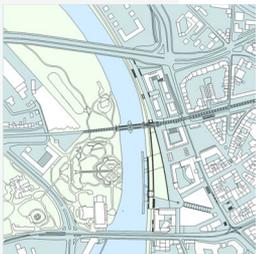


R U H R B A N I A R U H R P R O M E N A D E S T A D T A N S W A S S E R

Wettbewerbsdokumentation



Begrenzt offener Wettbewerb nach RAW

RUHRBANIA

RUHRPROMENADE

STADT ANS WASSER

Wettbewerbsdokumentation

- 3 Vorwort
- 4 Anlass und Aufgabenstellung
- 5 Wettbewerbsverfahren
- 7 Wettbewerbsgebiet
- 9 Wettbewerbsaufgabe
- 11 Wettbewerbsergebnisse
 - 1. Preis: RKW - Rhode Kellermann Wawrowsky - Matthias Pfeifer, Düsseldorf
Landschaftsarchitekt: GTL Gnüchtel -Triebswetter, Kassel
 - 2. Preis: HPP Hentrich - Petschnigg & Partner KG - Prof. T.-M. Fürst, Düsseldorf
Landschaftsarchitekt: WKM - Weber - Klein - Maas, Meerbusch
 - 3. Preis: Franco Dubbers, Berlin
Stadtplaner: Michael Schweizer, Berlin
Landschaftsarchitekt: Gundula Schweizer, Berlin
 - 4. Preis: Christof Strümpel, Berlin
Landschaftsarchitekt: terraform - Sandra Bartoli, Berlin
- Ankäufe
- Weitere Teilnehmer



Die Stadt Mülheim an der Ruhr beabsichtigt - eingebunden in das Leitbild »Ruhrbania« (die Ruhr als geographische Leitidee und neue Urbanität als städtebauliches Leitziel) - Mülheims Lage am Wasser zu entwickeln.

Innerhalb dieses gesamtstädtischen Strategiprojektes bildet die Innenstadtentwicklung einen wesentlichen Schwerpunkt. Mit ihrer Nähe zur Ruhr hat Mülheims Innenstadt eine Lagegunst, die es in der Ruhrregion kein zweites Mal gibt.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr hat sich daher Ende 2003 entschlossen, einen Architektenwettbewerb durchzuführen. Mehr als 290 Büros hatten sich hierzu nach einer europaweiten Ausschreibung beworben. 25 Büros wurden dann zum Wettbewerb ausgewählt bzw. ausgelost.

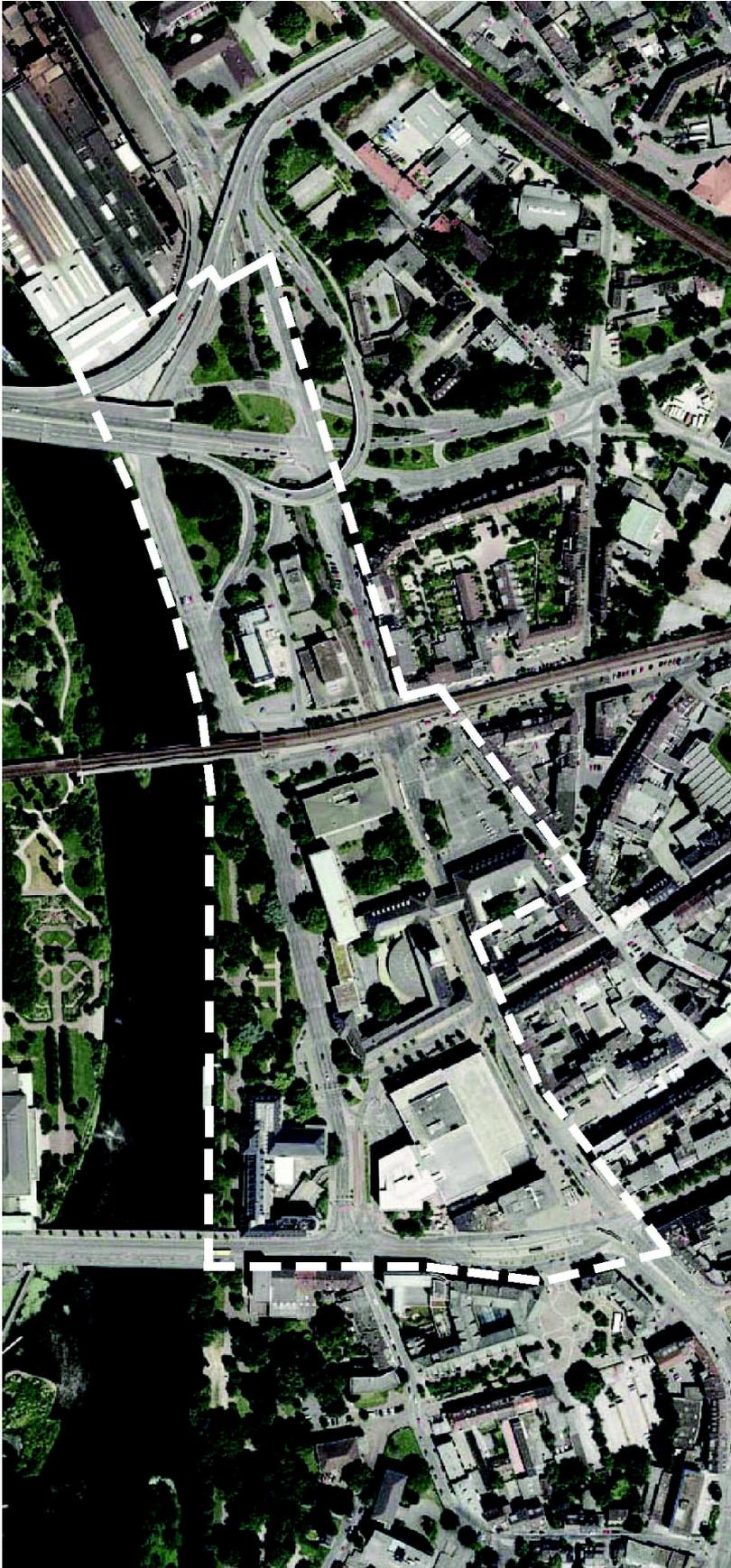
Das Ergebnis der eingereichten Arbeiten und die Diskussion hierüber im Preisgericht (externe Fachleute und örtliche Vertreter aus Politik, Verwaltung und Einzelhandel) hat eindrucksvoll gezeigt, wie sinnvoll diese Form der Projektentwicklung für die Meinungsbildung aller Entscheidungsträger und das Ergebnis selbst ist.

Unter Würdigung aller relevanten Aspekte kürte das Preisgericht in seiner Sitzung am 26. März 2004 einstimmig den Entwurf des Düsseldorfer Büros RKW Rhode, Kellermann, Wawrowsky zum 1. Preisträger. Auf der Grundlage dieses klaren und qualitätvollen Konzeptes soll nun die weitere Projektrealisierung erfolgen.

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

Dagmar Mühlenfeld
Oberbürgermeisterin
der Stadt Mülheim an der Ruhr

Anlass und Aufgabenstellung



Innerhalb des gesamtstädtischen Strategieprojektes »Ruhrbania« bildet die Innenstadtentwicklung einen wesentlichen Schwerpunkt. Mit ihrer Nähe zur Ruhr hat Mülheims Innenstadt eine Lagegunst, die es in der Ruhrregion kein zweites Mal gibt. In der Vergangenheit wurde dieser Vorteil nicht ausgeschöpft, stattdessen wurden Barrieren zum Ruhrufer unterschiedlichster Art geschaffen: eine mehrstreifige Hauptverkehrsstraße unmittelbar am Ruhrufer verhindert ebenso wie diverse längs zur Ruhr gebaute Gebäudekomplexe heute den Zugang von der Innenstadt zum Fluss sowie die Nutzbarmachung dieser hervorragenden Uferlage.

Im Rahmen des Strategieprojektes »Ruhrbania« wurde die Diskussion nach anderen und neuen Prioritäten geführt. Ziel ist eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt - dies unter anderem mit der Schaffung einer neuen Verbindung zur Ruhr und damit einhergehend der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers unmittelbar an der Ruhr, von dem eine überregionale Ausstrahlung ausgehen kann. Dies führte zu dem Beschluss, die Ruhrstraße zukünftig für den Durchgangsverkehr aufzugeben und damit entscheidende Entwicklungsimpulse und Entwicklungsflächen zu schaffen. Für den vorliegenden ca. 11 ha großen Planungsbereich können dabei folgende Ziele genannt werden:

- Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für das neue Stadtquartier;
- Entwicklung einer Ruhrpromenade und neuer Platzbereiche;
- konzeptionelle Überplanung und Einbindung von Kaufhof und Stadtbad sowie Rathaus, Gesundheitshaus und AOK in ein schlüssiges Gesamtkonzept;
- Verzahnung und Verknüpfung von Innenstadt und neuer Ruhrpromenade

*Luftbild
mit Grenzen des Wettbewerbsgebiets
(Vermessungs- und Katasteramt)*

Wettbewerbsverfahren

Auslober

Der Wettbewerb wurde ausgelobt von der Stadt Mülheim an der Ruhr. Die Betreuung und Koordination des Verfahrens erfolgte durch Norbert Post und Hartmut Welters, Architekten BDA & Stadtplaner SRL, Dortmund.

