. Die Zufahrten im
Norden befinden sich in der
Friedrich-Uhde-Straße und der
Karl-Marx-Straße -
im Süden in der Jülicher Straße.*

*Die kleinen Bilder (rechts) zeigen die
gestalterischen Vorstellungen für die
Vorplätze. Hier befinden sich die
separaten Eingänge zu den
Büroflächen.*

*Fassadenausschnitt
des südlichen Areals*





*Ansicht des südlichen Areals von der B 1:
Auf der Südseite der B 1 wird die Kreuzung durch ein 20-geschossiges Gebäude
betont. Die übrigen Gebäude weisen 6 Geschosse auf.*



*Modellfoto ehemaliges Straßen-
bahndepot von Westen*



*Grundrisse des 1. Obergeschosses:
Das Grundrisskonzept reagiert auf
die Lärmschutzanforderungen. Zur
B 1 hin werden weniger sensible
Raumnutzungen und Erschlie-
bungszonen angeordnet. Die
Innenhöfe der einzelnen Käme
können sowohl offen wie auch als
Halle ausgebildet werden.*

*Vogelperspektive in Richtung
Westen*



ein 1. Preis: Hansen + Petersen, Dortmund

Aus dem Juryprotokoll

Der Entwurf sieht konzeptionell weit über den heutigen Tag hinaus und bietet für diesen städtebaulich schwierigen Ort, sogar für Dortmund ein in die Zukunft weisendes Konzept. Er stellt gewissermaßen zur traditionellen steinernen Blockstruktur der »europäischen Großstadt« die Gegenposition als offene Stadt, als offenen Raum dar und knüpft damit an typische Strukturen des Ruhrgebietes an, die sich auch in der jüngsten Vergangenheit mit Projekten der IBA Emscher Park bewährt haben.

Dieser außergewöhnliche Entwurf besitzt ungewöhnliche und offene Entwicklungspotenziale, die durch abstrakt-urbane Gebäudetypologien in erlebbar offenen Räumen signifikant wirken. Das Höchstmaß architektonischer Erkennbarkeit der einzelnen Baukörper bietet jedem Einzelnen die Chance der Identifizierbarkeit.

Grundsätzlich muss an dieser Arbeit kritisiert werden, dass die notwendigen Abstände zu den zukünftigen Straßenflächen der B 1 nicht eingehalten sind. Es erscheint allerdings offensichtlich eine Überarbeitung ohne formale Qualitätsverluste möglich zu sein. Die offenen Haustypen im Süden sind architektonisch interessante Wohntypen, die allerdings vor dem Lärm der B 1 noch geschützt werden müssten.

Der Besonderheit des Tores/ der Kreuzung an der B 1 wird der Entwurf mit seinen unterschiedlich behandelten Hochhäusern gerecht. Die Qualität des Entwurfes und seine Vermarktbarkeit werden nicht einheitlich beurteilt: sie reicht von krasser Ablehnung (im Süden) bis zur Anerkennung einer besonderen Marktchance (im Norden). Die Ablehnung resultiert aus Vorbehalten gegenüber der Form, der Sorge um Lärm in Verbindung mit den Wohnbauten und der Abschnittsbildung.

