



neue bahn stadt :opladen

Dokumentation

zum kooperativen, einstufigen
städtebaulichen Wettbewerb
nach RAW 2004



Stadt Leverkusen



regionale2010



:inhalt

	Meilenstein erreicht!	
01	Stadt im Wandel	7
02	Maßgeschneidert – das Verfahren	11
03	Ausblick	13
04	Ergebnisse	15
	1. Preis	16
	2. Preis	22
	3. Preis	28
	Anerkennungen	34
	Weitere Arbeiten	46
05	Verfahren	59

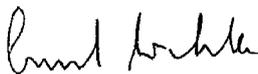


:meilenstein erreicht!

Als sich Ende März 2006 für einen Tag die Tore der neuen bahn stadt :opladen öffneten, haben viele Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit genutzt, [erstmalig] hinter die Mauern des ehemaligen Ausbesserungswerkes (AW) zu blicken. Anlass war das Auftaktforum des städtebaulichen Wettbewerbs Ostseite, als ein bedeutender Planungsschritt innerhalb des Gesamtprojektes ‚neue bahn stadt :opladen‘. In diesem Zukunftsprojekt haben sich die Deutsche Bahn AG und die Stadt Leverkusen im Rahmen der Regionale 2010 das gemeinsame Ziel gesetzt, die ehemaligen Bahnbetriebsflächen zwischen Opladen und Quettingen mit einer Gesamtflächen von ca. 72 ha umzunutzen und vor allem langfristig zu attraktiven Stadtquartieren für neues Wohnen und Arbeiten inmitten der Stadt zu entwickeln.

Sieben herausragend qualifizierte Planungsteams aus Städtebauern/Architekten und Landschaftsarchitekten waren von April bis Juni dazu aufgerufen, ein robustes städtebauliches Konzept für die östlich der Personenstrecke Köln-Wuppertal gelegenen Entwicklungsflächen der neuen bahn stadt :opladen zu entwerfen, das die neuen Quartiere mit den angrenzenden Stadtteilen verbindet, wirtschaftlich tragfähig ist, flexibel auf zukünftige Nachfragen reagieren kann und angemessen mit den Strukturen des Ortes umgeht. Die Jury aus externen Fachexperten, der Politik, des Landes Nordrhein-Westfalen, Regionale 2010 und den Auslobern – der Deutschen Bahn AG und der Stadt Leverkusen – stellte fest, dass der Wettbewerb ausgezeichnete Ergebnisse hervorgebracht hat. Siegreich ging der Entwurf des Teams B.A.S. Kopperschmidt + Moczala [Weimar] gemeinsam mit der Werkgemeinschaft Freiraum [Nürnberg] und dem Ingenieurbüro Kühnert, Verkehrsplanung [Bergkamen] aus dem Wettbewerb hervor.

Unser gemeinsames Ziel ist es, der Planung möglichst bald konkrete Umsetzungsschritte erster Projekte folgen zu lassen. Dabei möchten wir den nun beschrittenen Weg eines intensiven Austausches mit der Öffentlichkeit und Bürgerschaft auch künftig weitergehen. Weitere Informationen über die nächsten Entwicklungsschritte zeigen wir Ihnen auf der Projektinternetseite **www.neue-bahn-stadt-opladen.de**. Schauen Sie doch vorbei!



Ernst Küchler
Oberbürgermeister
der Stadt Leverkusen



Reiner Latsch
Konzernbevollmächtigter NRW
Deutsche Bahn AG



Dr. Reimar Molitor
Geschäftsführung
Regionale 2010 Agentur



01 :stadt im wandel

Die neue bahn stadt :opladen ist eines der bedeutendsten Stadtentwicklungsprojekte der Stadt Leverkusen der kommenden Jahre. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde ein Entwicklungskonzept für das 44 ha große Teilareal östlich der Bahntrasse entwickelt. Wo noch bis in das Jahr 2003 über 1.000 Menschen im ehemaligen Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG tätig waren, sollen in Zukunft vielfältige und lebendige Stadtquartiere entstehen.

Die Eisenbahn und das Ausbesserungswerk prägen bis heute das Bild des Stadtteils Opladen. Zum Einen baulich, in Form der Wohnungsbauten der Bahnbediensteten [z.B. die Eisenbahnersiedlungen westlich der Gleisanlagen parallel zur Bahn und an der Werkstättenstraße östlich der Gleise] und die als Wohnungsbauten des Gemeinnützigen Bauvereins entstandene „Opladener Neustadt“. Zum Anderern sozial, durch die zahlreichen Genossenschaften und Vereine, die ebenfalls durch die Eisenbahner gegründet wurden. Hier sind z.B. zu nennen die Konsumgenossenschaft Flügelrad, der Eisenbahn-Sportverein Schwarz-Weiß, Gesangsvereine.

Die geschichtliche Entwicklung macht deutlich, wie eng der Stadtteil Opladen mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens und dem Eisenbahnausbesserungswerk verbunden war und in Teilen immer noch ist. Zugleich war das Areal des Eisenbahnausbesserungswerkes immer ein abgeschlossener Bereich – eine verbotene Stadt in der Stadt. Nur Werksangehörige durften das Gelände betreten.

Die Krise als Chance

Im Jahr 2003 kam für das Ausbesserungswerk das Aus, die Fläche mit ihren beeindruckenden Hallen fällt brach. Ein großer Verlust für die Stadt Leverkusen und für den Stadtteil Opladen, denn mit dem Ausbesserungswerk hat Leverkusen nicht nur einen bedeutenden Arbeitgeber, sondern der Stadtteil Opladen auch einen Teil seiner lebensweltlichen Mitte verloren. Doch liegt im Verlust und der Möglichkeit der Neunutzung auch eine Chance: die Öffnung des Areals zu den angrenzenden Stadtteilen Opladen und Quettingen.

Mit der Reaktivierung des Geländes verfolgen die Stadt Leverkusen und die Deutsche Bahn AG das gemeinsame Ziel der prozessualen Entwicklung eines neuen, unverwechselbaren und attraktiven Entwicklungsschwerpunktes von regionaler Bedeutung. Dies stellt hohe Anforderungen an die Strahlkraft des künftigen Nutzungsprofils, an die Qualität von Freiraum, Städtebau und Architektur. Die Menschen haben nun die Chance, sich den Ort, der über Jahrzehnte die Stadt prägte und Teil ihres Lebens war, neu anzueignen und in Besitz zu nehmen.



Ganset folsch

Meilensteine der Planung

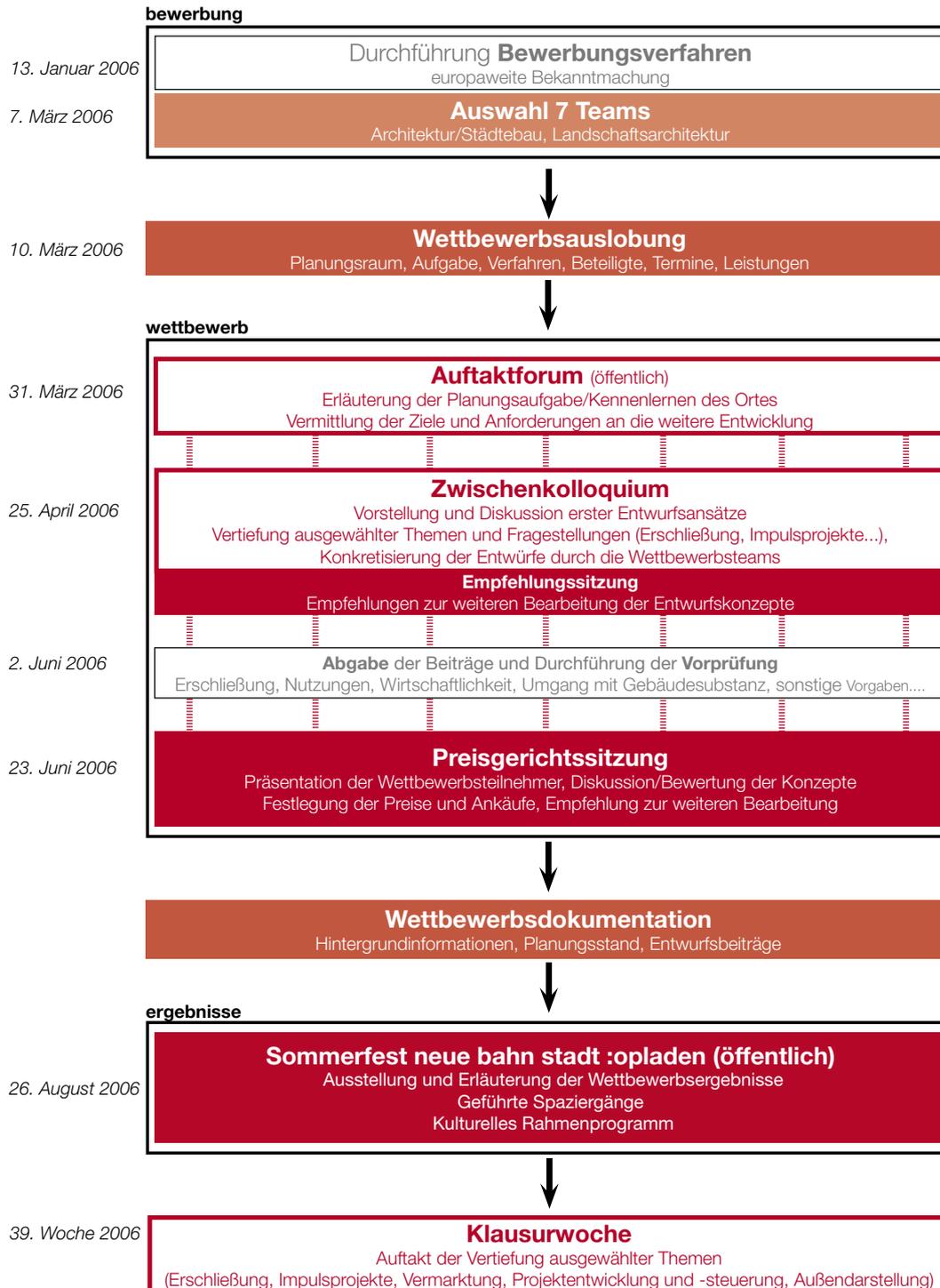
Mit dem Ziel, die starke stadträumliche Barrierewirkung des Areals zu beheben und die Flächen für eine zukunftsgewandte Innenentwicklung zu qualifizieren, wurde bereits im Mai 2000 auf Anregung des damaligen Ministeriums für Städtebau, Wohnen, Kultur und Sport [MSWKS] des Landes NRW eine städtebauliche Perspektivenwerkstatt zur neuen bahnhofstadt :opladen unter intensiver und weitreichender Beteiligung der Bürgerschaft der angrenzenden Stadtteile durchgeführt. Zentrale Erkenntnisse dieses Planungsprozesses waren, dass das Projekt einer planerischen Gesamtperspektive bedarf [seinerzeit noch unter Berücksichtigung des Betriebes des Ausbesserungswerkes] und dass eine losgelöste Betrachtung einzelner Teilbereiche somit vermieden werden sollte. Die Bündelung bestehender Verkehrsstrassen soll dabei ermöglichen, zentrumsnahe Flächen für eine Entwicklung zugänglich zu machen und die neue bahnhofstadt :opladen insgesamt mit dem angrenzenden Stadtraum zu verknüpfen.

Die Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt wurden in der Folge zu einer Machbarkeitsstudie mit integriertem städtebaulichem Rahmenplan weiterentwickelt, die das Projekt vor allem auf seine bahnhof- und förderliche Machbarkeit und auf eine Realisierung geprüft hat. Die Machbarkeitsstudie und der darauf aufbauende Rahmenplan bilden die Grundlage für Verhandlungen und Abstimmungen der Stadt Leverkusen mit der Deutschen Bahn AG als Flächeneigentümer und für den städtebaulichen Wettbewerb.

