



Die Ringe von Horrem

Stadtteilplanung Dormagen

2020

Ort

D Dormagen

Kategorie

Wettbewerb

Thema

urbane Aesthetik

Spezifika

Reorganisation aufgelöste Stadt

Klient

Baugenossenschaft Dormagen eG,
Stadt Dormagen

Kooperation

SI ZT Landschaftsarchitektur

Konzept Wärmeversorgung:

Ing. Dieter Beyer / BES GmbH Mainz

Konsultation Verkehrsplanung:

Dipl. Ing. Antje Janßen, LK Argus Kassel

In HORREM sind viele Eigenschaften der aufgelockerten, funktionsgetrennten Stadt sichtbar. Gebäude stehen als weitgehend bezugslose Artefakte in einer durchaus an schönen Situationen reichen Landschaft. Diese ist jedoch sehr von ruhendem Verkehr geprägt und sperrt sich einer Aneignung durch ihre Bewohner*innen. Der egalitäre Stadtraum führt gerade nicht zu Solidarität sondern zu Vereinzelung. Wir erweitern die Möglichkeiten durch Erhöhung von Komplexität.

ECKPUNKTE EINER REORGANISIERTEN STADTSTRUKTUR:

- radiales System aus Parkring und Stadtring – leicht verständlich, prozesshaft, effektiv, hohes stadträumliches Potential
- Differenzierung der Stadtlandschaft: öffentlich / halb-öffentlich / privat
- Zusammenfassen baulicher Siedlungsstrukturen zu überschaubaren Nachbarschaften
- kleinteilige Strukturen unterstützen die prozesshafte Entwicklung des Stadtgebiets
- Implementierung baulicher Strukturen für gewerbliche, kulturelle und soziale Nutzungen sowie
- Einsatz eines Erdgeschoss- und Quartiersmanagements für Beteiligungsprozesse der Bevölkerung: Haus der Zukunft / Infobox für Ausstellungen und Veranstaltungen



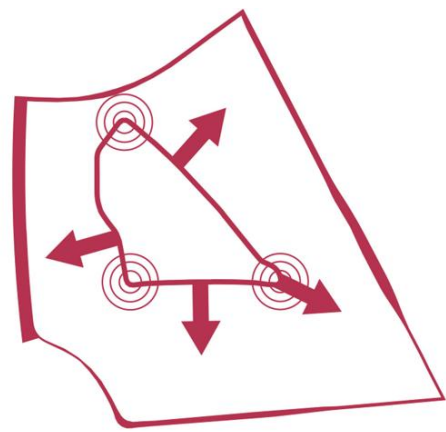
Architektur &
urbane Aesthetik

Die Ringe von Horrem
Stadtteilplanung Dormagen

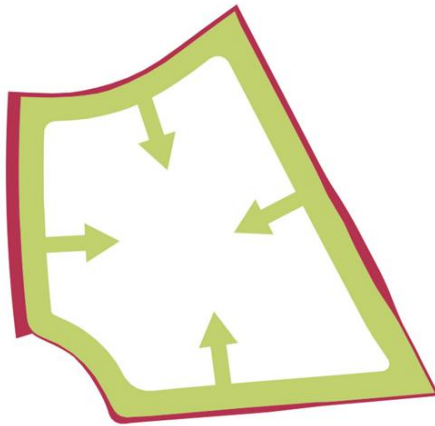
1 / 5



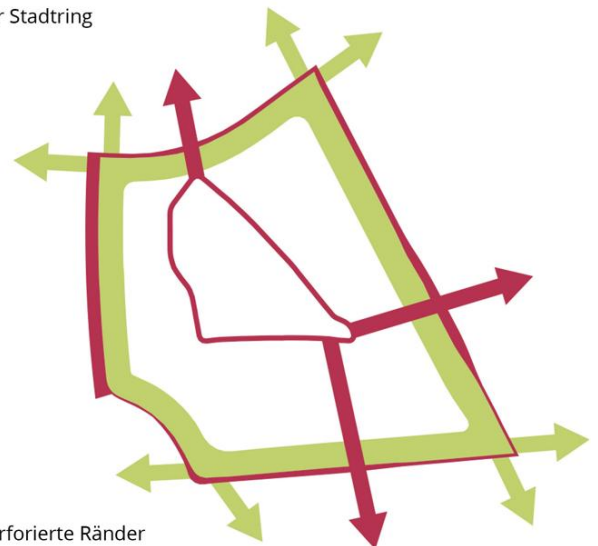
die Kontur von Horrem



der Stadtring



der Parkring



perforierte Ränder



EIN RING AUS ÜBERGEORDNETER INFRASTRUKTUR

Horrem hat eine Kontur von übergeordneter Infrastruktur. Die eingekreiste Stadt kann jedoch adäquat und ohne große Investitionen in die örtliche Infrastruktur radial über Ringe restrukturiert werden. Die Strategie der vernetzten Ringe integriert abgekoppelte Randlagen und ermöglicht eine leicht verständliche und nachhaltige Stadtraumentwicklung.

