

Neuer Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr

Städtebaulicher Wettbewerb

Dokumentation
der Ergebnisse





Neuer Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr

Städtebaulicher Wettbewerb

Dokumentation der Ergebnisse

Auslober:

Stadt Mülheim an der Ruhr
Die Oberbürgermeisterin
Ruhrstraße 32-34
45466 Mülheim an der Ruhr

Koordination:

scheuvens + wachen
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Telefon: 0231 . 55 40 82
Telefax: 0231 . 55 40 83
E-Mail: treitz@scheuvens-wachen.de
www.scheuvens-wachen.de
Ansprechpartner:
Thomas Treitz

Stadt Mülheim an der Ruhr
Planungsamt
Ansprechpartner:
Jürgen Liebich
Silke Herbermann
Simone Müller

Bild-/Kartenmaterial:

Stadt Mülheim an der Ruhr
scheuvens + wachen, Dortmund



Inhalt

06	Vorwort
08	Vorhandene Situation
10	Aufgabe, Zielsetzung und Vorgaben
12	Der Wettbewerb
16	Die Ergebnisse
18	1. Preis: JSWD Architekten mit Club L 94
22	2. Preis: Halfmann Architekten mit arbos Landschaftsarchitekten
26	Ankauf: Atelier Prof. Fritschi Stahl Baum mit Veronika Vogelsang
30	Ankauf: reicher haase architekten mit Planergruppe Oberhausen
34	Ankauf: Maurer + Frick mit Stahr + Haberland
38	Ankauf: Nattler Architekten mit Planungsgruppe Hoff + Reinders
42	Arbeiten des 2. Rundgangs
46	Arbeiten des 1. Rundgangs
53	Das Verfahren



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

rückblickend wurde der Bahnhof Mülheim 1913 - im Stil des Klassizismus - errichtet. Das Alter sieht man ihm auch an. Ein nach dem Zweiten Weltkrieg angebautes Vordach stört zudem empfindlich die Fassadengestaltung. Das Erscheinungsbild des Mülheimer Hauptbahnhofs wird heute städtebaulichen Anforderungen und den Bedürfnissen der Bahnkunden nicht mehr gerecht. Der sanierungsbedürftige Zustand des Halleninnenraums, seine Überfrachtung und schlechte Beleuchtung lassen den Bahnhof dunkel und wenig kundenfreundlich erscheinen. Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat sich bisher vergeblich für seine Sanierung und für die Verbesserung des Erscheinungsbildes eingesetzt. In Zusammenarbeit mit der DB AG soll der Bahnhof nun mit einer neu konzipierten Nutzung der Dienstleistungs-, und Einzelhandelsflächen zu einer modernen, kundenfreundlichen Verkehrsstation und einem attraktiven Treffpunkt unweit der Mülheimer Innenstadt werden.

Um dieses Ziel zu erreichen muss auch das Umfeld des Bahnhofes neu entwickelt werden. Dafür hat die Stadt Mülheim an der Ruhr im September 2005 in Kooperation mit der DB AG den städtebaulichen Wettbewerb „Neuer Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr“ ausgelobt. Aufgabenstellung war, den Mülheimer Hauptbahnhof als funktionsfähigen und attraktiven Verkehrsknotenpunkt nachhaltig zu sichern und die Entwicklung des Bahnhofs einschließlich des Bahnhofsumfeldes in das gesamtstädtische Entwicklungskonzept zu integrieren.

Für das ca. 6 ha große Wettbewerbsgebiet sollte ein strukturelles Grundsatzkonzept entwickelt werden, das die Flächen rund um den Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr neu ordnet und ihnen teilweise neue Nutzungen zuweist. Die Entwürfe sollen zukünftig Grundlage für eine Neugestaltung des Mülheimer Hauptbahnhofs sein, umgeben von attraktiven innerstädtischen und verkehrlich gut angebundenen Bauflächen. Besonderes Augenmerk war dabei auch auf eine attraktive Abfolge

öffentlicher Räume und ein kombiniertes Fuß-/Radwegenetz zu richten.

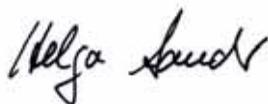
Am 27. Januar hat die Fachjury das Büro 'JSWD' aus Köln in Zusammenarbeit mit dem Büro 'Club L94', ebenfalls aus Köln, als ersten Preisträger ermittelt.

Wir freuen uns, Ihnen neben dem Siegerentwurf weitere städtebauliche Ergebnisse der übrigen 16 teilnehmenden Büros mit den unterschiedlichen Lösungsansätzen im Rahmen dieser Dokumentation vorstellen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Dagmar Mühlendorf



Helga Sander





Vorhandene Situation

Der Mülheimer Hauptbahnhof stellt den zentralen Mittelpunkt des Wettbewerbsgebietes wie der Wettbewerbsaufgabe dar. Im Wettbewerbsgebiet liegen darüber hinaus verschiedene innerstädtische Nutzungen vor. Im Norden des Plangebietes dominieren heute, zum Teil auch in Hochlage befindliche, Verkehrsflächen das städtebauliche Erscheinungsbild. Die in weiten Teilen nicht durch Bebauung gefassten Straßenräume im Zuge des Tourainer Rings bieten wenig Aufenthaltsqualität und sind eine Barriere für die Verknüpfung der benachbarten Stadtquartiere zwischen Hauptbahnhof und Eppinghofen. Überdimensionierte Straßen, ungeordnete Parkflächen, Hochstraße und Overflys verstärken die Dominanz der Verkehrsfunktionen.

Für einen Teil der zahlreichen Verkehrsflächen liegen bereits Neu- bzw. Überplanungen vor. Für die Verkehrsführung wird eine weitgehend niveaugleiche Lösung angestrebt, d.h. auch der Tourainer Ring, derzeit im Norden des Hauptbahnhofs in Hochlage geführt, wird zukünftig ebenerdig verlaufen.

Südlich des Bahnhofes liegen die Haltepunkte der U- und Straßenbahnen sowie der zentrale Bushof. Der untergenutzte Zwischentrakt verbindet heute Hauptbahnhof und Einkaufszentrum Forum. Hier befinden sich die Zu- und Abgänge zu den in unterer Ebene verlaufenden U- und Straßenbahnen und zu den Buslinien.

Der Großteil des Wettbewerbsgebietes liegt im Eigentum der Stadt Mülheim an der Ruhr. Die Bereiche der Bahntrassen sowie das Empfangsgebäude mit dem zugehörigen Vorplatz sind im Eigentum der Deutsche Bahn AG. Zur Sicherung des Mülheimer Hauptbahnhofs als funktionsfähigen und attraktiven Verkehrsknotenpunkt werden die Stadt Mülheim an der Ruhr und die DB Station&Service AG die Entwicklung des Bahnhofes und des Bahnhofsumfeldes gemeinsam angehen und in das gesamtstädtische Entwicklungskonzept integrieren.

Für einen neuen Busbahnhof hat die Stadt Mülheim an der Ruhr bereits Planungen erarbeitet, für einen Verbindungstrakt gibt es erste konzeptionelle Überlegungen. Die vorliegenden Planungen stellen in erster Linie die Funktionalität des zentralen ÖPNV-Knotens sicher und sind gestalterisch noch offen. Darüber hinaus wird die Planung für den Hauptbahnhof auch mit dem vorhandenen Masterplan Nördliche Innenstadt städtebaulich in Einklang zu bringen sein, der u.a. den Abriss der Hochstraße Tourainer Ring und eine neue verkehrliche Gestaltung vorsieht.





Aufgabe, Zielsetzung und Vorgaben

Das Wettbewerbsgebiet liegt zentral in der Mülheimer Innenstadt. Es umfasst den Mülheimer Hauptbahnhof mit seinem Vorplatz und den Bahnzugängen sowie den auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Eppinghofer Straße liegenden Dieter-aus-dem-Siepen-Platz.

Die angrenzenden Bereiche des nördlich liegenden Tourainer Rings sowie der Parallelstraße einschließlich der Kreuzung zum Klöttchen wurden mit einbezogen. Diese Verkehrsflächen galt es unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch erforderlichen Rahmenvorgaben neu zu ordnen und den freiwerdenden Flächen neue Nutzungen zuzuweisen. Die am nördlichen Rand angrenzende untergenutzte städtische Fläche, westlich der ehemaligen Landeszentralbank, galt es ebenfalls einer attraktiven Nutzung zuzuführen.

Südlich des Plangebietes schließt sich der Zwischentrakt zwischen Hauptbahnhof und Einkaufszentrum Forum an. Der angrenzende Vorplatz und die Bürogebäude der Technologie-

Firma 'easy', in denen zur Zeit auch Teile der Stadtverwaltung Mülheim (Sozialagentur) untergebracht sind, liegen ebenfalls im Wettbewerbsgebiet, wenngleich diese Gebäude selbst nicht zur Disposition stehen und als Bestand in die Entwurfslösung zu integrieren waren. Ihnen gegenüber liegen bisher noch unbebaute Freiflächen entlang der Straße Eppinghofer Straße/ Am Löwenhof. Eine Bebauung erfolgte hier trotz existierendem Baurecht bisher nicht. Das Wettbewerbsgebiet umfasst insgesamt rund 6 ha .

Der Bahnhof, das Tor zur Stadt sowohl für Bahnkunden wie auch für Nutzer des ÖPNV, ist gleichzeitig wichtiges städtebauliches Verbindungselement zwischen Innenstadt und dem Stadtteil Eppinghofen. Das zukünftige Gebäude muss ein hohes städtebauliches, architektonisches Niveau auszeichnen, flexible Nutzungskonzepte im Bereich Vermarktung sollen möglich werden, wozu auch das Reisezentrum und ein ausgewählter Branchenmix zählen. Flexibilität und Veränderbarkeit kommen größte Bedeutung zu.

Auch die Belange des ruhenden Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs waren gemäß der Bedeutung des Planungsgebietes ausreichend zu berücksichtigen. Unter anderem war in die Konzeption einzubeziehen, dass die Strecke der ehemaligen Rheinischen Bahn zukünftig als grüne Rad-/Fußwegverbindung von überregionaler Bedeutung den Grugapark in Essen mit der Duisburger 6-Seen-Platte verbinden wird.

Eine sinnvolle planerische Einbindung des zukünftigen Empfangsgebäudes zwischen dem Bereich der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn und den Übergangsbereichen zum Einkaufszentrum Forum und zur Mülheimer Nordstadt war ebenso Ziel dieses Wettbewerbs. Der Hauptbahnhof mit seinen Geschäften, Reisezentrum und Bahnsteigen soll Bestandteil der Konzeption des ebenerdigen ÖPNV-Verknüpfungspunktes (DB, U-/Straßenbahn, Bus) werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Zuwegungen zu den Bahnsteigen an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Kunden angepasst werden.



Der Wettbewerb

Der Wettbewerb war als begrenzt offener städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt. Neben acht gesetzten Teamteams wurden aus rund 150 eingegangenen Bewerbungen weitere zwölf Teams durch Losziehung ermittelt, so dass insgesamt 20 Teams zur Teilnahme eingeladen wurden. Aufgrund des Aufgabenprofils war die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft von Architekten bzw. Stadtplanern mit Landschaftsarchitekten zwingende Voraussetzung. Gegenstand des Wettbewerbs war die Entwicklung einer städtebaulichen wie freiraumplanerischen Konzeption für den Hauptbahnhof und das Bahnhofsumfeld.

Das Auftaktkolloquium am 10. November 2005 bot die Möglichkeit einer intensiven Auseinandersetzung mit der komplexen Situation vor Ort, zum Sammeln individueller Eindrücke und zum Austausch zwischen Teilnehmern, Auslober und Jury hinsichtlich Aufgabenstellung und Zielsetzung. So konnten die umfangreichen Bedürfnisse, Anforderungen und Rahmenbedingungen erläutert und dargestellt werden um bei der Suche nach der Entwurfslösung angemessen berücksichtigt zu werden.



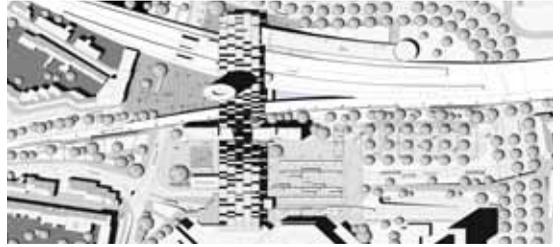
Die Jurysitzung am 27. Januar 2006 endete mit einem klaren, einstimmigen Votum für den Beitrag des Büros JSWD Architekten aus Köln, das gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro Club L 94, ebenfalls aus Köln, antrat. Besonders überzeugte die 18-köpfige Jury unter Vorsitz des Herdecker Architekten und Stadtplaners Prof. Franz Pesch dabei die unkomplizierte Realisierbarkeit von Teilbausteinen des Gesamtkonzeptes.

Dieses Konzept soll nunmehr der weiteren Entwicklung des Hauptbahnhofs und seines Umfeldes zu Grunde gelegt werden. Anschaulich zeigt es in seinem Lösungsvorschlag das Potenzial auf, den Standort entsprechend den Anforderungen des Auslobers zu entwickeln und flexibel auf sich ändernde Gegebenheiten des Marktes zu reagieren.

Im Folgenden sind sämtliche eingereichten Arbeiten dokumentiert. Sie zeugen von einer intensiven Auseinandersetzung mit der komplexen Aufgabe und zeigen die Vielfalt der gefundenen Lösungsansätze.