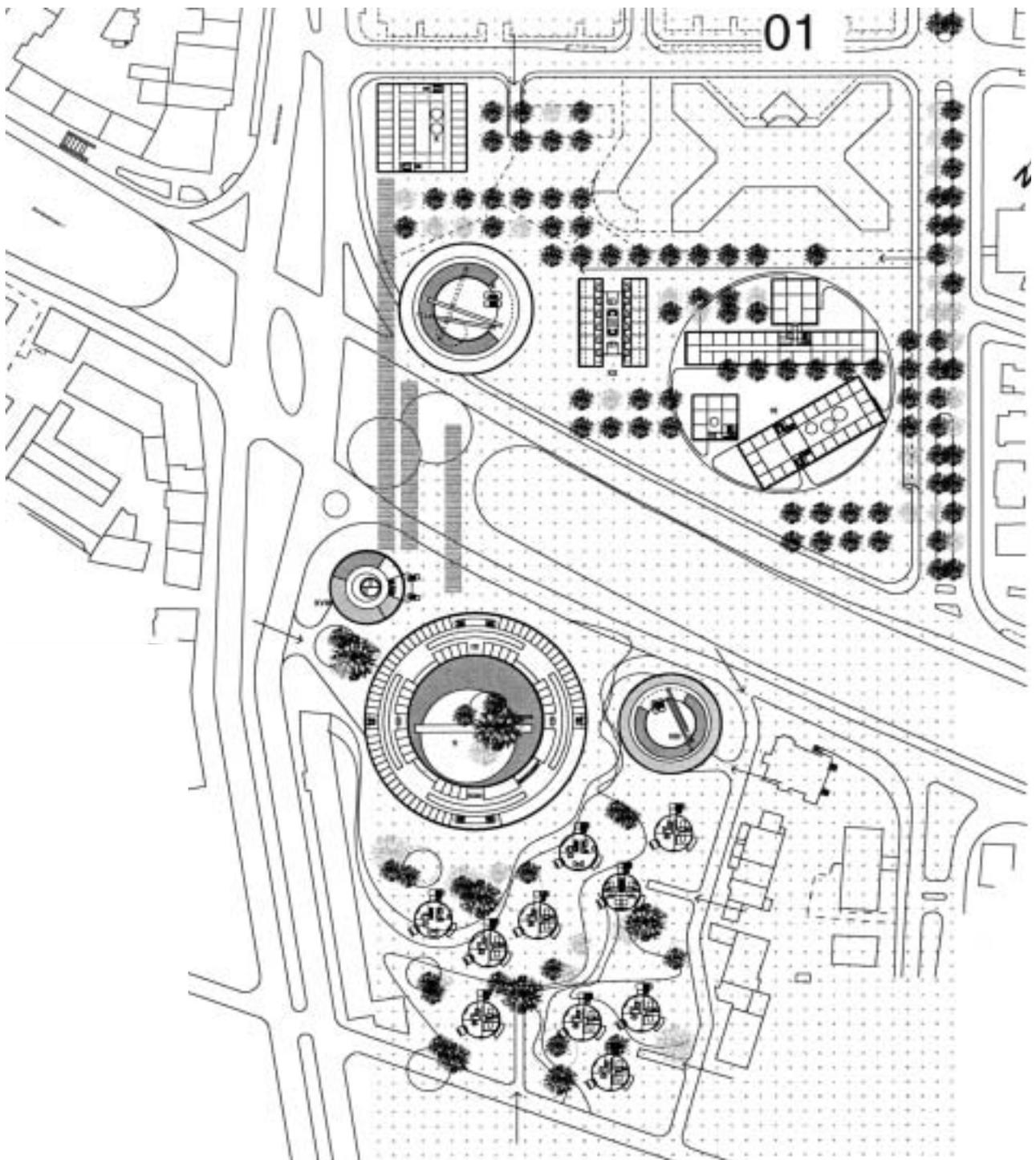
Modellfoto
von Westen



Lageplan:

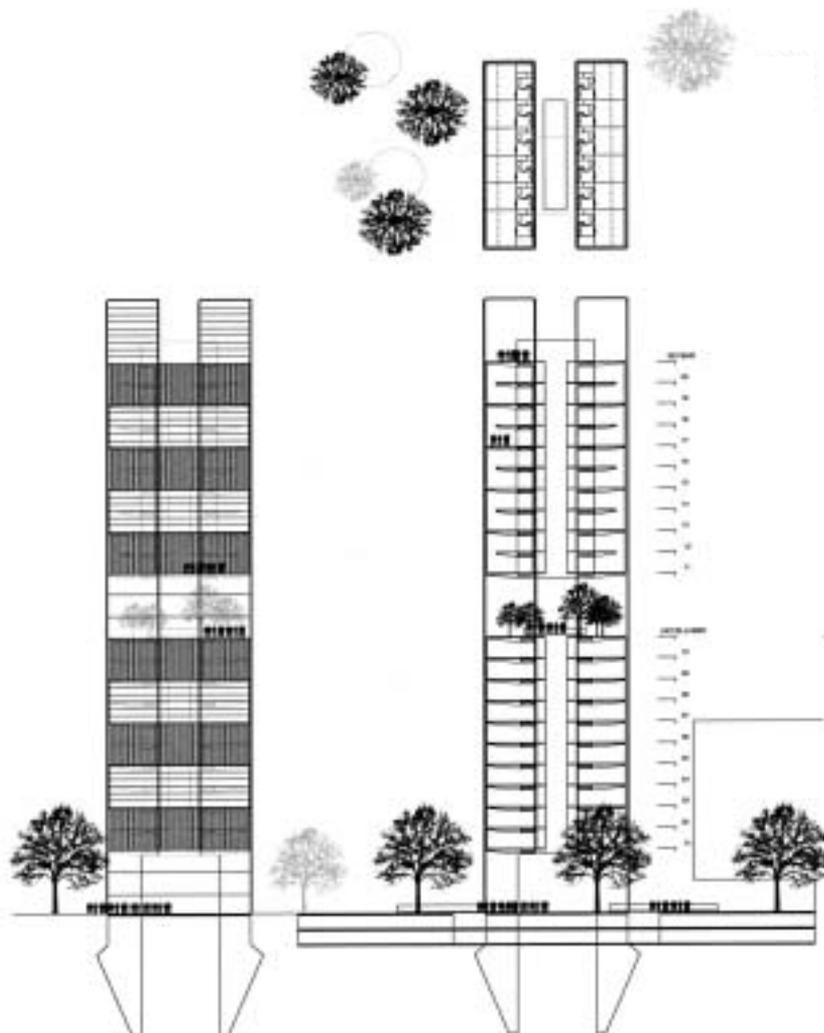
Entwurfsziel ist die Ausbildung signifikanter Gebäude als Solitäre mit erlebbaren Freiräumen. Aus diesem Entwurfsansatz resultiert die monolithische, meist kreis-

förmige Gebäudestruktur (wobei punktuell die Vorgaben der Verkehrsflächen missachtet werden). Die Wohngebäude sind aufgeständert.

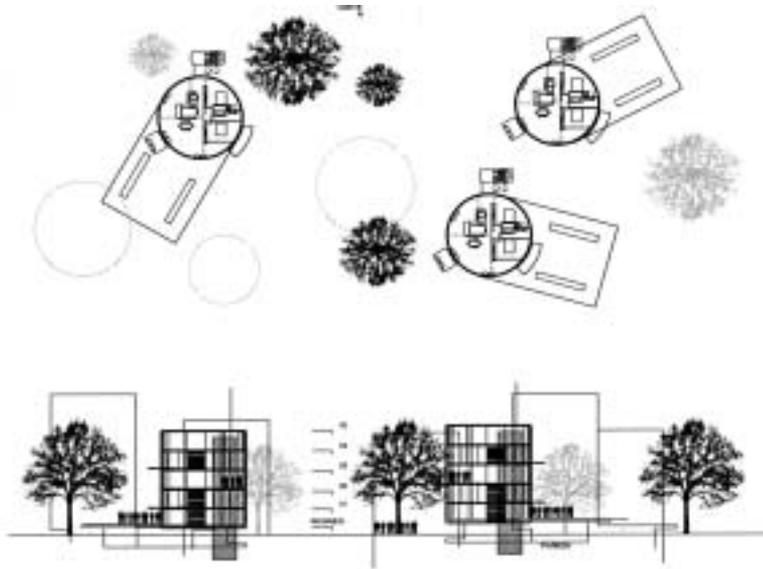




Modellfoto Stadtparkasse/VW Hülpert von Westen



Hochhaus auf dem Areal VW Hülpert:
 Das 20-geschossige Hochhaus soll in den unteren 10 Geschossen Bürodienstleistungen aufnehmen. In den oberen 10 Geschossen erhält es Wohn- bzw. Hotelnutzungen. Die Lobbyzonen werden als überhöhte Wintergärten klimatisch in das Gebäude integriert.

