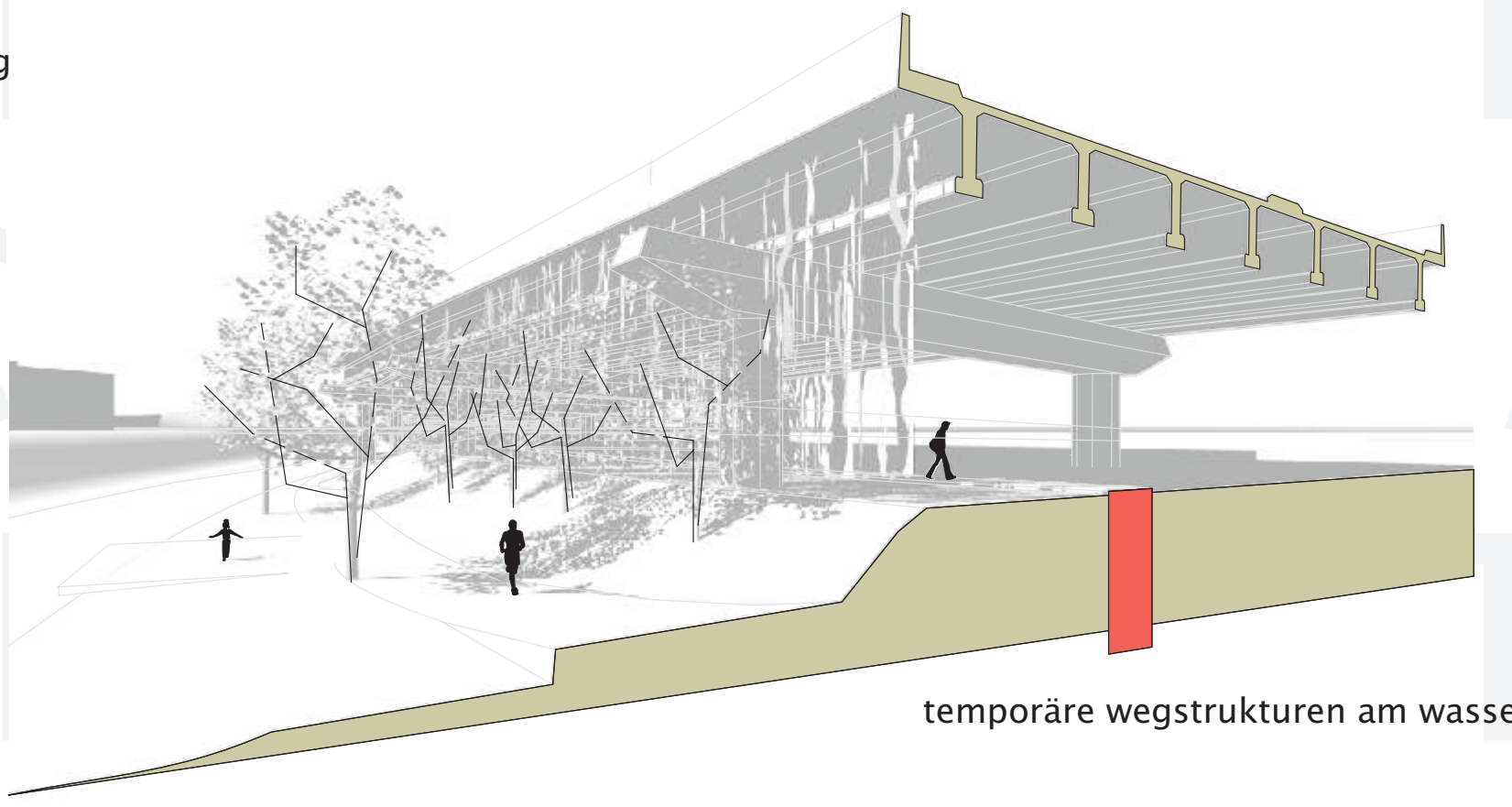
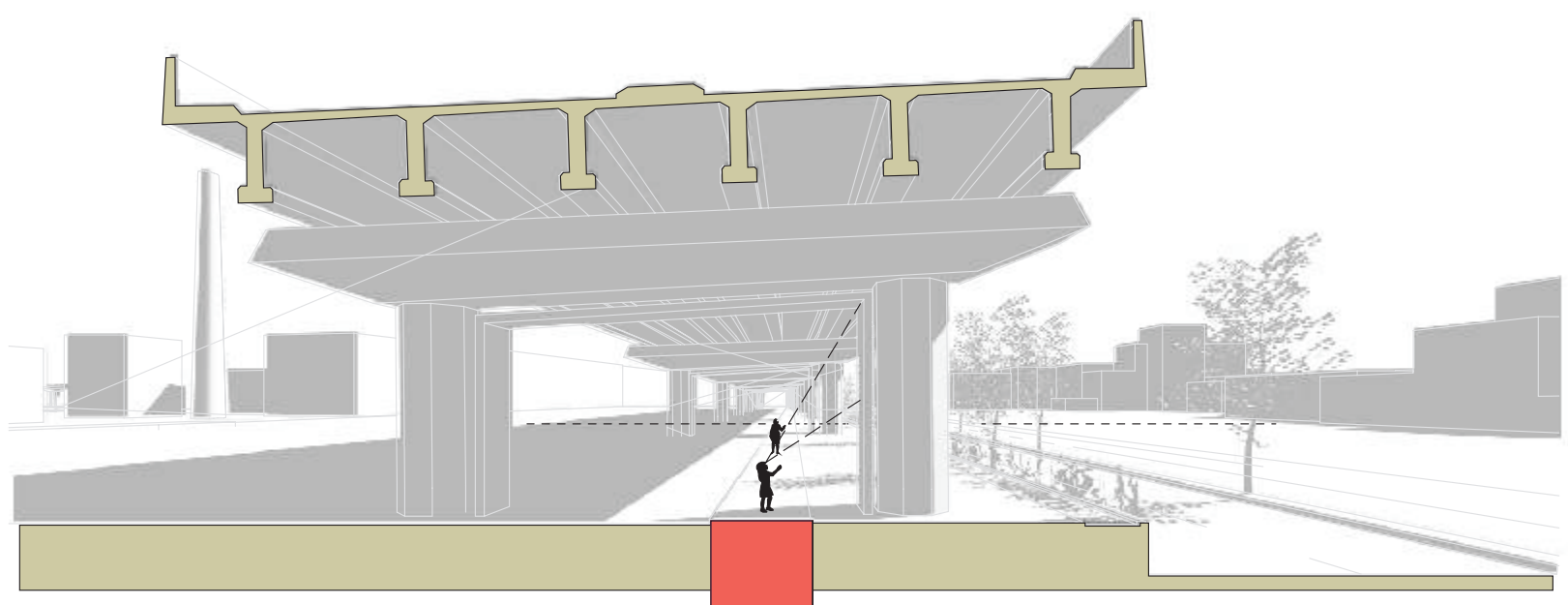