Die Ergebnisse



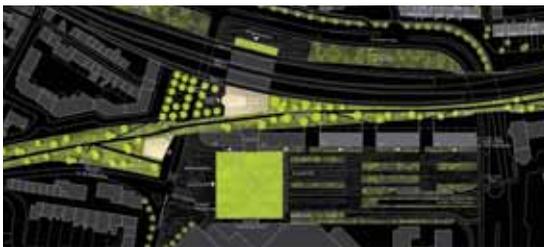
Atelier Prof. Fritschi Stahl Baum, Düsseldorf mit
Veronika Vogelsang, Düsseldorf



reicher haase architekten, Aachen mit
Planergruppe GmbH Oberhausen



Maurer + Frick, München mit
Stahr + Haberland, München



JSWD Architekten, Köln mit Club L 94, Köln



Nattler Architekten, Essen mit
Planungsgruppe Hoff + Reinders, Duisburg



Halfmann Architekten, Köln mit
arbos Landschaftsarchitekten, Hamburg



Architekten Dejozé & Dr. Ammann, Münster mit
Raderschall / Möhrer / Peters, Bonn



FORMK, Architekt Michael Krüger, Essen mit Christian Henke, Landschaftsarchitekt, München



Philipp Eller Architekten, Berlin mit Daniel Oppermann, Landschaftsarchitekt, Berlin



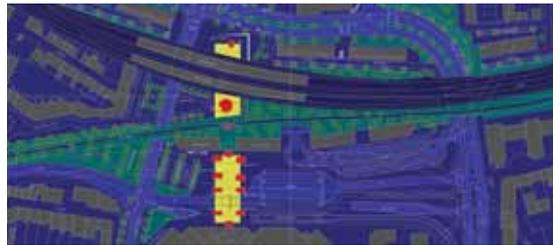
kresing architekten, Münster mit brandenfels landscape and architecture, Münster



Architekturbüro Harsveldt, Mülheim an der Ruhr mit Klaus Deppe, Coesfeld



A - Z Architekten BDA, Wiesbaden mit brogl + majal landschaftsarchitektur, Eitville



goedeking architekten, Wuppertal mit Helmut Fox, Mülheim an der Ruhr



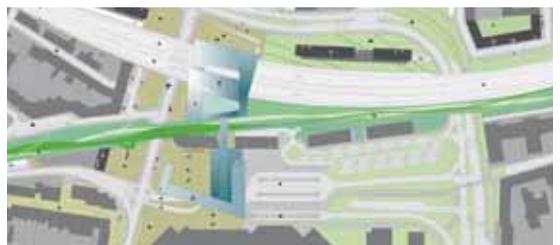
Arbeitsgemeinschaft sam.architekten, Essen mit Joachim Reck, Oberhausen



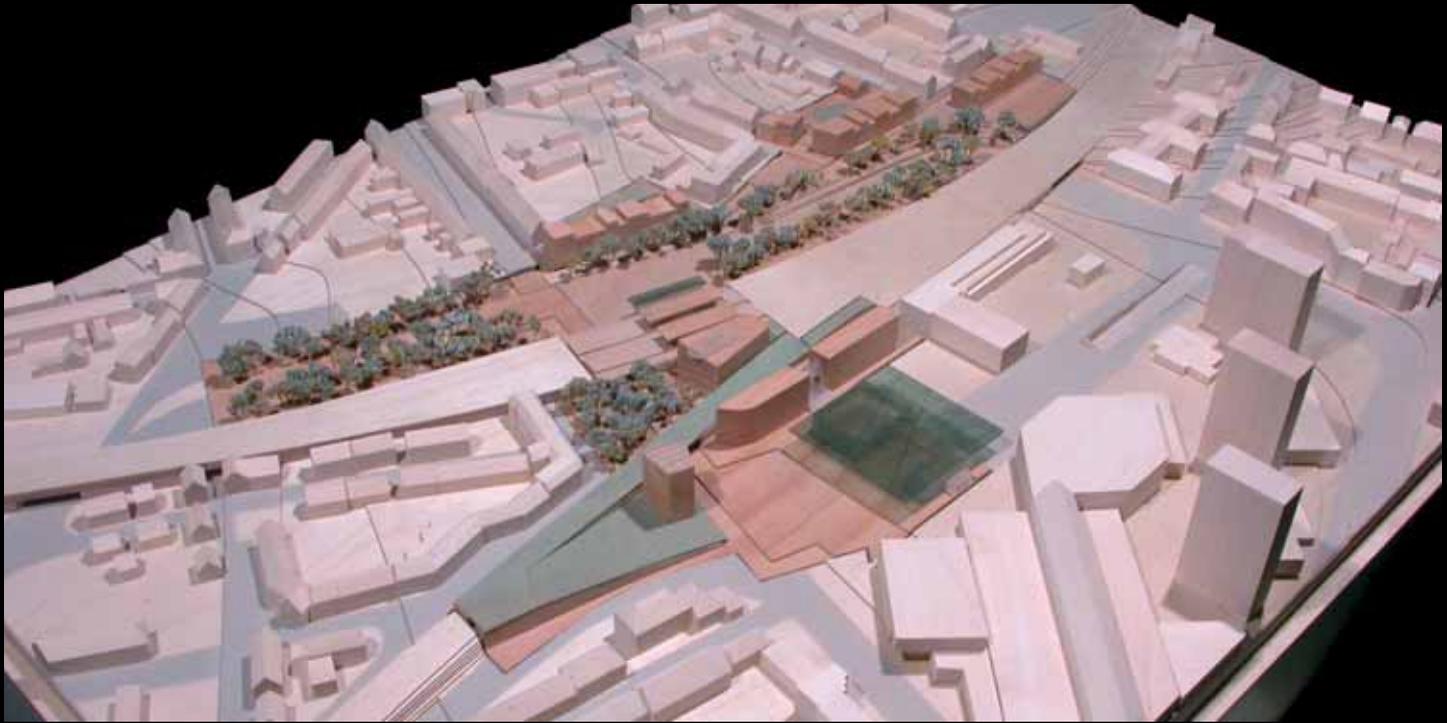
VogelsangArchitekten, Stuttgart mit Landschaftsarchitektur Eisele, Fellbach



Architekturbüro Kamieth, Mülheim an der Ruhr mit Plan Plus, Duisburg



yes architecture. , München mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten, München



Auszug aus dem Erläuterungstext:

Dieter-aus-dem-Siepen-Platz (Eingang Mitte)

Das historische Empfangsgebäude wird erhalten und erfährt über Fassadensanierung und Abbruch nachträglicher Ein- und Anbauten eine neue Qualität. Das Gebäude bleibt von großen Fahrgastfrequenzen abgekoppelt, behält aber einen Nebenzugang zur Erschließungspassage zwischen Eingang Nord und Eingang Süd. Teile des Bahnhofsgebäudes können für Veranstaltungen genutzt werden ('Kunstsalon, Alter Wartesaal Köln'). Die Platzfläche wird vom Parkverkehr befreit und erhält eine neue Deckung. Im Gegensatz zum stark frequentierten neuen Bahnhofsvorplatz im Süden entsteht hier ein baumbestandener intimer Gartenplatz.

Der neue Bahnhofsvorplatz (Eingang Süd)

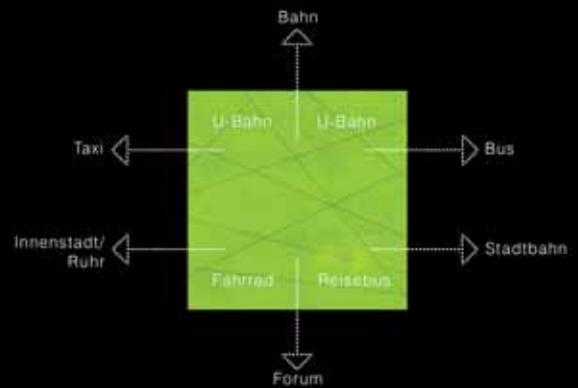
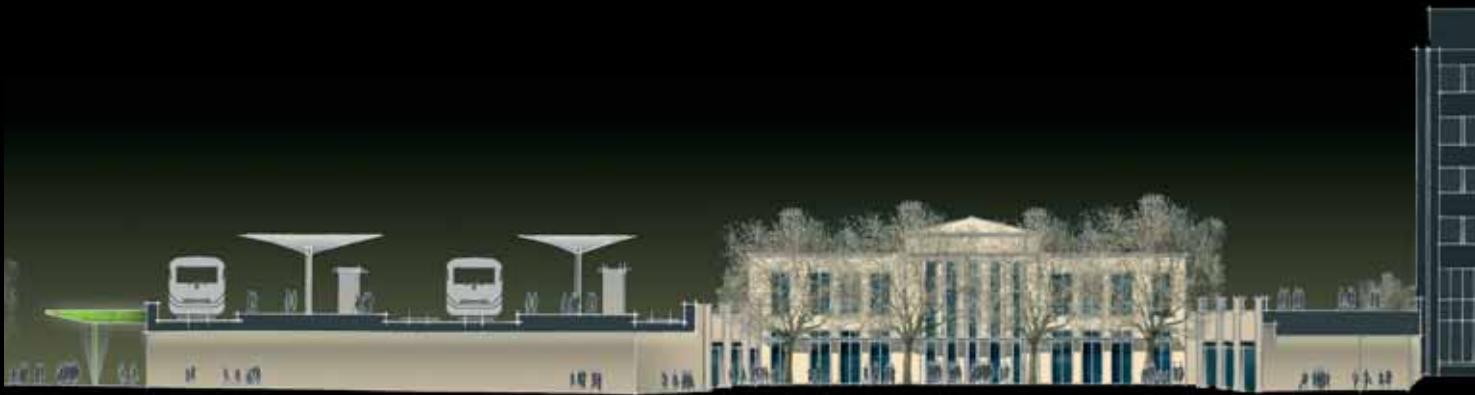
Er ist der Verkehrsknotenpunkt mit intermodalen Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, U-Bahn, PKW und Fußgänger / Radfahrer. Das quadratische Dach legt sich ins Zentrum dieser Vernetzungen und weist auf die Bedeutung des Ortes hin. Westlich der Eppinghofer Straße führt eine großzügige, artifizielle Rampen- / Treppenanlage auf den ehemaligen Güterbahndamm. Eingebettet in die Rampensituation und vis-à-vis zum neuen Bahn-

hofsdach kann hier ein hochwertiges Bürogebäude (mit Garage unter Bhanböschung) entstehen.

Der Boulevard Tourainer Ring (Eingang Nord)

Der Stadtraum Tourainer Ring wird definiert durch eine neue Bebauungskante im Norden und dem Brückenbauwerk der Bundesbahn im Süden. Die geplanten Stadthäuser greifen Struktur und Körnung der vorhandenen Bebauung auf und schließen die Gartenhöfe zum stark befahrenen Tourainer Ring ab. Der Grünzug im Süden der Straße nimmt große Teile der vorhandenen Baumsubstanz auf. Im Bereich des Nordeingangs wird das Grün durch einen großzügigen Vorplatz mit Taxivorfahrt abgelöst. Ein ausladendes Vordach markiert den Eingang in die Verteiler-Passage.

Alle drei Stadtraumsituationen können unabhängig voneinander und ohne größere Behinderung des laufenden Fahrverkehrs realisiert werden. Die vorhandenen Erschließungen Bahn / U-Bahn bleiben erhalten und werden gestalterisch aufgewertet.



Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

Die städtebaulichen Vorgaben wurden im Wesentlichen unverändert übernommen. Die Arbeit hält zudem an den zwei Zugangsbereichen im Norden und Süden fest. Prägnant in der Gestaltung mit einer Nutzung als temporäre Zufahrt für PKW und Taxen werden an diesen Standorten die Vorplätze gestaltet. Der alte Haupteingang bleibt mit einer Neuinterpretation des Jugendstilbahnhofs als signifikantes Bahnhofsgebäude mit einem baumüberstandenen Platz fußläufig erreichbar innerstädtischer Aufenthaltsraum.

Der neue Bahnhofsvorplatz im Süden ist zugleich der Verkehrsknotenpunkt mit vielfältigen Schnittstellen zwischen Bahn, Bus, U-Bahn, PKW und Fußgängern. Das quadratische Dach liegt über dem Zentrum dieser Vernetzungen und weist in seiner schlichten gestalterischen Form auf die Bedeutung des Ortes hin. Wie auf einem offenen Platz gibt es allerdings wettergeschützte Verbindungen zwischen Bahn, U-Bahn und Forum und somit einen guten Aufenthaltsraum für Fahrgäste. Das vorhandene Verbindungsbauwerk bleibt im Bereich der U-Bahnabgänge erhalten.

Südlich der Busdurchfahrt liegt der eingehauste Zugang zum Reisebus sowie die Fahrradstation. Der von der Stadt geplante Busbahnhof sowie der Stadtbahn-Haltepunkt bleiben in ihrer Organisation unverändert.

Der Grünzug auf der 'Rheinbahntrasse' wurde konsequent ausgeformt, westlich der Eppinghofer Straße führt eine großzügige, künstliche Rampen- und Treppenanlage auf den Güterbahndamm. Das darin dargestellte solitär stehende Bürogebäude bleibt sowohl als Platzbegrenzung für den südlichen Bahnhofsvorplatz wie auch in der Position im Grünzug unverändert. Die Arbeit gestaltet mit einfachen Mitteln drei prägnante Stadtplätze und verbindet somit die bisher unversöhnlich aufeinander prallenden Architekturrichtungen mit einer erkennbar eigenen Qualität. Der besondere Vorteil ergibt sich daraus, dass eine Realisierung der einzelnen Elemente dieses Entwurfs ohne Unterbrechung der Funktionen abschnittsweise möglich ist.