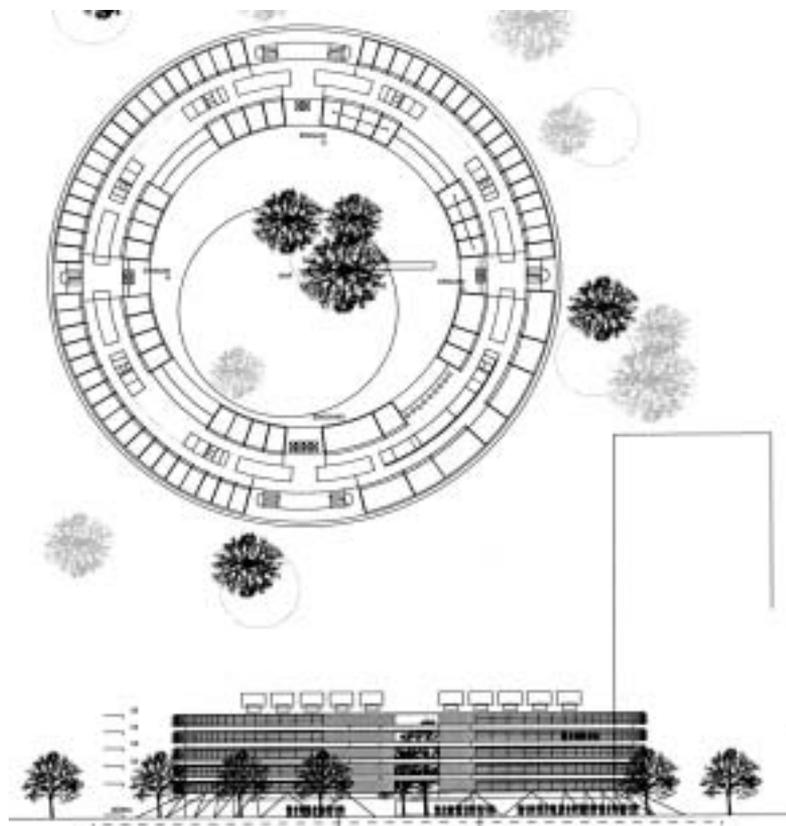


Wohnbebauung:

Die bis zu 5-geschossigen Wohngebäude sind aufgeständert. Die privaten Stellplätze sind unter vorgelagerten Carports angeordnet. Die Dächer der Carports dienen als Zugangsterrasse zum Wohnhaus. Die Grundrisse sind flexibel angelegt und ermöglichen kleine und große Wohnungen.



Modellfoto ehemaliges Straßenbahndepot von Westen



*Großer Rundbau auf dem Areal des ehemaligen Straßenbahndepots:
Das 6-geschossige Gebäude weist flexible Grundrisse auf. Der Innenhof wird durch eine grosse Wasserfläche geprägt, um die herum die Gebäudezugänge gruppiert sind.*

3. Preis: Steidle + Partner, Berlin/München

Aus dem Juryprotokoll

Die Verfasser schlagen eine sehr kraftvolle, städtebauliche Struktur vor, die sich aus drei Elementen zusammensetzt:

- eine aneinandergereihte Hoftypologie,
- gegeneinander verkantete Hochhausscheiben und
- auf Abstand gesetzte Stadthäuser.

Die Eingänge der straßenbegleitenden Bebauung an der B 1 lassen Urbanität entstehen. Die Raumbildung zeigt unterschiedliche Qualitäten: während die Blockhöfe relativ eng scheinen, zeigt der von den nördlichen Hochhausscheiben gebildete Raum eine gewisse räumliche Raffinesse. Der südliche von den Hochhausscheiben gebildete Raum wirkt durch den zu weit zurückgesetzten Baukörper zu offen. Diese Anordnung bewirkt auch, dass der Baukörper zu wenig Ausstrah-

lung als Stadtzeichen zur B 1 zeigt. Zudem wird der Übergang zu der angrenzenden, vorhandenen Wohnbebauung als wenig glücklich angesehen.

Die Erschließung zeigt an beiden Seiten eine gute Orientierbarkeit und untermauert plausibel das Konzept. Trotz der geschlossenen Bebauung zur B 1 ist aber die Wohnbebauung über den Einmündungsbereich Jülicher Straße durch Verkehrslärm beeinträchtigt, die offene Gebäudestellung lässt den Lärm bis zur Klever Straße durchdringen.

Die architektonische Gestaltung ist plastisch und kraftvoll gut rhythmisiert und auch in der vertikalen Zonierung ablesbar. Der Entwurf bietet damit an diesem heterogenen Ort einen geschlossen wirkenden und akzentuierenden Eindruck.

*Modellfoto
von Westen*



Eine abschnittsweise Realisierung ist gegeben. Aufgrund der knappen geschlossenen Formen wird der Entwurf als wirtschaftlich und vermarktbar bewertet. Insgesamt würde die Realisierung dieses Konzeptes unter Berücksichtigung notwendiger Verbesserungen zur Aufwertung dieses Bereiches beitragen.