Wettbewerbsart und Teilnehmer/innen

Der Wettbewerb wurde als begrenzt offener Wettbewerb nach RAW mit insgesamt 25 Teilnehmern durchgeführt. Davon wurden 9 Büros vom Auslober ausgewählt. Die anderen 16 Büros wurden aus mehr als 290 Bewerbungen ausgelost. Dabei wurden folgende zwei Gruppen gebildet:

- 12 Büros mit Erfahrungen in der Planung von Projekten zum Thema Wohnen/Stadt am Wasser
- 4 junge Büros

Preisgericht

Zur Beurteilung der Arbeiten wurde ein unabhängiges Preisgericht eingesetzt, das am 26. März 2004 tagte. Es bestand aus folgenden Mitgliedern:

(Fach-)Preisrichter/innen:

- Rüdiger Brosk, Landschaftsarchitekt, Essen
- Prof. Franz Pesch, Architekt und Stadtplaner, Herdecke (Vorsitzender)
- Prof. Ursula Ringleben, Architektin und Stadtplanerin, Düsseldorf
- Helga Sander, Dezernentin für Umwelt, Planen und Bauen der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Prof. Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Aachen/Dortmund

(Sach-)Preisrichter/innen:

- Dagmar Mühlenfeld, Oberbürgermeisterin der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Dieter Wiechering, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, SPD-Fraktion
- Marie-Luise Hollmann, Mitglied im

Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, CDU-Fraktion

- Wolf Hausmann, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, FDP-Fraktion
- Stefan Schweers, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, Bündnis 90/Die Grünen-Fraktion

Stellvertretende (Fach-)Preisrichter/innen

- Henry Beierlorzer, Stadtplaner, Witten
- Heiner Farwick, Architekt und Stadtplaner, Ahaus
- Friedhelm Terfrüchte, Landschaftsarchitekt, Essen

Stellvertretende (Sach-)Preisrichter/innen:

- Wilfred Buß, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, SPD-Fraktion
- Markus Püll, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, CDU-Fraktion
- Hans-Herbert Zimmermann, Mitglied im Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr, FDP-Fraktion

Sachverständige (ohne Stimmrecht):

- Herr Buderus, StUA - Staatliches Umweltamt (Hochwasser) Duisburg
- Herr Götzen, Interboden, Ratingen
- Prof Dr. Udo Mainzer, Leiter des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege, Pulheim
- Erich Bocklenberg, Untere Denkmalbehörde der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Klaus-Dieter Kerlisch, Amt für Verkehrswesen und Tiefbau der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Jürgen Schnitzmeier, Mülheim & Business GmbH
- Dr. Jürgen Zentgraf, Amt für Umweltschutz der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Ralf Raßloff, Künstler, Mülheim an der Ruhr
- Ernst Rasche, Bildhauer, Mülheim an der Ruhr
- Peter Dörnfeld, Media Mare, Berlin
- Sebastian Holweg, Media Mare, Berlin

Vorprüfung:

Die Vorprüfung erfolgt durch das betreuende Büro Post und Welters in Zusammenarbeit mit dem Auslober:

- Jürgen Liebich, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Dagmar Tuschen, Stadtplanungsamt der Stadt Mülheim an der Ruhr
- Anke Thormählen, Architektin (Büro Post - Welters), Dortmund
- Hartmut Welters, Architekt und Stadtplaner (Büro Post - Welters), Dortmund

Ablauf

Die Teilnehmer erhielten nach der Auslosung am 28. November 2003 die Planunterlagen. Am 15. Dezember 2003 fand ein Einführungskolloquium statt. Die Arbeiten mussten bis zum 1. März 2004 eingereicht werden.

Beurteilungskriterien

Schwerpunkte der gesamten Planung waren die Berücksichtigung städtebaulicher, gestalterischer, denkmalpflegerischer, ökologischer, funktionaler und wirtschaftlicher Grundsätze. Zur Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten dienten folgende Kriterien:

Städtebaulich-räumliches Konzept:

- Leitbild und entwurfsbestimmende Grundidee
- Einbindung in die Umgebung und Anbindung an den Bestand
- Baumassenverteilung und Maßstäblichkeit
- Gliederung, Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit
- Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs
- Freiraumqualität
- Berücksichtigung der planungsrechtlichen Bindungen

Gestaltungsqualität und funktionale Qualität:

- Gestaltqualität von Freianlagen und Gebäudekörpern
- Plausibilität der Nutzungskonzepte
- Gebrauchsqualität von Gebäuden und Freiflächen

Realisierbarkeit:

- Wirtschaftlichkeit
- abschnittsweise Realisierbarkeit und Prioritätenbildung

Impressionen aus der Preisgerichtssitzung

Lage des Wettbewerbsgebietes

Der Planungsraum ist Teil der Mülheimer Innenstadt und befindet sich auf der Ostseite der Ruhr zwischen der

- Schloßbrücke/Leineweberstraße im Süden und
- der Konrad-Adenauer-Brücke/Aktienstraße bzw. der Friedrich-Wilhelms-Hütte im Norden.

Im Osten wird der Planungsraum durch die Friedrich-Ebert-Straße begrenzt und erfährt so eine direkte Anbindung an den Kern der Innenstadt mit den Fußgängerzonen der Schloßstraße sowie deren Querachsen Kohlenkamp und Löhberg. Die Einbeziehung des Rathausmarktes in den Planungsraum bot die Chance, diesen zentralen öffentlichen Raum in die zu entwickelnde städtebauliche Neukonzeption zu integrieren.

Auch die Einbeziehung des Kaufhofes (unter Einbeziehung des Riekenhauses) als Nahtstelle bzw. Verbindungsstück zur Einkaufsmagistrale Schloßstraße ist von erheblicher Bedeutung für die städtebauliche Aufwertung. Die Ruhruferbereiche zwischen Schloßbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke sowie die durch die für den Durchgangsverkehr entfallende Ruhrstraße und die Verlagerung der Stadtbücherei entstehenden Flächenpotenziale sollen zukünftig in Verbindung mit dem Rathaus das Herz eines neuen Stadtquartiers bilden.

Das westliche Ruhrufer mit seinen Freiflächen und kulturellen Einrichtungen (Stadthalle, Schloss Broich usw.) soll besser an die Innenstadt angebunden werden. Hier stellt die ehemalige Eisenbahnbrücke ein mögliches neues Potenzial der Vernetzung dar.

Stadtgeschichte

Mülheim entwickelte sich ursprünglich um die Burg Broich, die als Sperrfort zur Sicherung des Ruhrübergangs diente. Die fast ganzjährig passierbare Furt wurde vom Hellweg, der wichtigen Handels- und Heerstraße vom Rhein zur Weser gequert. Heute wird dieser Ruhrübergang durch die Schloßbrücke markiert. Östlich des Ruhrübergangs entwickelte sich im Mittelalter infolge der topografischen Gegebenheit als erhöhter Punkt der eigentliche Ort Mülheim rund um den Kirchenhügel (heutige Altstadt). In der Stadtsilhouette ist der Kirchenhügel (südlich der heutigen Innenstadt) noch heute durch die beiden Kirchtürme ablesbar.

Mülheim profitierte aufgrund seiner günstigen Lage an der Ruhr sehr früh von der Industrialisierung. Unter anderem gründeten 1808 Mathias Stinnes eine Firma für Schifffahrt und Kohlenhandel (Stinnes Konzern), und 1814 Josef Dinnendahl eine Eisengießerei (Friedrich-Wilhelms-Hütte); später entstanden von Mülheim ausgehend weitere Konzerndynastien wie Tengelmann (1867) und Thyssen (1871).

Mülheim war daher in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine der bevölkerungsreichsten Städte am Niederrhein. In dieser Wachstumsperiode entstand das erste Rathaus (1842) und wurde die erste Brücke über die Ruhr (die Kettenbrücke 1844) eröffnet. 1862 wurde Mülheim dann an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Der Rathausplatz wurde aber erst 1873 zur charakteristischen heute noch ablesbaren Dreiecksform umgebaut.

Im Jahr 1904 erhielt Mülheim nach zwei Eingemeindungen den Status einer Großstadt (mit 104.000 Einwohner). Dies war Anlass umfangreicher baulicher Aktivitäten, vornehmlich kommunale Großbauten.

Wettbewerbsgebiet



Historische Fotos des Rathauses um 1920 (oben und Mitte)

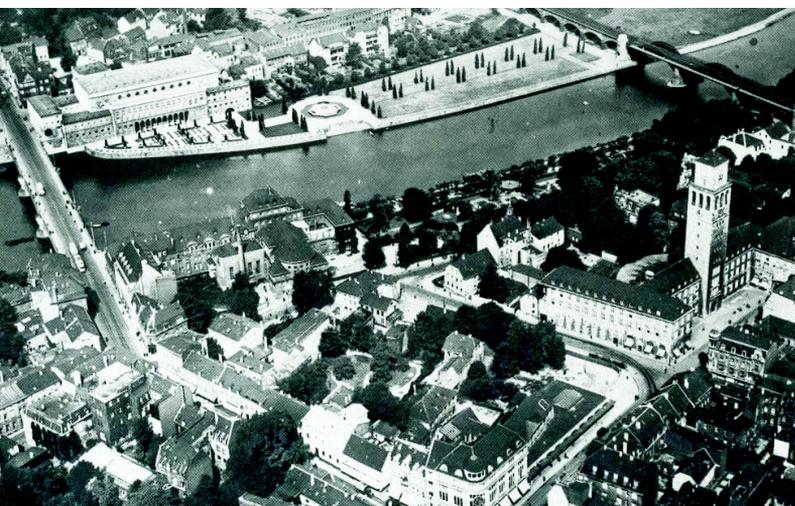
Historisches Foto des Stadtbades (unten)

Geschichtliche Entwicklung des Wettbewerbsbereichs

Die wesentlichen Elemente der heutigen städtebaulichen Situation wurden im Zeitraum zwischen 1910 und 1926 geschaffen. Der damalige Baudezernent Karl Helbing forcierte den Wunsch der Bürgerschaft, Mülheim das Gepräge einer Großstadt zu verleihen. Die erforderlichen, repräsentativen Bauvorhaben und öffentlichen Einrichtungen wurden daher systematisch am Ruhrufer angeordnet: Rathaus (1915), Stadtbad (1912), Schloßbrücke (1911 – im Jahre 1960 durch einen leistungsfähigeren Neubau ersetzt) und Stadthalle (1926). Der städtebauliche Zusammenhang und verbindende gestalterische Elemente sind noch heute bei den vorhandenen Gebäuden wahrnehmbar. Gleichzeitig wurde in diesem Zusammenhang der Flußcharakter geändert. Handelte es sich bis dato um einen ungeordneten Flußlauf mit Sandbänken und jahreszeitlich bzw. jährlich sich verändernden Ufern, wurde nun das Leitbild einer urbanen, baulichen Uferfassung umgesetzt (im Volksmund »Klein-Venedig« genannt).

Seit 1898 liefen die Planungen zum Neubau eines (großstädtischen) Rathauses. Nach Durchführung eines Wettbewerbes (mit 176 Teilnehmern) wurde 1915 der Neubau fertiggestellt (Architekten Pfeifer und Großmann aus Karlsruhe). 1961/1963 wurde das Rathaus nach Westen und parallel zur

Luftbild aus dem Jahr 1924



Ruhr erweitert. Die weitläufigen Trakte binden mehrere Straßen zusammen und schaffen eine Platzfolge, wobei die repräsentative Fassade zum Rathausmarkt und der Rathauturm an der Friedrich-Ebert-Straße – mit schmaler platzartiger Aufweitung – prägend sind. Der Rathauturm mit einer Höhe von 58 m war lange Zeit der Kontrapunkt zu den Kirchtürmen auf dem Kirchengügel. Andererseits führt die Ausbildung des Rathauskomplexes heute dazu, dass ein eindeutiger Haupteingang fehlt.