Die neue bahnhofstadt :opladen ist ein Projekt von strategischem Rang für die gesamte Entwicklung der Stadt Leverkusen. Als Projekt der Kategorie A der Regionale 2010 steht die neue bahnhofstadt :opladen exemplarisch für ein zentrales Thema der Stadtentwicklung in der Region und darüber hinaus für die Reaktivierung innerstädtischer, nicht mehr genutzter Bahnhofs- und Brachflächen. Die innerhalb des Projektes erarbeiteten Strategien und Lösungsansätze sollen einen beispielhaften Umgang mit dieser allgegenwärtigen Planungsaufgabe aufzeigen.

Zentrale Entwicklungsaufgaben

- Stadt- und Standortentwicklung, Definition eines Standortprofils und die Entwicklung eines integrativen Nutzungskonzeptes,
- Entwicklung einer tragfähigen, flexiblen und in Stufen umsetzbaren städtebaulichen Konzeption,
- Verknüpfung des Projektareals mit den angrenzenden Stadtteilen, der Ausbau von Brückenschlägen über die trennenden Verkehrsstrassen hinweg und der Identifizierung strategischer Anknüpfungspunkte an die Umgebung,
- Entwicklung und Gestaltung der öffentlichen Räume,
- Umgang mit der vorhandenen großformatigen Bausubstanz,
- Quartiersbildung,
- prozessuale und strategische Entwicklung des Gesamtareals und
- Identifizierung erster Impuls- und Initialprojekte in einem langfristig angelegten Entwicklungsprozess.



02 :maßgeschneidert – das verfahren

Ein so bedeutendes Projekt wie die neue bahn stadt :opladen benötigt ein ebenso besonderes Verfahren. Ziel dabei war es von Anfang an, an die positiven Erfahrungen der Perspektivenwerkstatt anzuknüpfen und auch im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens die Beteiligung und Information der breiten Öffentlichkeit und damit vor allem der Bürgerinnen und Bürger vor Ort über die sonst üblichen Beteiligungsansätze hinausgehen zu lassen. Im Kern des maßgeschneiderten Verfahrens stand ein städtebaulicher Wettbewerb, der als Einladungswettbewerb mit bis zu sieben in vergleichbaren Aufgaben herausragend qualifizierten Planungs-/Entwurfsteams ausgelobt wurde. Dem Wettbewerb vorgeschaltet war eine europaweit ausgeschriebene Bewerbungsphase, zu der sich insgesamt 64 Arbeitsgemeinschaften aus Architekten, Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern beworben hatten. Ein unabhängiges Auswahlgremium wählte aus diesen letztendlich die sieben teilnehmenden Arbeitsgemeinschaften aus. Die überschaubare Anzahl an Teilnehmern schaffte dabei die Voraussetzungen zu einem intensiven Dialog zwischen Auslober, Preisgericht und Teilnehmern.

Dieser Dialog wurde zu Beginn des Wettbewerbsverfahrens mit einem öffentlichen Auftaktforum eröffnet. Im Fokus des Auftaktforums stand die Vermittlung der Rahmenbedingungen und die Anforderungen an die Entwurfsbearbeitung – nicht nur an die Teilnehmer des Wettbewerbs sondern auch an die Öffentlichkeit im Stadtteil, in der Stadt und der Region. Dazu fanden auf dem Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes Präsentations- und Gesprächsrunden sowie geführte Rundgänge statt. Eine Ausstellung lud zur vertiefenden Information ein. Im Rahmen der Ausstellung zur Entwicklungsgeschichte des Geländes und zur Aufgabe des Wettbewerbes hatten die Bürgerinnen und Bürger auch die Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen für die neue bahn stadt :opladen den Planungsteams mit auf den Weg zu geben. Bei den geführten Spaziergängen über das Areal konnte das ansonsten verschlossene Gelände besichtigt werden, ehemalige Bahnangestellte erläuterten die Arbeitsabläufe im Werk.

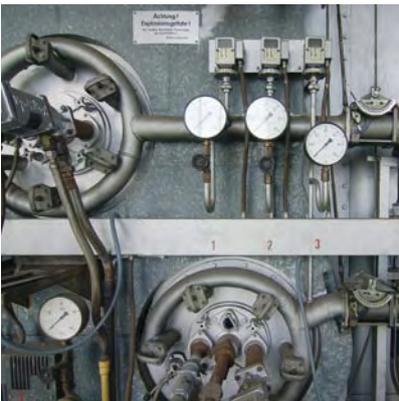
Fortgesetzt wurde der enge Dialog zwischen den Auslobern, dem Preisgericht und den Wettbewerbsteilnehmern im Rahmen eines Zwischenkolloquiums auf Basis erster Entwürfe und Ideen. Alle Beteiligten vertieften ihre Erkenntnisse über die komplexe Entwicklungsaufgabe und die damit verknüpften, umfangreichen Bindungen und Rahmenbedingungen. Gleichzeitig wurden die ersten Skizzen und Ideen hinsichtlich der erwarteten hohen städtebaulichen Qualität und wirtschaftlichen Tragfähigkeit diskursiv konkretisiert.

Im Rahmen eines Sommerfestes am 26. August 2006 öffnet die neue bahn stadt :opladen erneut ihre Tore. Die Besucher des Sommerfestes werden hierbei die Gegenwart und die möglichen Perspektiven in der Entwicklung dieses Areals erleben können – über eine Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten auf den Flächen der künftigen neuen bahn stadt :opladen. Ein breites kulturelles Rahmenprogramm soll zum Entdecken, Verweilen und Feiern, zu Gesprächen und zur Belebung des Ortes beitragen. Das Sommerfest ist ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung der neuen bahn stadt :opladen.



03 :ausblick

Im Anschluss an das Sommerfest wird es gemeinsam mit allen Projektbeteiligten darum gehen, das Projekt neue bahn stadt :opladen in Richtung Umsetzung zu profilieren. Eine Klausurwoche vor Ort mit den Wettbewerbsgewinnern, der Stadt Leverkusen, der Deutschen Bahn AG, der Regionale 2010 und Mitgliedern der Wettbewerbsjury soll helfen, das städtebauliche Konzept zu konkretisieren und sich über künftige Wege der Vermarktung, Projektsteuerung und der Außendarstellung zu verständigen. Nicht zuletzt wird es auch darum gehen, erste umsetzbare Entwicklungsschritte und sichtbare Maßnahmen bis zum Präsentationsjahr der Regionale im Jahr 2010 zu vereinbaren.





PHASE I



04 :ergebnisse

1. Preis

Arbeitsgemeinschaft

B.A.S. Kopperschmidt + Moczala [Weimar]

Werkgemeinschaft Freiraum [Nürnberg]

Ingenieurbüro Kühnert, Verkehrsplanung [Bergkamen]

2. Preis

Arbeitsgemeinschaft

AS&P - Albert Speer & Partner GmbH [Frankfurt am Main]

Götte Landschaftsarchitekten GmbH

3. Preis

Arbeitsgemeinschaft

ASTOC GmbH & Co. KG Architects & Planners [Köln]

Studio UC/Klaus Overmeyer [Berlin]

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung [Hamburg]

Anerkennungen

Arbeitsgemeinschaft

Pesch + Partner Architekten Stadtplaner [Herdecke]

brosk, landschaftsarchitektur freiraumplanung [Essen]

Arbeitsgemeinschaft

Auer + Weber Auer+Weber+Architekten [Stuttgart]

GTL Gnüchtel - Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR [Kassel]

R+T Verkehrsplaner, Topp, Skoupil, Huber-Erler [Darmstadt]

Weitere Arbeiten

Arbeitsgemeinschaft

stegepartner Architekten & Stadtplaner BDA SRL [Dortmund]

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla [Magdeburg]

Arbeitsgemeinschaft

Büder + Menzel Architekten BDA [Köln]

Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten [München]

Runge + Prof. Küchler, Verkehrsplanung [Düsseldorf]

1. Preis

B.A.S. Kopperschmidt + Moczala [Weimar]

Werkgemeinschaft Freiraum [Nürnberg]

Ingenieurbüro Kühnert, Verkehrsplanung [Bergkamen]

Aus dem Erläuterungsbericht

Das Areal des ehemaligen Ausbesserungswerkes beeindruckt durch die hervorragenden Anlagen des Ortes mit seinen historischen Gebäuden sowie dem wertvollen Grünbestand. Gleichzeitig kann eine Entwicklung des Gebietes nur gelingen, wenn man „Dinge wegnimmt“, d.h. sich in großen Teilen vom Bestand löst und das Gebiet öffnet. Diese Spannung zwischen der Einmaligkeit des Ortes und dem „Platz schaffen“ für neue Entwicklungen bildet die Grundlage des Entwurfes.

Aus dem exterritorialen Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerks entsteht die neue Bahnstadt :opladen als integrierter Stadtteil. Er verwebt sich über die öffentlichen Räume – Straßen, Wege, Brücken, Grünflächen – mit den angrenzenden Siedlungs- und Landschaftsteilen. Vor allem Quettingen erfährt über die Bahnstadt eine Verknüpfung mit der Stadtmitte, in Nord-Süd-Richtung wird die Fixheide angebunden. Wege und Grünverbindungen vernetzen die neue Bahnstadt :opladen mit dem Wiembachtal, dem Silbersee und dem Bürgerbusch.

Die Neuformulierung des Geländes begründet sich zum Einen von Innen, von der wertvollen Substanz der Grünbestände und der Gebäude her, welche die Voraussetzungen für die Realisierung einer Parkanlage bilden bzw. schon jetzt Park sind. Die Baufelder beziehen sich auf das Außen, sie nehmen Richtung, Maßstäblichkeit, Nutzung und Dichte der angrenzenden Siedlungsteile auf und schreiben diese fort. Das ist im Norden und Osten überwiegend Wohnen, im Süden Gewerbe. Es entstehen Baufelder mit günstigen geometrischen Zuschnitten, die Richtungswechsel werden in der zentralen Grünanlage vermittelt. Die Bahnflächen beschränken sich in Zukunft auf ein schmales Band, von beiden Seiten rückt die Bebauung an die Bahnlinie heran. Auf der Ostseite entsteht eine grüne Bahnpromenade. So verringert sich die große trennende Schneise deutlich. Die verbleibende Distanz wird über drei Brücken und eine Unterführung überwunden.

Die zentralen Freiflächen des „Grünen Kreuzes“ lassen lange Kontaktlinien entlang der Bebauung zu, sie können von allen Bewohnern in wenigen Minuten erreicht werden. Vernetzungselemente verbinden den Park auch mit angrenzenden Siedlungsräumen. Angestrebt wird eine möglichst dichte Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholung, dies auch kleinräumig in vertikaler Schichtung, zum Beispiel Büro und Wohnen in einem Haus. Daneben gibt es durch die Organisation der neuen Bahnstadt :opladen Eignungen und Prägungen für bestimmte Nutzungen. Dies betrifft beispielsweise die Bedingungen für den Lärm- und Erschütterungsschutz, die Lage am öffentlichen Grünraum oder die Erschließungsgunst größerer Straßen.