Lageplan

2. Preis

Architekt/Stadtplaner:

Halfmann Architekten
Martin + Ulrike Halfmann
Architekten BDA
Kirchweg 9
50858 Köln

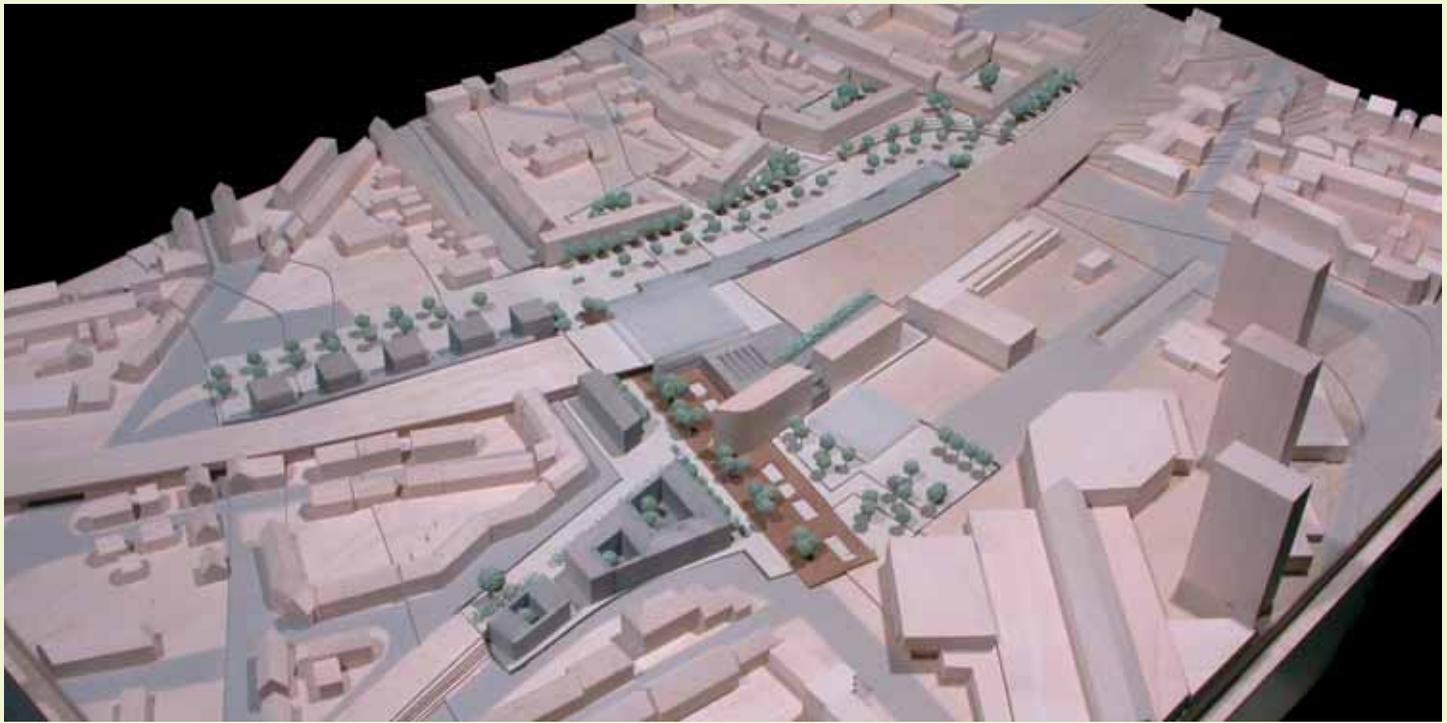
Mitarbeit: Bettina Brüggemann, Christian Richter

Landschaftsarchitekt:

arbos Landschaftsarchitekten
Peter Köster
Danziger Straße 35a
20099 Hamburg

Weitere Sonderfachleute:

Thomas Halfmann, Köln (Modellbau)



Auszug aus dem Erläuterungstext:

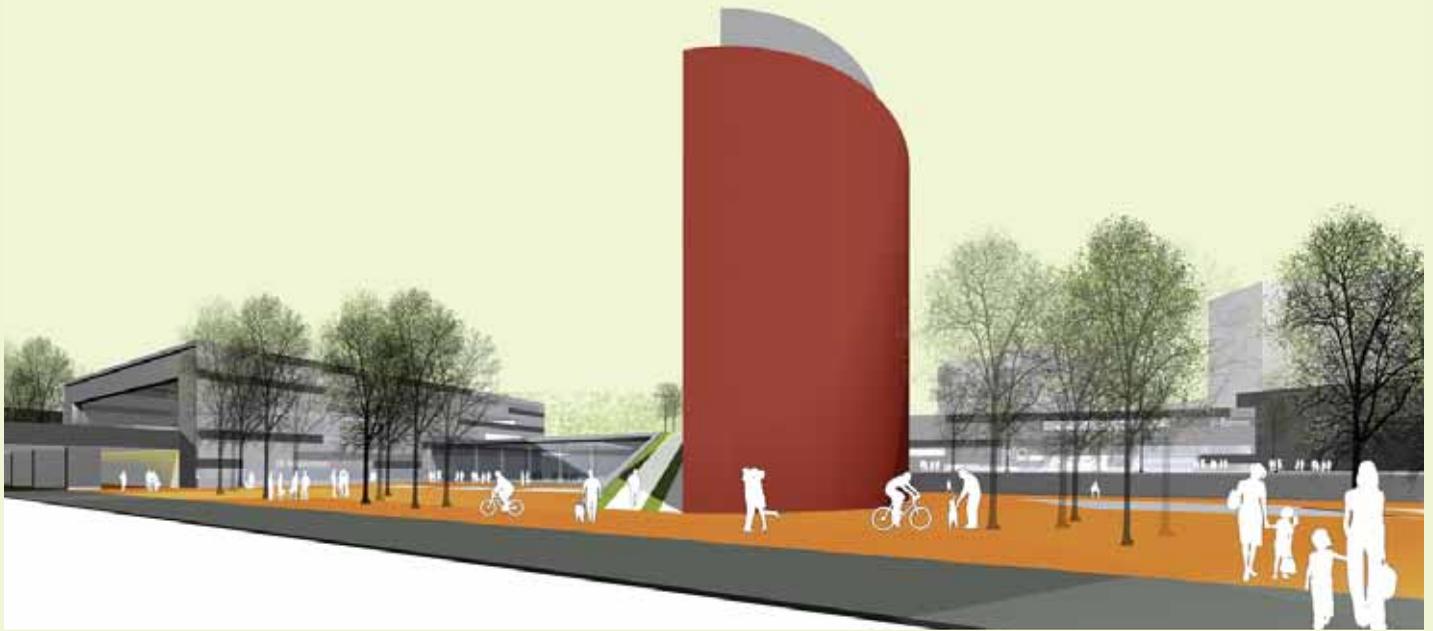
Das Bahnhofsumfeld von Mülheim an der Ruhr ist alles andere als ein Zufallsprodukt. Es ist der geplante und gebaute Beweis für die irrije Annahme, dass sich Verkehr allein durch Bündelung seiner Wege beherrschen und in städtebauliche Strukturen integrieren lässt.

Städtebau ist Netzwerk und lebt von Verknüpfung

Wenn aber die einzelnen Stränge und Knoten zu stark werden, erhalten sie eine Eigendynamik, die mehr trennt als verbindet. Die Überwindung dieser Trennung und der Ausbau des Mülheimer Bahnhofs zu einem angemessenen Knotenpunkt, der Eppinghofen mit der Innenstadt vernetzt, ist das Ziel des Entwurfs. Wesentlich hierfür ist die Stärkung der Eppinghofer Straße als natürliche Nord-Süd-Verbindung und ihr Rückbau zu einem überschaubaren Straßenraum, der zur Zeit durch zahlreiche Ost-West-Barrieren unterbrochen wird: Parallelstraße, Hochstraße Tourainer Ring, Bahntrasse für Fernverbindungen, Bahntrasse der Rheinischen Bahn, easy-Towers und Forum haben die Eppinghofer Straße auf mehr als 200 m Länge zu einem städtebaulich ungeordneten Verkehrsareal degradiert.

Der Rückbau des Tourainer Rings nördlich der DB-Gleisanlagen zu einer Hauptverkehrsstraße mit Alleecharakter bietet eine erste große Chance zur städtebaulichen Neuordnung durch Schließung der Blockstrukturen und Säumen der ausgefrachten Stadtkanten. Die geplante Fuß- und Radwegeverbindung auf der Trasse der Rheinischen Bahn bietet eine weitere Chance: Wir schlagen vor, den Bahndamm im Bereich der Max-Kölges-Straße auf Straßenniveau abzusenken, die Eisenbahnbrücke abzubrechen und die Eppinghofer Straße niveaugleich zu kreuzen. Dadurch lässt sich der Bahnhof über einen boulevardähnlichen langgestreckten Platz an das Stadtzentrum anbinden.

Als weit sichtbares Stadtzeichen stülpt sich die quadratische Gleisüberdachung u-förmig mit einer metallisch-gläsernen Außenhaut über den Bahndamm. Diese große Geste wird beantwortet durch eine kleinere Überdachung ähnlicher Bauart für die Abgänge zur U-Bahn. Dazwischen öffnet sich mit einer großen Glasfront das neue bahndammhohe Empfangsgebäude zum Platz.



Hauptzugang Bahnhof

Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

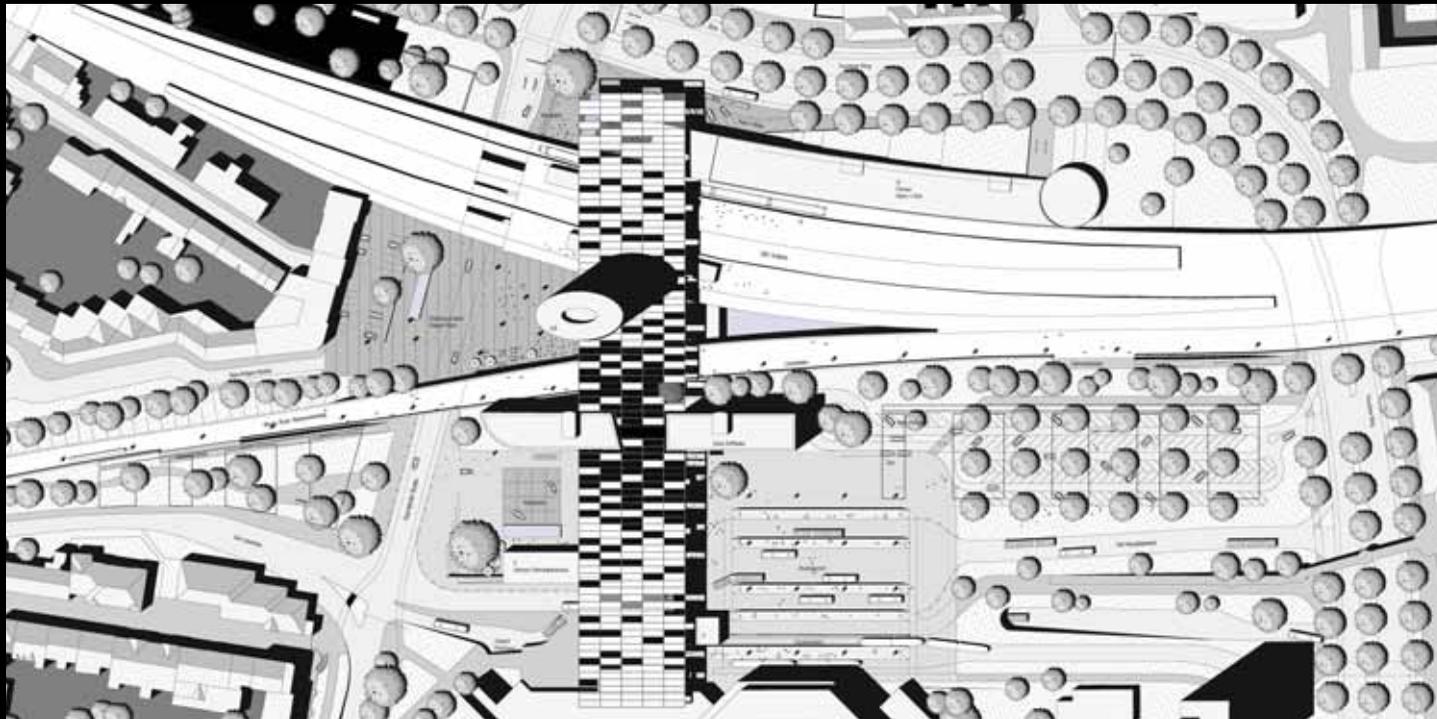
Der Grundgedanke der Arbeit, die in ihrer Funktion und Gestaltung veränderte Eppinghofer Straße zu nutzen, um die Insellage des Hauptbahnhofes, der an seinem bisherigen Standort in allen Funktionen verbleibt, in ihrer Wirkung zu reduzieren, ist ein denkbarer Lösungsansatz.