An Stelle der heutigen östlichen Ruhranlage befand sich ursprünglich ein Hafenbecken, das 1881 zugeschüttet wurde. In der Folge wurde die Fläche als Park hergerichtet und 1914 umfangreich als »grüner, architektonischer Platz« umgestaltet. Dieses Konzept der Umgestaltung von 1914 ist in wesentlichen Teilen noch heute ablesbar. Charakteristisch ist die geometrische Raumbildung und -gliederung. Ursprünglich existierten vier funktional unterschiedliche Bereiche: Rosengarten, Blumengarten, Denkmalplatz sowie Spiel- und Konzertplatz. In Teilbereichen bis heute erhalten ist zudem der 1778 angelegte Leinpfad (Treidelpfad) mit Bruchsteinen. Er diente als Weg für die Pferde, die die Schiffe ruhraufwärts zogen.

Die Stadthalle auf der gegenüberliegenden Flußseite (Broich) wurde im Jahre 1926 (Architekten Hans Großmann und Emil Fahrenkamp) fertiggestellt. Seit ihrer Entstehung ist die Stadthalle der wichtigste kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungsort Mülheims (z. B. »Mülheimer Theatertage«).

Wettbewerbsaufgabe

Strategieprojekt »Ruhrbania« - wohnen, arbeiten und erleben am Wasser

Ruhrbania ist ein integriertes, zukunftsgerichtetes Strategieprojekt der Mülheim & Business GmbH, MST Mülheimer Stadtmarketing und Tourismus GmbH und der Stadt Mülheim (Dezernat für Planen und Bauen) zur nachhaltigen Wertentwicklung, Profilbildung und Positionierung des Wirtschafts- und Investitionsstandorts Mülheim an der Ruhr.

Ausgehend von einer detaillierten Standort- und Marktanalyse werden die attraktiven Standortpotenziale der Stadt am Fluss branchen- und nachfragegerecht ausgerichtet, mit einem integrierten Marketingkonzept vernetzt und auf der Basis eines neuen Standortprofils entwickelt. Die »Ruhr als geografische Leitidee« und »neue Urbanität als städtebauliches Leitziel« verbinden die Standortpotenziale entlang der Ruhr zu einem dezentralen Großprojekt, das sich vom Rhein-Ruhr-Hafen (Stadtgrenze Duisburg) im Norden bis nach Mülheim-Saarn im Süden erstreckt.

Das Motto »Ruhrbania - wohnen, arbeiten und erleben am Wasser« setzt an den stärksten Wertsteigerungshebeln der Stadt an: einerseits die Ruhr als attraktiver Lebensraum mit hoher Wohn- und Lebensqualität und andererseits der breiten und vielfältigen Wirtschaftsstruktur Mülheims. Beide Potenziale werden entwickelt und unter dem neuen Markennamen »Ruhrbania« kommuniziert. Dabei sind – neben übergeordneten Marketingprojekten – folgende Schwerpunkte mit einzelnen Projekten vorgesehen:

- Innenstadtentwicklung,
- Museumsmeile und Freizeitentwicklung,
- Entwicklung von strategischen Gewerbestandorten.

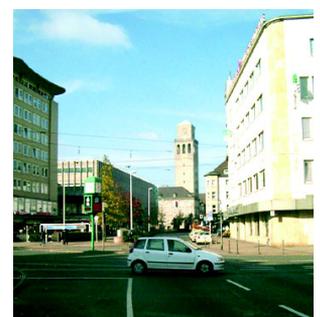
Ruhrbania setzt damit auch an zwei vorherrschenden Defiziten des Ruhrgebiets an: mangelnde Stadt- und Wohnqualität sowie unzureichende Branchenvielfalt in der Unternehmens- und Wirtschaftsstruktur. Abgeleitet aus den Wachstumsfeldern der Zukunft sowie lokalen und regionalen Kompetenzen werden folgende Zukunftsfelder als Wachstums-Cluster sowohl für den endogenen Unternehmensbestand als auch für die Akquisition von neuen Unternehmen mit Ruhrbania ausgebaut und standortbezogen realisiert:

- »Erleben« - Kultur, Tourismus und Freizeitwirtschaft;
- »Wohnen« - Wohnstandort im Ruhrgebiet;
- »Arbeiten« - Kompetenzfeld »Wasser«, unternehmensbezogene und hausnahe Dienstleistungen sowie Produktion.

Hierzu sind zahlreiche Einzelprojekte angedacht bzw. auf den Weg gebracht worden. Der vorliegende Wettbewerb zur Innenstadt und seine anvisierte Umsetzung ist ein wesentlicher Baustein von Ruhrbania.

Allgemeine Wettbewerbsziele

Ziel des Wettbewerbes sollte es sein, die Urbanität am Fluss städtebaulich neu zu thematisieren. Bislang teilt der Fluß die Stadt eher in zwei deutlich getrennte Hälften. Mit der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses soll die Ruhr ein verbindendes, belebendes Element in der Mitte der Stadt Mülheim werden. Hierfür stehen zwischen Schloßbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke großflächig Bereiche am Ruhrufer zur Herausbildung eines neuen Stadtquartiers zur Verfügung. Der gesamten Mülheimer Innenstadt soll hierdurch eine neue Identität gegeben werden. Die Vernetzung der Innenstadt mit dem Ruhrufer und die Durchlässigkeit zum Fluss ist hierbei eine zentrale städtebauliche



*Stadtbad,
Stadteingang Schloßbrücke,
Parkhaus Kaufhof,
Friedrich-Ebert-Straße mit
Rathausturm und Kaufhof
(von oben nach unten)*

Forderung - und Herausforderung. Nachfolgende Leitziele sollen mit der Umsetzung des Wettbewerbes erreicht werden.

Stadt ans Wasser

Grundidee der für die Stadtentwicklung Mülheims zukunftsweisenden Entwicklungsmaßnahme ist die Beseitigung von Barrieren, die den Zugang zum Ruhrufer verhindern. Insbesondere die Herausnahme des Durchgangsverkehrs in der Ruhrstraße, die Verlagerung der Stadtbücherei und die mögliche Aufgabe von Teilbereichen des Rathauses eröffnen Perspektiven für die Schaffung eines neuen Innenstadtquartiers zwischen Schloßbrücke und Konrad-Adenauer-Brücke. Diese mutigen Schritte ermöglichen die realistische Chance, Mülheims Innenstadt tatsächlich ans Wasser zu bringen.

Ruhrpromenade

Mit der Schaffung einer breiten Ruhrpromenade soll das Ruhrufer weitläufig und vielfältig erlebbar werden. Diese kann an die bereits heute existierende Ruhrpromenade vom Wasserbahnhof bis zur Schloßbrücke angebunden werden. Die hier heute ansässigen gastronomischen Angebote sind über Mülheims Grenzen hinaus bekannt. Ein breites Angebot an Verweilmöglichkeiten für Familien belegen den hohen Freizeitwert dieses Bereiches. Nach Norden soll diese perspektivisch bis zum Aquarius Wassermuseum weiterentwickelt werden.

Maritime Innenstadt

Mit einer direkten Verbindung über eine Ruhr-Galerie z. B. durch den Kaufhof besteht die Chance, für Mülheim eine maritime Innenstadt zu entwickeln. Bootsanleger, schwimmende Bühne, Wassercafés u. v. m. wären somit direkt von der Innenstadt zu erreichen. Auch das Hineinziehen von Wasserflächen in die Innenstadt ist dabei durchaus eine

weiter zu untersuchende Option.

Innenstadt mit neuer Urbanität

Im Kern soll dieses Projekt das Ziel, der Innenstadt neue Urbanität zu geben, in hohem Maße erreichen. Viele Innenstädte, so auch Mülheims Innenstadt, kranken daran, dass zu wenige Menschen dort wohnen und arbeiten. Insbesondere in den Abendstunden sind viele Innenstädte nahezu ausgestorben. Viele Büro- und Verwaltungskomplexe sind in den vergangenen Jahrzehnten aus der Innenstadt an den Stadtrand verlagert worden, so dass auch dies zu einer weiteren Verödung und insbesondere zu merklichen Einbußen im Einzelhandel führte, was letztendlich einen erheblichen Rückgang an attraktiven Geschäften auslöste. Die Schaffung neuer Büro- und Wohnstandorte in der Innenstadt kann dem erheblich entgegenwirken.

Die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit seiner einzigartigen Lage soll keine Konkurrenz zum Einzelhandel der Innenstadt (insbesondere die Fußgängerzone) darstellen, sondern hochwertiges Wohnen am Wasser, attraktive gastronomische Angebote sowie eine repräsentative Adresse für Dienstleistungsunternehmen ermöglichen. Die Möglichkeit, die ehemalige Eisenbahnbrücke mit ihren Bahnbögen in die künftige Neunutzung zu integrieren, sollte ebenso wenig außer Acht gelassen werden wie die Zielvorgabe, auch die Ruhr selbst in das urbane Leben einzubeziehen. Dies bedeutete selbstverständlich, dass durch die neue Bebauung keine neuen Barrieren zwischen Stadt und Fluss entstehen sollten.

Wettbewerbsergebnis

1. Preis (16.000,- €):

RKW - Rhode Kellermann Wawrowsky -
Matthias Pfeifer, Düsseldorf
Mitarbeiter: Holger Andresen-Saran,
Beate Czogalla, Michael Rieger, Jens
Thormeyer, Thorsten Urbschat
Landschaftsarchitekt:
GTL Gnüchtel - Triebswetter, Markus
Gnüchtel, Kassel
Mitarbeiter: Marion Preez

2. Preis (12.000,- €):

HPP Hentrich - Petschnigg & Partner KG -
Prof. T.-M. Fürst, Düsseldorf
Mitarbeiter: Stephan Heimann
Landschaftsarchitekt:
WKM - Weber - Klein - Maas, Meerbusch
Modellbau: HPP

3. Preis (8.000,- €):

Franco Dubbers, Berlin
Stadtplaner: Michael Schweizer, Berlin
Mitarbeiter: Andreas Wettig
Landschaftsarchitekt:
Gundula Schweizer, Berlin

4. Preis (4.000,- €):

Christof Strümpel, Berlin
Mitarbeiter: Benedikt Banniza, Edler von
Bazan
Landschaftsarchitekt:
terraform - Sandra Bartoli, Berlin

Anerkennung (2.500,- €):

Prof. Niklaus Fritschi, Benedikt Stahl,
Günter Baum, Düsseldorf
Mitarbeiter: Margarethe Engelhardt, Willi
Landers, Sibylle Ortmann, Achim
Schmitz, Maresa Weiner
Landschaftsarchitekt:
3+ Freiraumplaner - Rohn, Lingnau,
Kloeters, Aachen

Anerkennung (2.500,- €):

Brokking Architekten, Berlin
Mitarbeiter: Tanja Gallenmüller, Björn
Steinhagen
Landschaftsarchitekt:
K1 Landschaftsarchitektur - Axel Klapka,
Berlin

Anerkennung (2.500,- €):