Kletterhalle

Kulturausbesserungswerk

Anstellungshäuser

Info-Box

REGIONALE-Halle

Lounge

Ausstellung

Arena

Präsentationen

Kulturforum

Erdbebenschutz

Info-Box

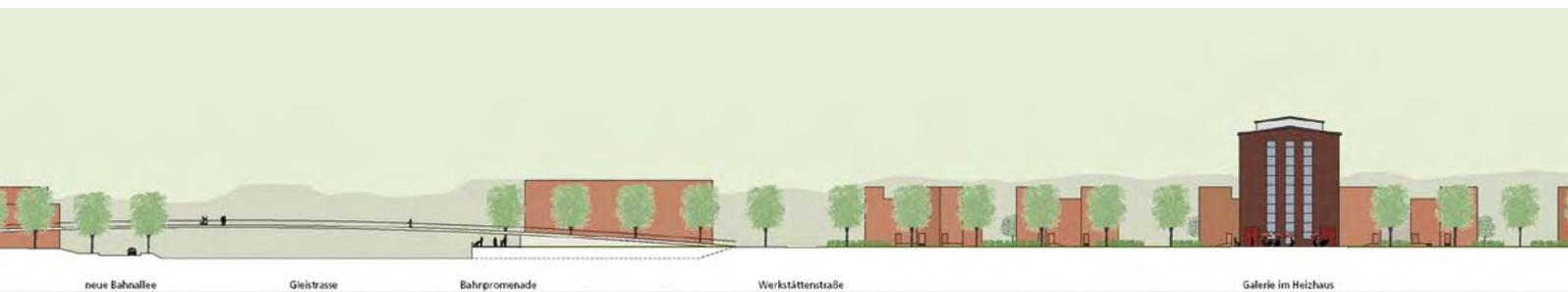
Beurteilung der Jury

Die Verfasser setzen sich intensiv mit dem Ort und seinen räumlichen Qualitäten auseinander. Das daraus resultierende Bild besticht in seiner minimalistischen Grundhaltung, die durchaus kontrovers diskutiert wurde. Ein robustes und elementares Freiraumkonzept bildet die Ausgangslage für ein korrespondierendes städtebauliches Leitbild. Eine Vertiefung des Entwurfes hinsichtlich Körnung und Struktur ist zur weiteren Verdichtung unter Beibehaltung der bestandsorientierten Baufelder denkbar.

Die Anbindung an das Umfeld über Rad- und Fußwege ist gut gelöst. Über die zentralen Freiräume werden die Stadtteile von Alkenrath-Schlebusch, Quettingen und Opladen Mitte miteinander vernetzt. Dadurch entwickelt sich eine neue Adresse um Zentralität der Alternativen und nicht als Konkurrenz von Opladen Mitte.

Die Erschließung erfolgt über kleinere Teilbereiche, die gemeinsam mit dem neuen Grünzug eine schrittweise Realisierung an guten/grünen Adressen erlaubt. Besonders positiv wird der bahnparallele Fuß- und Radweg im Zusammenhang mit der Verbindung von entstehenden Aushubmassen gesehen. Die Modellierung des Erdbauwerkes ist mit der Topographie gut abgestimmt. Dies auch hinsichtlich des integrierten Schallschutzes.

Die im Ostteil angedachte Randbebauung findet als Arrondierungsmaßnahme Anerkennung. Das Wettbewerbsgelände soll direkt vom ersten Bauabschnitt an in Besitz genommen werden. Im Rahmen der Regionale 2010 erfolgt eine bewusste Inszenierung über einen ersten Brückenschlag, einem klar definierten ersten Teilraum und dem zugeordneten "Regionale Platz". Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen temporären Nutzungen der Halle sind nachvollziehbar und werden als positives Startsignal für die Gesamtentwicklung des Areals begrüßt.





Platz am Wasserturm

Parkterrassen



Familienwohnen

Dienstleistung / Loftwohnen

2. Preis

AS&P – Albert Speer & Partner GmbH [Frankfurt am Main]

Götte Landschaftsarchitekten GmbH [Frankfurt am Main]

Aus dem Erläuterungsbericht

Schritt für Schritt soll eine neue, prägnante Stadtkante, gebildet aus kleinteiligen Nachbarschaften, an die großformatigen Torsi der nördlich und östlich angrenzenden Wohnbaufelder angeschmolzen werden. Das Areal entwickelt sich von den Rändern her und bleibt in Tuchfühlung mit dem bestehenden Stadtraum. Es entsteht eine attraktive innere Silhouette, überwiegend mit Wohngebäuden besetzt, die den Rahmen und die Adresse für eine qualitätvolle Entwicklung der gemeinsamen Mitte bildet.

Die beiden großen Hallen und ihre intensiv begrünten Außenräume wirken dabei als attraktives Gegenüber und als Kulisse, so lange sich noch keine vollständige Nutzung ergeben hat. Nachdem der gesamte Standort durch die Versorgung der Ränder qualifiziert werden konnte, bilden die Areale der Hallen als Schlusssteine den Kaiserhappen der Projektentwicklung.

Die Stadtbausteine sollen mit unterschiedlichen Funktionen das Herzstück des Stadtquartiers beleben:

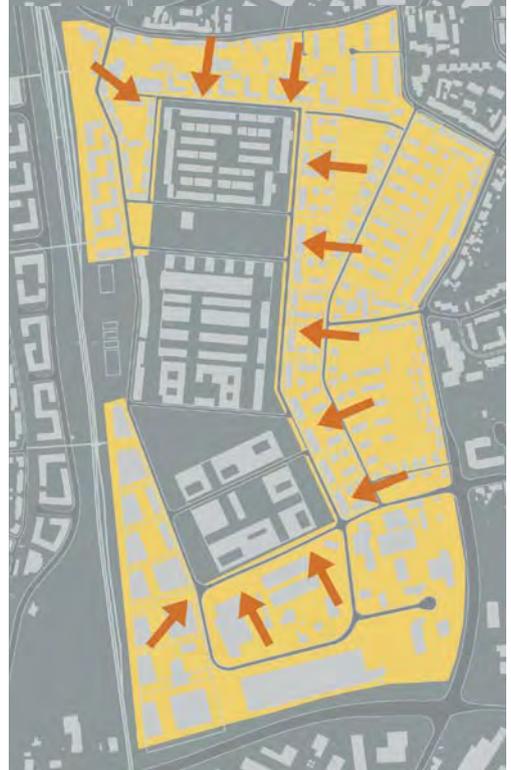
- Das Wohnkarree Innovativer Wohn Campus mit Quartiersplatz
- Das Mischquartier Veranstaltungszentrum, Gewerbe- und Wohnlofts
- Der Gewerbecampus Zentrum für Gewerbliche Aus- und Weiterbildung

Impulsgebende Wegbegleiter der Entwicklung

Eine vollständige Ad-hoc-Räumung des Areals würde eine 44 ha große Leere in den Raum der Opladener Innenstadt reißen. Der mittelfristige und teilweise dauerhafte Erhalt qualifizierter Gebäude und deren ausgewählte Zwischennutzung könnten die Zeitachse der Entwicklung ein Stück weit begleiten und unterstützen. So genannte Jugendkulturen, Trendsportarten und Märkte könnten teilweise in den Bahngebäuden oder auf den Freiflächen Platz finden und den Bekanntheitsgrad des Areals sukzessive fördern.

Die beeindruckenden Hallen und ihre teilweise intensiv begrünten Außenräume bieten sich als attraktive Wegbereiter und Wegbegleiter der vermutlich langfristigen Entwicklung an. In den beiden großen Baufeldern der Hallen und auch in dem dritten, neuen Baufeld im Süden sollen besonders attraktive und hochwertige Nutzungen realisiert werden. Für den Fall, dass diese nicht ad hoc zur Verfügung stehen sollten, würden besondere Keimzellen [Kinderhalle, Wochenmarkt, gewerbliche Aus- und Weiterbildung, ...] Impulse geben, so dass sich die Baufelder bzw. Bauten schrittweise und schlüssig in die vorbestimmte Richtung entwickeln können.





Beurteilung der Jury

Die Verfasser schlagen vor, die neue Bahnstadt Opladen von den Rändern her zu entwickeln. Durch die Anordnung der Baufelder im Osten und Norden wird die innere Kernzone des Stadtteiles räumlich präzise definiert. Die neu entstandene Fläche wird durch vier öffentliche Räume in drei große zentrale Stadtbaufelder gegliedert, die sich auf die Bauflächen der Hallen beziehen. Dabei übernimmt das „Stadtfenster“ an der Bahn die wichtige Funktion der visuellen Verbindung zur Innenstadt Opladens. Dieses räumliche Element wird als ein sehr origineller, positiver Beitrag gewertet.

Die funktionelle Verknüpfung mit dem umgebenen Straßennetz ist teilweise problematisch und die Wettbewerbsvorgaben wurden nicht eingehalten. Insbesondere die Anbindung an die Torstraße und die Kolbergstraße, sowie die fehlende Verbindung zum Gewerbegebiet wurden kontrovers diskutiert. Weder ein Radwegenetz noch ein attraktives Fußwegenetz werden vorgeschlagen, abgesehen von den Bahnparallelen. Fußgängerbrücke und Bahnunterführung werden im Norden des Planungsgebietes aus nicht nachvollziehbaren Gründen vertauscht.

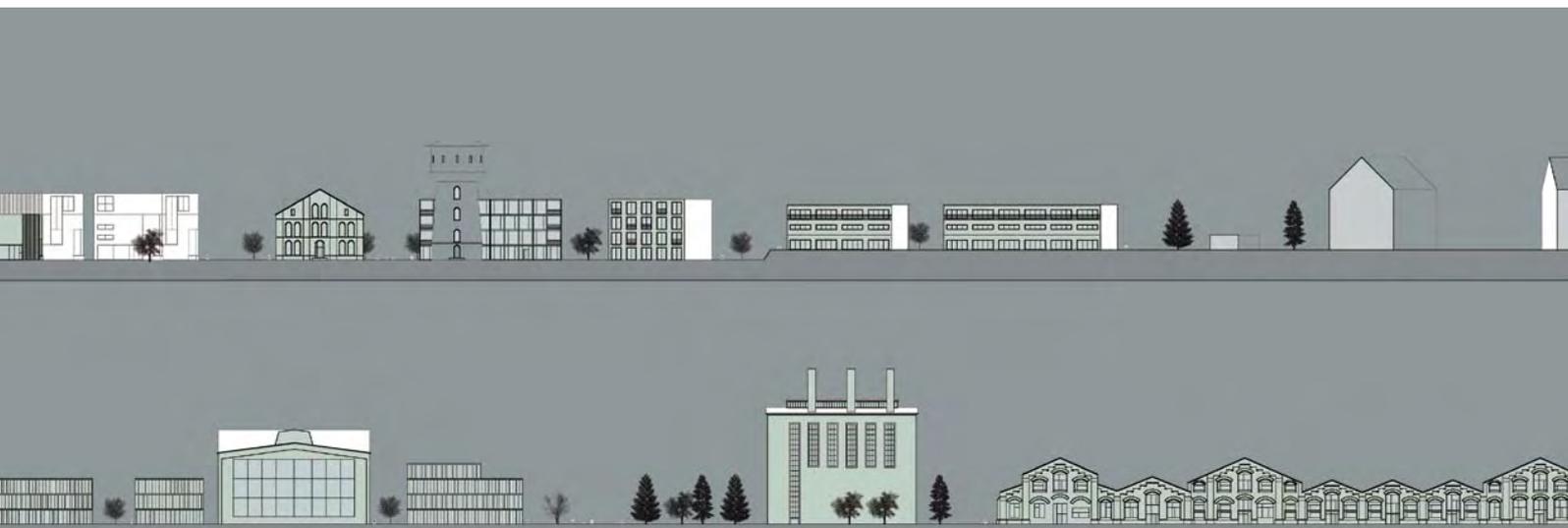
Die beiden nördlichen Brücken liegen richtig, wären jedoch attraktiver, wenn der räumliche Bezug zum „Stadtfenster“ nicht durch die Sonderbauten abgetrennt wäre. Die räumliche Verteilung der Freiflächen und ihre Gesamtproportionen im Verhältnis zu den Bauflächen sind angemessen und können eine stabile Gliederung des Stadtteiles erzeugen und langfristig sichern. Die gewählten Begriffe und vorgeschlagenen Funktionen [Festplatz] sind jedoch teilweise fragwürdig.

Die vorgeschlagenen Nutzungen in den konzipierten Baufeldern bieten überzeugende Perspektiven und lassen sich, mittel- und langfristig, flexibel an unterschiedliche Baustrukturen anpassen. Die Gewerbebearrondierung ist gut proportioniert.

Zur Ausformung des Spezifischen des Ortes und seiner Potenziale wurden einige interessante Vorschläge ausgearbeitet. Die Integration von Bestandsbauten und Teilelementen der Hallen bietet gute Anregungen. Die vorgeschlagenen Beispiele sind jedoch noch nicht endgültig überzeugend. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, weshalb die aufwendig herausgearbeiteten Zeilen der historischen Hallen dann wieder durch Neubauten verstellt werden.