Der neue Hauptbahnhof soll seine Prägung durch die Überdachung der Bahnsteige erhalten. Soll diese Halle allerdings die angebliche Wirkung erzielen, ist Voraussetzung eine sehr hochwertige Gestaltung, die zu jetzigem Zeitpunkt nur ansatzweise erkennbar ist; diese gilt auch und insbesondere für den Eingangsbereich am Haupteingang. Der Nordeingang ist in Ausrichtung und Gestaltung nicht überzeugend.

Die räumliche Figur des Haupteingangsvorbereichs könnte durchaus städtische Qualität vermitteln. Auch der Vorschlag, die Trasse der Rheinischen Bahn im Platzbereich abzusenken, ist denkbar. Die Führung der Radwegtrasse ist angesichts von ihrer zukünftigen Bedeutung nicht vertretbar.

Der Bereich seitlich der Easy-Towers soll laut Verfasser Zentrum und Rückgrat der städtebaulichen Anlage und neues Entrée der Stadt für alle Bahnreisenden werden. Diesem Anspruch wird sie bei der vorgeschlagenen Gestaltung nur begrenzt gerecht. Die 'Ummantelung' der U-Bahnzugänge und ihre Ergänzung durch Shop- und Gastronomienutzung schafft zwar auf dem Weg vom Bahnhof zum Forum einen witterungsgeschützten Bereich, überzeugt aber als bauliche Figur wenig. Die vom Verfasser formulierte Analogie zur Gleisüberbauung am Hauptbahnhof ist in der Realität kaum erlebbar.

Der Bereich nördlich der Bahnstrecke mit großem Parkhaus im östlichen Bereich und Bürogebäuden im westlichen Bereich ist möglich, inwieweit für die Bürogebäude tatsächlich eine Umsetzungsmöglichkeit besteht, muss allerdings bezweifelt werden. Die Organisation der Verkehrsströme erscheint im Wesentlichen funktional.



Lageplan

Ankauf

Architekt/Stadtplaner:

Atelier Prof. Niklaus Fritschi, Benedikt Stahl, Günter Baum
Benedikt Stahl
Piniestraße 2
40233 Düsseldorf

Mitarbeit: Sibylle Ortmann, Jan Sauermann, Maja Fritschi, Christina Schlote,
Jana Stephanski, Marcel Adamczak, Jana Fieder

Landschaftsarchitekt:

Architektur+Landschaft
Veronika Vogelsang
Urdenbacher Allee 7
40593 Düsseldorf



Auszug aus dem Erläuterungstext:

Bausteine zur Rückgewinnung eines bedeutenden und lebendigen Ortes im Herzen der Stadt.

Lichtdach als verbindendes Element und unverwechselbares Identifikationsmerkmal auch für Durchreisende. Stahlkonstruktion auf informell angeordneten Stützen mit geometrischen Lichttrasterfeldern.

Nordeingang als überdachter Auftakt der Nord-Süd-Achse Tourainer Ring / Forum. Platzteppich mit Wassertisch. Lineare Baukörper parallel zur Bahn mit Radstation, Parkhaus, Büronutzungen (work+rail) als mögliche Baustufe.

Bahnhofsvorplatz (Dieter-aus-dem-Siepen-Platz) mit einheitlicher Pflasterung und Abpollerung der Verkehrsführung. Herzstück urbanen Lebens mit flankierenden Kasemattenräumen für kleine Läden und Gastronomie.

Bahnhofsgebäude mit Sanierung der bestehenden Halle als Bestandteil einer optionalen Turmüberbauung. Erdgeschossige Nutzung mit DB-Reisezentrum und Gastronomie / Ver-

anstellungssaal. Obergeschoss mit Hotel / Büro / Wohnen (bed+bike).

Der Turm pointiert als weithin sichtbare Stadtmarke den zurückeroberten Raum und setzt in Einheit mit dem Bahnhofsdach neue Maßstäbe.

Der alte Bahndamm als regionaler Fuß- und Radweg mit Lichtstelen, Bänken und Haltepunkt unter dem Bahnhofsdach. Verbindung mit dem Straßenniveau über neue Rampen.

Betonung der offenen Lichtpassage durch Aufstellen exotischer Kübelpflanzen.

Lichtinszenierung der neuen Bauteile gemäß ihrer Raumstruktur. Akzentuierung einzelner Bereiche. Lichtdach, Lichtturm und Lichtwege zur Betonung der Passage zwischen Forum und Nordeingang.



Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

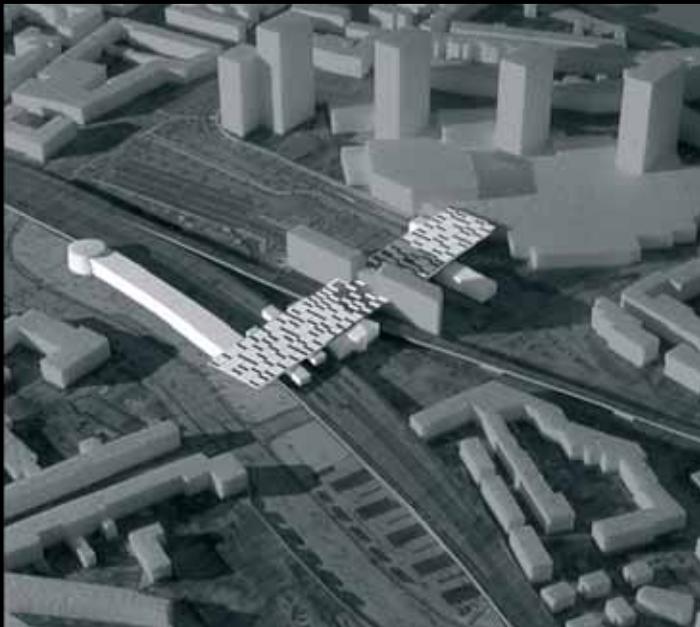
Die Verfasser binden die städtebaulich sehr unterschiedlichen Bereiche mit einer großen Geste, dem Lichtdach, zusammen und setzen damit ein markantes Zeichen für den neuen Bahnhof Mülheim. Das alte Bahnhofsgebäude wird in einen XIII-geschossigen Turm auf ovalem Grundriss integriert. Hiermit wird an dieser Stelle eine reizvolle Raumsituation zwischen den Gleisen geschaffen und eine hohe Prägnanz erreicht. Die Angemessenheit dieser Geste erscheint für die Stadt Mülheim allerdings fragwürdig.

Im Norden wird eine einladende und eindeutige Eingangssituation angeboten, die eine gute Funktionalität aufweist. Der Zugang im Westen erfolgt über eine großzügige und übersichtliche Platzsituation, die den Dieter-aus-dem-Siepen-Platz mit dem Bahnhofsvorplatz in einem durchgängigen Belag zusammenfasst, was über eine Landesstraße hinweg allerdings nicht umsetzbar ist. Im Süden trennt das große Dach eindeutig den Busbahnhof von der Vorfahrt und bindet den Zugang vom Forum unmittelbar an. Als Pendant zu dieser Vorfahrt wird eine innerstädtische Parkanlage angeboten, die im Zusammenhang

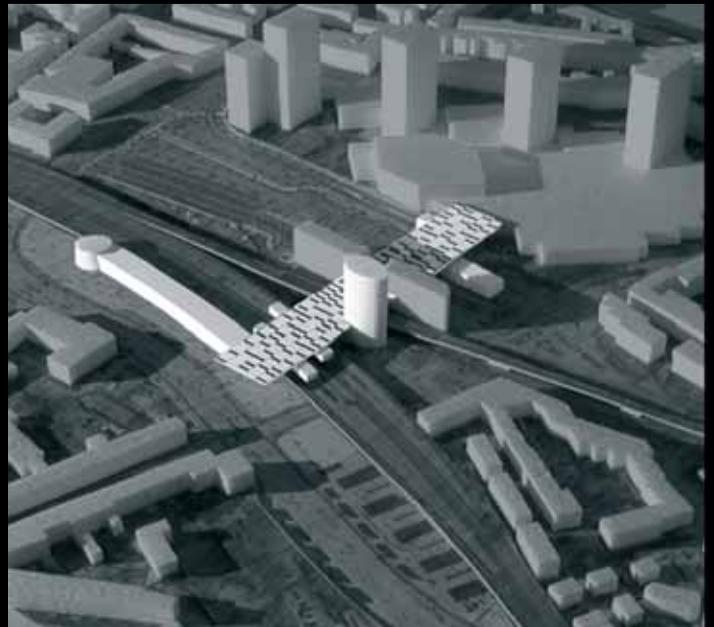
mit dem Rhein-Ruhr-Radweg sowie der verbindenden Rampe sinnvoll erscheint. Die Funktionalitäten des ÖPNV sowie des Individualverkehrs sind gegeben, die Erschließung der vorhandenen Gebäude und Tiefgaragen nicht beeinträchtigt.

An der großen Geste des Daches wird insbesondere die architektonische Qualität der Durchführung des Daches zwischen den beiden Easy-Baukörpern hindurch kritisiert. Die erforderliche Höhe des Daches von 14 bis 15 m stellt zudem seine Wirksamkeit als Wetterschutz in Frage.

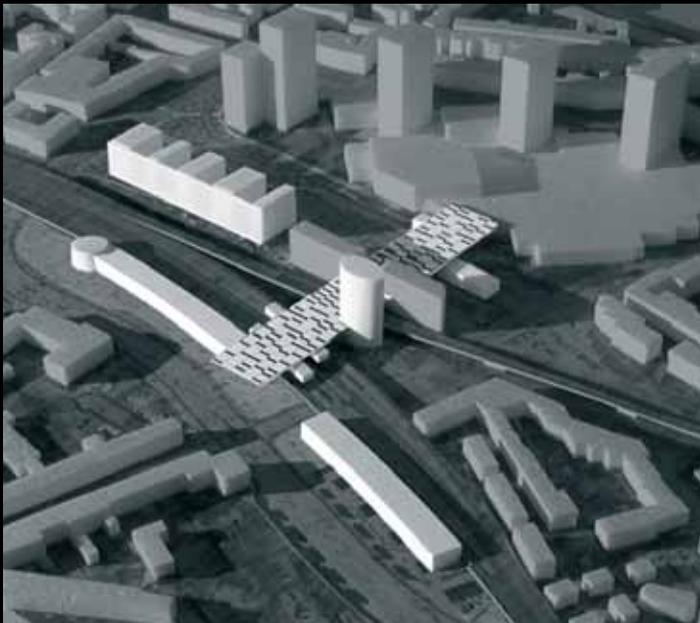
Der durchgängige und großzügige Ansatz wird von der Jury zwar gewürdigt, in Bezug auf seine Angemessenheit an diesem Ort aber kritisiert. Grundsätzlich ist von der Stadt Mülheim diese große Geste insbesondere aufgrund der Realisierungskosten nicht gewünscht.



Baustufe 1



Baustufe 2



Baustufe 3



Baustufe 4



Ansicht West



Lageplan

Ankauf

Architekt/Stadtplaner:

rha reicher haase architekten und stadtplaner
Prof. Christa Reicher
Joachim Haase
Oppenhoffallee 74
52066 Aachen

Mitarbeit: Birgit Schmid, Svenja Hennig

Landschaftsarchitekt:

Planergruppe GmbH Oberhausen
Prof. Ulrike Beuter
Harald Fritz
Diekerstraße 14
46047 Oberhausen

Mitarbeit: Andreas Hegemann



Auszug aus dem Erläuterungstext:

Das städtebauliche Konzept für den neuen Hauptbahnhof Mülheim an der Ruhr basiert auf folgenden Leitgedanken und Zielen:

- Die typologische Schichtung der Stadt klären!
- Den Bahnhof zu einer eindeutigen und großzügigen Adresse ausbilden!
- Die Verbindung zwischen Süden und Norden funktional stärken!
- Urbane Qualität und Freiraumqualität miteinander verbinden!

Die Umstrukturierung des Hauptbahnhofs Mülheim bietet die Chance, auf der einen Seite dem Bahnhof eine eindeutige und großzügige Adresse zu geben, auf der anderen Seite in den dichten Norden der Stadt nutzbare Freiflächen in Verbindung mit der neuen Fuß- und Radwegtrasse Richtung Ruhrtal zu bringen.

Im Umfeld der Bahntrassen vermittelt das neue Freiraumkontinuum zwischen urbanem Zentrum und dichtem Wohngebiet.

Der neu gestaltete Platz führt als sanfte Schräge von der Eppinghofer Straße hinauf zum neuen Haupteingang des Bahnhofs, der sich mit deutlicher Geste zur Stadt orientiert. Das großzügige, offene Stadtdach empfängt die Besucher und bildet den räumlichen Mittelpunkt für die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Zwischen dem Bahndamm und dem großen Stadtdach im Süden liegt das eigentliche Bahnhofsgebäude. Es wird über eine hohe Eingangshalle mit Infoschalter erschlossen, die über großflächige Fenster Blickbeziehungen zum höherliegenden Fuß- und Radweg auf der stillgelegten Trasse herstellt.



Platz am Bahnhof / Querschnitt Dieter-aus-dem-Siepen-Platz

Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

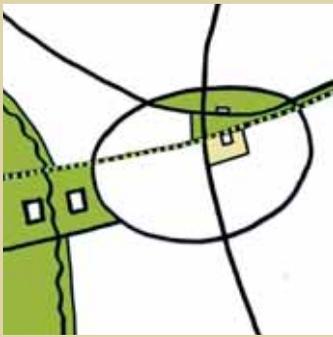
Der insgesamt zurückhaltende Entwurf operiert mit zwei Hauptmaßnahmen: Die eindeutige Stärkung der Nord-Süd-Achse bei Verzicht auf den historischen Hauptpeingang einerseits und der – teils sogar skulpturalen - Neuformulierung des Außenraumes, insbesondere im Bereich des Dieter-aus-dem-Siepen-Platzes.