DER PARKRING

Der Parkring legt sich um den gesamten Stadtteil und vermittelt zu seinen Rändern. Diese hochwertige, ringförmige Parkanlage verwandelt die derzeit endrischen Angsträume der Randlagen in lebenswerte, grüne Stadträume. Bauliche Strukturen lassen sich hier klar orientieren. Das Grün wird mit den inneren Lagen vernetzt. Eine grüne Promenade lädt ein und verbindet – flankiert von Radwegen – die äußeren Quartiere von Horrem.

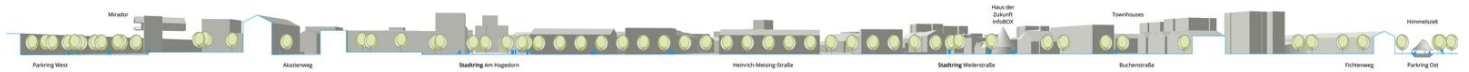


DER STADTRING

Der Stadtring legt sich um die inneren Stadtstrukturen und bildet eine ebenso zentrale wie potente Erschließungsschleife. Diese Ringstraße hat eine eigene, starke Identität. Sie verbindet die wichtigsten Stadtplätze, hier lassen sich Erdgeschossnutzungen entwickeln. Damit ist sie ein zentrales Instrument, um die Nutzungsdiversität zu erhöhen und erlebbar zu machen. Der Stadtring ist der städtische Widerpart des landschaftlichen Parkrings. Bauliche Strukturen werden hier verdichtet.

PERFORIERTE RÄNDER

Die drei existierenden Übergänge aus bzw. in den Stadtteil werden formal gestärkt. Sämtliche Zwickellagen werden geöffnet. Im Norden werden Durchgänge unter den Brücken hindurch sowie als Parkwege auf die Rampen hinauf geführt. Der Durchstich der Ulmenallee zum Bahnhof rückt diesen näher an die Stadt und attraktiviert die Querung der Gleise im Osten.

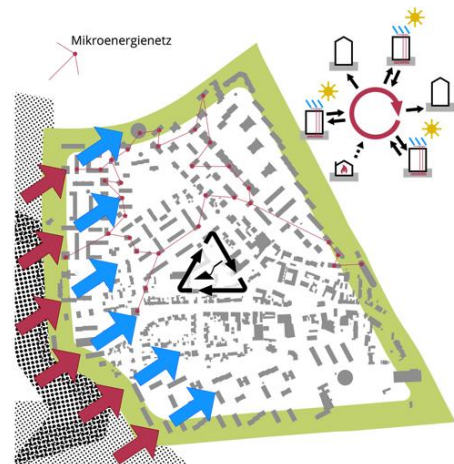
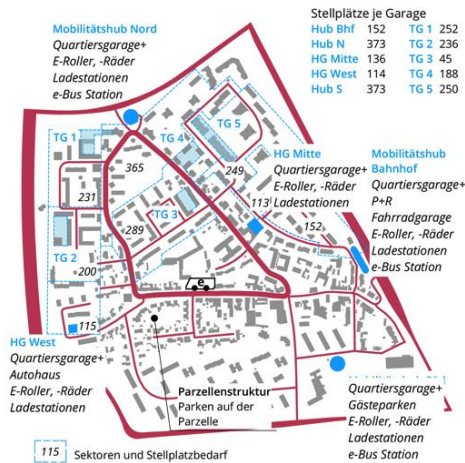
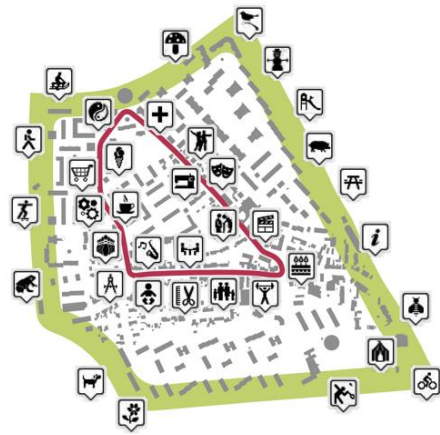