Lageplan:

Zur B 1 hin werden klare und geradlinige Blockkanten mit 4- bis 6-geschossigen Baukörpern ausgebildet, die im rückwärtigen Bereich kleine Baublöcke mit Innenhöfen bilden. Akzentuiert wird der Kreuzungsbereich durch zwei senkrecht zueinander stehende Hochhausseiben (13 bzw. 15 Geschosse) sowie 8- bzw. 9-geschossige Baukörper. So entstehen im Kreuzungsbereich unterschiedlich dimensionierte Vorplätze. An der Klever Straße werden 2- bis 3-geschossige, nach Westen ausgerichtete Stadthäuser angeboten, die von einer kleinen Parkfläche im Blockinnenbereich direkt profitieren.





*Modellfoto Stadtparkasse/
VW Hülpert von Westen*



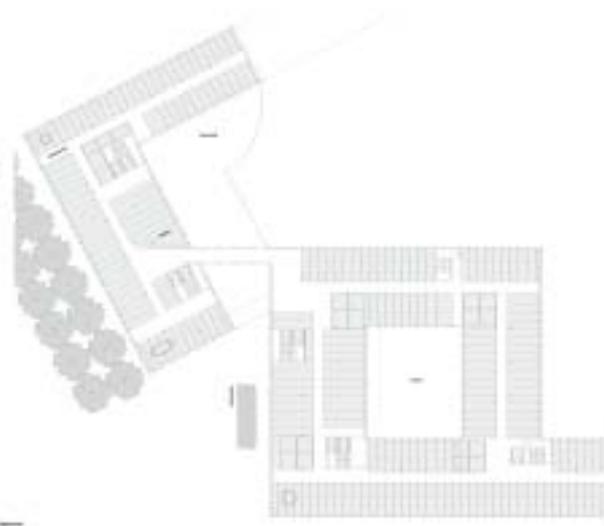
*Perspektive von Westen:
links das Hochhaus auf dem
Areal Stadtparkasse/VW Hülpert*



Ansicht Stadtparkasse/VW Hülpert von der B 1



*Grundriss des Erdgeschosses
Stadtparkasse/VW Hülpert: Bei dem
Grundrissausschnitt handelt es sich um den
Kreuzungsbereich Märkische Straße/B 1*



*Grundriss des 1. Obergeschosses
Stadtparkasse/VW Hülpert: Bei dem
Grundrissausschnitt handelt es sich um den
Kreuzungsbereich Märkische Straße/B 1*



*Perspektive von der Märkischen Straße:
Links im Bild das Finanzamt*



*Modellfoto ehemaliges Straßenbahndepot
von Westen*



*Ansicht ehemaliges Straßenbahndepot von
der B 1*



*Grundriss des Erdgeschosses des ehema-
ligen Straßenbahndepot: Bei dem Grund-
rissausschnitt handelt es sich um den
Kreuzungsbereich Märkische Straße/B 1*



*Grundriss des 1. Obergeschosses des ehema-
ligen Straßenbahndepot: Bei dem Grund-
rissausschnitt handelt es sich um den
Kreuzungsbereich Märkische Straße/B 1*

plus+ bauplanung GmbH, Neckartenzlingen



*Modellfoto von Westen:
Nicht im Modell dargestellt ist die über-
dachte Passage zwischen den Gebäuden
auf dem südlichen Areal.*

*Lageplan:
Vorgeschlagen wird eine leicht organische
Bastruktur, die durch zwei gleichartige,
16-geschossige Hochhäuser (senkrecht
zueinander) akzentuiert wird. Die übrige
Bürobebauung weist 5 bis 6 Geschosse auf*