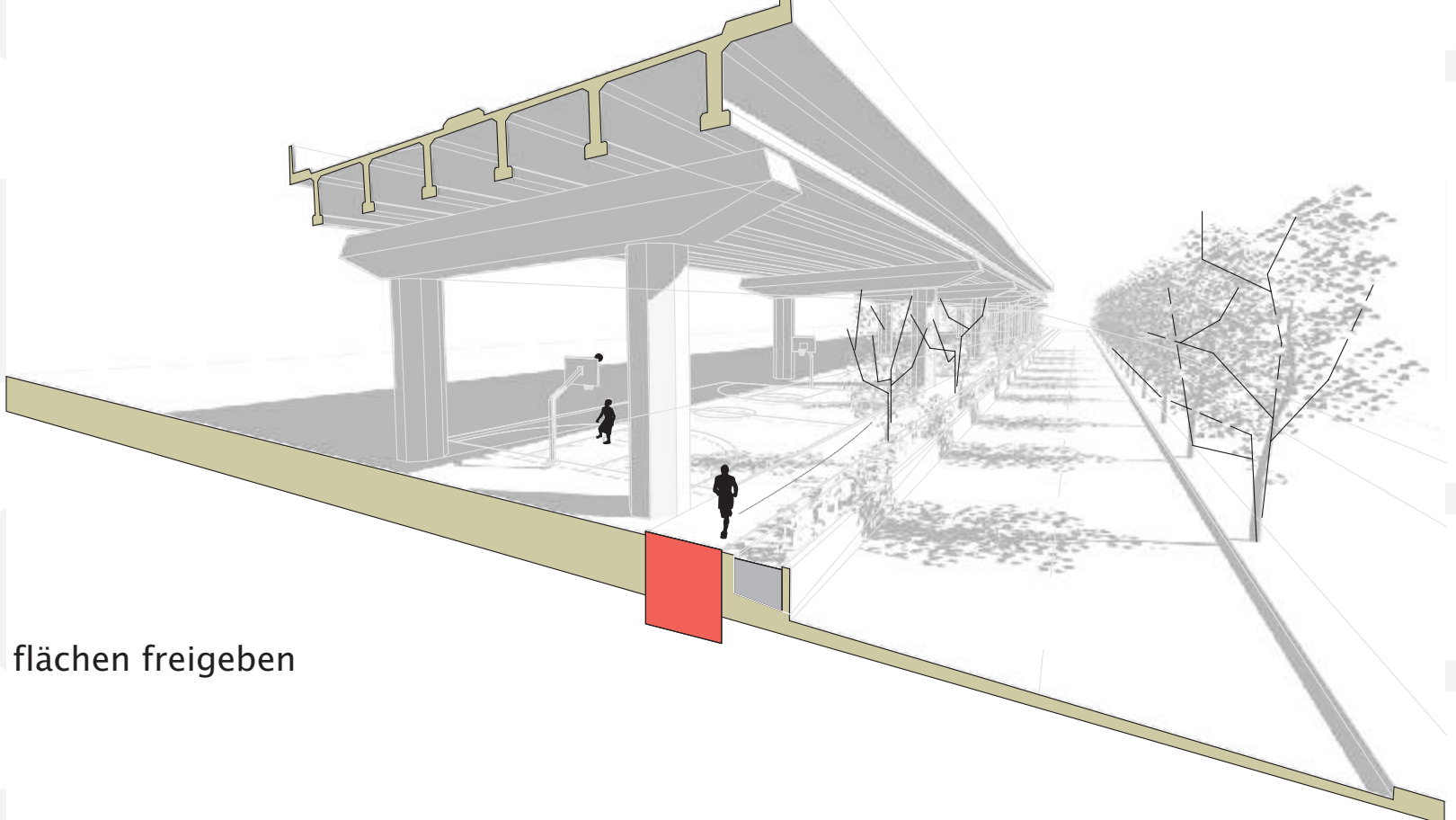
konzeptskizzen - weg



temporäre wegstrukturen am wasser



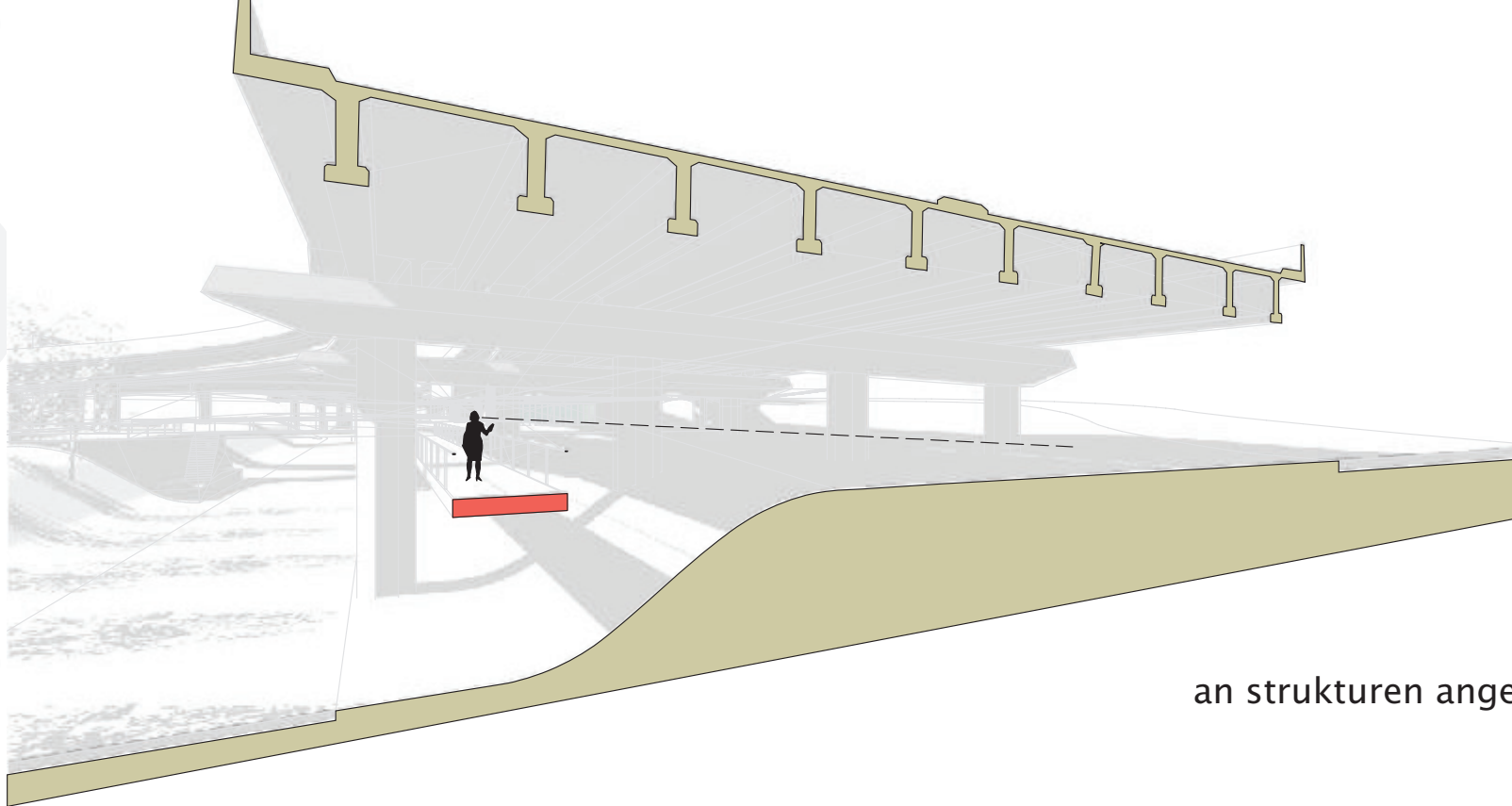
stadt beobachten und informationsweg



flächen freigeben



belichtungsstudie

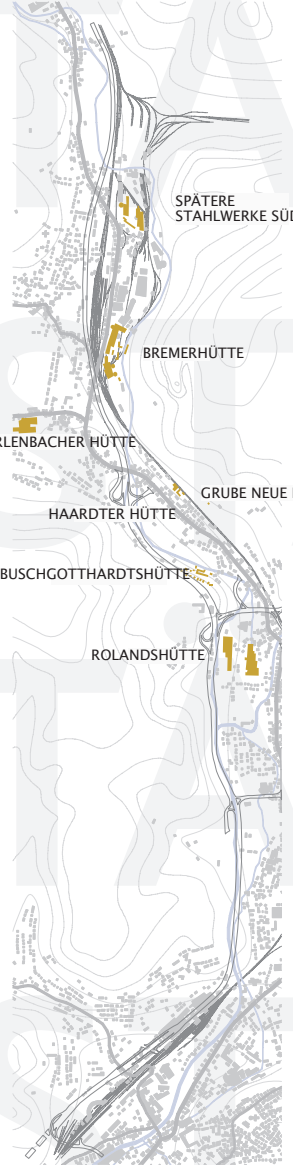


an strukturen angefügt

situation | die b54n, b62n, auch hüttentalstrasse (hts) genannt, mit knapp 24km gesamtlänge und zahlreichen brücken und überführungen erschließt den regionalverbund mehrerer alter einzelstädte (seit 1970 stadttelle) des kreises siegen-wittgenstein in nord-süd-achse für den schwerlastverkehr, als bis zu fünf-spurige stadtautobahn, sie stellt nicht nur das kostenintensivste und größte bauprojekt der region dar, sie prägt auch nachhaltig die landschaft und die stadt. zum größten teil als hochstrasse konstruiert, überdeckt sie auf einer länge von 10km zahlreiche zentrumsnahe stadtfächen in siegen. in den meisten streckenabschnitten den fluss überbauend, an den hang angelehnt, stadt überquerend, zerschneidend und begleitend, tritt sie mit ihrer struktur ständig in erscheinung. mehr als 60% der bevölkerung (ca. 60.000) wohnen durch die tallage der stadt nicht weiter als 2km von der hts entfernt. die überdeckten freiflächen sind nicht weiter ins stadtegefüge integriert, sie stellen vielmehr einen brachestreifen für das stadtegefüge dar. flächen, oder vielmehr räume, die unbewusst geschaffen wurden, planerische resträume (rooms left over planning, unknowingly spaces) werden bisher nur als parkplätze, spärlich begleitend aber auch als fußgänger- und radfahrwege, sowie für den sommerlichen flohmarkt im stadtteil geisweid genutzt. die meisten flächen sind mit bruchsteinen versiegelt, ungangbar gemacht, und deshalb nur bedingt zu nutzen. regional wird die straße auch als „betondrachen“ und, die überdeckten flächen, als „längster überdachter fahrdweg der welt“ bezeichnet.