Die Verfasser konzipieren insgesamt eine stabile Grundstruktur, die langfristig Spielräume offen lässt.





3. Preis

ASTOC GmbH & Co. KG Architects & Planners [Köln]

Studio UC/Klaus Overmeyer [Berlin]

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung [Hamburg]

Aus dem Erläuterungsbericht

Im Vorfeld und parallel zur baulichen Entwicklung soll das Gelände durch öffentlich zugängliche Räume, Flächen und Aktivitäten wieder zu einem Teil der Stadt gemacht und es damit wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung und Öffentlichkeit gebracht werden. Dabei sollen vorhandene Nutzungen und Strukturen [z.B. Kletterhalle] als Anknüpfungspunkte dienen. Der städtebauliche Plan gliedert das Gebiet in Nord-Süd verlaufende, robuste Baufeld- und Freiraumstreifen. „Spielregeln“ sollen die räumliche Struktur und mögliche Nutzungen definieren und zugleich eine flexible Entwicklung ermöglichen. Die Freiflächen auf dem Gelände öffnen sich in der ersten Entwicklungsphase zu den angrenzenden Freiräumen im Norden und Süden. Die auf dem Gelände bestehenden Freiflächen sollen durch aktive Nutzung schrittweise ihre endgültige Funktion und Nutzung erhalten. Langfristig soll ein „Freiraum-T“ mit drei unterschiedlichen Nutzungszonen entstehen.

Als wesentliche Aufgabe sehen wir es an, nicht nur endgültige Visionen für die neue bahn stad t :opladen zu entwerfen, sondern Modelle für die Gestaltung und Steuerung des Transformationsprozesses zu entwickeln. Transformation gestalten!

Öffnen! Phase 1 konzentriert sich auf die Reaktivierung und Öffnung des Areal für neue Nutzungen und Öffentlichkeiten nach Ende der Bahnnutzungen. Etappenziel der Phase 1 ist es, durch minimale Interventionen das Areal zugänglich zu machen, bestehende Ressourcen zu reaktivieren und ein Maximum an Öffentlichkeit zu erzeugen.

Raumpioniere anziehen – Öffentlichkeit stimulieren – Identitäten bilden! In Phase 2 wird ein neuer Nutzungskern [Sport im HKW und Kulturpark Opladen] um das alte Heizkraftwerk und in den an den umliegenden Freiraum gelegenen Hallenteilen aufgebaut. Parallel wird das östliche Wohngebiet beplant und erschlossen. Etappenziel der Phase 2 ist es, die neuen öffentlichen Identitäten und Räume weiterzuentwickeln und erste dauerhafte Nutzungen [Wohnen] aufzubauen.

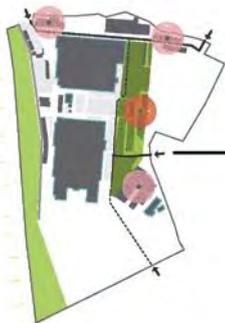
Bestand transformieren – Entwicklungsoptionen offen halten! In Phase 3 ergeben sich unterschiedliche Entwicklungsoptionen für den Umgang mit der bestehenden Hallensubstanz. Möglich sind der komplette Abriss oder der Erhalt der Hallen. Etappenziel der Phase 3 ist die Konsolidierung des nördlichen Teiles der neuen bahn stad t :opladen.

Konsolidieren! Etappenziel der Phase 4 ist es, unabhängig von der Auslastung der einzelnen Baufelder die neuen bahn stad t :opladen als attraktiven Stadtteil zu konsolidieren.

bahnstreifen



- nord-süd-freiraum öffnen schaffen / nord-süd-Verbindung als rad und fußweg schaffen / dadurch anbindung an bestehende grünräume und quartiere
- verbindung bestehender nutzungen (kletterhalle-kaw-handwerkerhof)
- neuen nutzungskern um bestehenden wasserturm etablieren nachbarschaftstreffs, cafés, veranstaltungshalle für lokale veranstaltungen benachbarter quartiere, start-ups
- gründung agentur „netzwerk bahnstadt“
- aktivierung bestehender freiflächen mit minimaler eingriffen durch ideenaufwurf, vergabe für temporäre flächennutzung an gruppen mit den besten ideen z.b. interkulturelle gärten, schäferhundeverein, schulgarten, nachbarschaftsgärten, kinderbaumhof, kleintierzucht...
- gesicht zeigen: auf freien streifen entlang der bahn „bahnstadtfeld“ mit zwischenfrüchten (lein, raps, senf)
- sicherung von ressourcen (noch nicht genutzte hallen)



raumponiere anziehen

- öffentlichkeit stimulieren
- identitäten bilden



- „J.- freiraum“ durch öffnung ost-west-band
- aufbau eines 2. nutzungscusters sport: Kletterhalle in ehem hkw, beachball, bmx, sauna, physiotherapie/ zwischennutzung bestehendes gebäude westl. hkw mit sportorientierten nutzungen
- reaktivierung angrenzender hallenkörper/ hallenkörper nord: gastronomie, ateliers, werkstätten, start-ups/ hallenkörper süd: kulturpark opaliden (mix aus wechselnden nutzungen mit regionalem einzugsbereich: events, skatepark, fohrmarid, film, konzert, theaterfestival...)/ referenzbeispiele: ndsm hallen amsterdam, ehemaliges reichsausbesserungswerk berlin-friedrichshain, handwerkerhallen saarbrücken
- belebung des freiraums zwischen zwei nutzungsstellen durch kulturelle, sportorientierte nutzungen
- koordinierung nutzerakquise, betreibung hallen durch agentur „netzwerk bahnstadt“
- sicherung von ressourcen (noch nicht genutzte hallen)
- gesicht zeigen: auf freien streifen entlang der bahn „bahnstadtfeld“ mit zwischenfrüchten (lein, raps, senf)
- erschließung und bau wohnquartier ost

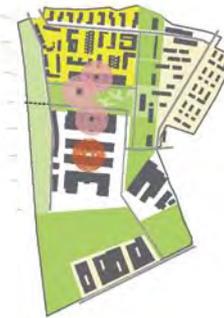
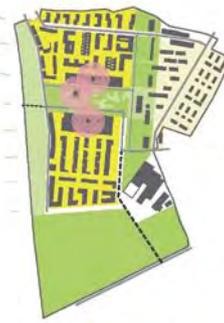
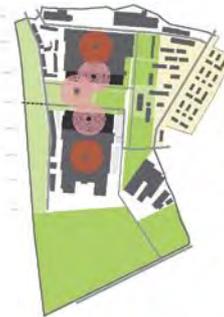


bestand transformieren

- entwicklungsoptionen offen halten



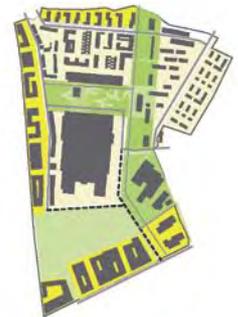
- etablierung und kultivierung der angesiedelten nutzungen/ ausgabe von nicht langfristig ausgelegten zwischennutzungen bei kommerzieller nachfrage
- weitere formelle planungsschritte von nachfrage, aktueller marktlage und vitalität bestehender nutzungen abhängig machen / hohe flexibilität im umgang mit den hallen bewahren
- mögliche entwicklungsoptionen:
1. ausbau hallennutzung, erhaltung hallen
2. abriß hallen und wohnungsbau bei bedarf
3. teilabriß hallen, integration neuer nutzungen
- direkte anbindung in die opadener innenstadt über fußgängerbrücke
- aktivierung der südlichen flächenspotenziale durch extensive zwischennutzungen: driving range, golf, rannch, paint ball



konsolidieren



- entwicklungsklimax nicht fixieren, entwicklungsoptionen offen halten, kein barett schaffen für vorhaben, deren umsetzung sich heute nicht garantieren läßt
- weitere formelle planungsschritte von nachfrage, aktueller marktlage und vitalität bestehender nutzungen abhängig machen
- mögliche entwicklungsoptionen:
1. ost-west-entwicklungstrategie mit schwer punkt auf nördlichen areal bei langfristig mäßiger nachfrage /
2. entwicklung aller vorgesehener baufelder bei anhaltend hoher flächennachfrage, an schluss an den übergeordneten verkehr durch bau einer brücke in verlängerung der quertier straße / oder
3. 2. nord-süd-entwicklungstrategie mit schwerpunkt auf nord-süd-band und wohngebiet ost bei langfristig mäßiger nachfrage. 2 bahnhöfen bleibt mangels nachfrage frei, dennoch stabile räumliche struktur durch alterierende bebauungs- und freiraumstreifen
- direkte anbindung in die opadener innenstadt über 2 fußgängerbrücke



*erfütterung werkzeuge

- | | |
|--------------|--|
| schlüssel | zugang gelände ermöglichen |
| magnet | raumponiere anziehen |
| expander | agentur „netzwerk bahnstadt“/ prozesskoordination / steuerung zwischennutzung / vermittlung zwischen formellem planungsprozess und informeller aktivierung |
| gefrierfach | vorübergehend ungenutzte baustandort sichern |
| recyclin gz. | bestehende ressourcen durch minimalneingriffe revitalisieren |
| spaten uhr | temporäre nutzung grünfläche durch initiative (z.b. interkultureller garten) |
| spaten | gestaltete grünfläche |
| bagger | abriß |
| boermaschine | bau von infrastruktur/ erschließung |
| kran | neubau |

Beurteilung der Jury

Eine zentrale Idee des Projektes ist die aktive Gestaltung der Standorttransformation. Im Rahmen eines moderierten öffentlichen Prozesses in einer Kombination von formellen und informellen Planungsinstrumenten soll der Standort entwickelt werden. Der innovative Ansatz besteht in dieser Prozessstrategie, die das Endprodukt bewusst offen hält, aber auf sich wandelnde Anforderungen aktiv reagieren kann. Dieser prozessuale Ansatz wird ausdrücklich gewürdigt.

Die stadträumliche Entwurfskonzeption sieht als Rückgrat einen T-förmigen Grünraum vor, der das Gesamtgebiet sinnvoll gliedert. Der Grünraum ist in unterschiedliche Nutzungszonen unterteilt, die im nördlichen Bereich mit kulturellen und gastronomischen Nutzungen besetzt sind, jedoch wird der Gewerbe- und Dienstleistungspark südlich der Torstraße aufgrund seines Anspruches an den öffentlichen Raum und seiner Nähe zum angrenzenden Wohngebiet kritisch gesehen.

Den Bestandsgebäuden kommt nicht nur in den Zwischenetappen, sondern auch im „End“zustand eine wichtige räumliche Bedeutung zu. Während die vorgeschlagene Nutzungskonzeption in den einzelnen Entwicklungsphasen durchaus überzeugend ist, sind im „End“zustand Nutzungskonflikte vorprogrammiert, insbesondere zwischen der Eventhalle und der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung.

Die dargestellte Maximalbebauung an der Bahntrasse mit bis zu acht Geschossen erscheint überdimensioniert und wird dem Übergang zwischen Neustadt und neuer Bahnstadt nicht gerecht. Die Anbindung des neuen Quartiers für Fußgänger und Radfahrer ist nach Opladen als auch nach Quettingen gegeben. Die Erschließung des Gebietes für den Individualverkehr nach Norden und Süden ist sinnvoll, jedoch wird die östliche Anbindung über die Torstraße kontrovers diskutiert.

Insgesamt zeigt die Arbeit interessante Ansätze für die Entwicklung der neuen Bahnstadt :opladen auf. Ihr besonderer Beitrag besteht dabei in der innovativen Entwicklungsstrategie.