WP Winkler und Partner, Dortmund

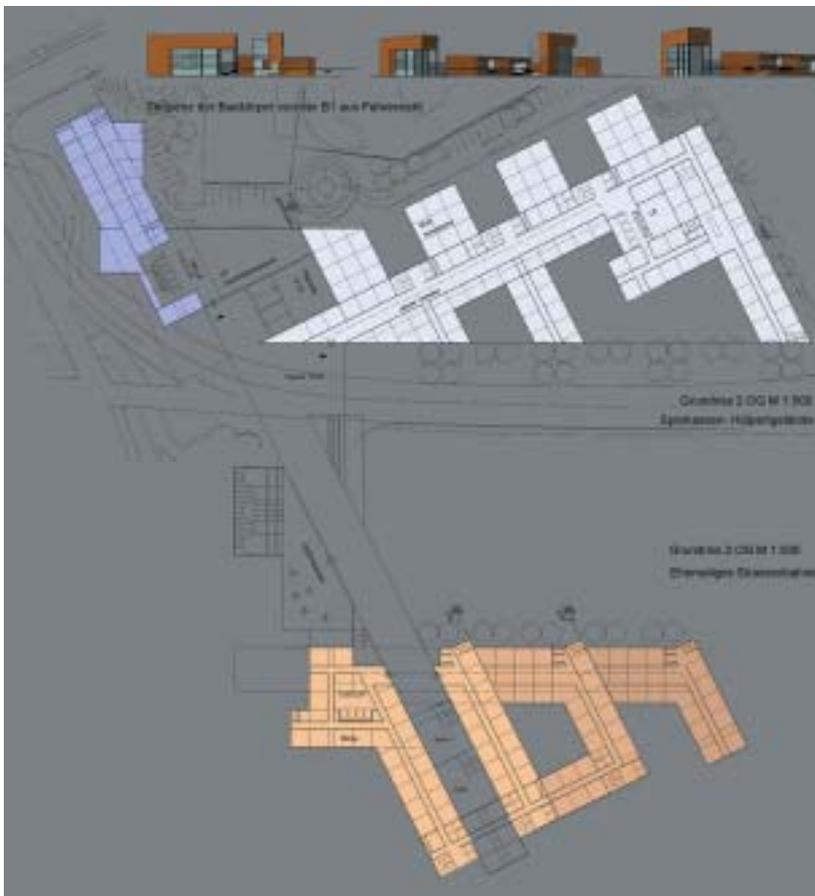


Modellfoto von Westen

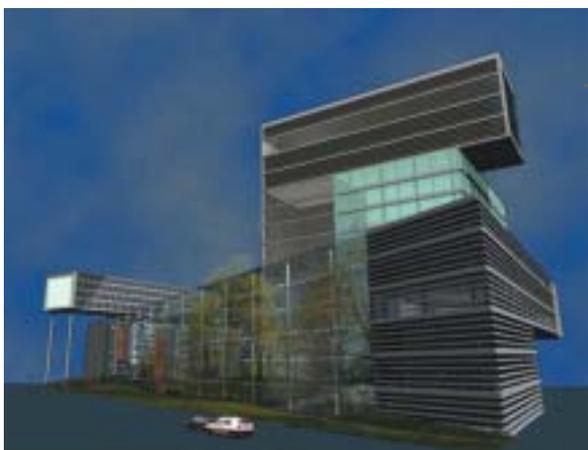
Lageplan:

Kennzeichnend ist die Brücke über die B 1 auf der +2-Ebene. Dieser neue Stadtplatz mit Restaurant wird ebenso wie die meisten Büroeingänge über Freitreppen erschlossen. Neben zwei Hochhäusern am Kreuzungs-bereich wird zusätzlich ein 15-geschossiges Hochhaus an der Karl-Marx-Straße vorgeschlagen.





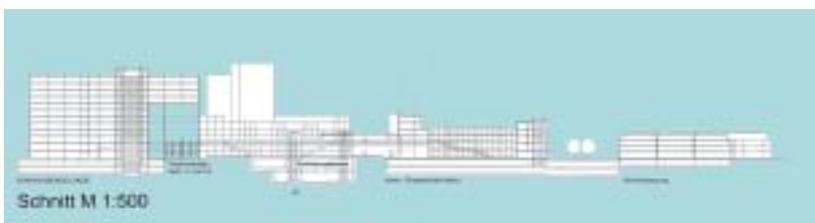
Grundrisse des 2. Obergeschosses (Brückenebene):
 Auf dem nördlichen Areal (Stadtsparkasse/VW Hülpert) wird eine zur B 1 hin offene Kammstruktur vorgeschlagen. Der Lärmschutz wird durch eine Glaswand entlang der B 1 sichergestellt.
 Auf dem südlichen Areal (ehemaliges Straßenbahndepot) erfolgt eine Straßenrandbebauung - die Kammstrukturen öffnen sich nach Süden. Zwischen der Bürobebauung und der Wohnnutzung wird eine großzügige Freifläche für Erschließung und Besucherverkehr angeordnet. Die 3- bis 4-geschossige Wohnbebauung im Süden (nicht abgebildet) greift die Prinzipien der Blockrandbebauung auf.



Isometrie des Eckgebäudes auf dem Grundstück der Stadtsparkasse

Schnitt von Nord nach Süd

Westansicht der Stadtsparkasse:
 Die Gesamtkonzeption der Architektur wird von ineinandergreifenden Gebäuderiegeln und Geometrien bestimmt.



Jourda Architectes, Paris



*Schnitt Bürogebäude
und Wohnbebauung*



*Modellfoto
von Westen*

Lageplan:

Die zeilenförmigen Gebäude stehen wie Objekte auf einem Sockel. Der allseitig begrünte Sockel nimmt das Parken auf. Die Gestaltung der Gebäude variiert gemäß den unterschiedlichen Büronutzungen.



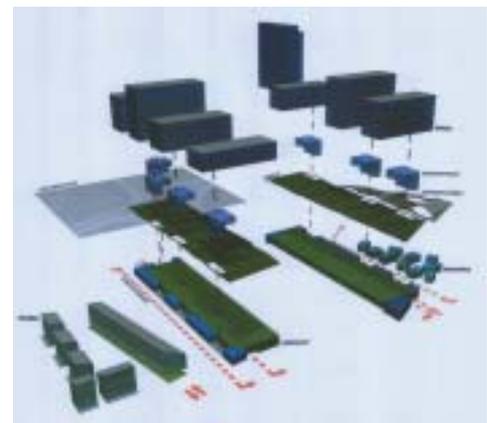
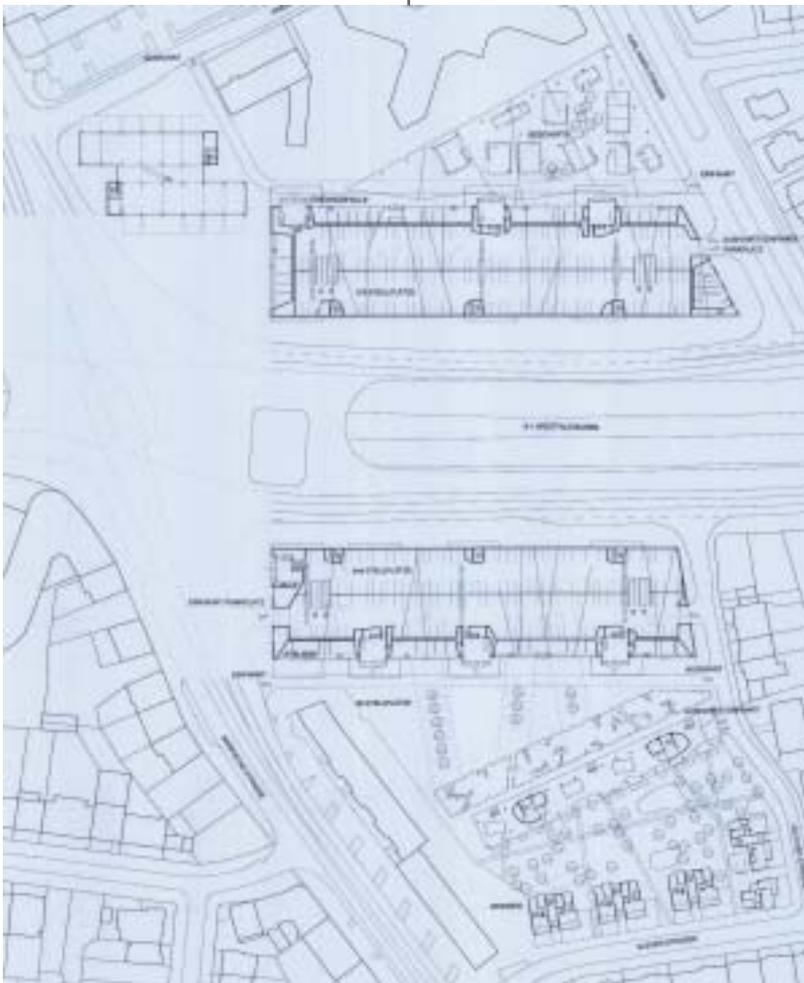