historie | mitte der 1930er jahre kamen erste überlegungen zum bau der hts im zuge der planung der sauerlandlinie (a45) auf. eine stadtautobahn sollte die region wirtschaftlich fördern und für das umland erschließen. ein erster plan entstand anfang der 50er jahre, der sich nur in kleinen teilen vom heutigen stand unterscheidet. zahlreiche freiflächen über den fluss, am unbebauten hang, wurden schon frühzeitig der stadt gesichert. flächen der zurückgehenden eisenindustrie kamen hinzu. historische fachwerkbesiedlungen (buschgotthardtschütte, eine der ältesten fachwerk-industriesiedlungen europas hatte knapp 500 jahre bestand), einige stadtvillen, aber auch heruntergekommene häuser mussten weichen. insgesamt fielen dem bau der hts ca. 250 gebäude zum opfer. auf mehr als 500 jahre eisen- und stahlverarbeitung kann siegen zurückblicken, von dem heute nicht mehr als das krupp-thyssen-werk in geisweid im stadtbild geblieben ist. mehr als 80 eisenverarbeitende industrien haben in den 30er jahren das stadtbild von siegen geprägt. 500 stollen säumten die region. entlang der sieg, die das tal durchzieht, waren die betriebe zu finden. die benutzung des flusses, das wohnen am fluss waren alltägliche gegebenheiten. betrachtet man allerdings das heutige stadtbild, in spundwänden gefasste uferlandschaften, überbaute flussabschnitte und versperrte uferzonen, verschwindet die stadtqualitätsressource fluss gänzlich aus dem stadtbild.