PHASE 1



PHASE 2

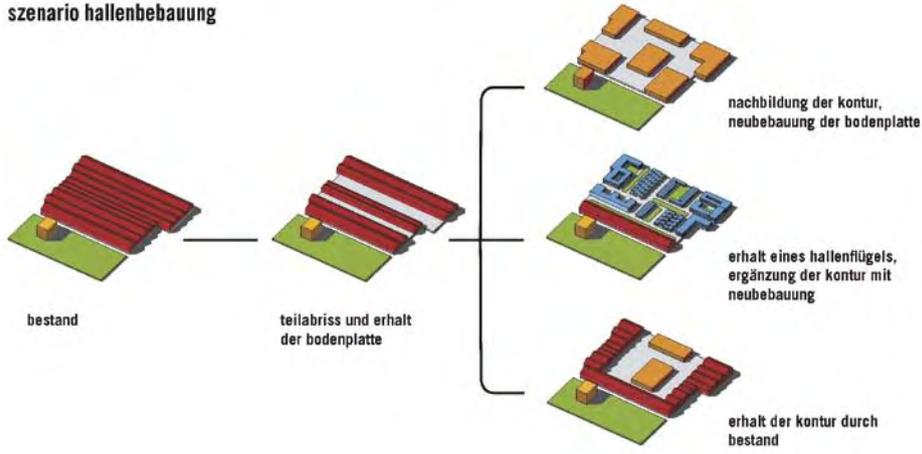


PHASE 3



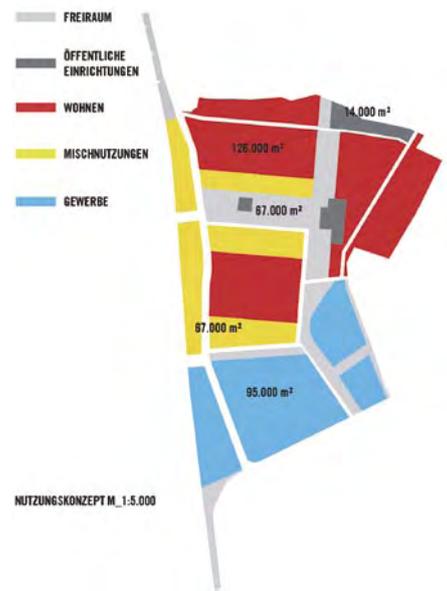
PHASE 4

szenario hallenbebauung



PHASE 4





Anerkennung

Auer+Weber+Architekten [Stuttgart]

GTL Gnüchtel – Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR [Kassel]

R+T Verkehrsplaner, Topp, Skoupil, Huber-Erler [Darmstadt]

Aus dem Erläuterungsbericht

Die neue bahn stadt :opladen wird geprägt sein von ihrer Geschichte als zweite Stadt – ebenso groß wie die Innenstadt und die Neustadt von Opladen zusammen. Ihre Identität erhält sie durch die großflächigen Hallen – und aus diesen Hallen heraus wird eine eigenständige lebendige neue Stadt entwickelt.

Beginnen wird die Entwicklung von den Rändern aus. Mit einem neuen Wohngebiet zur Kolberger Straße und der Erweiterung der Gewerbeflächen zur Quettinger Straße werden die Ränder erweitert. Die Initialzündung für das neue Gebiet geht jedoch von seinem stärksten Potenzial aus – den großen Bahnhallen. Diese gilt es als Inspiration und Kraftzentrum für das Neue zu nutzen. Mit der Öffnung der Hallen beginnt die Schaffung des öffentlichen Raumes; in Form eines „Schnittes“, in dem die neue Hauptstraße geführt wird.

Der zentrale Hallenschnitt sowie die zusätzlichen Ost-West Verbindungen strukturieren die großflächigen Hallen. Die entstehenden Hallenquartiere können als jeweils unabhängige Transformationsabschnitte verwirklicht werden, temporäre Nutzungen in Teilbereichen der Hallen sind möglich, aber nicht zwingend. Alle Quartiere sind sowohl am Corso als auch am Stadtgarten präsent. Eigene kleine Quartiersplätze schaffen zusätzliche Treffpunkte. Die vorgeschlagene Parzellierung enthält „Spielregeln“ für die etappenweise Entwicklung, die je nach Bedarf an neue Nutzungsanforderungen angepasst werden können. Dabei wird derzeit von vorwiegender Wohnnutzung ausgegangen, im Bereich des Corso sind im Erdgeschoss zentrale Einrichtungen vorgesehen. Wohnen wird in seinen ganz unterschiedlichen Ausprägungen ermöglicht.

Neben den beiden großen Hallen bilden in allen Bereichen bestehende Bauten und Freiräume wichtige Anknüpfungspunkte für die weitere Entwicklung. Während an den Übergängen zu den benachbarten Stadtteilen sich neue und alte Orte verbinden, Kastanienpark mit Allee und die Gleisspuren von der Transformation erzählen, entsteht in der Mitte, auf der zentralen Freifläche zwischen Kesselhaus und Wasserturm, eine intensiv genutzte Freifläche mit Sport- und Freizeitfeldern, Sonnensegeln, Boulebahnen, Strand und Wasserfläche.

Von Beginn an wird der öffentliche Raum als Industrieraum, Naturraum und Straßenraum zum bestimmenden Element des städtebaulichen Entwurfs. Die Öffnung der Hallen zum Corso als Lebensader für das gesamte Gebiet sowie die Transformation der Hallen zu lebendigen Quartieren bilden die Grundlage für eine unverwechselbare neue bahn stadt: opladen.

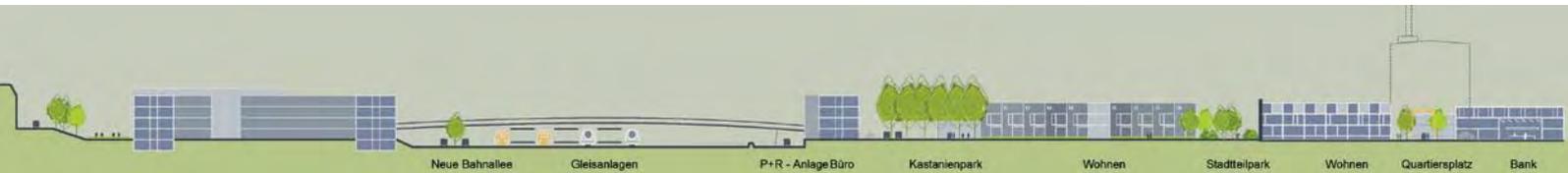


Beurteilung der Jury

Das Konzept folgt der Transformation von Innen nach Außen – „die Kraft kommt aus den Mauern“. Es wird eine Mittelachse durch die Hallen als „Corso“ vorgeschlagen, von der aus die Entwicklung der Nutzungen initiiert werden soll. Dies setzt hohe Anfangsinvestitionen voraus, die als erster Trittstein überzogen erscheinen. Das Konzept stellt auch eine Etappierung in überschaubare Baufelder in Frage. Bestehende Baustrukturen bleiben in Gänze oder in Resten erhalten – jedoch sind bei der konkreten Umsetzung Schwierigkeiten zu erwarten.

Die lineare Fortsetzung neuer Baustrukturen entlang der alten Achsen wird in Frage gestellt. Die Hallenstruktur ist nicht mehr ablesbar. Die Anbindung an die umliegenden Stadtteile ist dagegen gelöst. Die zentrale grüne Mitte mit Kesselhaus und Wasserturm ist als öffentlicher Grünraum definiert und wird positiv bewertet, wobei die südliche Gleisharfe zu schematisch bleibt.

Der Entwurf ist zwar als Konzept interessant, wurde aber im Hinblick auf die technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit kontrovers diskutiert.



Neue Bahnallee Gleisanlagen P+R - Anlage Büro Kastanienpark Wohnen Stadteilpark Wohnen Quartiersplatz Bank

Schnitt West - Ost M 1 - 500



Lützenkirchener Straße Sportarena Platanenhain Wohnen Büro Cafe Quartiersplatz Dienstleistung Wohnen Wohnen

Schnitt Nord - Süd M 1 - 500

Anerkennung

Pesch + Partner Architekten Stadtplaner [Herdecke]
brosk, landschaftsarchitektur freiraumplanung [Essen]

Aus dem Erläuterungsbericht

Die Grundidee liegt im Freiraumkonzept, das eine Verknüpfung von bestehenden landschaftlichen und städtischen Räumen über die Freiflächen des ehemaligen Ausbesserungswerkes zeigt. In West-Ost-Richtung werden die Stadtteile Opladen und Quettingen durch ein zentrales Parkband miteinander verbunden. Die großräumigen landschaftlichen Bezüge zwischen Wupper/Wiembach und der Dhünn finden ihren Knotenpunkt im neuen Bahnpark auf der ehemaligen nördlichen Gleisharfe. Von diesem zentralen Raum starten zahlreiche neue Grünverbindungen, so dass insgesamt ein Netz öffentlicher Räume entsteht.

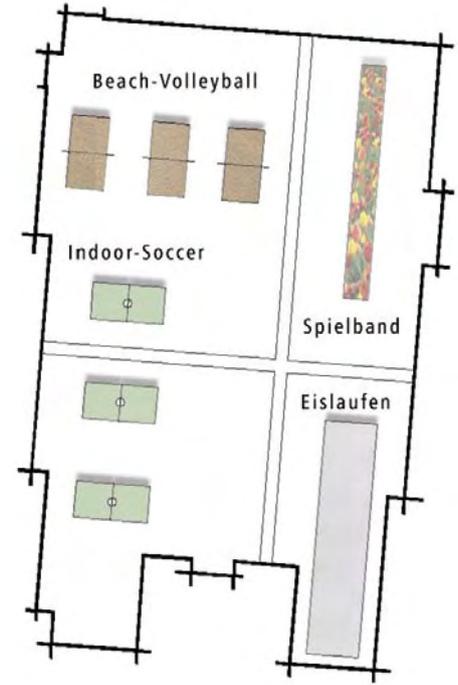
Neben der großräumigen Verknüpfung zwischen Wupper und Dhünn entwickelt sich gleichzeitig ein stadtteilbezogener Verbund, der beispielsweise die Grünflächen am Quettinger Feld über die neue Fußgängerbrücke [in alter Lage] an den südlichen Teil der Kölner Straße anbindet.

Das städtebauliche Konzept zur neuen bahn stad t :opladen ist offen für die verschiedensten Entwicklungsvarianten auf der Fläche. Unter Beibehaltung der derzeitigen Bau- und Nutzungsstrukturen erscheint zunächst die Entwicklung der Flächen östlich des Gleisweges/nördlich der Torstraße zu einem neuen Wohngebiet sowie die Ergänzung des bestehenden Gewerbegebietes an der Quettinger Straße gegeben. Verlagern sich die Nutzungen in der bestehenden Halle südlich der Torstraße, lässt sich das Wohngebiet beispielsweise als Solarsiedlung in Richtung Süden fortführen.

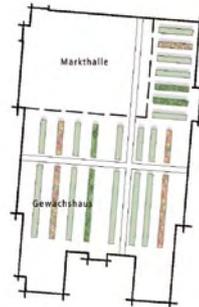
Auf

le fortgeführt und im Idealfall ergänzt werden. Wünschenswert wäre beispielsweise eine adäquate Nutzung der Halle westlich des Kulturausbesserungswerkes [KAW]. Neue, öffentlichkeitswirksame Strukturen stabilisieren hier auf jeden Fall auch die bestehenden Angebote, so dass der Begriff Kulturstraße als Zielformulierung für dieses, die Stadtteile Opladen und Quettingen verbindende, städtebauliche Band zu verstehen ist.

Auch der Bereich westlich der Werkstättenstraße kann ohne grundlegende Nutzungsänderung auf den Flächen des Ausbesserungswerkes entwickelt werden. Die vorhandene Kastanienallee fördert die Adressbildung. Im Falle neuer Gestaltungsoptionen auf dem Areal der nördlichen, großen Halle entwickelt sich ein weiteres Feld für zukünftige Wohnnutzungen. Flexibelster Baustein im Gesamtkonzept bleibt schließlich die südliche Halle des Ausbesserungswerkes. Es ist zu erwarten, dass in diesem Bereich die bestehenden baulichen Strukturen als letztes zur Disposition stehen.