REALISIERUNGSTEIL westlicher Ring

Das stadträumliche Konzept für das Quartier zwischen Parkring im Westen und Stadtring im Osten entwickelt auf Grundlage von zu Wohnhöfen zusammengefassten und ergänzten Baukörpern ein differenziertes Gefüge. Diese Strategie einer progressiven Neuinterpretation bestehender Zusammenhänge sichert Kontinuitäten und ermöglicht in ihrer Körnigkeit eine schrittweise städtebauliche Entwicklung. Die starke Figur des Stadtrings Am Hagedorn verankert das Quartier im Stadtgefüge während Querverbindungen unterschiedlicher Qualitäten von hier zum Parkring vermitteln. In Nord-Süd-Richtung verläuft mit dem Akazienweg eine innere, subtile Achse, die im Norden mit einem Hochpunkt abgeschlossen wird.

ERWEITERTES WETTBEWERBSGEBIET

Die Ringstrukturen aus einer äußeren landschaftlichen und einer inneren städtischen Erschließungsschleife werden durch die kurzgeschlossene Ulmenallee und zahlreiche Querverbindungen ergänzt. Das Prinzip zusammengefasster Nachbarschaften wird variiert, differenzierte Stadträume werden gebildet. Die durchschießende Figur der Heinrich-Meising-Straße erhält mit zwei neuen Baukörpern eine ruhige Mitte. Am Eck zum Stadtring Weilerstraße befindet sich die InfoBOX, welche formal mit der Neuapostolischen Kirche korrespondiert. Die Buchenstraße ist das Pendant im Osten zur Achse Akazienweg im Realisierungsteil und führt sie Systematik der Ringe in die Tiefe. Im Süden wird die Ulmenallee mit signifikanten Zwillingsbauten abgeschlossen.



SCHEMATA

Nutzungsdiversität
Mobilitätskonzept

Typologien
Klimakonzept

NUTZUNGSDIVERSITÄT – Von der Wohnsiedlung zum lebendigen Stadtteil
Eine lebendige Stadt ermöglicht die Realisierung vielfältiger Lebens- und Arbeitsentwürfe. Dazu braucht es offene wie spezifische Strukturen, durch die eine Wohnsiedlung zu einer integrativen Stadt für viele wird.

KLIMAKONZEPT – klimaneutraler Stadtteil / Binnenklima – Energie – Recycling
Klimaaktiver Parkring für ein gesundes Stadteilklima
Reduzierung der versiegelten Flächen für den ruhenden Verkehr um 64%
Energieautark durch CO2 neutrale Energiegewinnung mittels dezentraler, vernetzter Wärme- und Kälteversorgungssysteme.

TYPOLOGIEN – überschaubare Nachbarschaften
Bauliche Strukturen werden zu Wohnhöfen zusammengefasst. So können sich Gemeinschaften bilden, die Verantwortung übernehmen. Diese Wohnhöfe sind halböffentliche Plateaus, mit starken Bezügen zum öffentlichen wie privaten Bereich.

MOBILITÄTSKONZEPT – der Bedarf heute und zukünftige Möglichkeiten
An den Zu- u. Ausfahrten des Stadtteils sowie am Bahnhof sind strategische Mobilitätszentren positioniert (s.g. Hubs). Hier findet der Wechsel zwischen den Fahrzeugen statt. Die Hubs werden durch einen zirkulierenden, autonomen e-BUS angebunden. Quartiersgaragen+ sind Hochgaragen (HG) mit EG-Nutzung und Räumen für Nutzergemeinschaften, welche die jetzigen Garagenhöfe adäquat ersetzen. Die Hochgaragen werden von Beginn an mit einem Rückbau- bzw. Umnutzungskonzept geplant.



Impressum

DILL.co zt gmbh

Architekt Clemens Dill

Dipl. Ing. Architektur und Städtebau FH
staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker
Mitglied der Kammer der ZiviltechnikerInnen für Wien, NÖ, Bgld.

Kontakt:

0043 699 11 68 39 92
post@dill.co.at
www.dill.co.at

FN 607551 h

Hinweis zum Urheberrecht:

Die Inhalte dieser Broschüre unterliegen dem österreichischen Urheber- und Leistungsschutzrecht. Jede dadurch nicht zugelassene Verwertung bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Rechteinhabers. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen. Inhalte und Rechte Dritter sind dabei als solche gekennzeichnet. Die unerlaubte Vervielfältigung oder Weitergabe einzelner Inhalte oder kompletter Seiten ist nicht gestattet und strafbar.

Stand: 01. Mai 2025