ziel | ziel des städtebaulich-konzeptionellen entwurfes ist es, eine integration der resträume zu schaffen, deren zentrumsnahe lage als chance zu begreifen, ihr potential als ruhezone in der stadt auszunutzen, qualitäten der geschaffenen räume und des flusses zu benutzen, um so verbindung für die stadt zu schaffen.

chancen - konzept | die struktur der stadtautobahn verändert durch ab- und auffahren die stadt, alte zentren bleiben unbeachtet und sterben aus, neue entstehen. stadtentwicklung verlagert sich, während mitten in der stadt brachen zurückbleiben. stadtverbindung, die durch die trasse und wegeföhrung für den autofahrer auf der oberfläche passiert, kann auch für denjenigen darunter entstehen. als ruhigste, zentrumsnächste bereiche der der stadt wird eine konsequente wegeföhrung unter der hochstrasse erstellt. ihr anknüpfungspotential in die stadt für den fußgänger und radfahrer, ihre zentrumsnahe lage, wird zum thema und lässt straßenraum als lebensraum wiederentdecken.

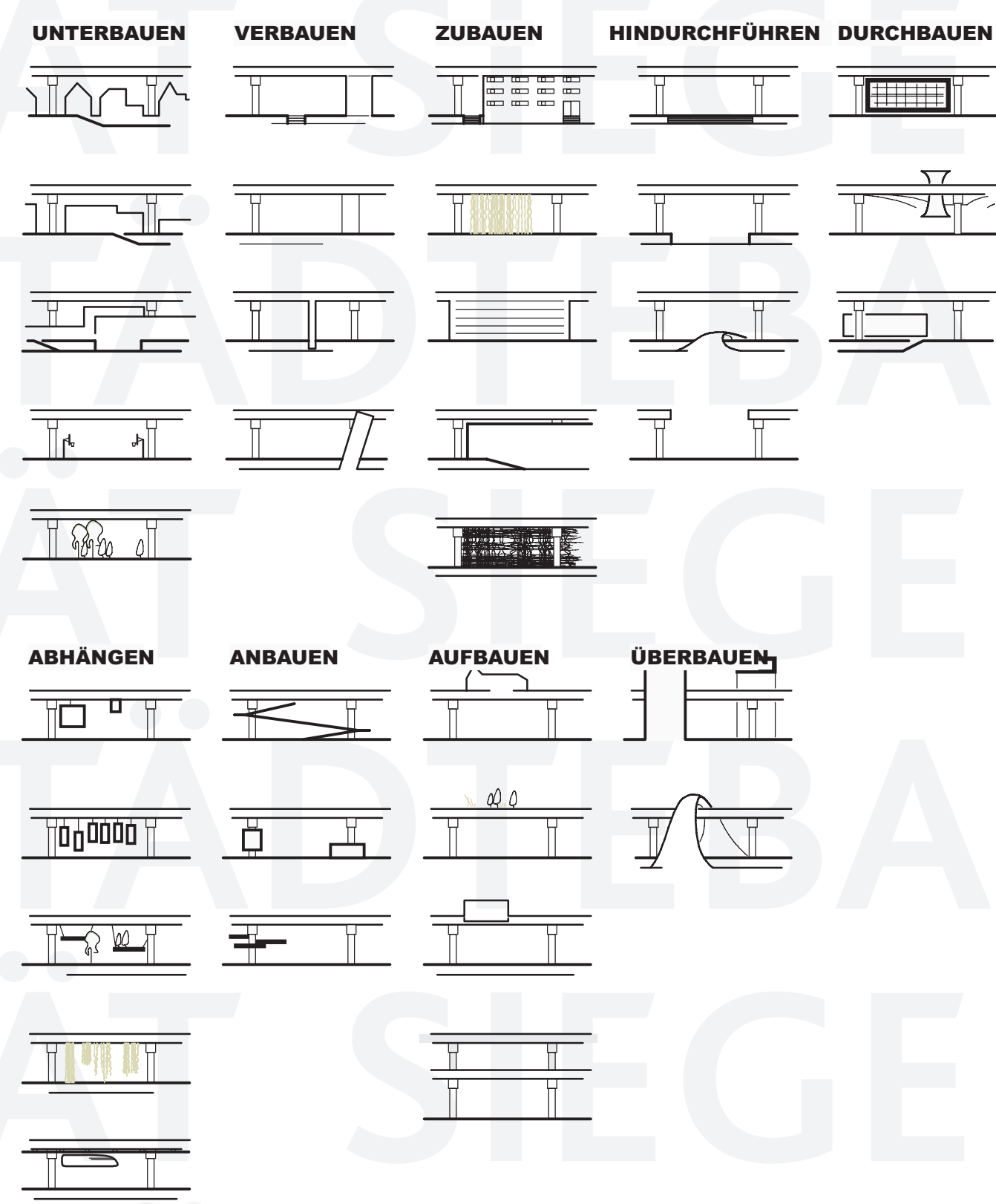
die chancen der überdeckten flächen liegen in den beziehungen nach außen, sei es horizontal , auf dem weg begleitend, stadtbeobachtend, oder vertikal durch die augen der abfahrten, in denen ruhige, sehr gut belichtete grünzonen entstehen. funktionale einheiten entstehen unter der struktur, flächen mit aufenthaltsqualität daneben. die überdimensionierte struktur der hochstraße wird dazu benutzt, in konsequenter fortführung verbindungen entstehen zu lassen. die struktur selbst schafft die verbindung durch ihre leitfigur und aufständigung, welche den raum, den sie benötigt, für die stadt zur verfügung stellt. stadt fließt unter ihr hindurch. die statisch auch überdimensionierte struktur lässt zu, auf einfache weise dinge anzufügen und bestehende, unbewusste räume zu benutzen.