Dienstleistung



Gewächshaus



Gärten



Beurteilung der Jury

Bestimmendes Element des Entwurfes ist ein großzügiger Grünraum der als robustes Gerüst geeignet ist, eine neue Adresse zu schaffen. Dieser Grünraum ist im Hinblick auf seine Nutzung, Gestaltung und Bewirtschaftung differenziert geplant. Identitätsstiftend ist die Erhaltung und etwaige Nutzung des Wasserturms, des Kesselhauses und eines Teiles der Halle als Platzwand am öffentlichen Raum, der unter anderem durch ein künstlerisch gestaltetes Wasserelement aufgewertet werden soll. Die Bedeutung des Wasserturms wird durch das Offenhalten von Sichtachsen z. B. von der Opladener Altstadt und aus dem zentralen Park hervorgehoben.

Die Entwicklungsstrategien in Bezug auf temporäre oder endgültige Nutzungen der Halle [Sport, Gewächshaus, Dienstleistungen, Markt] sind grundsätzlich interessante Ansätze, werden sachlich positiv, wirtschaftlich allerdings sehr kritisch bewertet.

Die Anordnung der Wohnbebauung im Norden des Gebietes [Starterwohnungen, Solarsiedlung] ist schlüssig nachvollziehbar. Nicht schlüssig jedoch ist die Bebauung im Mittelfeld [nach einem etwaigen Abbruch der Halle] in Form von Einfamilienhäusern. Negativ bewertet werden der Abbruch des Gebäudes an der Werkstättenstraße und die dafür vorgeschlagene städtebauliche Struktur zwischen der Eisenbahn und der Werkstättenstraße, die unmaßstäblich erscheint.

Als problematisch wird der Übergang vom öffentlichen Grünraum zu den privaten Hausgärten angesehen. Die in der Auslobung angestrebte Durchlässigkeit des Planungsgebietes von der Opladener Altstadt nach Quettingen ist nicht hinreichend möglich. Rad- und Fußwege sind schlecht an die umgebende Siedlungsstruktur angebunden. Die geforderte Erschließung des neuen Gewerbegebietes und Anbindung an das bestehende Gewerbegebiet ist nicht gelöst. Der Forderung der Auslober, die Kolberger Straße und die Torstraße nicht zur Erschließung des Gebietes heranzuziehen, wurde nicht entsprochen, die vorgeschlagene Lösung kontrovers diskutiert. Die an sich richtige Lage der Fußgängerbrücken lässt eine Überquerung der Werkstättenstraße in der dargestellten Form nicht zu.



Weitere Arbeiten

stegepartner Architekten & Stadtplaner BDA SRL [Dortmund]
lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla [Magdeburg]

Aus dem Erläuterungsbericht

Ein Netz wie eine „Zugseilkonstruktion“, die zwei Stadtteile überspannt und verbindet, soll das einprägsame Bild hier sein: Zwei gebogene Parkräume, der neue bahnpark Opladen und der neue Quettinger Grünzug, „spannen“ in ihrem Zwischenraum das Netz der neuen bahn stadt :opladen auf – und verbinden das Zentrum Opladens mit dem Stadtteil Quettingen.

Zwischen zwei sehr prägnanten, in ihrer Substanz bereits fragmentarisch vorhandenen Parkräumen, wird ein „Netz“, ein „grid“ aus Strassen, Wegen und Plätzen, streng in der Orthogonalität des alten Eisenbahnausbesserungswerks aufgespannt, das zum Einen die neue bahn stadt :opladen als ablesbaren Stadtteil klar definiert und zum Anderen stadtstrukturell, wie funktional eine überzeugende städtebauliche Ost-West-Verbindung schafft und somit Quettingen an das Zentrum wachsen lässt, bzw. das Zentrum Opladens über die Bahn in Richtung Quettingen wächst.

Die beiden grossen Parkräume sind dabei Teil einer übergeordneten vernetzenden Freiraumstruktur in nord-südlicher Richtung und Verteiler der ost-westlich ankommenden Rad- und Fußwege.

Die Idee bei der Entwicklung des neuen Stadtteils ist vor allem den Maßstab und seine Ausrichtung des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks, zumindest in Teilen, als Zeitzeuge und „Spur des Vergangenen“ eines über ein Jahrhundert stadtprägenden Arbeitgebers, geschickt in die Zukunft zu transformieren. Dies allerdings deutlich ohne den Versuch, die riesigen Hallen einer neuen Nutzung übergeben oder gar deren Fassaden als „Kulissenarchitektur“ integrieren zu wollen.

So wird aber gerade die markante Orthogonalität des Areals in seiner jetzigen Bebauungsstruktur, leicht gekippt zu der des Zentrums, weiterhin Bestand haben und prägend sein. Die großen Hallen werden weiterhin als abgeschlossene Cluster, als „Hallenbezirke“ in ihren alten Grenzen subtil ablesbar sein und dem Gebiet eine sehr signifikante Adressbildung geben.

Östlich der DB-Trasse bildet die neue bahn stadt :opladen eine signifikante Raumkante zum neuen Bahnpark. Das Konzept folgt der Idee einer „Stadtmauer“. Die „Stadtmauer“ der neuen bahn stadt :opladen als zusammenhängende Linearstruktur – aufgebrochen durch zwei dominierende Gesten: Zwei „Stadtttore“ als Stadterrassen und qualitätvolle Platzräume der neuen bahn stadt :opladen – jeweils verbunden über einen Brückenschlag ins Zentrum Opladens.



Bebauungstypologie

Stadhäuser und experimentelles Wohnen/ hohe Dichte



Die beiden Bereiche der jetzigen Hallen werden durch eine bis zu viergeschossige Bebauung aus Townhouses (Wohnen und Arbeiten, Mehrgenerationen, Einfamilien/ Mehrfamilien) und Geschosswohnungsbau in Ihren Umrissen definiert. Im Inneren der „Hallen“ entsteht eine „flächendeckende Teppichstruktur“ die eher konventionell, wie innerhalb der großen Halle, oder eher experimentell, wie innerhalb der kleinen Halle entwickelt werden kann. Aber auch schafft die Flexibilität des städtebaulichen Gerüsts vielen Möglichkeiten.

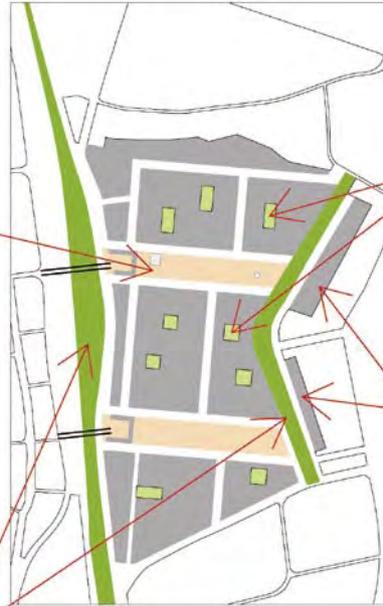
Reihenhäuser und Doppelhäuser/ mittlere Dichte



Zwischen den alten Hallen und dem Quettlinger Grünzug entstehen Quartiere aus Doppel-, Reihen-, und Winkelhäusern. Jedes Quartier hat ein oder zwei eigene Quartiersplätze mit eigenem Gesicht, die zu einer Adressbildung und zur Identifikation beitragen. Die Grundstücksgrößen liegen zwischen 250m² und 400 m².

Stadtviellen/ auf dem "Entwicklungsband"

Auf dem nördlichen Entwicklungsband entsteht eine offene Stadtviellenstruktur, die die offene Durchwegung zu den beiden Grünzügen ermöglicht. Die viergeschossigen Stadtviellen ermöglichen, neben hochqualitatvollen Wohnungen auch die Anordnung von Dienstleistungsflächen an diesem zentralen Ort der neuen Bahnstadt. Durch die Zentrale Lage, auch zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs bietet sich hier auch die Möglichkeit altersgerechtes Wohnen zu realisieren



Einfamilienhäuser/ geringe Dichte



Ganz im Osten der neuen Bahnstadt Opladen entstehen direkt am Quettlinger Grünzug gelegen hochwertige Einfamilienhäuser, auf 400 bis 500 m² grossen Parzellen. Das Gebiet ist über die "Entwicklungsbänder optimal an Opladen angeschlossen und liegt trotzdem mitten "im Grünen".

Bahnpark Opladen/ Grünzug Quettlingen



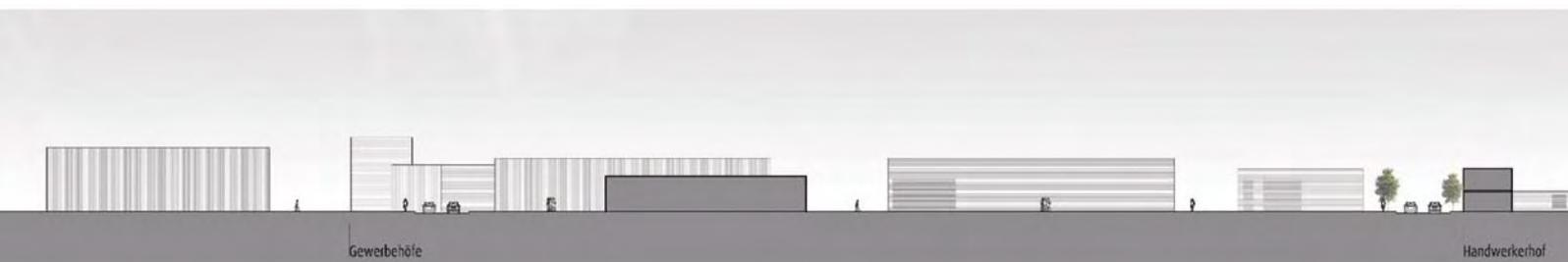
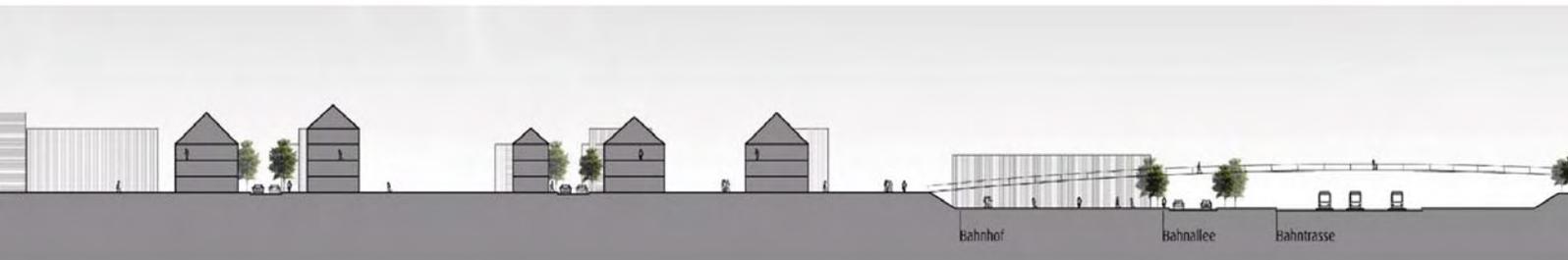
Mit dem Bahnpark und Quettlinger Grünzug fassen zwei markante Grünelemente die neue Bahnstadt. Sie entwickeln sich aus dem vorhandenen wertvollen Baumbestand und erinnern mit ihren längsdriftenden Raumstrukturen an die frühere bahnbezogene Nutzung. Sie integrieren die übergeordneten Nord-Süd gerichteten Wegebeziehungen und erlauben entwicklungsflexibel die in den jeweiligen Bauabschnitten realisierbaren Querverbindungen in die angrenzenden Quartiere.