Dorn + Partner, Köln/Paderborn
Mitarbeiter: Antje Gerber, Jutta
Hemming, Emin Poyraz
Tragwerksplanung: Prof. Rainer Hempel
Landschaftsarchitekt:
Heimer + Herbstreit, Bochum
Mitarbeiter: Christian Meisers, Hellmut
Neidhardt

Anerkennung (2.500,- €):

Michael Weindel + Jun, Waldbronn /
Karlsruhe
Mitarbeiter: Oliver Schlums
Stadtplaner/Landschaftsarchitekt:
Prechter + Schreiber, Stuttgart
Mitarbeiter: Kerstin Marx
Modellbau: Eichenlaub, Karlsruhe

Engere Wahl:

Manfred Weidlich, Karlsruhe
Mitarbeiter: Christine Bonrat, Nils Kistner,
Heidi Weidlich, Martin Frobél
Landschaftsarchitekt: Erik Hanf, Kassel

1. Preis:

RKW - Rhode Kellermann Wawrowsky - Matthias Pfeifer, Düsseldorf Landschaftsarchitekt: GTL Gnüchtel - Triebswetter, Kassel

Aus dem Juryprotokoll

Die Leitidee, die Stadt an den Fluss zu bringen, ist konsequent verfolgt worden. Hierbei spielt der Kaufhof eine Schlüsselrolle. Mit Erweiterungsbauten über die kleine Schloßstraße und zur heutigen Ruhrstraße wird die Möglichkeit eröffnet, eine Passage quer durch den Kaufhof in Richtung Ruhr zu schaffen. So entsteht eine sinnvolle Verknüpfung mit der neu dargestellten Ruhrpromenade und es wird eine gute Ergänzung des Einkaufsangebotes mit hohem Freizeitwert geschaffen. Positiv an dem Entwurf ist hervorzuheben, dass die Passage auf einen großzügigen Freiraum mit Hafenbecken und Außengastronomiemöglichkeiten mündet. Die Realisierbarkeit des Hafenbeckens wird unter wirtschaftlichen Aspekten kritisch gesehen.

Dargestellt wird eine durchgängige Ruhrpromenade, die großzügig dimensioniert ist, mit unterschiedlichen Elementen abwechslungsreich gestaltet und Raum für vielfache Aktivitäten bietet (Sitzstufe, Bootsanleger, Sportflächen). Gut gelungen ist der Übergang von städtisch

geprägter Promenade zu einer eher grün geprägten Promenade im Norden. Die vorgeschlagene Rathuserweiterung ermöglicht einen großzügigen Innenhof, wobei gleichzeitig die Gebäude näher an die Ruhr rücken. Der Anbau überbaut jedoch teilweise einen Hauptsammler, so dass die vorgesehene Tiefgarage einer genaueren Überprüfung bedarf.

Der Entwurf bietet eine klare städtebauliche Konzeption mit einer geschlossenen Baustruktur südlich der Eisenbahnbrücke und einer zur Ruhr hin geöffneten Bebauungsstruktur nördlich davon und schafft durch seine klare Gliederung eine gute Orientierbarkeit. Die geschlossene Struktur ist sinnvoll für die stark öffentlich geprägte Nutzung der Ruhrpromenade im südlichen Bereich. Besonders hervorzuheben bei diesem Entwurf ist ein Gebäudeanbau zur Eisenbahnbrücke mit einem Zugang vom Gebäude. Die fünfgeschossige Gebäudehöhe im südlichen Teil wird - zumindest in den perspektivischen Darstellungen - als zu massiv empfunden. Durch die beiden Öffnungen (Anliegerstraße) zwischen Rathaus und

Strukturplan (oben), Modellfoto (rechts):

Die vorhandene Bebauung wird zu Blöcken ergänzt; Gebäude, Straßen und Plätze werden bis an die Ruhr herangeführt



neuer Blockbebauung sowie der Eisenbahnbrücke entsteht eine gute Einbindung in die Umgebung (Rathausmarkt). Maßstäblichkeit und Baumassenverteilung sind gelungen.

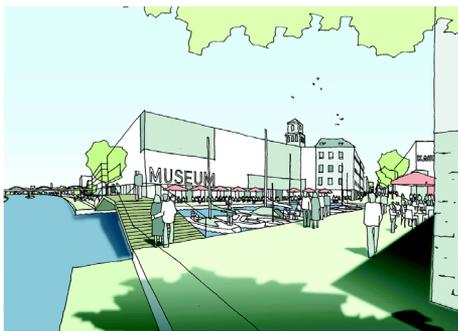
Das neue Quartier ist gut über Anliegerstraßen erschlossen, der ruhende Verkehr über Tiefgaragen gelöst. Das Quartier soll von Norden wie von Süden über die Friedrich-Ebert-Straße erschlossen werden. Dies ist zumindest im unteren Teil der Friedrich-Ebert-Straße nicht möglich (zentrale ÖPNV-Haltestelle). Der Entwurf ist diesbezüglich anpassungsfähig. Der Verkehr könnte über die Scholtenstraße und den letzten Teilabschnitt der heutigen Ruhrstraße geführt werden.



Promenade

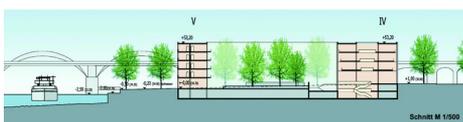


Ateliers in Bahnbögen

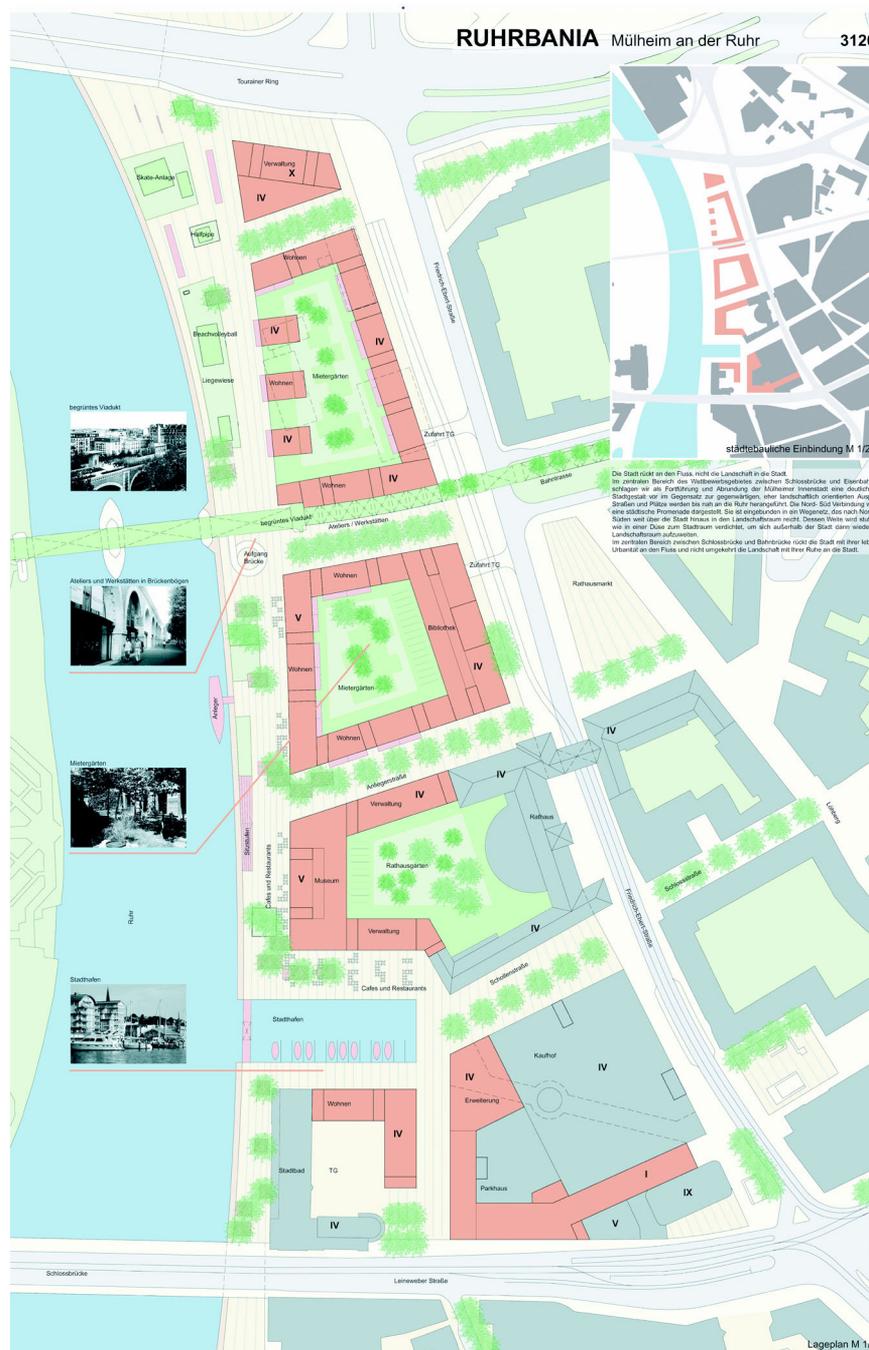


Stadthafen

Eine abschnittsweise Realisierung ist gegeben. Insgesamt ein Entwurf mit hoher Qualität, der einen neuen Entwicklungsimpuls bieten kann.



Lageplan (rechts), Schnitt (oben): Nord-Süd-Verbindung über eine befestigte Ruhrpromenade mit Gastronomie, Sitzstufen, Freizeitmöblierungen etc.



Die Stadt nicht an den Fluss, nicht die Landschaft ist die Stadt im zentralen Bereich des Wettbewerbsgebietes zwischen Schosbrücke und Eisenbahnbrücke vor im Gegensatz zur gegenwärtigen, aber landschaftlich orientierten Ausgestaltung und Planung werden bis nach an die Ruhr herangeführt. Die neue Stadtentwicklung eine städtische Promenade darstellt. Sie ist eingebunden in ein Wohnquartier, das nach Norden und über die Stadt hinaus in den Landschaftsbereich reicht. Dieses Quartier wird sich wie in einer Dose zum Stadtraum verdichtet, um sich außerhalb der Stadt einen wieder Landschaftsraum aufzubauen. Im zentralen Bereich zwischen Schosbrücke und Eisenbahnbrücke nicht die Stadt mit ihrer Kultur an den Fluss und nicht umgeben die Landschaft mit ihrer Natur an die Stadt.