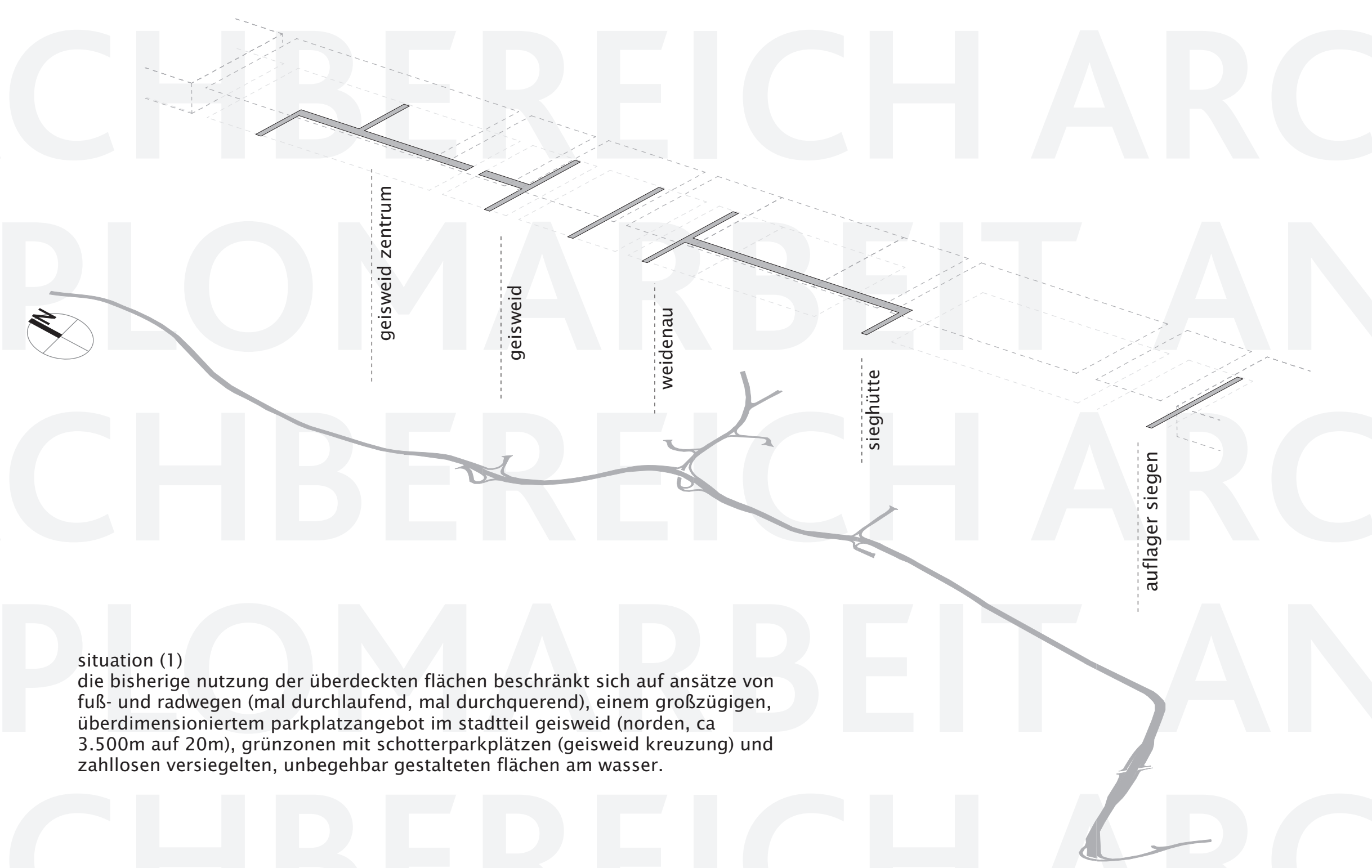
initiatoren - strategie | fünf gebäude, funktionen, entstehen entlang der strecke, fünf initiatoren, welche den weg zwischen ihnen als städtischen weg erfahrbar machen, attraktoren für den weg bereitstellen und auf dem weg begleiten. drei initiatoren an den kreuzungspunkten und jeweils einer an markanten punkten im norden und im süden. alle auf unterschiedlichste weise aus eisen und stahl konstruiert.

der nördliche kreuzungspunkt schafft eine funktionale verbindung als synergiefläche. der bedarf einer außenfläche des krankenhauses lässt in verbindung mit dem städtischen gymnasium, dem einkaufszentrum und dem ausgelagerten fachbereich kunst der universität in einem alten brauhaus einen ausstellungs- und eventbereich entstehen. der mittlere punkt wird zur visuellen verbindung. als kreuzung in drei fahrbahnebenen, bis zu 25 meter über bodenniveau und bei aufeinandertreffen von drei talern; als höchster punkt der hochstraßenföhrung entsteht hier ein aussichtspunkt für wanderer an der schnittstelle mehrerer wanderwege. die hochstraße wird hier überwunden, stadt- und straße können verstanden werden. der südliche kreuzungspunkt wird aufgrund der stadtkernnahen lage zur emotionalen und kulturellen verbindung. hier entsteht ein offenes straßentheater, ein theater über dem fluss, welcher die hochstraße an diesem punkt durchkreuzt. der ganz im süden liegende initiator wird zum kleinaußtätlichen und soziologischen verbindungspunkt. ein wohngebiet in zwei hälften teilend, stößt hier die hochstrasse auf bodenniveau und lässt einen jugendtreff entstehen. der nördliche initiator wird zur formalen verbindung. eine großzügige fußgängerbrücke verbindet hier zwei stadthälften, das alte stadtzentrum mit dem inmitten eines industriegebietes liegenden bahnhof, der von der stadt nur schwer zu erreichen ist. ein stadtteil, dessen stadtzentrum am stadtrand liegt, durch eine vier-spurige hauptstraße von der anderen stadthälfte getrennt ist, auf der sich rückläufige schwerindustrie (thyssen-krupp-werke) mit zahlreichen leerstehenden hallen befinden, kann so mit hilfe der hochstraße längerfristig zurückgewonnen werden.