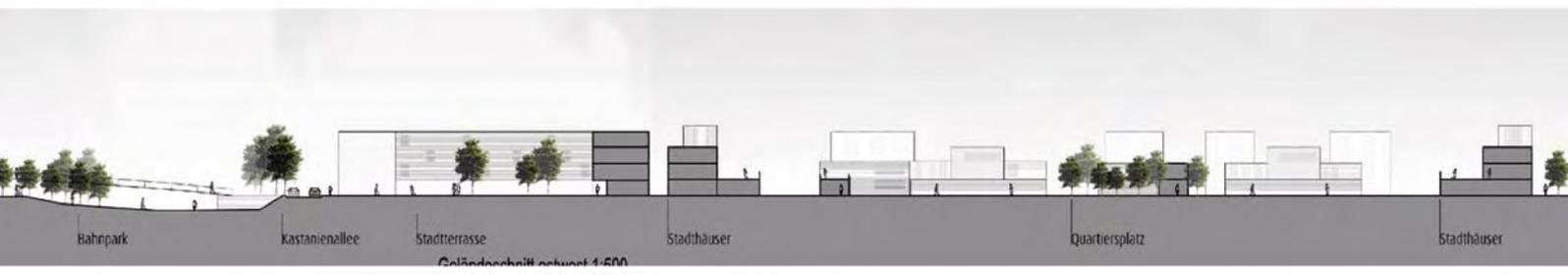
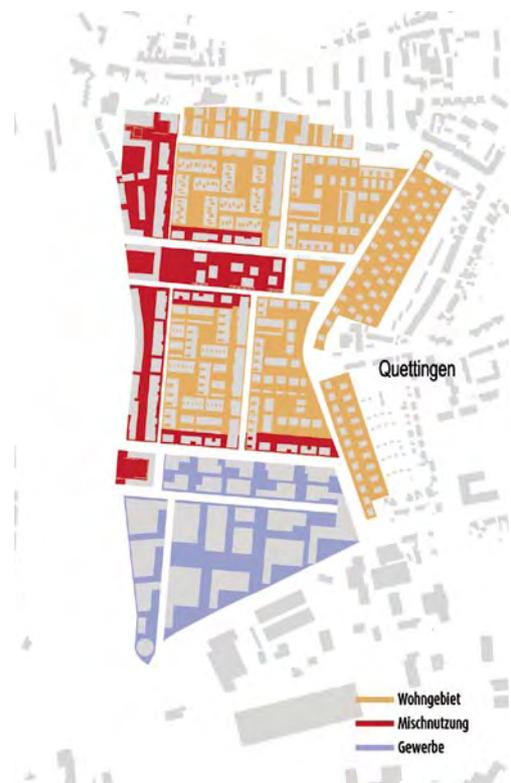
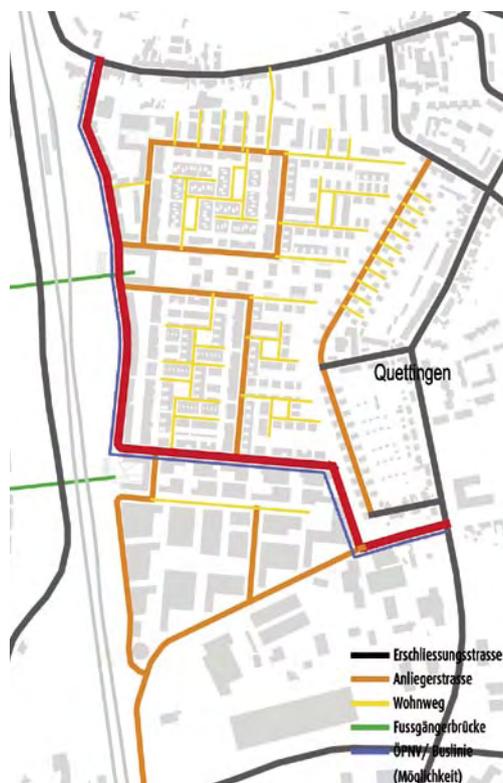
Der Bahnpark inszeniert das Thema „Fuge“. Gefasst vom altem Baumbestand bildet eine leicht erhöht verlaufenden „obere Promenade“ den Abschluss der Bebauung und den Übergang in den Park. Unter den Kronen hindurch öffnet sich so der Blick in die längs-verlaufende freundlich besonnte Wiesenfuge, die durch locker eingestreute Solitärbäume in Teilräume gegliedert wird. Abschluss bildet der bahnbegleitende Bahnwald, dicht nach Westen zu den Gleisen hin, mit der Option, Lärmschutzmaßnahmen zu integrieren. Der Quettlinger Grünzug bildet den Rücken für das östliche Baufeld im Grünen und entwickelt so den Abschluss des Quartiers. Ein Baumdach aus locker gestellten Bäumen – alter Bestand ergänzt durch neue Individuen – wirft den lichten Schatten auf einen breiteren Boulevard. Die flächige wassergebundene Decke erlaubt ein freies Flanieren zwischen den Baumstämmen. Eingestreut finden sich einige Spielplätze sowie Sitzgelegenheiten.

Beurteilung der Jury

Die Leitidee ist überzeugend vorgetragen. Das Gebiet wird eingespannt zwischen zwei Grünzügen. Der Grünzug entlang der Bahn ist als städtische Fuge denkbar und auch in der Gestaltung attraktiv. Der Östliche hingegen ist viel zu schmal um eigene Kraft als öffentlicher Raum entfalten zu können. Er wird zum Vorgarten hochwertiger Einfamilienhäuser.

Noch weniger überzeugen die Ost-West-Achsen. Die Verbindung aus der Innenstadt endet in einem umschlossenen Hof, nur durch einen Schlupf findet man hinaus, um sich dann durch Wohnbebauung fädeln zu müssen. In der Summe verbleibt ein Teppich von Bebauung, ohne Signifikanz und ohne tragfähiges Gerüst öffentlicher Räume.





Weitere Arbeiten

Büder + Menzel Architekten BDA [Köln]

Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten [München]

Runge + Prof. Küchler, Verkehrsplanung [Düsseldorf]

Aus dem Erläuterungsbericht

Ein neuer Stadtteil entsteht - das großflächige Areal des ehemaligen Ausbesserungswerkes Opladen bietet die enorme Chance zur Organisation eines neuen innerstädtischen Stadtquartiers. In den Dimensionen des ehemaligen Ausbesserungswerkes Opladen der Deutschen Bahn AG werden neue Identitäten unter Würdigung des Alten möglich. Dem Entwurf liegen die Grundrisskanten der beiden großen, bestehenden Hallen zugrunde. Hier ausstrahlende geometrische Achsen determinieren die Baufelder [Cluster] und Raumkanten der neuen bahn stad t : opladen. Brückenschläge über die Bahnstrecke verbinden die neue bahn stad t : opladen mit der Altstadt. Die Aufteilung des Entwicklungsplanes in Cluster bietet auch einer eventuell veränderten Bedarfssituation zu einem späteren Zeitpunkt attraktive Potenziale.

Die neu definierten Raumkanten bilden eine robuste Kontur für die zukünftige Entwicklung. Der modulare Aufbau mittels einzelner Cluster, die entsprechend zukünftiger Anforderungen mit Architekturen belegt sein können, bietet die Chance, die städtebauliche Maßnahme bei hoher Variabilität zu verwirklichen. Innerhalb der Cluster werden verschiedene Realisationen vorgeschlagen. Neben den im Flächennutzungsplan beschriebenen und vom Markt geforderten flächensparenden und kostengünstigen Reihenhäusern für junge Familien entstehen die Quartiere für gehobene Doppel- und Einzelhäuser auf hochwertigen Grundstücken sowie begleitender Geschosswohnungsbau. Altengerechte Wohnungen sowie Mehrgenerationshäuser reagieren auf aktuelle Bedürfnisse und ergänzen die Angebote des klassischen Wohnungsbaus. Sämtliche Architekturen sollen mit innovativen und regenerativen Technologien ausgestattet sein.

Zwischen den drei großen Bauzonen spannen sich zwei Grünräume: Nord- und Südpark, die dem neuen Quartier seinen spezifischen Charakter verleihen werden. Eine dichte Anordnung von Bäumen entlang der Außenränder löst sich nach Innen allmählich zu einer ausgedehnten Wiesenfläche auf. Jeder der beiden Parks erhält seinen individuellen Charakter durch eine charakteristische Baumart.

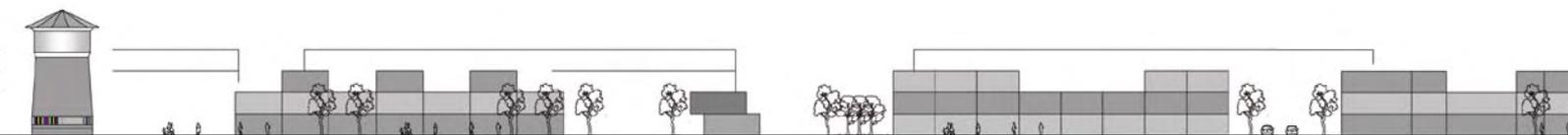
Die großzügigen Freiflächen gewährleisten einen hohen Identifikations- und Freizeitwert und sind im Zuge der Realisierung sukzessive mitzubauen. Wünschenswert ist die Entwicklung einer dem Bahnhof nahe liegenden Zone Nord : Kultur. Einzelgebäude ermöglichen Angebote für Ausstellung, Theater, Tanz und Musik, Initialprojekte werden die notwendigen Impulse geben für eine sukzessive und nachhaltige Entwicklung. Nach Süden entwickeln sich die Blockstrukturen mit Gewerbe und Wohnflächen entlang der Werkstättenstraße.