Lageplan M 1

2. Preis:

HPP Hentrich - Petschnigg & Partner KG - Prof. T.-M. Fürst, Düsseldorf Landschaftsarchitekt: WKM - Weber - Klein - Maas, Meerbusch

Aus dem Juryprotokoll

Das städtebauliche Konzept formuliert eine klare bauliche Kante an der Ruhr, die durch Sichtachsen unterbrochen wird. Auf der Grundlage einer Blocktypologie entsteht unter weitgehender Einbeziehung des Bestandes ein angenehm differenzierter Gebäude-Rhythmus. Die vorhandenen öffentlichen Räume werden über Sichtachsen, Wegeverbindungen und Aufenthaltsräume mit der neuen Freifläche an der Ruhr verknüpft, so dass insgesamt eine Aufwertung des Stadtraumes erzielt wird. Einen besonderen Verknüpfungspunkt stellt die geplante Verbindung von der Schloßstraße über die Kaufhof-Passage zur Gastronomie am Ruhrufer dar. Die Realisierung dieses Vorschlages bedingt jedoch einen kompletten Umbau des Kaufhofgebäudes. Die Anordnung des Stadtbades mit einem integrierten Nutzungskonzept aus Gastronomie, Dienstleistung und Wohnen überzeugt aus räumlicher und funktionaler Sicht.

Entlang der urbanen Stadtkante entsteht die durchgehende Promenade, die von

der Ruhr durch einen Grünraum getrennt ist, was eine Nutzung der Ostruhanlage/ Park und die Einbeziehung des Baumbestandes ermöglicht.

Der Rathausplatz wird durch einen neuen Baukörper nach Norden gegenüber der Bahnstraße abgeschlossen und damit in seiner Proportion verbessert. Der Versuch, den Platz der deutschen Einheit durch zwei aufgeständerte Gebäude zu fassen, überzeugt in dieser Form noch nicht. Der Rathausflügel wird abgerissen und durch einen ähnlichen Baukörper ersetzt, was die Sinnhaftigkeit des Aufwandes zweifelhaft erscheinen lässt.

Die alte Eisenbahnlinie wird lediglich hinsichtlich Nutzungsüberlegungen der Bahnbögen betrachtet, eine weitergehende räumliche Einbindung über den Gedanken der Landschaftsbrücke hinaus geschieht nicht. Für die städtebaulich wichtige Eingangssituation an der Konrad-Adenauer-Brücke wird kein überzeugender räumlich - architektonischer Vorschlag entwickelt.

Die Verkehrserschließung funktioniert in

Strukturplan (oben),

Modellfoto (rechts):

In der Ebene der Bebauung zwischen Friedrich-Ebert-Straße und heutiger Ruhrstraße wird eine Stadtkante aus einer überwiegend 4-5 geschossigen Bebauung gebildet; eine Ruhrpromenade entlang der Stadtkante und ein wasser-naher Uferweg, der sich im Bereich des Rathauses zu einer unteren Ruhrpromenade aufweitet



der vorgeschlagenen Form, wobei die interne Erschließung im Bereich des nördlichen Baufeldes zu einer Beeinträchtigung der Nutzungsqualität führen kann.

Der Entwurf stellt insgesamt eine klare städtebauliche Konzeption dar, die in einigen Details jedoch Schwächen aufweist.



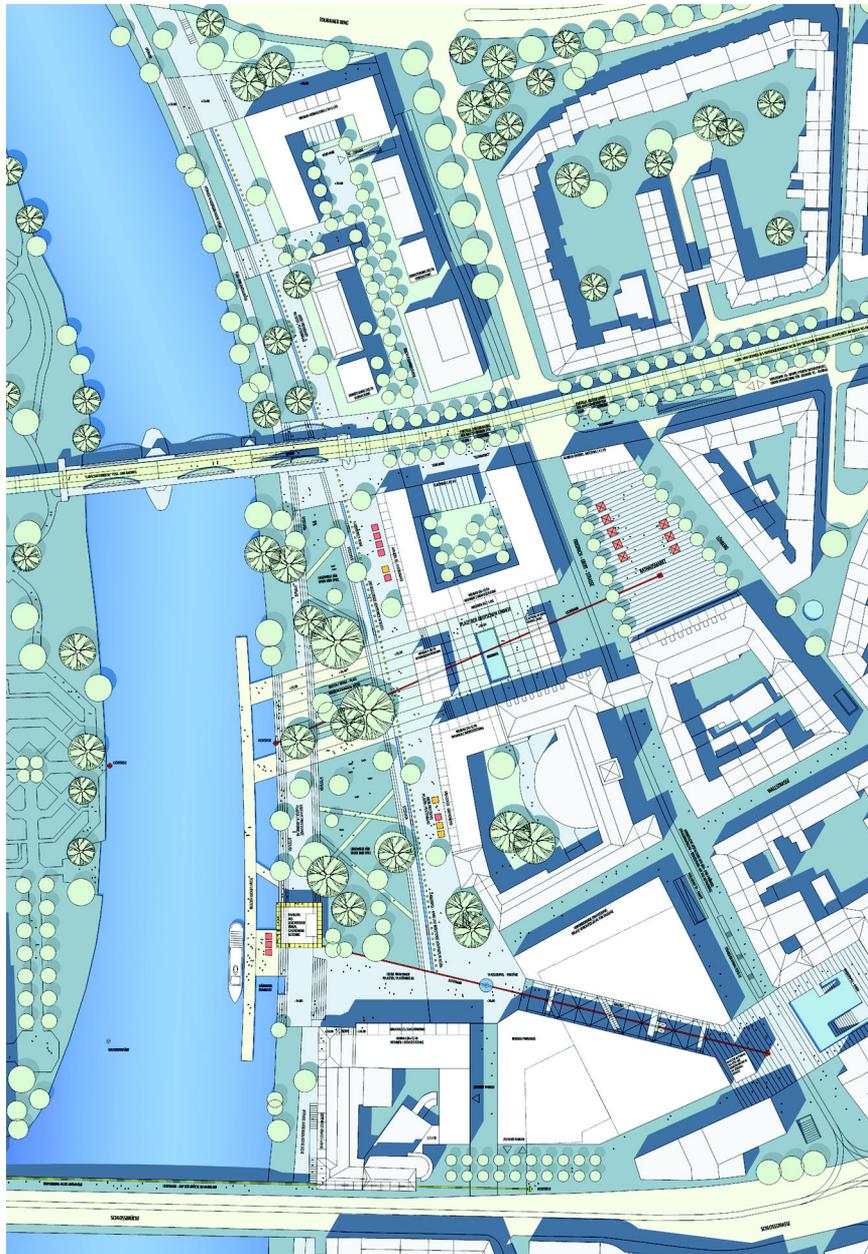
Beispielhafte Images (oben, von links nach rechts):

Liegewiese mit hochstämmigem Baumbestand für einen freien Blick auf die Ruhr
Holzdeck für Außengastronomie
Sitzstufen zur Aufnahme von Geländeversprün-gen bilden Aufenthaltsbereiche mit Ausblick auf die Ruhr



Lageplan (rechts), Schnitt Rathaus / Ruhrufer (oben)

Gut zu erkennen ist die Anordnung des Stadtbades mit einem integrierten Nutzungskonzept aus Gastronomie, Dienstleistung und Wohnen



3. Preis:

Franco Dubbers, Berlin Stadtplaner: Michael Schweizer, Berlin Landschaftsarchitekt: Gundula Schweizer, Berlin

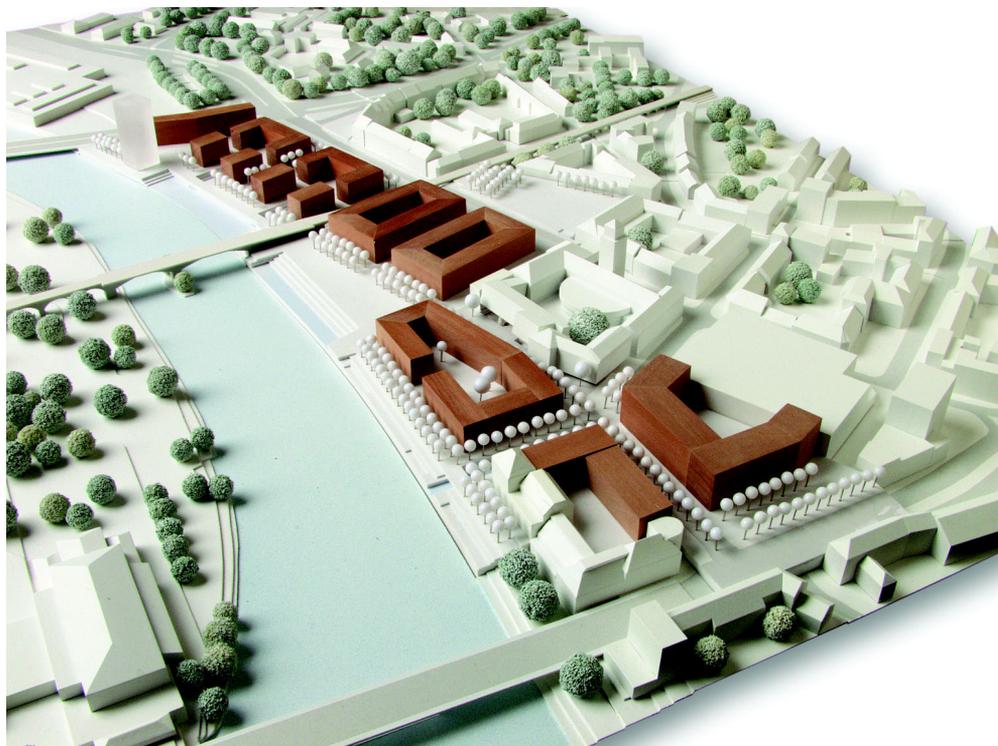
Aus dem Juryprotokoll

Die wesentliche Grundidee des Konzeptes ist der Weiterbau der Stadt in Richtung Ruhr mit mehr oder weniger geschlossenen Blockrandstrukturen. Die Anbindung an die Innenstadt in Verlängerung der Wallstraße gelingt durch die Fassung eines von Wasserbecken begleiteten, aufgeweiteten Straßenraums, der direkt an die Ruhr führt. Die Anbindung von der Schloßstraße aus gelingt jedoch nicht, das Kaufhaus verbleibt als trennender Block. Der Ergänzungsbau an das Kaufhaus schafft in Verbindung mit der Arrondierung des Stadtbades einen neuen, angemessenen Straßenraum im Verlauf der Ruhrstraße, behindert jedoch die Diagonalverbindung von der Fußgängerzone zur Ruhr. Der Marktplatz wird über drei als »Passage« bezeichnete, durch zwei neue, angemessen dimensionierte Blöcke sowie durch das Rathaus und den Viadukt geformte Straßenräume an die Ruhr angebunden. Sie münden in einer »Ruhrterrasse«, die als Aufenthalts- und Veranstaltungsraum angemessen proportioniert erscheint und durch die begrenzenden Bauten maßstabsgerecht

begleitet wird. Kritisch muss jedoch angemerkt werden, dass diese Ruhrterrasse nicht unmittelbar genug den wichtigen Verbindungen zur Innenstadt zugeordnet ist.