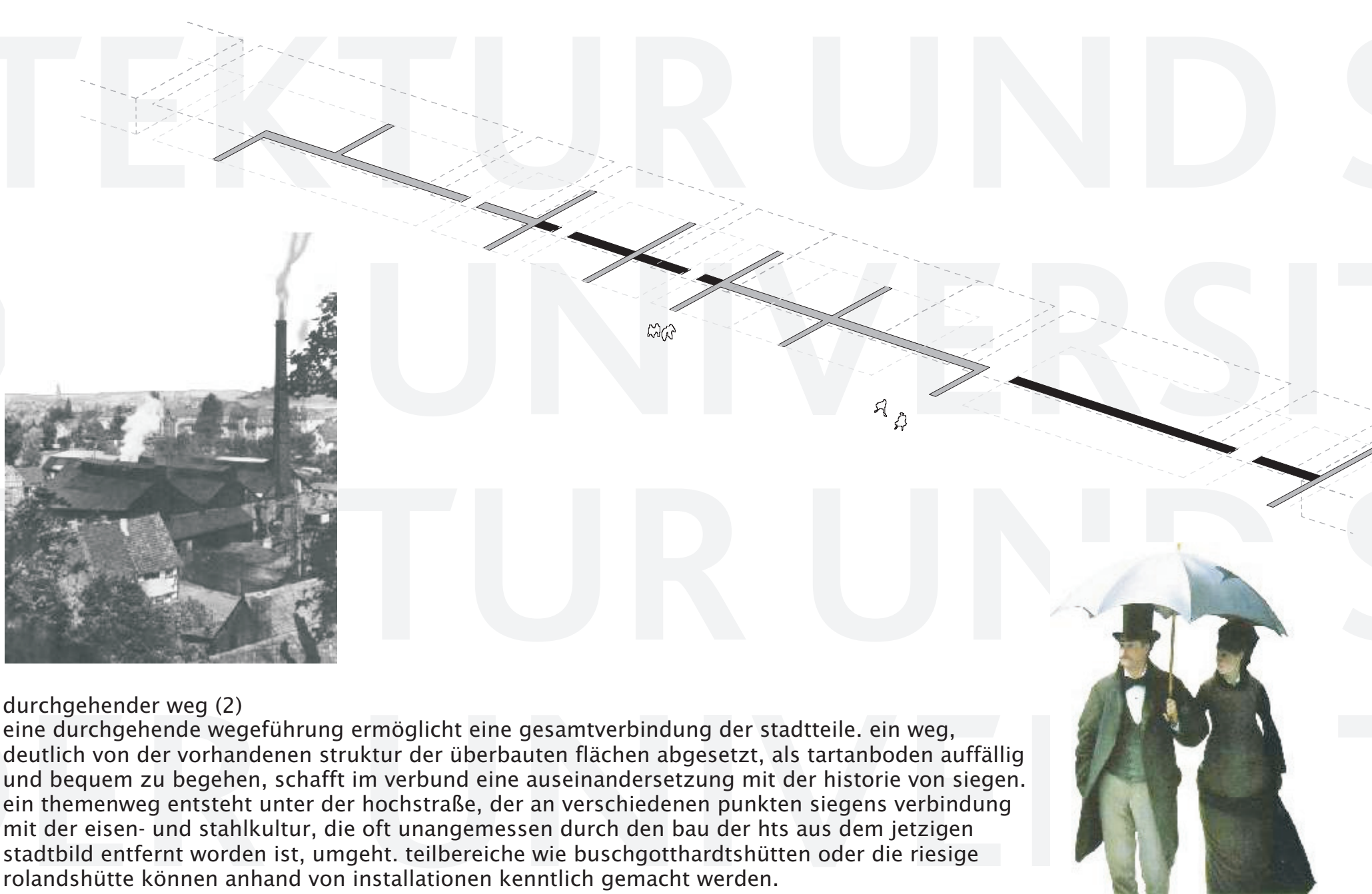
die initiatoren ermöglichen so neue strukturen im zwischenraum und auf der strecke. es können sportflächen und plätze entstehen, dauerhafte marktflächen, ruhezonen in der stadt, event- und veranstaltungsbereiche, disotheken, ausstellungen und installationen, schwimmbäder an und in der sieg. aber auch dem auto zugehörige funktionen wie verdichtete, etagenweise parkflächen, tankstellen, werkstätten, busterminals und zuganbindungen, besonders im nördlichen abschnitt von geisweid können hier platz finden. die überdeckten flächen können so für die stadt zurückgewonnen werden, und der eigentliche charakter eine straße, stadt zu verbinden, kann hier neu interpretiert werden...