Leider sind die Eingänge zum Bahnhof aber nicht großzügig genug und dem Hauptbahnhof der Stadt Mülheim nicht angemessen. Die stadträumlichen Qualitäten am neuen Haupteingang werden nicht genügend geschärft und konturiert.

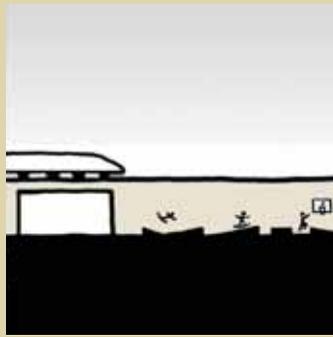
Die skulptural überhöhte Ausbildung eines Landschaftsraumes neben den Gleisen bietet für die Fahrgäste der DB einen reizvollen Ausblick, der Ort allerdings ist der falsche für derlei Verweilcharakter.

Die Schließung der Baulücke zwischen den easy-Gebäuden wird allein aus privatrechtlichen Gründen kritisch gesehen. Der Vorschlag für den Jugendpark nebst den vorgeschlagenen Nutzungen wird begrüßt.

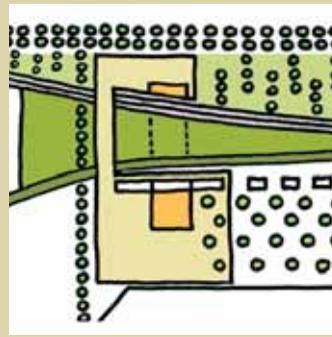
Insgesamt vermag die grundsätzliche Konzeption trotz ihrer 'Bescheidenheit' in Bezug auf die Realisierungsmöglichkeit nur sehr bedingt zu überzeugen.



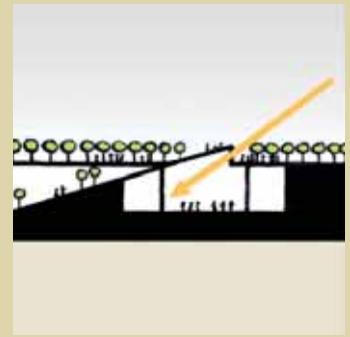
Grünkonzept



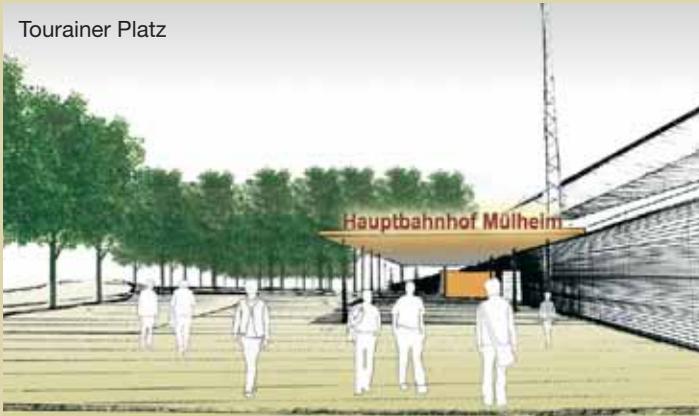
Jugendpark



Eppinghofer Straße als Klammer



Belichtung



Tourainer Platz



Eingangshalle Hauptbahnhof



Dieter-aus-dem-Siepen-Park



Lageplan / Nutzungskonzept Bahnhofsgebäude

Ankauf

Architekt/Stadtplaner:

Maurer+Frick
Urban Frick
Severin Maurer
Tegernseer Landstraße 38
81541 München

Landschaftsarchitekt:

Stahr+Haberland
Gerrit Stahr
Montglasstraße 8
81679 München



Auszug aus dem Erläuterungstext:

Neben ganz konkreten Verbesserungszielen (Bahnhofsgebäude) sehen wir die Hauptaufgabe dieses Wettbewerbs darin, erlebbaren Stadtraum, der mehr ist als nur Verkehrsfläche, wieder zurückzugewinnen.

Dazu kommt, dass mit der Möglichkeit, die Trasse der Rheinischen Bahn als städtische und überregionale Rad- und Fußwegeverbindung zu nutzen, eine völlig neue Kraftlinie in die Stadt kommen wird: eine enorme Chance besonders in Zusammenhang mit den geplanten Ruhrbania-Aktivitäten.

Unsere Vorschläge führen dazu, dass die Eppinghofer Straße hintereinander drei recht unterschiedliche spezifische Räume durchquert:

Raum 1

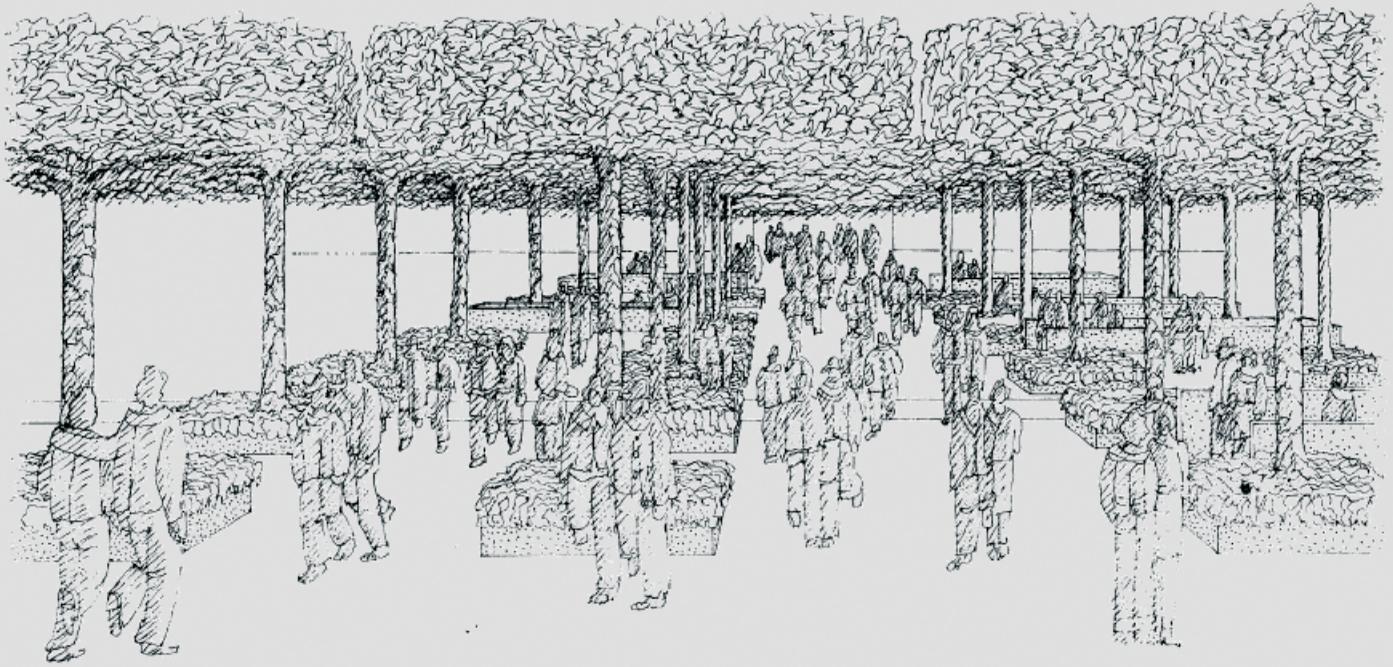
Zentral gelegener Platz zwischen Bahnhof und Forum mit Anbindung an den Ruhrbania-Highway: Wir verstehen diesen Raum als städtischen Platz mit hoher Besucherfrequenz. Ein geschnittenes Baumkronendach wird zum Merkzeichen dieses Platzes.

Raum 2

Dieter-aus-dem-Siepen-Platz und Bahnhofsgebäude: Dieser Raum ist an allen Seiten von gebauten Raumkanten umschlossen. Im Westen vermittelt allerdings eine doppelte Baumreihe zwischen freigeräumter Platzfläche und Gebäudefassade. Wir verstehen diesen Platz als gebauten Stadtplatz mit gepflasterter Oberfläche.

Raum 3

Nördlicher Bahnhofplatz und Tourainer Allee: Die nördlichen Quartiere werden geschlossen mit Gebäuden und Glaswänden. Die Glaswände bringen Licht in die Innenbereiche. Die Gebäude werden durch Wintergärten schallgeschützt. Es ist sowohl Büronutzung als auch Wohnnutzung denkbar.



Blick vom Forum zum Bahnhof

Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

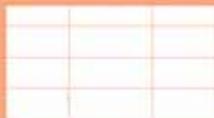
Der Ansatz des Entwurfes wird dem Anspruch der Stadt Mülheim, einen repräsentativen Eingang vom Bahnhof zur Stadt zu erhalten, nicht hinreichend gerecht.

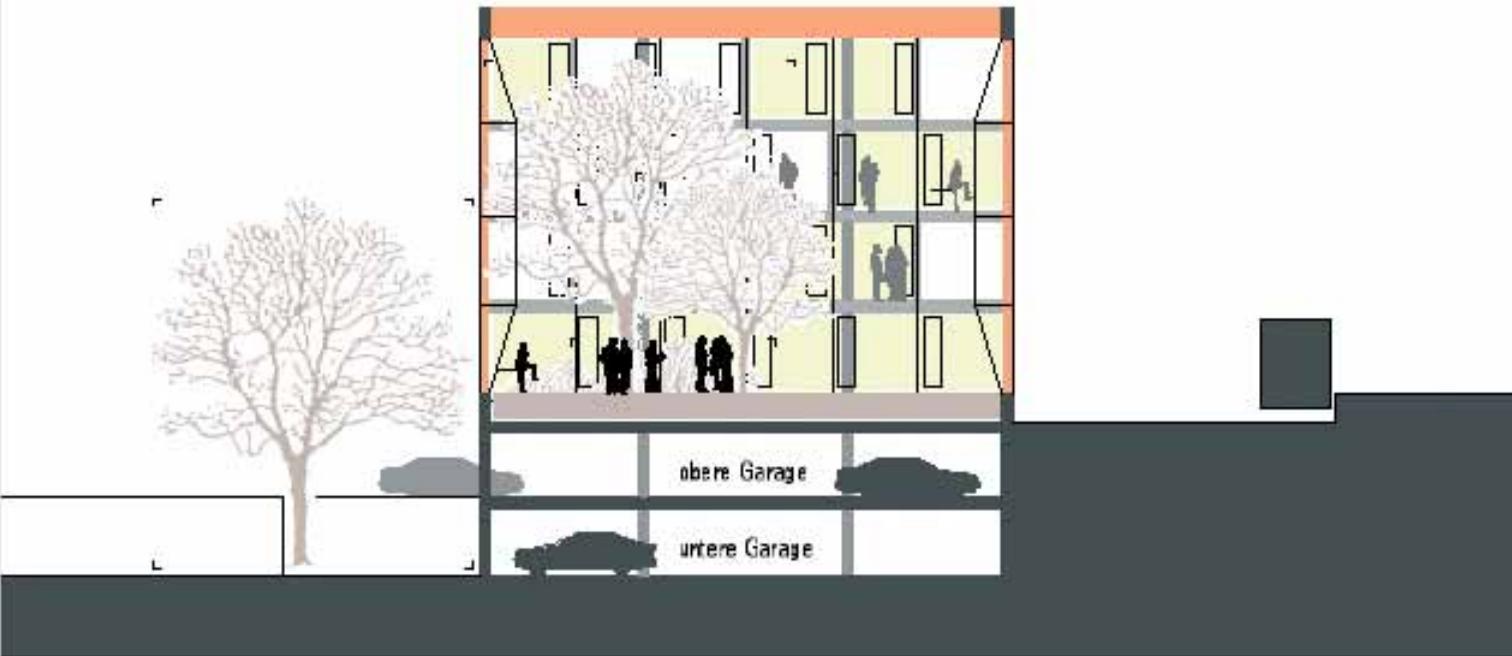
Wenn man die Bauteile der ersten Realisierungsphase betrachtet, reduzieren sich diese lediglich auf das neue Bahnhofsgelände. Dieser kann mit seiner wenig differenzierten Gestalt nicht überzeugen. Auch der vor dem Bahnhof entwickelte Platz ist wenig einladend, wirkt steril und leblos. Notwendige, belebende, ergänzende Nutzungen sind nicht vorgesehen.

Alle Maßnahmen zwischen Easy-Tower und dem Forum reduzieren sich auf grünplanerische Eingriffe. Der vorgesehene Platz unter Bäumen hat seine Aufenthaltsqualitäten sicherlich

in den Sommermonaten, im Winter und in Übergangszeiten wird dies jedoch arg angezweifelt. Zudem sind die Platzkanten nach Westen und Osten hin nicht präsent. Hier fehlen bauliche Gesten, um den Übergang zwischen Easy-Tower und Forum klar und angemessen zu flankieren. Hingegen schlägt der Verfasser eine intensive, ergänzende Bebauung nördlich der Bahn vor, die besondere Qualitäten entwickeln kann. Zugleich führt sie jedoch dazu, dass der Schwerpunkt des Entwurfes sich hin zum Tourainer Ring - sich abwendend von der City - orientiert.