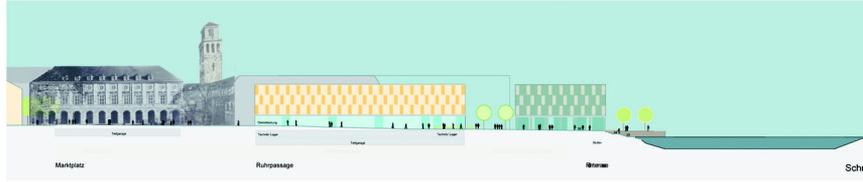
Die Modifizierung der Blockstrukturen in zum Wasser hin geöffnete, gegliederte U-förmige Blockstrukturen nördlich des Viaduktes ist der Wohnnutzung angemessen und lässt attraktive Wohnungen erwarten. Die Idee der Aufweitung der Ruhr in ein Hafenbecken mit in die Wohnhöfe hineingezogenen Wasserbecken wird gewürdigt, erscheint aber technisch kaum realisierbar. Die Abschirmung der Wohnbereiche von der Adenauerbrücke/Tourainer Ring mittels eines Gebäuderiegels mit Kino und Dienstleistungsnutzung ist schlüssig. Die Uferpromenade ist ruhig und unaufgeregt ausgeformt, bietet dabei mit Bootsanleger, Stufenanlage, schwimmendem Steg etc. dem Ort angemessene Attraktivität. Ihren Abschluss findet die Promenade in einem markanten Turm. Ob jedoch ein Hochhaus an dieser Stelle erforderlich ist, bleibt fraglich.

*Strukturplan (oben),
Modellfoto (rechts):
Weiterbau in Richtung Ruhr
mit weitgehend geschlos-
senen Blockrandstrukturen;
Abschluß der Promenade
durch einen markanten
Turm*



Die Realisierung der Baumaßnahmen in mehreren Bauabschnitten ist machbar. Das Verkehrskonzept ist in Teilen unzureichend. Die Führung des Individualverkehrs genügt den gestellten Anforderungen in Teilen nicht, wichtige Buslinienverbindungen wurden missachtet.

Insgesamt eine städtebaulich qualitätsvolle Arbeit, die jedoch strukturelle Schwächen aufweist.



Perspektiven
Hafenperspektive
Ruhrterrassen



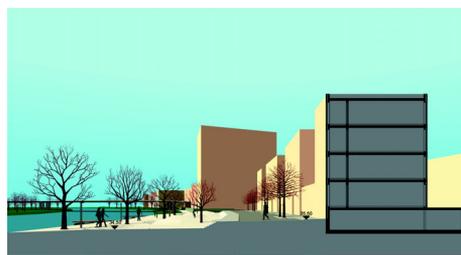
Lageplan (rechts), Schnitt Ruhrterrassen (oben rechts)
Marktplatz und Ruhrterrasse bilden das neue Zentrum der Stadt am Wasser; drei Passagen verbinden die Plätze: Bahnpassage, Ruhrpassage und Rathauspassage; Ruhrpromenade mit Steganlagen, Hafen, Ruhrterrassen und Anleger für die weiße Flotte

4. Preis:

Christof Strümpel, Berlin Landschaftsarchitekt: terraform - Sandra Bartoli, Berlin

Aus dem Juryprotokoll

Der Entwurf stellt die gelungene Weiterführung der jetzigen Stadtkante bis an die Ruhr dar. Entwurfsbestimmendes Element ist die Blockbildung zwischen den Sichtachsen. Positiv bewertet wird die Gestaltung entlang der gesamten Uferkante hinsichtlich der gleichmäßigen und gleichwertigen Aufteilung zwischen befestigten und begrünten Flächen. Hierbei



gelingt es, im Bereich der befestigten Flächen durch Zurücknahme der Blockkanten gut dimensionierte, platzartige Aufweitungen zu schaffen. Der Nutzungsvorschlag für den Eisenbahnviadukt erscheint zwischen den Blöcken ungegliedert und unattraktiv. Die Stringenz der Blöcke wird durch maßstabsbildende

Einschnitte strukturiert. Die riegelbildende Blockstruktur hat eine für die Durchmischung gut geeignete Grundstruktur.



Perspektive Auengarten (links) / Ruhrterrassen (rechts)

Die Weiterführung der Einkaufsstraße (Schloßstraße) bis zum Ruhrufer ist nicht optimal dargestellt. Das vorgeschlagene verkehrliche Erschließungskonzept teilt die Blöcke südlich der Eisenbahnbrücke in eine bevorzugte und eine benachteiligte Lage zur Ruhr. Die Geschossigkeit der Blöcke ist angemessen. Die Eingangssituation im Bereich der Nordbrücke ist ein guter städtebaulicher Beitrag und für die Stadt unbedingt erforderlich. Das Freiraumkonzept ist im Hinblick auf den Wettbewerbsbereich ausgewogen, bedarf jedoch noch einer differenzierten Ausarbeitung.

Strukturplan (oben)

Modellfoto (rechts)

Die heutige Stadtkante wird bis an die Ruhr weitergeführt. Gut zu erkennen ist die gleichmäßige Aufteilung zwischen befestigten und begrünten Flächen



Die abschnittsweise Realisierung ist mit Einschränkungen möglich. Die Hochgarage des Kaufhofs wird abgerissen und mit Einzelhandelsflächen überplant. Die für den Kaufhof notwendigen Stellplätze werden ersatzweise in einer Tiefgarage nachgewiesen.

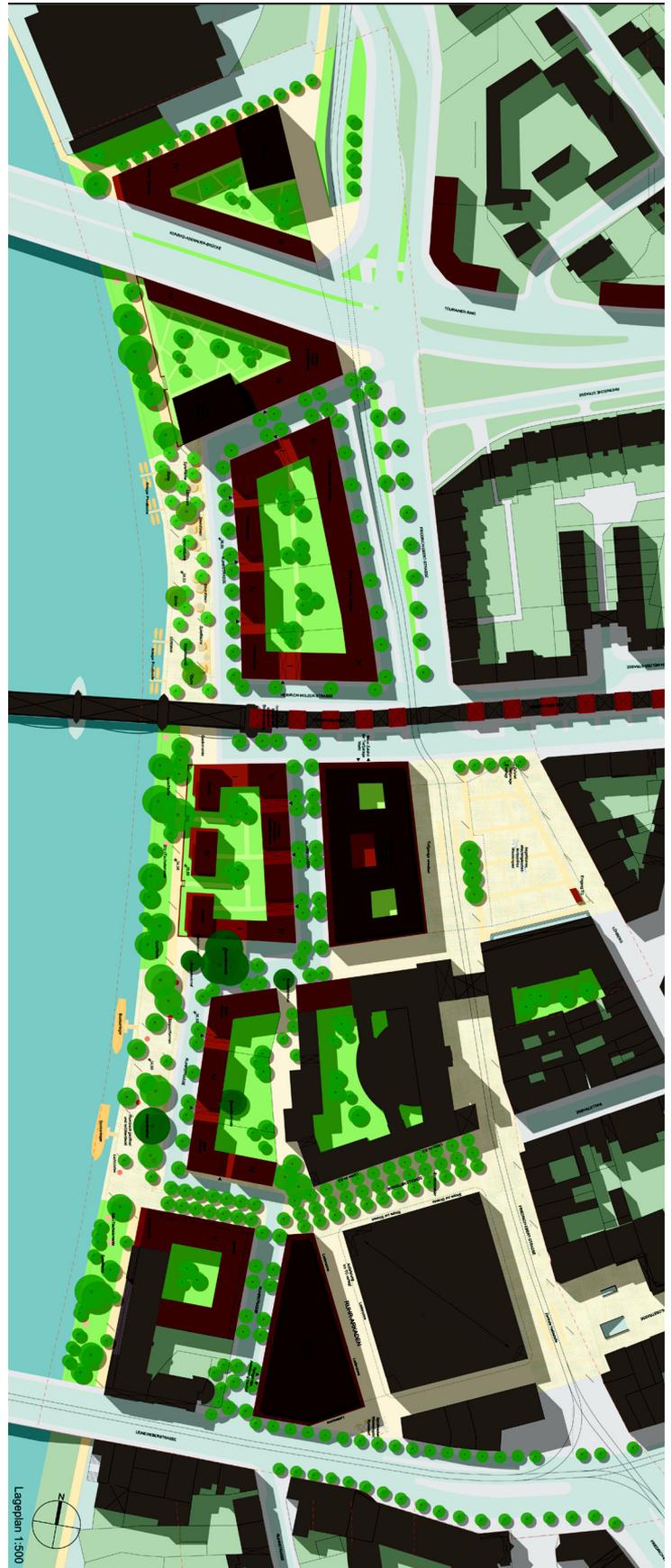
Der Entwurf stellt insgesamt einen plausiblen Beitrag zur Lösung der Wettbewerbsaufgabe dar.



Perspektive Atelierhäuser und Ruhrterrassen (oben)

Lageplan (rechts), Perspektive Auenhäuser und Ruhrterrassen (oben)

Die Ruhrterrassen als befestigte Flächen im Bereich der Aufweitungen reihen sich im Wechsel mit den grünen Auengärten entlang des Ruhrufers; Bootsanleger, gastronomische Einrichtungen und ein temporäres Theater im Bereich der Ruhrterrassen



Anerkennung: Prof. Niklaus Fritschi, Benedikt Stahl, Günter Baum, Düsseldorf Landschaftsarchitekt: 3+ Freiraumplaner - Rohn, Lingnau, Kloeters, Aachen



Aus dem Juryprotokoll (Auszug)

Die Leitidee der Arbeit ist, gegenüber dem vorhandenen und weitestgehend erhaltenen Ruhrpark eine neue, klare und lineare Stadtkante zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Schollenstraße auszuformulieren. Diese wird durch einen neuen Typus einer »Stadtvilla« mit moderater Höhenentwicklung und einer differenzierten Silhouette gebildet. Diese schaffen als »Stadtzeilen« entlang der Friedrich-Ebert-Straße städtische Nutzungen kombiniert mit Wohnen und als »Flusszeile« zur Ruhr alternative und

qualitätvolle Angebote für urbanes Wohnen.

Dazwischen werden mit den »Stadtgärten« halböffentliche Freiräume angeboten, die moderate bauliche Dichten und hohe Gebrauchswerte für das Wohnen versprechen. Problematisch wirkt der Schematismus der Bau- und Nutzungsstruktur, der insbesondere im Bereich des Rathauses auffällt, wo mit Bezug auf Nutzung und Architektur eine eigenständige Lösung erwartet würde. Positiv wird die Idee eines Stadtplatzes mit Anschluss an einen Schiffsanleger in Verlängerung der Schollenstraße gewürdigt. Der Platz selbst wirkt aber im Bereich Kaufhof disproportioniert und zu eng. Positiv gewertet wird auch die Lösung der »Dienstleistungsköpfe« an der Konrad-Adenauer-Brücke, denn sie versprechen gute Gebrauchswerten für Büros.