Perspektive:
Blick auf den Kreuzungsbereich
in nördliche Richtung



Schnitt/Ansicht von Nord nach Süd:
Deutlich erkennbar ist das Park-
geschoss auf Straßenniveau, der
»schwebende« Baukörper und
die von der B 1 abgewandten
Eingangsbereiche (blau)

Grundrisse des Erdgeschosses:
Im Erdgeschoss sind die
Parkgeschosse angeordnet.



Explosionszeichnung des Areals

LTK Architekten, Dortmund



Modellfoto von Westen

Lageplan:

Prägend sind die symmetrischen, 16-geschossigen Hochhäuser mit »steinerner Bastion«. Die sich im Norden trichterförmig aufweitende Bauflucht wird aus einer 5- bis 6-geschossigen Blockrandbebauung gebildet. Nach Norden wird eine eingeschossige gebietsverträgliche Gewerbenutzung vorgeschlagen. Auf dem südlichen Areal werden zwei Riegel-Kamm-Strukturen mit innerer Erschließung angeordnet.





Tag- und Nachtperspektive B1:
Die symmetrischen, 16-geschossigen
Hochhäuser bilden von der B 1 aus eine
markante Torsituation.



Grundriss der Obergeschosse



Ansicht (oben) und Schnitt

Überarbeitung: Friesleben & Geddert, Düsseldorf

Entsprechend den Empfehlungen des Preisgerichtes wurde die Gliederung der Fassaden überarbeitet sowie die Bauabschnittsbildung stärker berücksichtigt.



Für das Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots wird nun eine rückwärtige Erschließung vorgeschlagen. Diese dient der Gebäudevorfahrt mit einigen ebenerdigen Kundenparkplätzen und nimmt die Zu- und Abfahrten der Tiefgarage auf.



Die Anordnung der Wohngebäude an der Klever Straße wurde modifiziert.