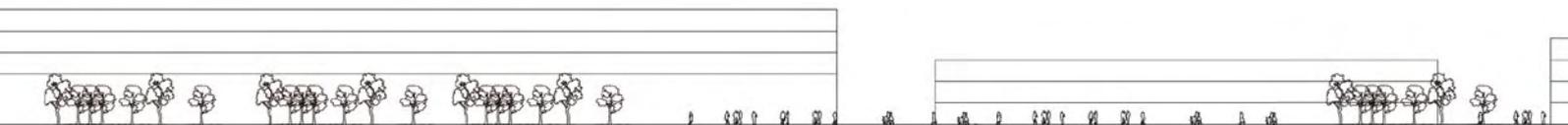


Beurteilung der Jury

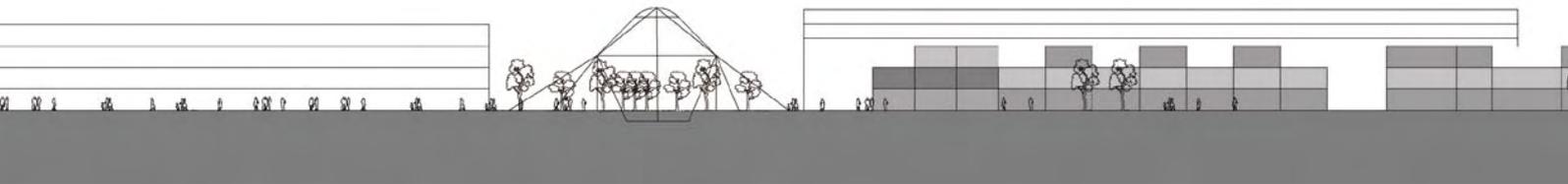
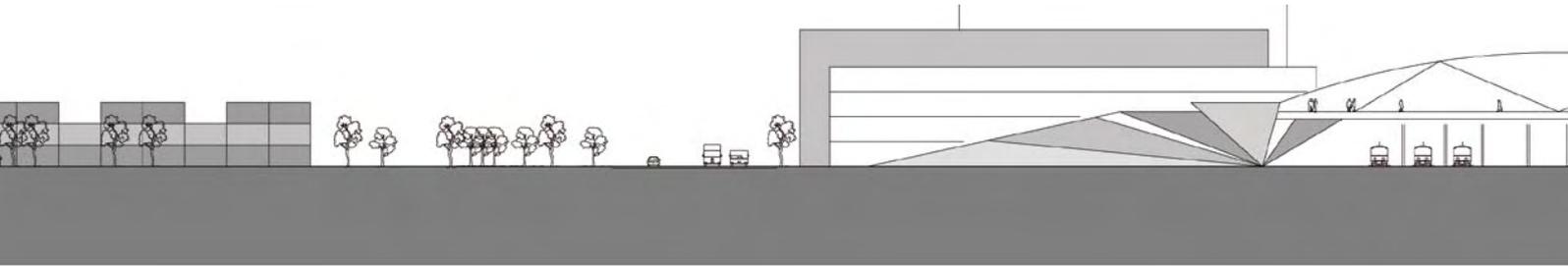
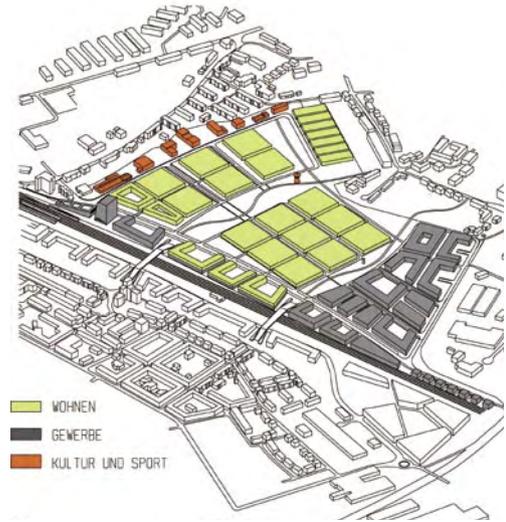
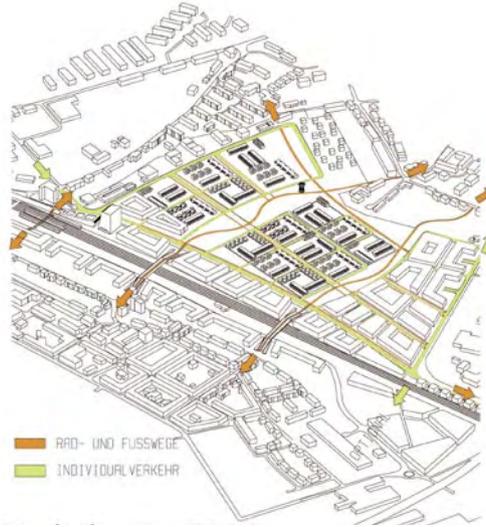
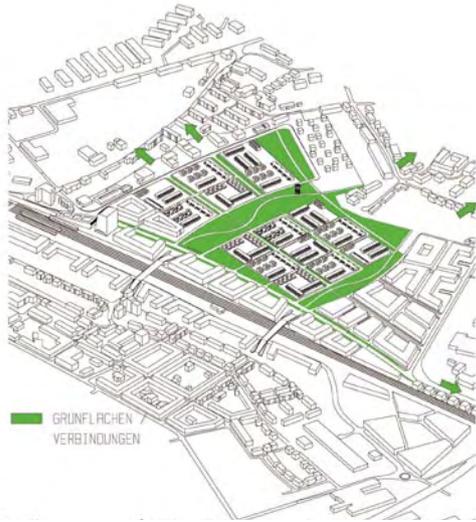
Das Gelände wird durch großzügige Ost-West gerichtete Grünzüge in drei Baufelder gegliedert, die das neue Quartier mit der Innenstadt und dem östlich angrenzenden Stadtraum verknüpfen sollen. Wird das grundsätzliche Layout der Nutzungszonen noch akzeptiert, so kann die gestalterische Umsetzung in keiner Weise überzeugen. Als unmaßstäblich und wirtschaftlich problematisch wird die massive Bebauung entlang der Bahn empfunden. Vor allem aber werden alle wichtigen und identitätsprägenden Bestandsstrukturen zugunsten neuer Bilder aufgegeben, die überall entstehen könnten, die man sich an diesem besonderen Ort aber nicht wünscht.



Schnitt ostwest M 1 : 500



Schnitt nordsüd M 1 : 500





05 :verfahren

Ausloberin

Stadt Leverkusen

Der Oberbürgermeister, vertreten durch den Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht

Hauptstraße 101

D-51373 Leverkusen

Internet: www.leverkusen.de

Ansprechpartner:

Armin Dibbern | Tel: +49 [0]214-406 6120 | Fax: +49 [0]214-406-6102 | E-mail: armin.dibbern@stadt.leverkusen.de

Stefan Karl | Tel: +49 [0]214-406 6173 | Fax: +49 [0]214-406-6102 | E-mail: stefan.karl@stadt.leverkusen.de

In Zusammenarbeit mit:

DB Services Immobilien GmbH

Niederlassung Köln

Deutz-Mülheimer-Straße 22-24

50679 Köln

Internet: www.db.de/dbsimm

Ansprechpartner:

Rolf Mäger | Tel: +49 [0]221-141 5303 | Fax: +49 [0]221-141-3517 | E-mail: rolf.maeger@bahn.de

Oliver Oertel | Tel: +49 [0]221-141 5348 | Fax: +49 [0]221-141-3517 | E-mail: oliver.oertel@bahn.de

Betreuung und Koordination

scheuvens + wachten

Friedenstraße 18

D-44139 Dortmund

Internet: www.scheuvens-wachten.de

Jens Cüppers | Catrin Kirchner | Tel: +49 [0]231-55 40 82 | Fax: +49 [0]231-55 40 83 | E-mail: info@scheuvens-wachten.de

Art des Wettbewerbs

Der Wettbewerb wird als kooperativer, einstufiger städtebaulicher Wettbewerb mit vorgeschaltetem EU-weitem Bewerbungsverfahren zur Auswahl von sieben Teams ausgelobt. Die Auswahl der Teilnehmer erfolgte durch ein Auswahlgremium.

Der Informationsaustausch zwischen Auslobern, Preisrichtern und Teilnehmern erfolgt in Kolloquien. Dies geschieht getrennt für die einzelnen Teams; die Büros sollen im Laufe des Verfahrens keine Kenntnis über die Entwurfsansätze der anderen Teams erhalten.

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Regeln für die Auslobung von Wettbewerben [RAW 2004] zugrunde. An der Vorbereitung des Wettbewerbs hat der Wettbewerbsausschuss der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer W02/06 registriert und vom Auslober vorschriftsmäßig bekannt gegeben.

Mit ihrer Teilnahme am Wettbewerb erkennen die Teilnehmer/-innen den Inhalt dieser Auslobung an.

Teilnehmende

Es wurden folgende sieben Teams für die Teilnahme am Wettbewerbsverfahren ausgewählt:

- Pesch + Partner Architekten Stadtplaner [Herdecke]; brosk, landschaftsarchitektur freiraumplanung [Essen]
- ASTOC GmbH & Co. KG Architects & Planners [Köln]; Studio UC/Klaus Overmeyer [Berlin]; ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung [Hamburg]
- stegepartner Architekten & Stadtplaner BDA SRL [Dortmund]; Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla [Magdeburg]
- B.A.S. Kopperschmidt + Moczala [Weimar]; Werkgemeinschaft Freiraum [Nürnberg]; Ingenieurbüro Kühnert, Verkehrsplanung [Bergkamen]
- Büder + Menzel Architekten BDA [Köln]; Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten [München]; Runge + Prof. Küchler, Verkehrsplanung [Düsseldorf]
- Auer+Weber+Architekten [Stuttgart]; GTL Gnüchtel - Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR [Kassel]; R+T Verkehrsplaner, Topp, Skoupil, Huber-Erler [Darmstadt]
- AS&P - Albert Speer & Partner GmbH [Frankfurt am Main]; Götte Landschaftsarchitekten GmbH

Preisgericht

Preisrichter/-innen

- Prof. Christl Drey, Köln/Kassel
- Hans-Dieter Collinet, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Prof. Christa Reicher, Aachen/Dortmund
- Dr. Arnold Klotz, Wien
- Prof. Arthur Mandler, Wuppertal
- Prof. Helmut Bott, Stuttgart
- Prof. Donata Valentien, Weßling/München
- Andreas Kipar, Mailand
- Ulrich Stücker, Baudezernent Stadt Gummersbach
- Oberbürgermeister Ernst Küchler, Stadt Leverkusen
- Bürgermeisterin Irmgard Goldmann, Stadtfraktion CDU
- Dr. Hans-Eckart Krajewski, Stadt Leverkusen
- Wolfgang Pockrand, Stadtfraktion SPD
- Klaus Wolf, Bündnis 90/DIE GRÜNEN
- Erhard T. Schoofs, Bürgerliste
- Wolfgang Blümel, FDP
- Markus Pott, PRO OPLADEN
- Rolf Mäger, DBSImm Leiter Development NL Köln
- Dieter Bonner, DBSImm Leiter Liegenschaftsmanagement NL Köln
- Matthias Kiekebusch, DBSImm Geschäftsführer DB Services Immobilien
- Hans van Arkel, DBSImm Leiter NL Köln
- Dr. Reimar Molitor, Regionale 2010 Agentur

Stellv. Preisrichter/-innen

- Prof. Elisabeth Sikiaridi, Essen
- Peter Köster, Hamburg
- Hanno Kreuder, Köln
- Sabine Nakelski, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Dr. Detlef Heintz, Stadt Leverkusen
- Rainer Häusler, Stadt Leverkusen
- Christopher Krahnforst, Stadtfraktion CDU
- Hans-Erich Hofmann, Stadtfraktion SPD
- Gerhard Wölwer, Bündnis 90/DIE GRÜNEN
- Stefan Manglitz, Bürgerliste
- Hiltrud Meier-Engelen, FDP
- Gerhard Hohns, PRO OPLADEN
- Alf Hoinkis, Leiter Development, NL Karlsruhe
- Siegbert Braag, DBSImm Development

Berater/-innen ohne Stimmrecht

- Dr. Peter Sienko, ISAPLAN
- Klaus Hupperth, Stadtfraktion CDU
- Michael Hüther, Stadtfraktion SPD

Vorprüfung

- Armin Dibbern, Stadt Leverkusen
- Inge Erdmann, Stadt Leverkusen
- Stefan Karl, Stadt Leverkusen
- Oliver Oertel, DBSImm
- Jens Grisar, Regionale 2010 Agentur
- Günter Schmidt, Stadt Leverkusen
- Dr. Peter Sienko, ISAPLAN
- Jochen Kieserling, IVB Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und BauManagement mbH

- Kathrin Hitschfeld, Beraterin
- Jens Cüppers, scheuven + wachen
- Catrin Kirchner, scheuven + wachen
- Lars-Christian Lange, scheuven + wachen
- Michael Rosemann, scheuven + wachen

Terminkette

Bekanntmachung im EU-Amtsblatt	13. Januar 2006
Abgabe der Bewerbungsunterlagen	bis zum 20. Februar 2006
Auswahlsitzung	7. März 2006
Versand der Unterlagen	10. März 2006
Auftaktkolloquium	31. März 2006
Zwischenkolloquium	25. April 2006
Abgabe der Wettbewerbspläne	2. Juni 2006
Preisgericht	23. Juni 2006
Sommerfest neue bahn stadt :opladen	26. August 2006
Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten	29. August bis 12. September 2006



Modell KFS111 III
VOM-Nr. 04.11.04.001 E
Fabr. Nr. 11241 Baujahr 1902
Nachbau innen Prof. A. 2003
Wasserd. Prof. 5.2003

:impressum

Stadt Leverkusen

Der Oberbürgermeister, vertreten durch den Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht

Armin Dibbern | Stefan Karl

Hauptstraße 101

D-51373 Leverkusen

Internet: www.leverkusen.de

DB Services Immobilien GmbH

Rolf Mäger | Oliver Oertel

Niederlassung Köln

Deutz-Mülheimer-Str. 22-24

50679 Köln

Internet: www.db.de/dbsimm

Regionale 2010 Agentur

Standortmarketing Region Köln/Bonn GmbH

Dr. Reimar Molitor | Jens Grisar

Ottoplatz 1

50679 Köln

Tel: +49 [0]221 92 54 77 40

Fax: +49 [0]221 92 54 77 99

Internet: www.regionale2010.de

Mail: grisar@regionale2010.de

Bearbeitung und Koordination

scheuven + wachen

Prof. Rudolf Scheuven | Jens Cüppers | Catrin Kirchner

Friedenstraße 18

D-44139 Dortmund

Tel: +49 [0]231 55 40 82

Fax: +49 [0]231 55 40 83

Internet: www.scheuven-wachen.de

Mail: info@scheuven-wachen.de

Dortmund | Leverkusen, August 2006

www.neue-bahn-stadt-opladen.de