Der besondere Wert der Arbeit kann in seiner Bestandsorientierung und einer möglichen abschnittswisen Realisierung liegen. Allerdings bedürfte eine Umsetzung klarer gestalterischer Vorgaben für Architekten.



*Lageplan (links), Modellfoto (oben links):
Um ein grünes Band von Stadtgärten reihen sich
zwei Villenzeilen mit überwiegender
Wohnnutzung; eine künstliche Wasserachse
parallel zum Flusslauf verbindet die einzelnen
Raumabschnitte in Nord-Süd-Richtung*

Brokking Architekten, Berlin Landschaftsarchitekt: K1 Landschafts- architektur - Axel Klapka, Berlin

Anerkennung:

Aus dem Juryprotokoll (Auszug)

Die Verfasser formulieren eine prägnante neue Stadtkante in Form eines erkennbaren Bebauungsbandes. Zwischen Rathaus und maßstäblich arrondiertem Stadtbad entsteht ein attraktiver urbaner Platz am Wasser mit vielfältigen Nutzungszonen. Dabei wird der vorhandene Baumbestand sensibel integriert. Der Platz ist hoch gelegen und über differenzierte Treppenanlagen an die Ruhrpromenade mit schwimmender Bühne und Bootsanleger angebunden.

Eine Allee schafft die räumliche Verbindung unter der Bahnbrücke nach Norden bis zur Friedrich-Wilhelm-Hütte. Das Bebauungsband endet mit einem prägnanten Turmgebäude nördlich der Konrad-Adenauer-Brücke und schafft einen wichtigen baulichen Abschluss, korrespondierend in der Höhe mit dem vorhandenen 9-geschossigen Wohngebäude südlich des Kaufhofs. Die Verbindungen zwischen den Bestandsquartieren und neuen Bauflächen sowie der Ruhr erscheinen grundsätzlich zielführend und komfortabel. Die Verbindung zwischen Rathausplatz und Ruhr ist konsequent, wenn auch möglicherweise sehr schmal.

Die gestalterische Aufwertung der Schloßgasse kann auch eine Aufweitung als Einkaufsstraße befördern. Richtig ist die Neuorientierung der Schloßstraße vom Kaufhof aus durch eine passagenartige Diagonalverbindung auf den neuen Platz. Mit einem aufgeständerten Gastro-



*Lageplan (rechts), Modellfoto (oben rechts),
Perspektive der Ruhrpromenade (oben links)*
Gut zu erkennen ist das Bebauungsband entlang der Ruhr

nomiegebäude am Ruhrufer wird ein neuer attraktiver Zugang auf die Bahnbrücke möglich.

Die Verkehrserschließung für das nördliche Bebauungsband über die heutige Ruhrallee erscheint sinnvoll. Die neuen Gebäude werden im übrigen weitgehend über Anliegerstraßen angedient. Der ruhende Verkehr wird in Tiefgaragen abgewickelt (und erscheint möglich).



Anerkennung: Dorn + Partner, Köln/Paderborn Tragwerksplanung: Prof. Rainer Hempel, Landschaftsarchitekt: Heimer + Herbstreit, Bochum

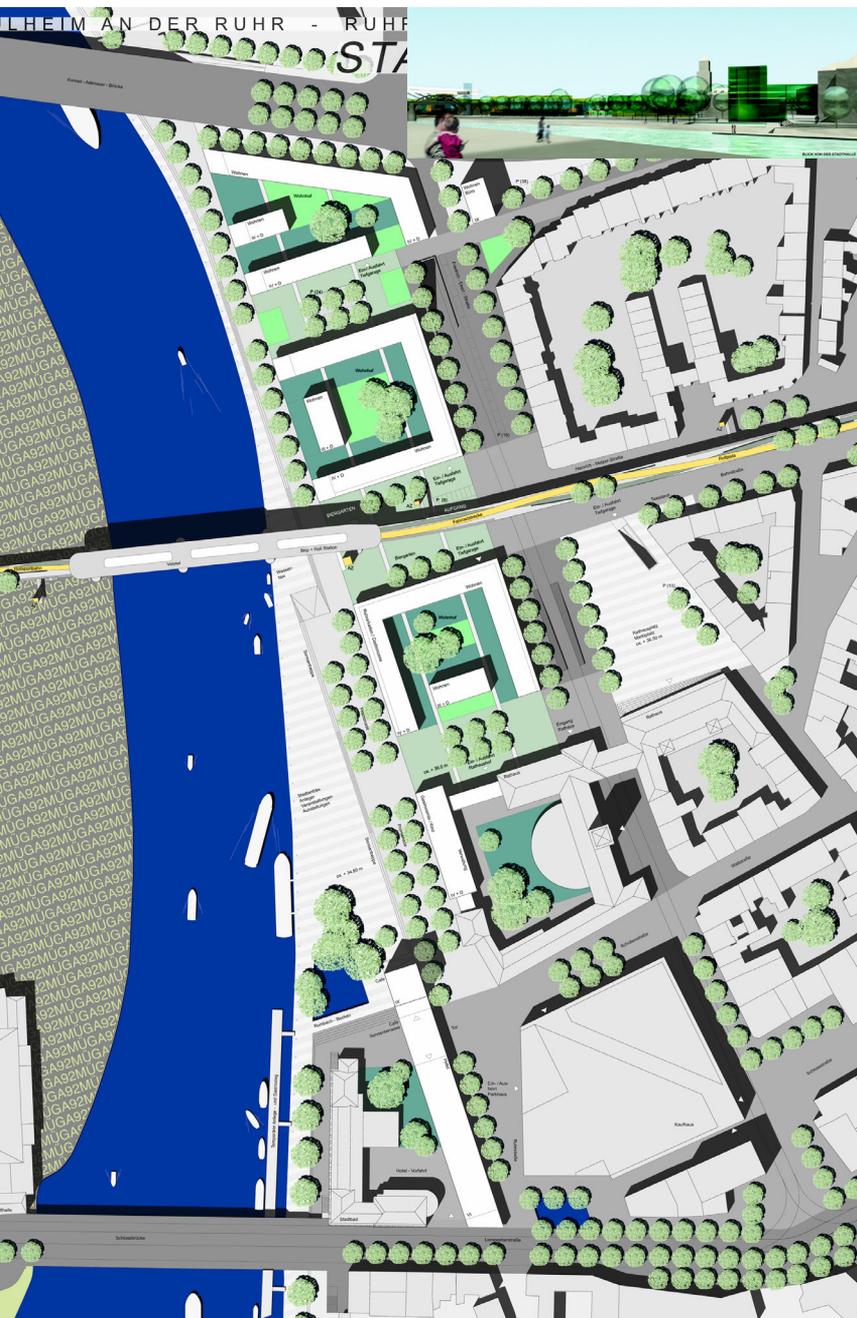


Aus dem Juryprotokoll (Auszug)
Aus der Analyse des städtebaulichen Maßstabs der Innenstadt leiten die Verfasser ein sehr einfaches städtebauliches Muster ab, dessen Grundmodul aus gereihten Bauflächen besteht, die sich vom arrondierten Rathaus zur Konrad-Adenauer-Brücke entwickeln. Der Versuch, mit Fugen in der Blockrandbebauung auf die Qualitäten der Umgebung zu reagieren, ist nicht immer geglückt. Positiv bewertet die Jury jedoch die Verknüpfung der Innenstadt mit dem Ruhrufer über großzügig dimensionierte Freiräume, die »Transitplätze«. Die Ver-

bindung der Schloßstraße mit dem Flussufer erfolgt über eine diagonale Passage durch das Kaufhaus. Als interessant ist der Vorschlag zu werten, zwischen dem geschlossenen städtebaulichen Raum und dem östlichen Flussufer einen kleinen Vorplatz zu schalten, der als Zielpunkt der Ruhrpromenade zum Gelenk im Wegenetz wird. Die Arrondierung des Stadtbades mit einem linearen Hotelgebäude kann nur funktional überzeugen, im städtebaulichen Maßstab erscheint dieser Vorschlag übersetzt. Der Durchgang zur Sonnenterrasse trägt nicht zur Klarheit der Lösung bei. Die Idee, den weiten Freiraum an der Ruhr in eine leicht angehobene Promenade und eine größere Fläche für Veranstaltungen zu gliedern, entbehrt nicht eines gewissen Charmes, weil dann ohne Einbauten und Möblierung eine angenehme Proportion im Stadtraum erreicht wird.

Die Erschließung ist unproblematisch, die Eingänge der Tiefgarage sind geschickt platziert, so dass die Fußwege kaum gestört werden. Die Realisierung in Schritten ist in den Plänen plausibel dokumentiert.

Insgesamt bieten die Verfasser eine nachvollziehbare und sehr klare städtebauliche Figur an, die eine große Durchlässigkeit im öffentlichen Raum garantiert. Allerdings vermisst die Jury eine ursprüngliche städtebauliche Idee, die der Besonderheit des Ortes gerecht wird.



Lageplan (links), Modellfoto (oben links) und Ansicht Promenade (oben rechts):

Eine Promenaden- und Platzanlage nimmt die Richtungen der Ruhr und der gebauten Stadtkante auf und bildet ein gebautes Pendant zu dem gegenüberliegenden natürlichen Freiraum der MüGa; baumbestandene Promenade als Flaniermeile mit Gastronomie entlang der gebauten Stadtkante

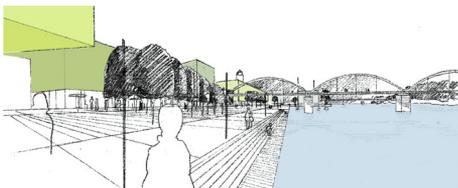
Michael Weindel + Jun, Waldbron, Karlsruhe Stadtplaner/Landschaftsarchitekt: Prechter + Schreiber, Stuttgart

Anerkennung:

Aus dem Juryprotokoll (Auszug)

Leitmotivisch wird unter Bezug auf den einstigen Kohlehafen eine freizeitorientierte Aufweitung und Bereicherung des Ruhrufers geschaffen. Hierin führen - durchaus mit städtebaulichem Gewinn - überzeugende Verbindungen in die Stadt. Sie weiten sich in den Zwischenräumen der Bebauung zu anregenden Platzsituationen. Außerdem gelingt so die unmittelbare Anbindung an den freigestellten Rathaus Hof. Dagegen vergibt der Umbau des Kaufhofs die Chance, die gewünschte Verbindung von der Schloßstraße zum Flussufer herzustellen. Die Verteilung der neuen Baumassen in Gestalt von Blöcken zwischen der Uferpromenade und dem Friedrich-Ebert-Boulevard verändert die überkommene Maßstäblichkeit erheblich und führt so unter anderem zu einer architektonischen Unterordnung des Rathauskomplexes. Orientierung und Übersichtlichkeit des Plangebietes wurden durch monolithische Strukturen erkaufte. Die Erschließung durch ÖPNV, Individualverkehr sowie Fuß- und Radwege ist möglich.