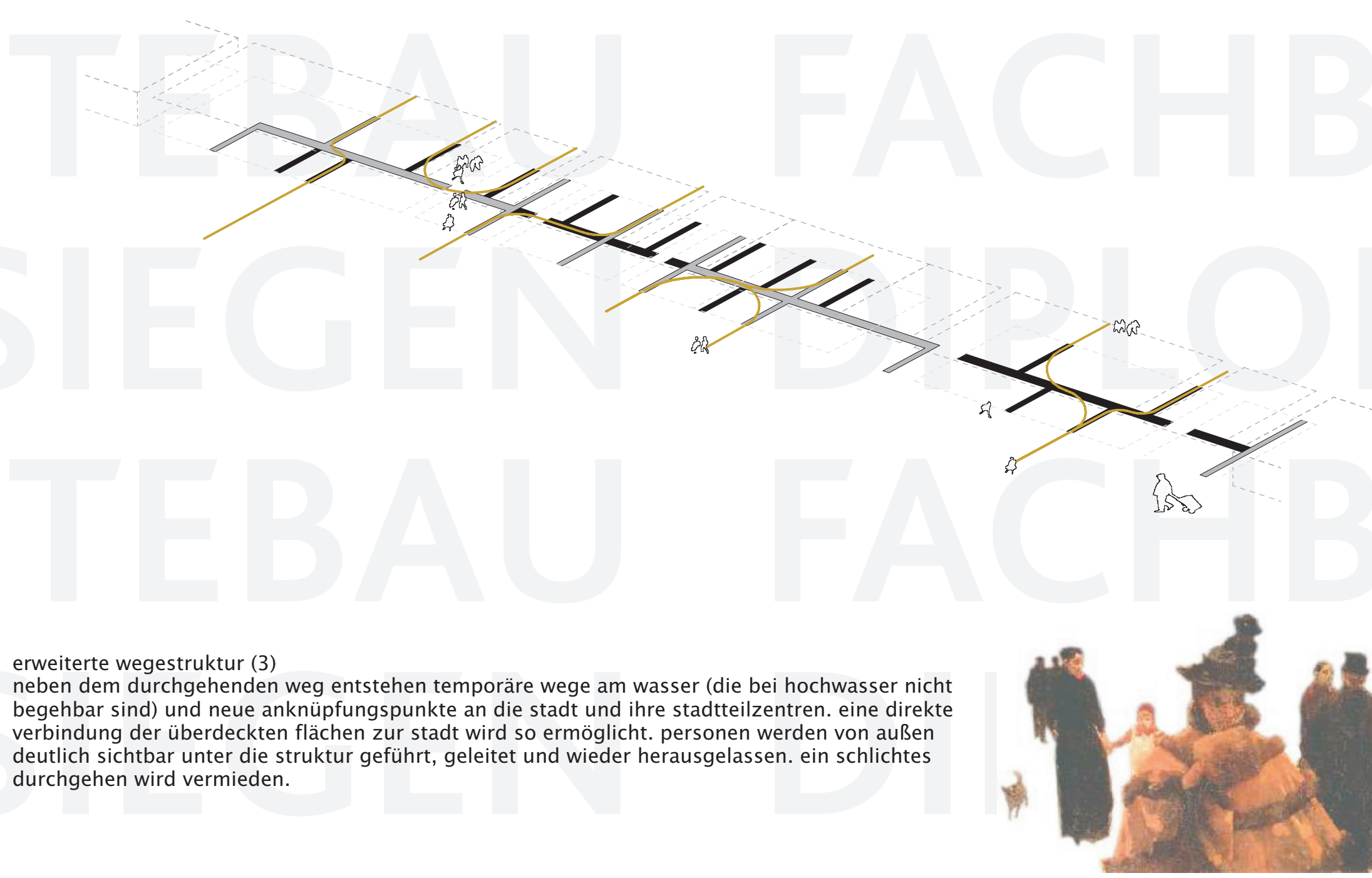
entwurf |



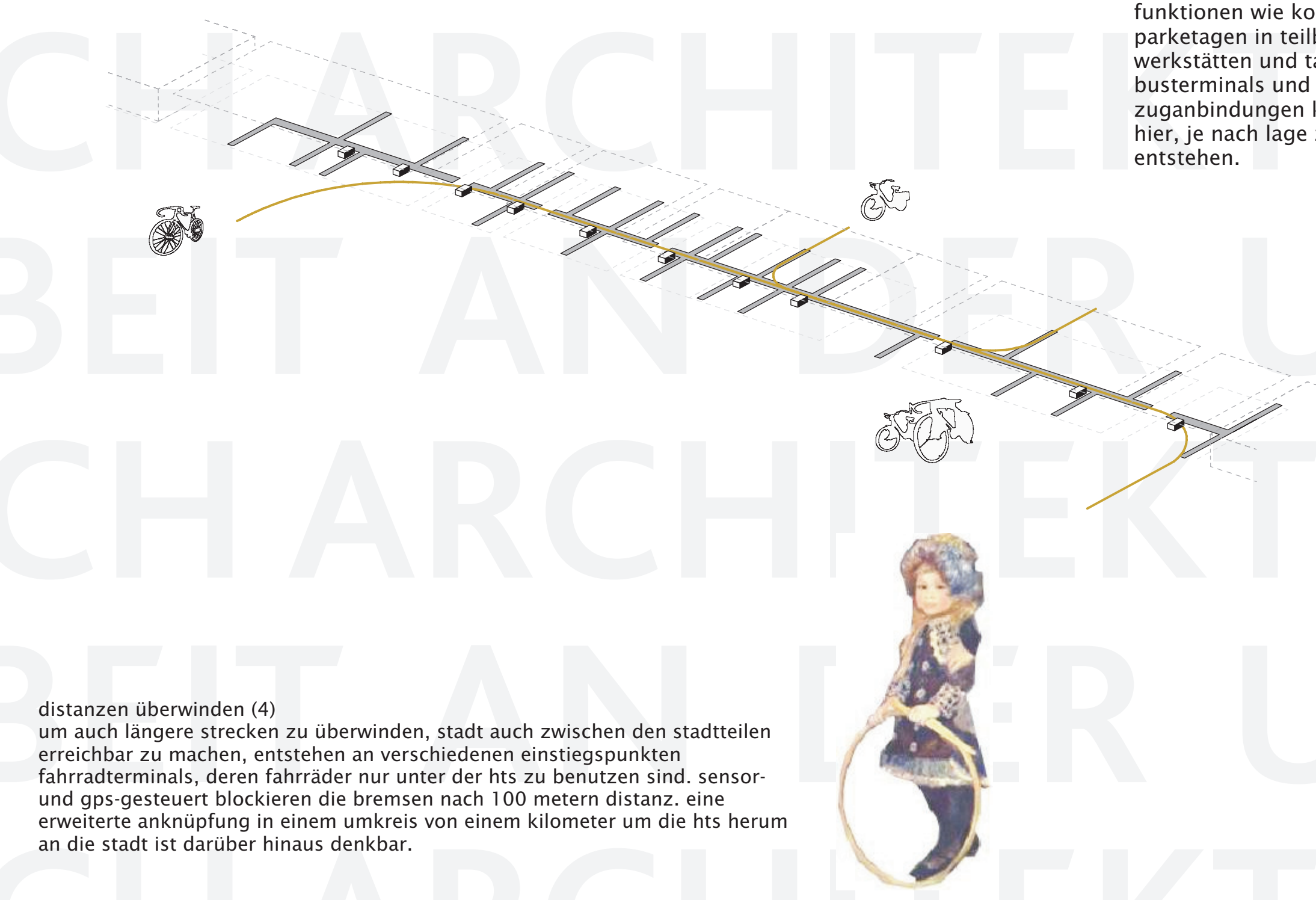
situation (1) | die bisherige nutzung der überdeckten flächen beschränkt sich auf ansätze von fuß- und radwegen (mal durchlaufend, mal durchquerend), einem großzügigen, überdimensioniertem parkplatzangebot im stadtteil geisweid (norden, ca. 3.500m auf 20m), grünzonen mit schotterparkplätzen (geisweid kreuzung) und zahllosen versiegelten, unbegebar gestalteten flächen am wasser.



durchgehender weg (2) | eine durchgehende wegeföhrung ermöglicht eine gesamtverbindung der stadttelle. ein weg, deutlich von der vorhandenen struktur der überbauten flächen abgesetzt, als tartenboden auffällig und bequem zu begehen, schafft im verbund eine auseinandersetzung mit der historie von siegen. ein themenweg entsteht unter der hochstraße, der an verschiedenen punkten siegens verbindung mit der eisen- und stahlkultur, die oft unangemessen durch den bau der hts aus dem jetzigen stadtbild entfernt worden ist, umgeht. teilbereiche wie buschgotthardtschütten oder die riesige rolandshütte können anhand von installationen kenntlich gemacht werden.