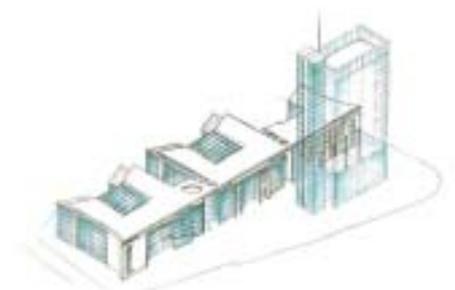




Grundriss
des 1. Obergeschosses



Grundriss des Erdgeschosses



Isometrie der Bebauung auf dem
nördlichen Gelände



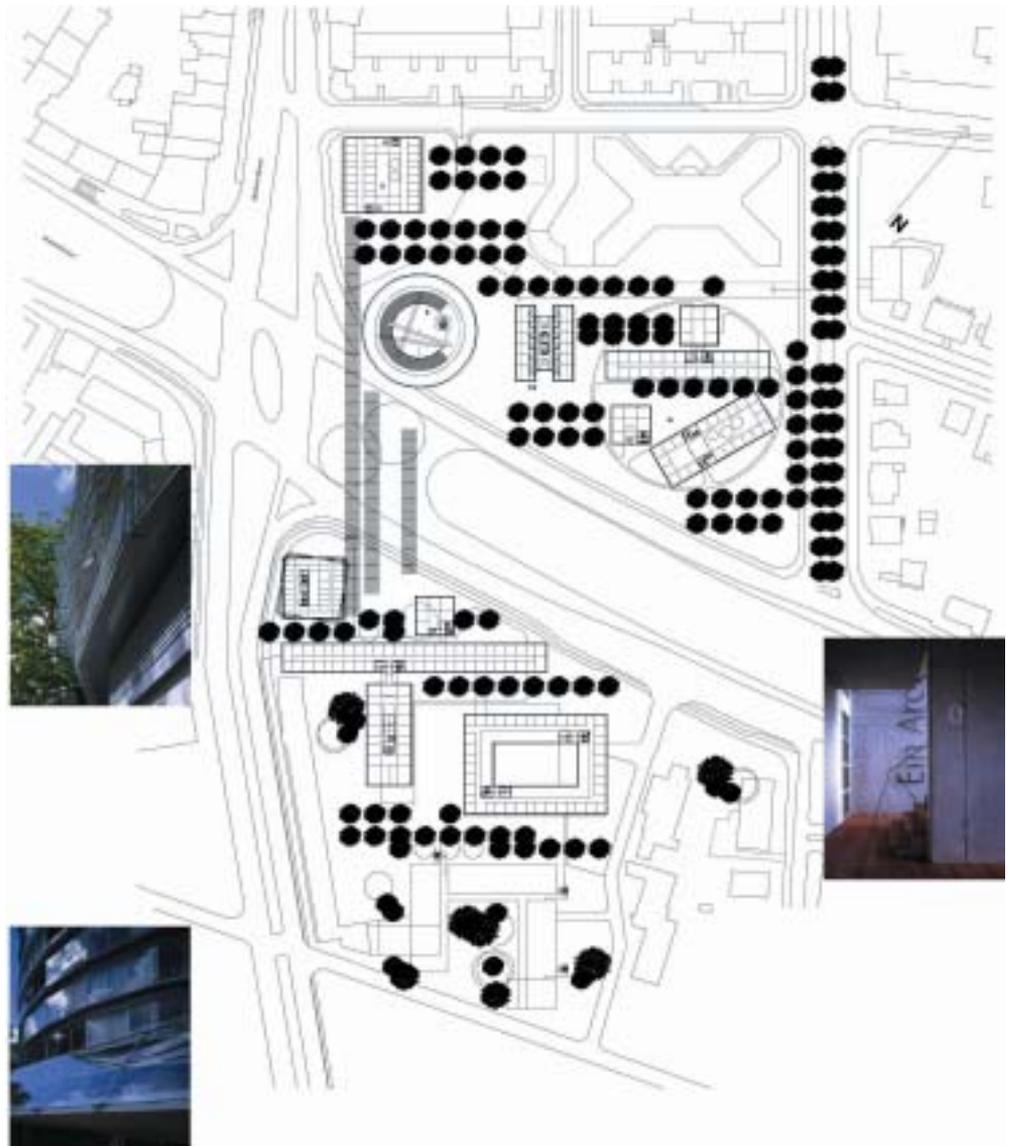
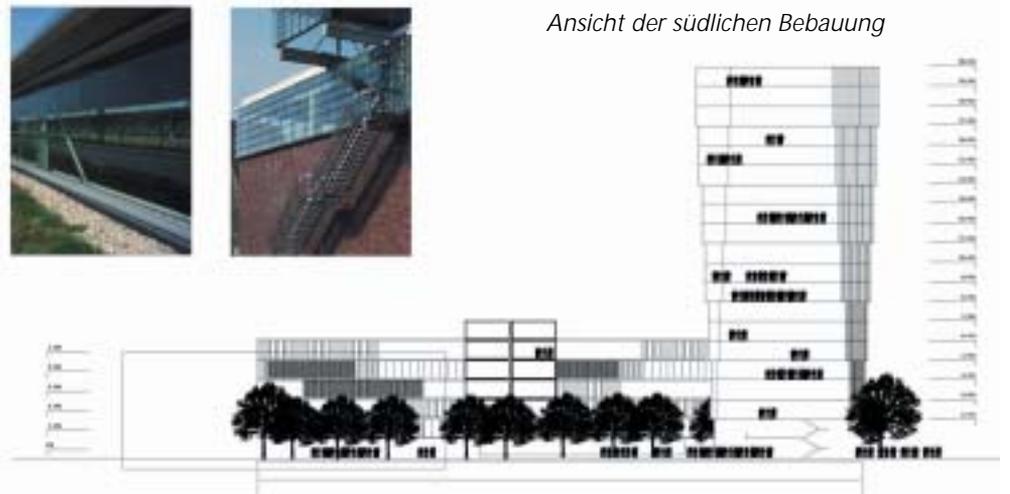
Isometrie der Bebauung auf dem
Gelände des ehemaligen Straßen-
bahndepots

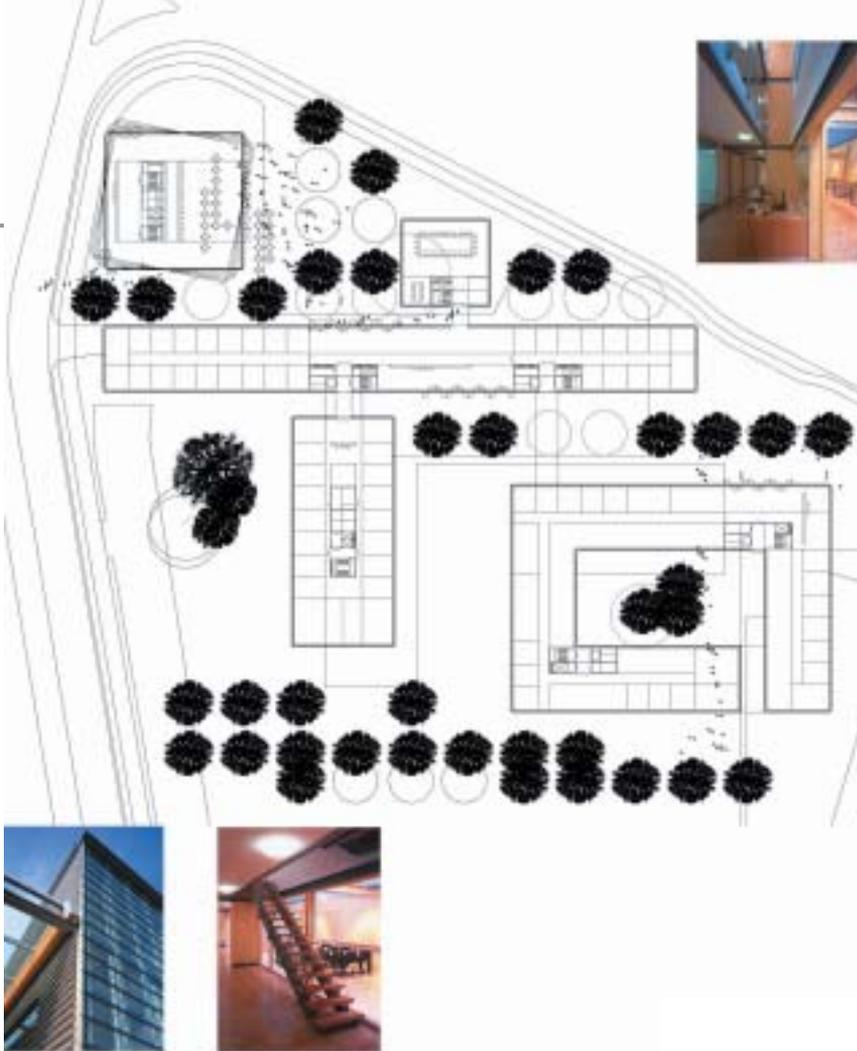
Überarbeitung: Hansen + Petersen, Dortmund