Die Gestaltqualität von Freianlagen und Gebäudekörpern ist zwar in sich grundsätzlich konsequent, hinsichtlich einer Bezugnahme auf das Umfeld jedoch eher kritisch zu sehen. Eine Verbesserung stellt die Betonung des Eisenbahnviaduktes dar, der durch die Nutzung als Wander- bzw.



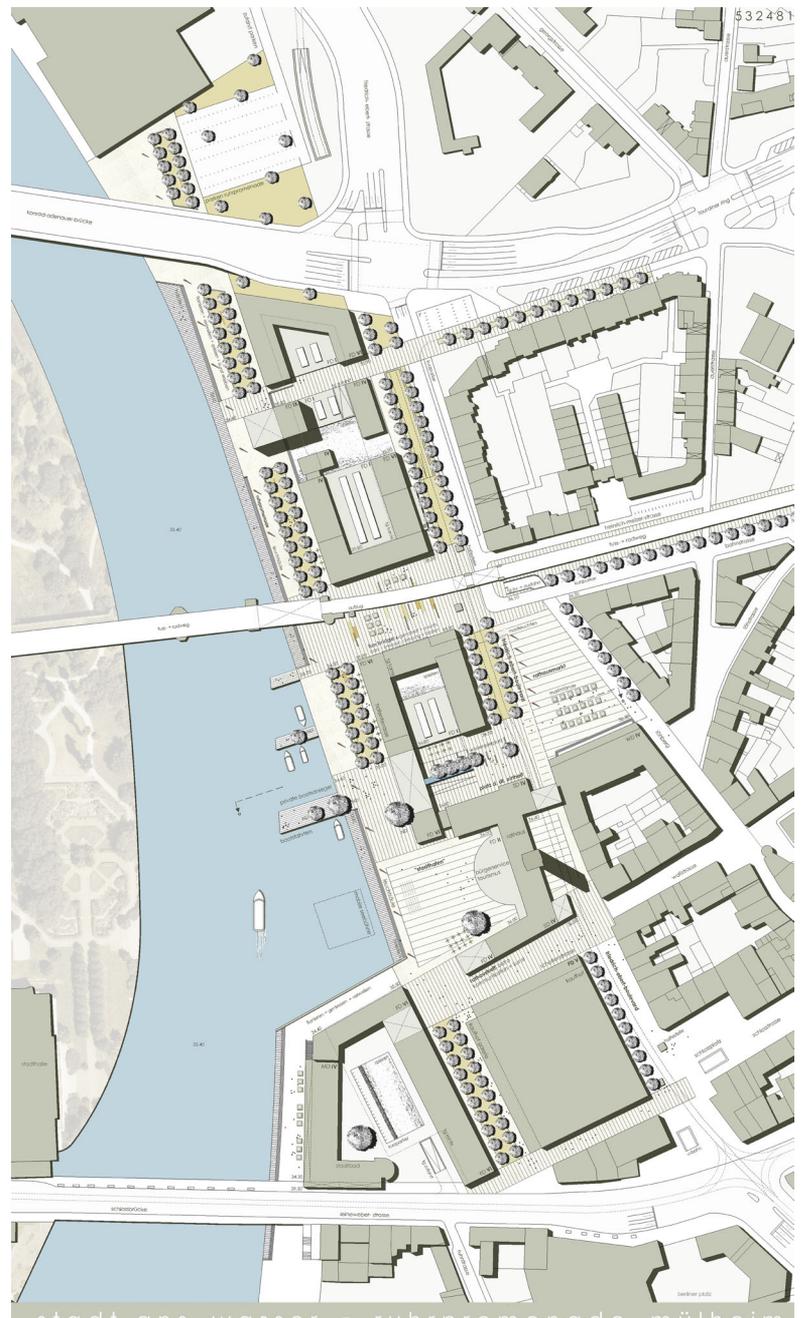
Perspektive auf die Ruhrpromenade

Lageplan (rechts), Modellfoto (oben links), Die Wasserfläche der Ruhr wird im Bereich zwischen ehemaliger Eisenbahnbrücke und Stadtbad in die Stadt hinein erweitert; das Rathaus öffnet sich zu dem neu entstandenen Stadthafen mit Bootsanlegern und mobiler Seebühne

Radweg auf selbstverständliche, weil nicht überzogene Weise umgewidmet ist. Eher kritisch ist die Wirtschaftlichkeit der großen Blöcke zu würdigen. Ähnliches gilt für die Realisierbarkeit des erheblichen Eingriffs in die vorhandene Fluss-/Ufersituation ebenso wie die vorzugsweise von Investoren abhängige Umsetzung der relativ großmaßstäblichen Neubauten, die überdies ein differenziertes und abschnittsweises Vorgehen deutlich erschweren dürfte.



Perspektive auf das Rathaus



engere Wahl: Manfred Weidlich, Karlsruhe Landschaftsarchitekt: Erik Hanf, Kassel



Aus dem Juryprotokoll (Auszug)

Grundidee des Entwurfes ist eine prinzipiell sinnvolle Dreigliederung des Plangebietes in ein südliches gemischtes Quartier in Ergänzung zum bestehenden Stadtbad, einen öffentlichen Raum westlich des Marktplatzes sowie ein weiteres, zweites gemischtes Quartier nördlich der Eisenbahn. Bei dem südlichen und nördlichen Quartier wird allerdings ein deutlicher Schwerpunkt auf die Wohnnutzung gelegt. Dies führt leider zu einer sehr nahen Benachbarung privater und öffentlicher Räume, vor allem im Bereich der Ruhrpromenade.

Der Entwurf konzentriert sich hauptsächlich auf zwei neue Verbindungen zwischen Innenstadt und Ruhr. Im Süden wird die Verbindung als eine Platzfolge vom Übergangsbereich Schloßstraße/ Kaufhof, Platzfläche zwischen Kaufhof und Stadtbad sowie Platzfläche am Ruhrufer mit angedachtem Museumschiff konzipiert. Entwurfsbestimmende Verbindung ist allerdings die Raumfolge Marktplatz/Platz der deutschen Einheit und neuer Platzfläche auf der Trasse der ehemaligen Ruhrstraße. Über eine vorgelagerte Sand-/Spielfläche und eine neue Brückenverbindung zum Stadthallengarten wird der Anschluss an das westliche Ruhrufer gesucht. Die Konzentration der öffentlichen Freiräume zwischen Rathaus und Bahndamm - und nicht in der Raumfolge Schloßstraße/ Galeria Kaufhof/Ruhr wurde kritisch diskutiert.

Das Rathaus wird durch einen neuen Baukörper auf der Westseite maßvoll ergänzt. Dadurch entsteht ein Innenhof ähnlicher Dimension wie des gegenüberliegenden Rathauskomplexes. Das Stadtbad wird auf der Nordseite zu einem U-förmigen Gebäude erweitert. Das Kaufhof-Gebäude erfährt ebenfalls eine Erweiterung, wobei leider auf eine mögliche Querverbindung durch das Gebäude verzichtet wird. Die vorgeschlagenen Geschosshöhen passen sich gut in den städtebaulichen Rahmen ein.

Großer Wert wird auf eine neue fußläufige Wegeverbindung auf dem Bahndamm gelegt, die durch bauliche Ergänzungen (Jugend- und Kulturhaus) aufgewertet werden soll. Hier stellt sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Vorschlages.

Lageplan (links), Modellfoto (oben links): Viadukt wird als Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Museumszone Broich nutzbar gemacht; bauliche Knotenpunkte mit unterschiedlichen Funktionen nehmen die Vertikalverbindungen auf



2. Rundgang

Braun Architekten, Stuttgart
Landschaftsarchitekt:
Frank Jetter, Stuttgart



Rübsamen + Partner, Bochum
Landschaftsarchitekt: clubL94, Köln
Verkehrsplaner: Dr. Philipp Ambrosius,
Bochum



Petzinka Pink Architekten, Düsseldorf



2. Rundgang



AG Lüderwaldt/Raderschall, Köln
 Landschaftsarchitekt:
 Stephan Lenzen, Bonn
 Weitere Sonderfachleute: Julia Hipp



Blanck/Wellner/Harsveldt/Tönnes,
 Mülheim
 Landschaftsarchitekten:
 Grohs, Peißmann und von Wendt, Essen
 Weitere Sonderfachleute:
 Geohaus, Dr. Schuster, Mülheim



Andreas Nütten, Karlsruhe
 Landschaftsarchitekt:
 Stefan Helleckes, Karlsruhe
 Weitere Sonderfachleute:
 Daniela Henecka, Bruchsal

2. Rundgang

afa architektur fabrik, Aachen
 Stadtplaner: Anne Klasen, Bernd Borghoff
 Landschaftsarchitekten: wbp , Bochum



bof Architekten, Hamburg
 Landschaftsarchitekten: greenbox/
 Planungsbüro Drecker, Bochum
 Weitere Sonderfachleute:
 Katrin Velmans, Geldern
 Sasa Vukasinovic, Bochum



Mossafir Architekten, Paris
 Landschaftsarchitektin:
 Daphne Mandel Paysagiste, Paris



1. Rundgang



ASTOC Architekten, Köln
Landschaftsarchitekt:
Peter Köster, Hamburg



L7 Plan Architekten, München
Landschaftsarchitektin:
Gabriella Zaharias, München
Modellbau: Eva Schiller, München



Prof. Bremmer/Lorenz/Frielinghaus,
Friedberg
Landschaftsarchitekten:
Keller & Keller, Kronberg
Verkehrsplanerin: Gisela Stete, Darmstadt

1. Rundgang

Fiedler Aichele Architekten, Stuttgart
Landschaftsarchitekten:
Pfrommer + Roeder, Stuttgart



team 51.5° architects, London
Landschaftsarchitekt:
Jonathan Cook, London



Henchion, Reuter + Partner, Berlin
Landschaftsarchitekten:
Gesswein, Henkel + Partner, Ostfildern
Verkehrsplanung: R + T H. Runge,
Düsseldorf





Herausgeber:

Stadt Mülheim an der Ruhr

Koordination des Wettbewerbsverfahrens/Konzeption, Gestaltung und Satz:

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

Fotos:

Archiv Post • Welters, Dortmund
Archiv Stadt Mülheim

Herstellung und Druck:

Giesen Rotationsdruck, Rheinberg