Die Arbeit entwickelt auf den ersten Blick einen besonderen Charme im Hinblick auf die Einfachheit der gewählten Geste. Leider hält dieser jedoch einer näheren Betrachtung nicht Stand.





Schnitt durch Atrium-Bürohaus

Schnitt Hauptbahnhof-Forum



Ansicht von Westen



Ansicht von Norden





Lageplan

Ankauf

Architekt/Stadtplaner:

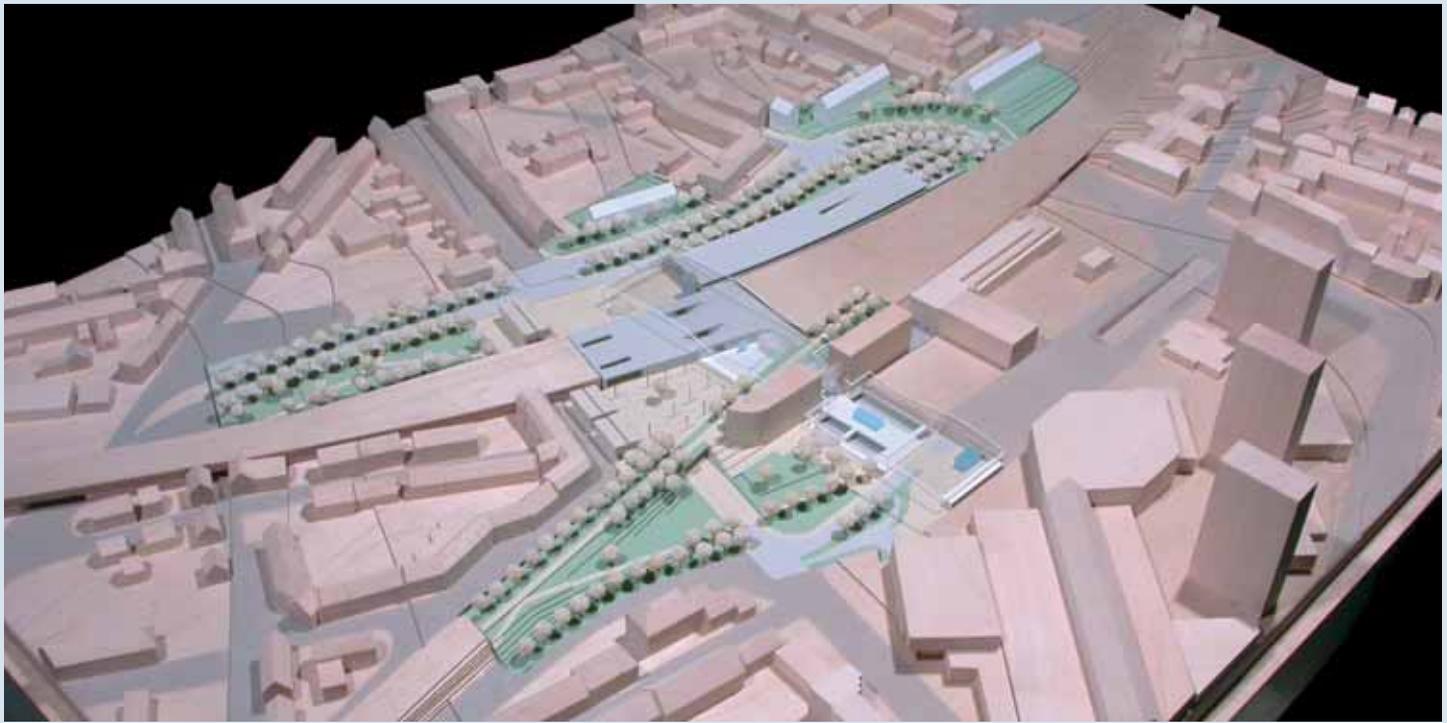
Nattler Architekten
Heinz Nattler
Girardetstraße 3-5
45131 Essen

Mitarbeit: Mirwaiss Mussa, Benedict Hessling, Adnan Azatoglu

Landschaftsarchitekt:

Planungsgruppe Hoff+Reinders
Landschaftsarchitekten bda
Johannes Reinders
Nikolaistraße 30
47055 Duisburg

Mitarbeit: Henrike Scriverius, Mirco Dyczmons



Auszug aus dem Erläuterungstext:

Dem heterogenen, extrem verkehrsdominanten Bahnhofsumfeld wird die 'Mülheimer Welle' entgegen gesetzt. Sie ist der ruhende Pol, die alles übergreifende und lenkende Figur im bisher orientierungslosen ungefasst wegfließenden Raum.

Die perfekte Welle reagiert flexibel auf erforderliche Höhen verschiedenster Nutzung, ermöglicht Durchblicke, schafft schützende Hüllen, auskragende Vordächer und gibt großzügig Raum. Sie ist semi-transparent überdacht, wo Wetter-schutz nötig wird, und zweigt sich nach oben offen, wo Sonne einstrahlen kann. Die klare und einfache Geometrie erleichtert jederzeit die Orientierung und verbindet geradlinig was zusammen gehört.

Der dem Bahnhof vorgelagerte großzügige Freiraum hat zwei Gesichter: Ein städtisch geprägter 'steinerne Platz' fördert die öffentliche Wirkung der Welle - ein neuer 'Stadtgarten' schiebt ausladend breit Natur bis vor die Bahnhofs-Eingangstür, attraktive Aufenthaltsqualität und spannungsreiches Wechselspiel zwischen den Flächen schaffend.

Die Interpretation eines Entrée in die Innenstädte unterliegt heute besonderen Gesichtspunkten. Dem Wechsel der Verkehrsmittel kommt dabei eine immer größere Bedeutung zu. Park-and-ride, kiss-and-ride, stop-and-go sind die Ereignisse, die an der Ecke Tourainer Ring und Eppinghofer Straße zu erwarten sind.

Zentrumsnahe Parkmöglichkeiten und die Anbindung an den ÖPNV prägen den Eingang zur fußläufigen Innenstadt. Die Konzeption kommt dieser Situation entgegen. Den jeweiligen Nutzern werden adäquate Räume in der jeweils für sie günstigsten Lage angeboten.



Skizze Eingang West

Auszug aus dem Protokoll der Jurysitzung:

Die Arbeit möchte das heterogene, verkehrsdominierte Umfeld durch ein wellenförmiges, 250 m langes Dach markieren. Die mit dem Begriff 'Mülheimer Welle' titulierte Stahl-Glas-Konstruktion wird dabei aber nicht als identitätstiftender Eingang im Stadtgefüge wahrgenommen.

Die fußläufige Eingangssituationen vor allem im Süden mit der Anbindung an das Forum sind weder im Maßstab noch in der Gestaltung als Hauptzugänge hervorgehoben. Das neu geschaffene Empfangsgebäude am Dieter-aus-dem-Siepen-Platz hat bei Weitem nicht die Qualität und das identitätsstiftende Potenzial des bestehenden Hauptbahnhofes.

Die Ausbildung des Grünzuges und die Anbindung an die Eppinghofer Straße werden positiv bewertet, der Ausgang aus der Stadt über eine steile Rampe wirkt großzügig. Der anschließende Stadtgarten (vor dem Easy-Gebäude) ist dagegen als städtische Parkanlage zu klein dimensioniert.

Das angestrebte, spannungsreiche Wechselspiel zwischen den Flächen bleibt im Ansatz stecken und schafft nicht die notwendige Anbindung an die Stadt.

Die Arbeit setzt auf den großen Wurf, eine stufenweise Umsetzung ist nicht möglich, da ein erster Bauabschnitt nur als Torso wahrgenommen würde. Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Realisierung nur mit erheblichem Investitionsaufwand erreichbar, wobei auch die Unterhaltungskosten überproportional hoch sein dürften.



Skizze Eingang Nord



Skizze Bahnhofshalle

Längsschnitt



Ansicht Hauptbahnhof / Übergang Forum





Lageplan

2. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

Dejozé & Dr. Ammann
 Bogenstraße 6
 48143 Münster

Mitarbeit: Marcus Brokmann, Christian Pohl,
 Simone Stiegemeier, Tania Berghs

Landschaftsarchitekt:

RMP-Landschaftsarchitekten
 Stefan Lenzen
 Klosterbergstraße 109
 53177 Bonn

Mitarbeit: Gunter Fischer

Weitere Sonderfachleute:

P. Nelle Ingenieurgesellschaft (Verkehrsplanung)
 Paul Nelle
 Rektoratsweg 106
 48159 Münster





Lageplan

2. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

FORMK

Michael Krueger Architect

Heerenstraße 22

45145 Essen

Mitarbeit: Ralf Moser, Roland Essl

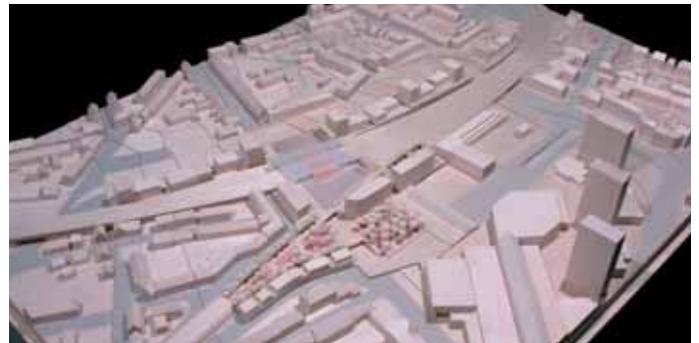
Landschaftsarchitekt:

Christian Henke

Adlzreiterstraße 24

80337 München

Mitarbeit: Elisabeth Lesche





Lageplan

2. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

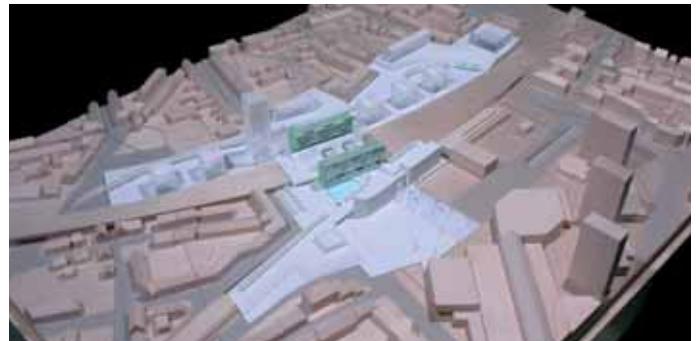
kresing architekten
 Rainer M. Kresing
 Lingener Straße 12
 48155 Münster

Mitarbeit: Marco Piehl

Landschaftsarchitekt:

brandenfels landscape + architecture
 Gordon Brandenfels
 Herrenstraße 29
 48167 Münster

Mitarbeit: Tanja Brandenfels, Caroline König





Lageplan

2. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

A-Z Architekten BDA
 Holger Zimmer
 Schwalbacher Straße 93
 65183 Wiesbaden

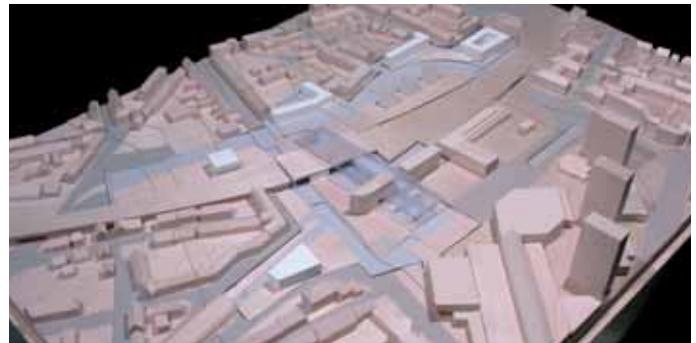
Mitarbeit: Heike Wiehle, Ken-Christian Peine