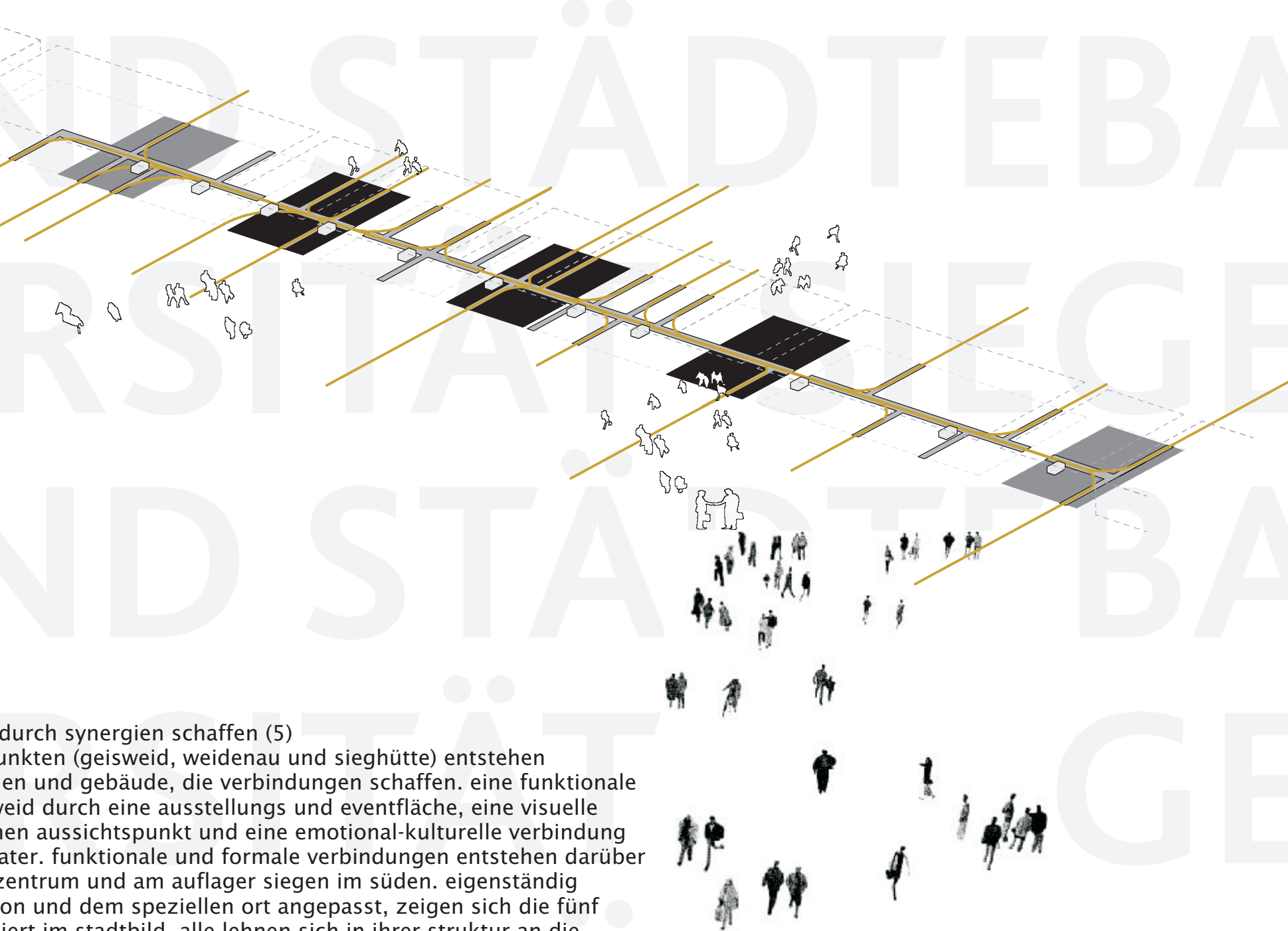


erweiterte wegestruktur (3) | neben dem durchgehenden weg entstehen temporäre wege am wasser (die bei hochwasser nicht begebar sind) und neue anknüpfungspunkte an die stadt und ihre stadtteilzentren. eine direkte verbindung der überdeckten flächen zur stadt wird so ermöglicht. personen werden von außen deutlich sichtbar unter die struktur geföhr, geleitet und wieder herausgelassen. ein schlichtes durchgehen wird vermieden.



distanzen überwinden (4) | um auch längere strecken zu überwinden, stadt auch zwischen den stadtteilen erreichbar zu machen, entstehen an verschiedenen einstiegspunkten fahrradterminals, deren fahrräder nur unter der hts zu benutzen sind. sensor- und gps-gesteuert blockieren die bremsen nach 100 metern distanz. eine erweiterte anknüpfung in einem umkreis von einem kilometer um die hts herum an die stadt ist darüber hinaus denkbar.

cafés und kioske, aber auch dem auto zugehörige funktionen wie kompakte parketagen in teilbereichen, werkstätten und tankstellen, busterminals und zuganbindungen können hier, je nach lage zur stadt entstehen.



direkte verbindung durch synergien schaffen (5) | an den kreuzungspunkten (geisweid, weidenau und sieghütte) entstehen initiatoren, funktionen und gebäude, die verbindungen schaffen: eine funktionale verbindung in geisweid durch eine ausstellungs- und eventfläche, eine visuelle verbindung über einen aussichtspunkt und eine emotional-kulturelle verbindung mit dem straßentheater. funktionale und formale verbindungen entstehen darüber hinaus in geisweid zentrum und am auflager siegen im süden. eigenständig gestaltet, der funktion und dem speziellen ort angepasst, zeigen sich die fünf initiatoren differenziert im stadtbild. alle lehnen sich in ihrer struktur an die hochstraße an, benutzen diese auf unterschiedliche weise. sie schaffen funktionale, geschlossene räume, benutzen die struktur als tragwerk uns überwinden sie und gehen mit ihr um.