Die Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs führte zu einem gänzlich geänderten Konzept für das Gelände des ehemaligen Straßenbahndepots, während der nördliche Teilbereich (Sparkasse/VW Hülpert) unverändert blieb. Anstelle der kreisrunden Bauformen auf dem südlichen Grundstück wird nun eine orthogonal ausgerichtete Baustruktur aus mehreren Einzelbaukörpern vorgeschlagen.

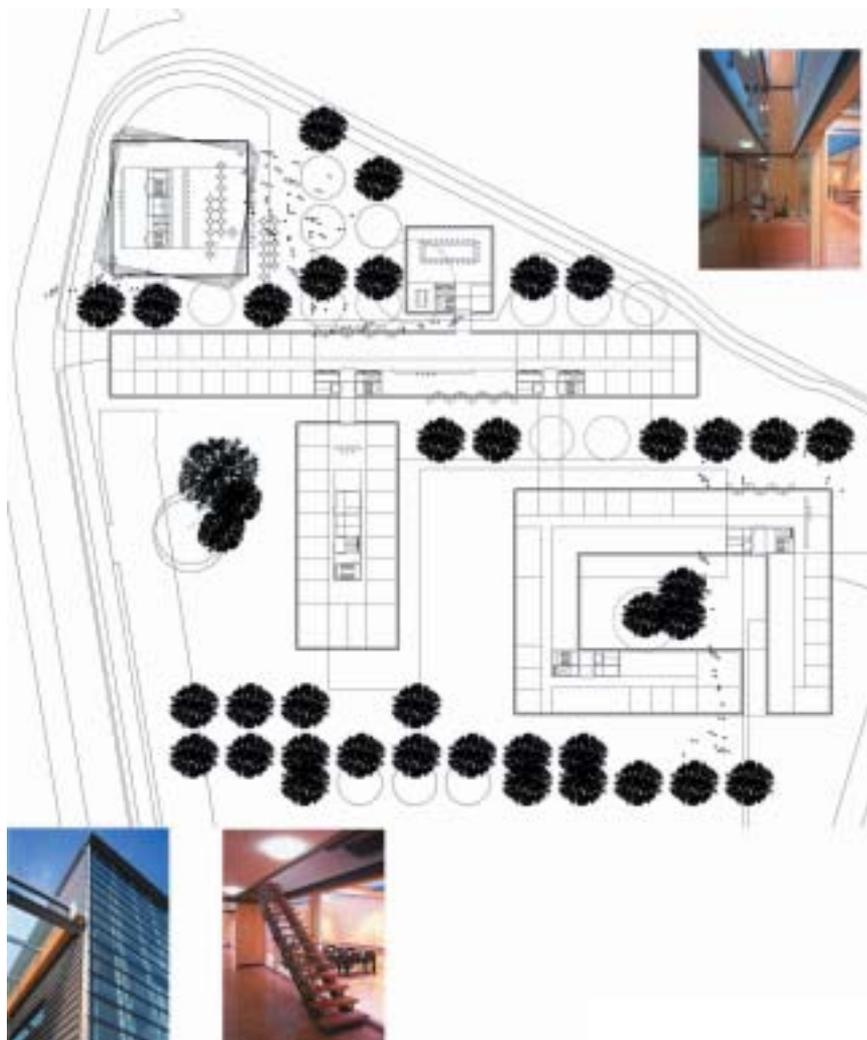
Die erforderlichen Abstandsflächen sind weitgehend berücksichtigt. Der Lärmschutz zur B 1 ist noch nicht optimal (keine lärmschützende Grundrissanordnung, starke Schallreflexionen zwischen den Baukörpern). Die Bauabschnittsbildung ist besonders im Bereich der Tiefgarage nur bedingt gegeben.

Die Wohnbebauung an der Klever Straße - ursprünglich ebenfalls kreisförmige Gebäude - wird in einer hofförmigen Baustruktur angedeutet.





*Grundriss des Obergeschosses:
Deutlich erkennbar ist die
zweihüftige Bürozellenstruktur.*



*Grundriss des Erdgeschosses:
Einzelbaukörper, teilweise durch
verglaste Stege miteinander
verbunden, kennzeichnen den
überarbeiteten Entwurf für
das Gelände des ehemaligen
Straßenbahndepots.*

Impressum:

Herausgeber:

Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt
Karl-Friedrich Ostholt (*verantwortlich*),
Margarete Bonnenberg, Ralf Poppensieker, Ludger Wilde
Koordination des Wettbewerbsverfahrens/

Konzeption, Gestaltung und Satz:

Norbert Post • Hartmut Welters,
Architekten BDA & Stadtplaner SRL, Dortmund

Fotos:

Archiv Post • Welters, Dortmund

Herstellung und Druck:

Giesen Druck, Rheinberg 8/02