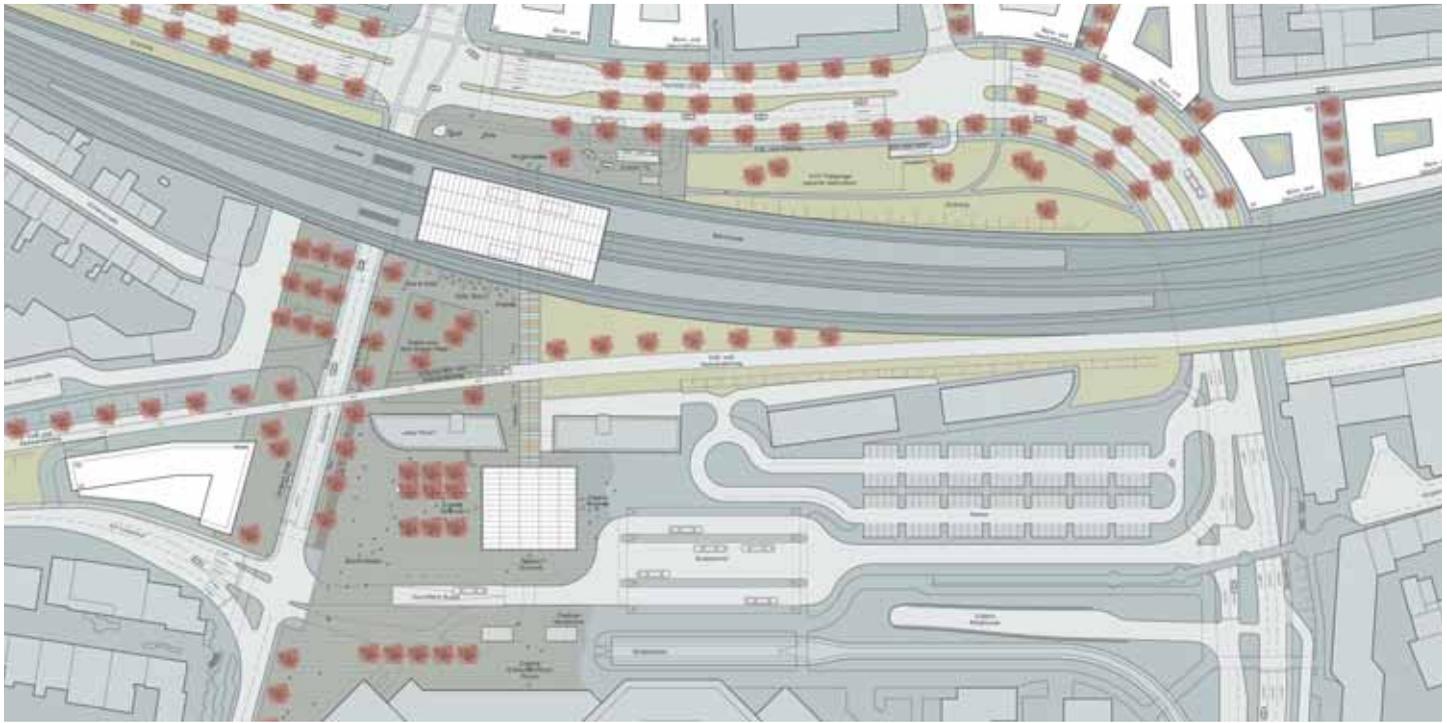
Landschaftsarchitekt:

brogl + majal
 Uwe Brogl
 Rheinallee 4
 65346 Eltville

Weitere Sonderfachleute:

TSB Tichelmann Simon Barillas
 Prof. Karsten Tichelmann
 Annastraße 18
 64285 Darmstadt





Lageplan

1. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

Arbeitsgemeinschaft sam.architekten
 Thomas Ambeck
 Thorsten Schlüter
 Hünninghausenweg 67
 45276 Essen

Mitarbeit: Marc André Dupré

Landschaftsarchitekt:

Büro für Freiraumplanung
 Joachim Reck
 Mittelstraße 3
 46147 Oberhausen

Mitarbeit: Stephan Köhler





Lageplan

1. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

Wolfgang Kamieth, Architekt BDA
 Auf dem Dudel 22
 45468 Mülheim an der Ruhr

Mitarbeit: Marcus Führen, Lutz Krüger

Landschaftsarchitekt:

Plan+Plus Landschaftsarchitekten
 Lars Klotzbach
 Susanne Straub
 Augustastraße 18
 47229 Duisburg





Lageplan

1. Rundgang

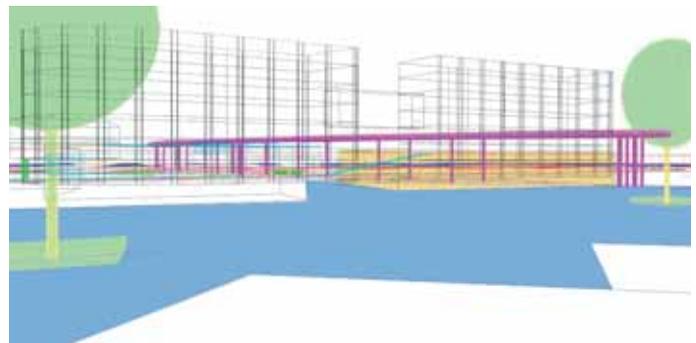
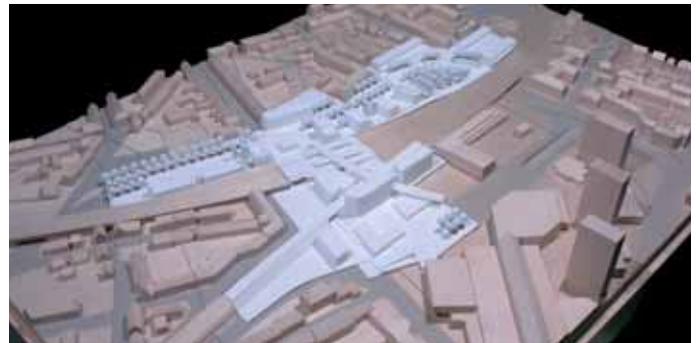
Architekt/Stadtplaner:

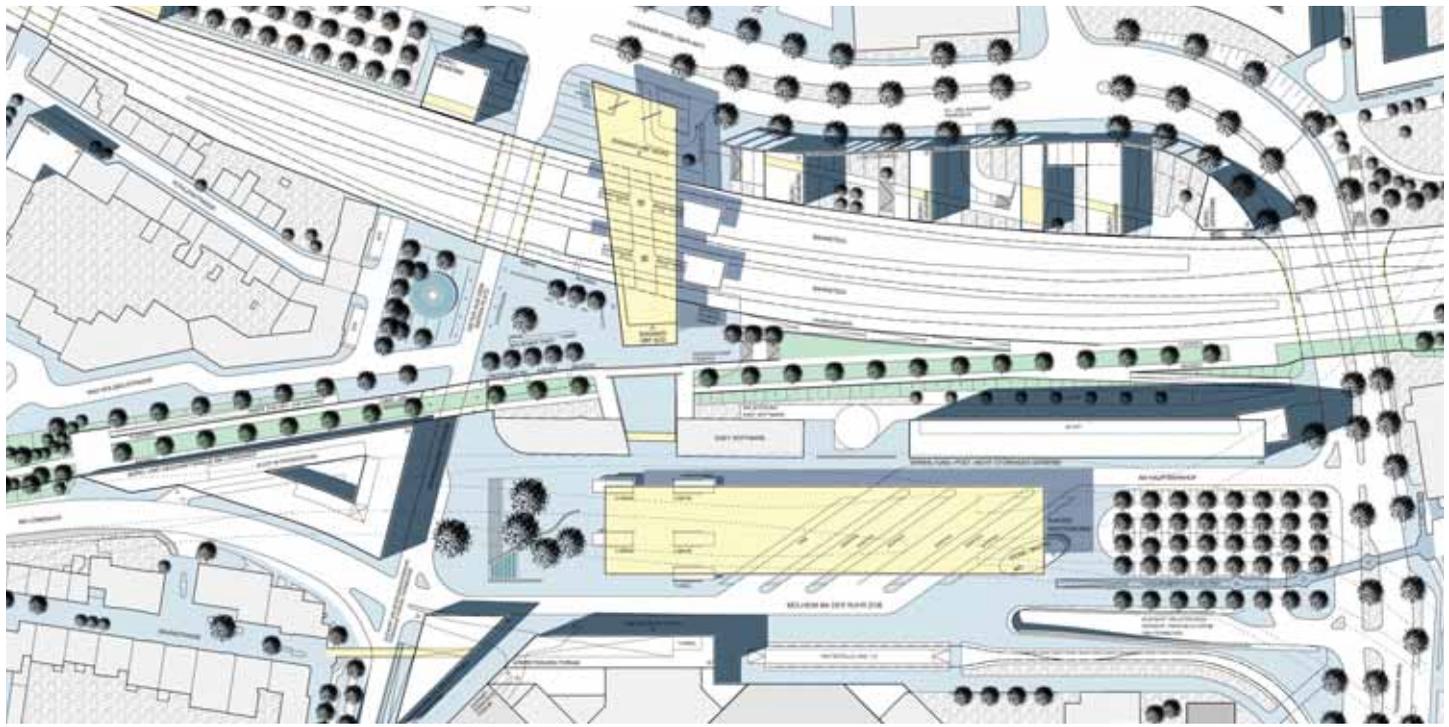
Philipp Eller Architekten
 Phillip Eller
 Lychener Straße 19
 10437 Berlin

Mitarbeit: Susanne Stier, Uwe Licht, Darko Cica

Landschaftsarchitekt:

Daniel Oppermann
 Bundesratufer 4
 10555 Berlin





Lageplan

1. Rundgang

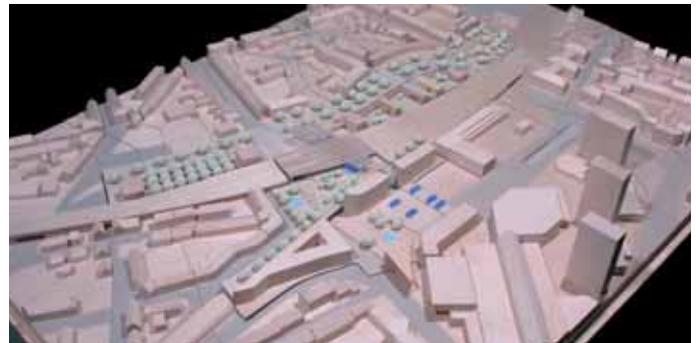
Architekt/Stadtplaner:

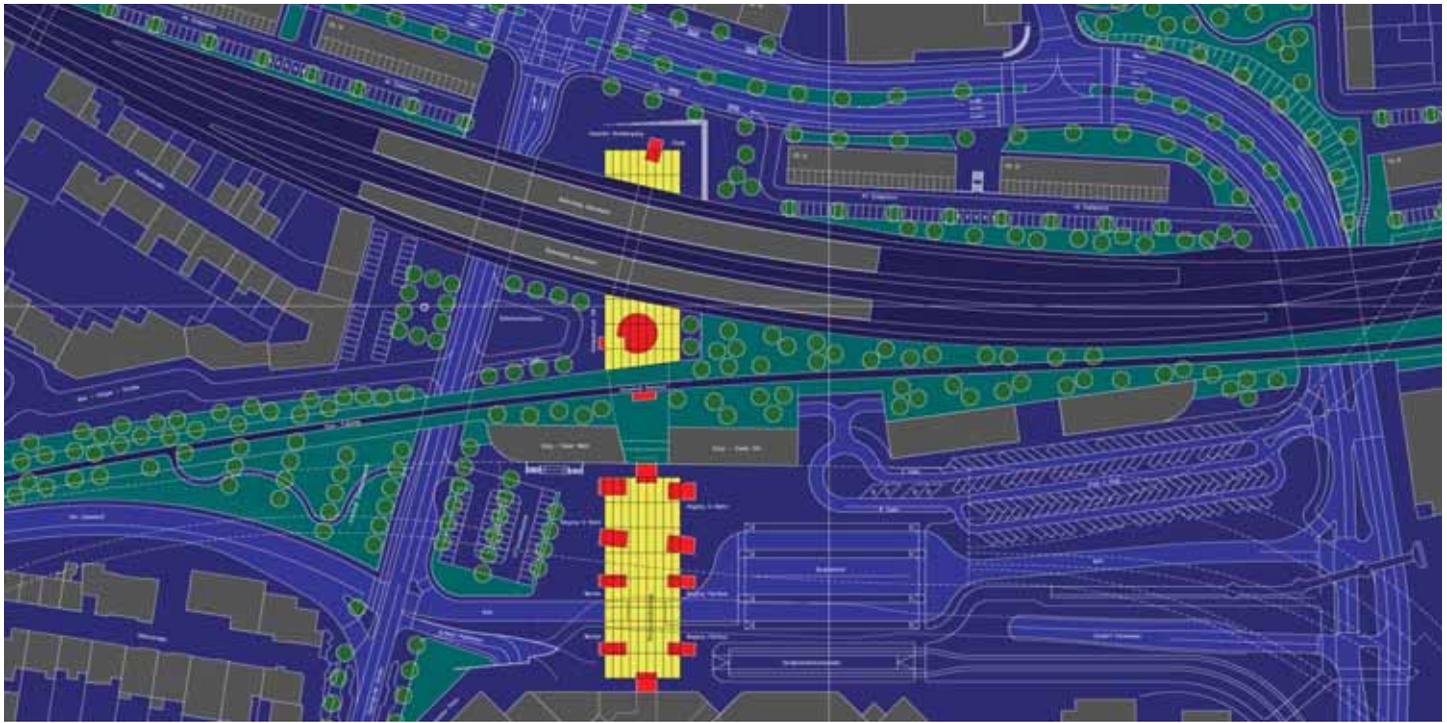
Architekturbüro Ralf Harsveldt - Architekt BDA -
 Düsseldorf Straße 81
 45481 Mülheim an der Ruhr

Mitarbeit: Jutta Figge, Christian Thelen, Julian Buchloh

Landschaftsarchitekt:

Grünkonzept Landschaftsarchitekten
 Klaus Deppe
 Cronstraße 4
 48653 Coesfeld





Lageplan

1. Rundgang

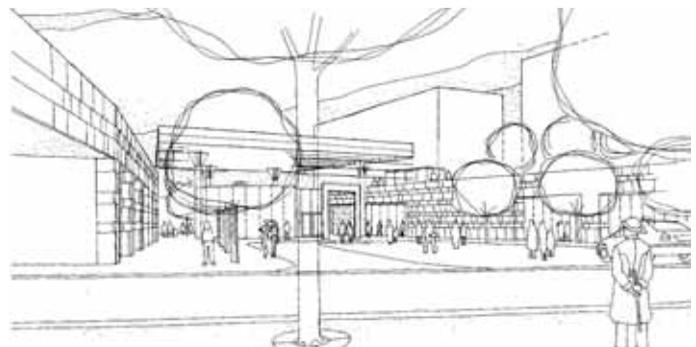
Architekt/Stadtplaner:

Goedeking Architekten
 Hans-Christoph Goedeking
 Josef Johannes Niedworok
 Knut Schmidt
 Bismarckstraße 65
 42115 Wuppertal

Mitarbeit: Thomas Baumbusch

Landschaftsarchitekt

Helmuth Fox
 Velauer Str. 74
 45472 Mülheim an der Ruhr





Lageplan

1. Rundgang

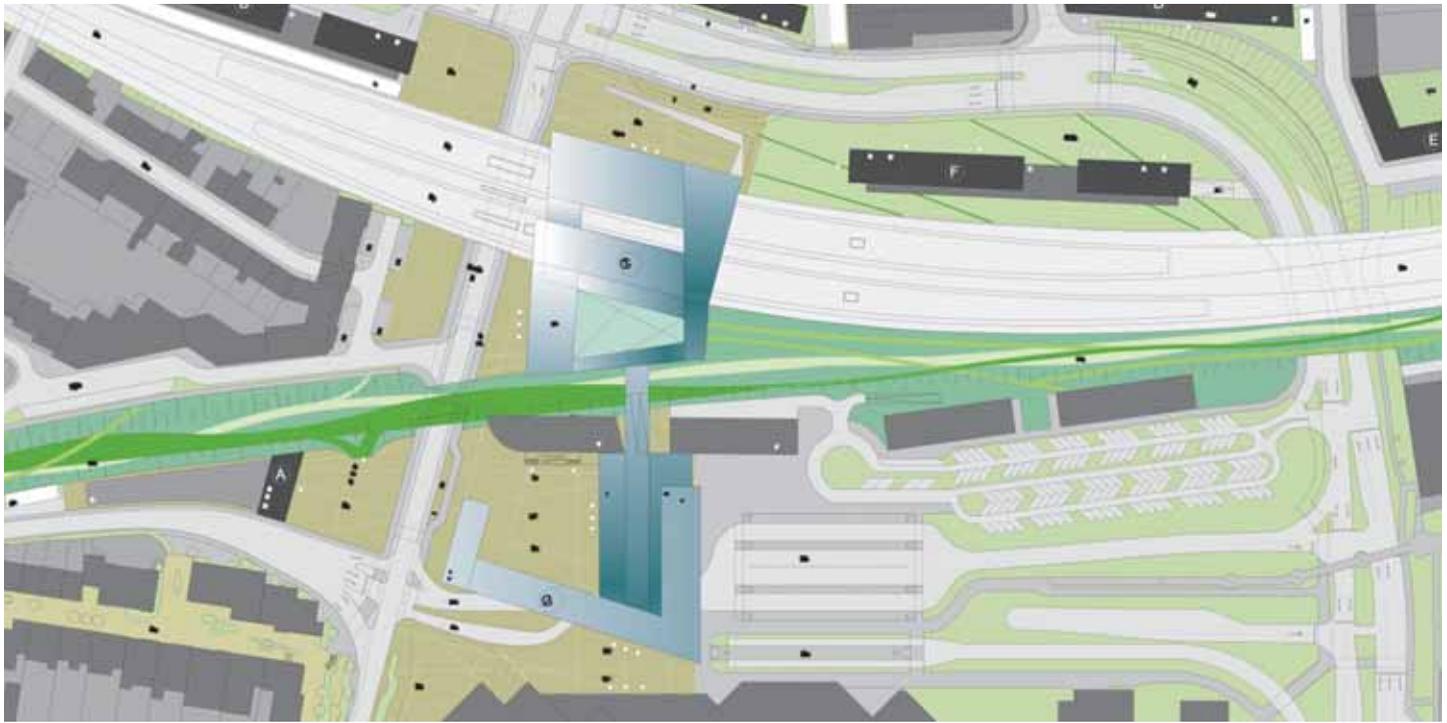
Architekt/Stadtplaner:

VogelsangArchitekten
 VI. Nekola, RBM Arch.+Stadtpl. BDA
 Prof. sU. Förschler
 Vogelsangstraße 22
 70176 Stuttgart

Landschaftsarchitekt:

Hermann Eisele
 Eisenbahnstraße 17
 20736 Fellbach





Lageplan

1. Rundgang

Architekt/Stadtplaner:

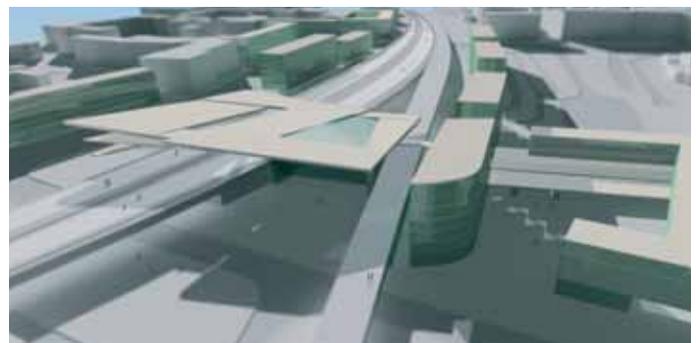
yes architecture
 Prof. Ruth Berkold
 Lindwurmstraße 71
 80337 München

Mitarbeit: Alix Pacher, Winny Tran, Arnold-Werner Tisch,
 Ivo Hermann, Thorsten Büttner, Luis Ziller, Igor Brncic

Landschaftsarchitekt:

Schmidt Landschaftsarchitekten
 Prof. Schmidt
 Klenzestr. 57a
 80469 München

Mitarbeit: Swantje Nowak



Verfahren

Auslober

Der Wettbewerb wurde ausgelobt von der Stadt Mülheim an der Ruhr in Kooperation mit der DB Station&Service AG Regionalbereich West und Bahnhofsmanagement Duisburg.

Stadt Mülheim an der Ruhr
Die Oberbürgermeisterin
Ruhrstraße 32-34
45466 Mülheim an der Ruhr

Ansprechpartner:

Jürgen Liebich | Silke Herbermann | Simone Müller
Stadtplanungsamt
Telefon: 0208 . 4 55 61 00
Telefax: 0208 . 4 55 61 99
E-Mail: stadtplanungsamt@stadt-mh.de

Betreuung

scheuven + wachen
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Telefon: 0231 . 55 40 82
Telefax: 0231 . 55 40 83
E-Mail: treitz@scheuven-wachen.de

Ansprechpartner:

Thomas Treitz

Wettbewerbsart / Kurzprofil der Aufgabe

Der Wettbewerb wurde als begrenzt offener städtebaulicher Wettbewerb gemäß den RAW 2004 (Regeln für die Auslobung von Wettbewerben auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens) mit 20 eingeladenen Teilnehmern durchgeführt. Neben acht gesetzten Teilnehmern wurden durch ein vorgeschaltetes Losverfahren weitere zwölf Teilnehmer ermittelt. Zwingende Voraussetzung für eine Teilnahme war die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft von Architekten bzw. Stadtplanern mit Landschaftsarchitekten. Die Übereinstimmung der Auslobung mit den Inhalten der RAW 2004 wurde vom zuständigen Wettbewerbsausschuss der AKNW unter der Registriernummer W 49/05 bestätigt. Gegenstand des Wettbewerbs war die Entwicklung einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzeption für den Bahnhof Mülheim an der Ruhr und das Bahnhofsumfeld.

Teilnehmende

Direkt zugelandene Teilnehmende:

- goedeking architekten, Wuppertal mit Helmut Fox, Mülheim an der Ruhr
- Atelier Prof. Fritschi Stahl Baum, Düsseldorf mit Veronika Vogelsang, Düsseldorf
- reicher haase architekten, Aachen mit Planergruppe GmbH Oberhausen
- Architekturbüro Harsveldt, Mülheim an der Ruhr mit Klaus Deppe, Coesfeld
- Architekturbüro Kamieth, Mülheim an der Ruhr mit Plan Plus, Duisburg
- Arbeitsgemeinschaft sam.architekten, Essen mit Joachim Reck, Oberhausen
- Architekten Dejozé & Dr. Ammann, Münster mit Raderschall / Möhrer / Peters, Bonn
- JSWD Architekten, Köln mit Club L 94, Köln

Ausgeloste Teilnehmende:

- VogelsangArchitekten, Stuttgart mit Landschaftsarchitektur Eisele, Fellbach
- Architekten Silcher - Werner + Redante, Hamburg mit Hunck + Lorenz Freiraumplanung, Hamburg
- stegepartner Architektur und Stadtplanung, Dortmund mit Häfner / Jiménez, Büro für Landschaftsarchitektur, Berlin
- 3D Architekten & Stadtplaner, Aachen mit FPG Freiraum-Planung & Gestaltung, Henne
- FORMK, Architekt Michael Krüger, Essen mit Christian Henke, Landschaftsarchitekt, München
- A - Z Architekten BDA, Wiesbaden mit brogl + majal landschaftsarchitektur, Eltville
- Halfmann Architekten, Köln mit arbos Landschaftsarchitekten, Hamburg
- yes architecture., München mit Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten, München
- kresing architekten, Münster mit brandenfels landscape and architecture, Münster
- Philipp Eller Architekten, Berlin mit Daniel Oppermann, Landschaftsarchitekt, Berlin
- Nattler Architekten, Essen mit Planungsgruppe Hoff + Reinders, Duisburg
- Maurer + Frick, München mit Stahr + Haberland, München

Preisgericht

- Dagmar Mühlenfeld, Oberbürgermeisterin der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Helga Sander, Beigeordnete für Umwelt, Planen und Bauen der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Karl Grohs, Landschaftsarchitekt, Düsseldorf
- Kaspar Kraemer, Architekt, Köln
- Prof. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Herdecke
- Prof. Marion Goerdt, Architektin und Stadtplanerin, Trier
- Holger Rübsamen, Architekt und Stadtplaner, Bochum
- Martin zur Nedden, Stadtbaurat der Stadt Bochum
- Prof. Jochen Schuster, Architekt, Düsseldorf
- Prof. Peter Schmitz, Architekt, Köln
- Dieter Wiechering, Mitglied der SPD-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Markus Püll, Mitglied der CDU-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Axel Hercher, Mitglied der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, Mülheim an der Ruhr
- Wolf D. Hausmann, Mitglied der Fraktion FDP-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Prof. Dr. Roland Günter, Vertreter der Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI), Mülheim an der Ruhr
- Andreas Gutschalk, Mitglied der Fraktion WIR aus Mülheim, Mülheim an der Ruhr
- Klaus Oberheim, DB Station&Service AG Bahnhofsmanagement Duisburg
- Heinz Lison, Unternehmerverband Mülheimer Wirtschaftsvereinigung e.V.

Stv. Preisgericht

- Rolf Suttman, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Heiner Farwick, Architekt und Stadtplaner, Ahaus
- Prof. Andreas Fritzen, Architekt und Stadtplaner, Köln
- Martin Rogge, Architekt und Stadtplaner, Düsseldorf
- Wilfred Buß, Mitglied der SPD-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Heinrich Schumacher, Mitglied der CDU-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Hubert Niehoff, Mitglied der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, Mülheim an der Ruhr
- Hans-Herbert Zimmermann, Mitglied der Fraktion FDP-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Dietmar Berg, Mitglied der Fraktion MBI-Fraktion, Mülheim an der Ruhr
- Detlef Habig, Mitglied der Fraktion WIR aus Mülheim, Mülheim an der Ruhr
- Guido Thome, DB Station&Service AG Regionalbereich West, Düsseldorf

Sachverständige Berater

- Rolf Hornbostel, Stab Kommunale Entwicklungsplanung und Stadtforschung
- Hartmut Baumgart, Amt für Verkehrswesen und Tiefbau
- Helmut Voß, Amt für Verkehrswesen und Tiefbau
- Jürgen Schnitzmeier, Mülheim & Business GmbH
- Wolfgang Pins, Forummanagement, Mülheim an der Ruhr

Moderation / Koordination

- Prof. Rudolf Scheuvsen, Dortmund

Koordination / Vorprüfung

- Jürgen Liebich, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Silke Herbermann, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Simone Müller, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Mathias Haak, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Philipp Kopp, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Lars-Christian Lange, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Frauke Ludwig, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Hans-Jörg Reinicke, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Thomas Treitz, scheuvsen + wachten, Dortmund
- Nurdan Yakup, scheuvsen + wachten, Dortmund

Beurteilungskriterien

Städtebaulich-räumliches Konzept:

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Einbindung in die Umgebung und Anbindung an den Bestand
- Baumassenverteilung und Maßstäblichkeit
- Gliederung, Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit
- Berücksichtigung der bahnhofspezifischen Anforderungen / Bindungen
- Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Ökologische Belange

Gestaltungsqualität und funktionale Qualität:

- Gestaltungsqualität von Gebäudekörpern und Freianlagen/Plätzen
- Plausibilität der Nutzungskonzepte
- Gebrauchsqualität von Gebäuden und Freiflächen
- Funktionalität des Hauptbahnhofs als Verkehrsknotenpunkt

Realisierbarkeit:

- Wirtschaftlichkeit
- Abschnittsweise Realisierbarkeit und Prioritätenbildung

Termine

Auftaktkolloquium: 10. November 2005

Abgabe Pläne: 23. Dezember 2005

Abgabe Modell: 13. Januar 2006

Preisgerichtssitzung: 27. Januar 2006

Ausstellung der Ergebnisse: 30. Januar bis 9. Februar 2006
(Rathaus Mülheim an der Ruhr)

