



Wettbewerbsdokumentation Lokschuppenareal | Wuppertal

Impressum

Ausloberin

Clees Unternehmensgruppe
Bergische Landstraße 465
40629 Düsseldorf

In Zusammenarbeit mit der Stadt Wuppertal,
vertreten durch das Ressort Stadtentwicklung und Städtebau

Ansprechpartner*innen:

Kristina Zabelberg (Clees Unternehmensgruppe)
Melina Prior (Stadt Wuppertal)
Marie-Christine Zacharias (Stadt Wuppertal)

Wettbewerbsmanagement

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Ansprechpartner:

Arwin Shooshtari
Claudia Dick
Friedrich-Ebert-Straße 8
40210 Düsseldorf
Telefon: +49 211 936 545 - 210
E-Mail-Adresse: mail@isr-planung.de
Instagram: isr_stadtundraum
www.isr-planung.de

Layout, Konzept, Grafiken, Fotos

ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH

Karten und Luftbilder

©Geodaten NRW, Tim-online, Stadt Aachen, Geoportal der Stadt Aachen

Registriernummer Architektenkammer Nordrhein-Westfalen

W 18/24

Inhalt

01 Aufgabe	5
02 Verfahren	11
Verfahrensablauf	13
03 Akteur*innen	15
Preisgericht	16
Teilnehmende Teams	19
04 Entwürfe	21
05 Ergebnis	43
1. Preis Schellenberg+Bäumler, Dresden studio grüngrau, Düsseldorf	44
2. Preis Gerber Architekten, Dortmund scheuvens + wachten plus, Dortmund	52
3. Preis Studio Wessendorf, Berlin Plan und Recht, Berlin Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin	60
Anerkennung ACMS, Wuppertal bjp, Dortmund clubL94, Köln	68
Anerkennung CHRIST.CHRIST. ASSOCIATED ARCHITECTS, WIESBADEN HILLE TESCH ARCHITEKTEN + STADTPLANER, MAINZ AO LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, MAINZ	76

01

Aufgabe

Gegenstand des vorliegenden Wettbewerbsverfahrens war die Findung einer städtebaulichen sowie landschaftsplanerischen Konzeption für das ca. 6,0 Hektar große Plangebiet. Ziel des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs war es, einen qualifizierten Entwurf zu erhalten, der die Grundlage für ein anschließendes Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans bildet.

Die Stadt Wuppertal hat sich erfolgreich für die Bundesgartenschau 2031 beworben. Diese wird zwischen April und Oktober 2031 in Wuppertal stattfinden. Die Bundesgartenschau (BuGa) wird in drei Kernareale aufgeteilt. Das Wettbewerbsgebiet „Lokschuppenareal“ liegt im Kernareal 1: Tesche.

Im Rahmen der BuGa sollen in den Kernarealen neue Projekte angestoßen werden. Die Planung und Realisierung eines Wohngebietes im Kontext der BuGa auf dem ehemaligen Lokschuppenareal ist eines dieser Projekte. Bis zum Start der BuGa (2031) soll ca. ein Drittel des Wettbewerbsgebiets als Wohnnutzung realisiert.

Das Plangebiet „Lokschuppenareal“ beinhaltet die Definition/Ausweisung von BuGa-Flächen – jedoch ist es nicht Aufgabe des vorliegenden Wettbewerbs, diese Flächen zu gestalten und durchzuplanen. Im Anschluss an das städtebaulichlandschaftsplanerische Wettbewerbsverfahren „Lokschuppenareal“ erfolgt hierfür ein separater BuGa-Wettbewerb.

Die neue Bebauung sollte einerseits städtebaulich auf die angrenzende Umgebung reagieren, andererseits aber auch ein verträgliches und wirtschaftliches Maß an Dichte definieren. Angestrebt war, dass ein Drittel des Areals zukünftig als öffentliche Grünfläche einen Mehrwert für das Wettbewerbsgebiet und für das angrenzende Stadtquartier bildet. Zwei Drittel

der Fläche sollten für eine zukunftsfeste und nachhaltige wohnbauliche Nutzung vorgesehen werden. Seitens der Stadt Wuppertal war erwünscht, dass die neue Wohnbebauung im Rahmen der BuGa 2031 präsentiert werden kann und eine entsprechende überregionale Strahlkraft sowie Impulswirkung auf die umliegenden Gebiete generiert.

Im Sinne einer effizienten Entwicklung des Grundstücks waren flächensparende Typologien zu finden, die einen sorgsam Umgang mit Grund und Boden bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit gewährleisten. Das Quartier sollte eine, der zentralen Lage und guten regionalen Anbindung entsprechende, verdichtete Baustruktur aufweisen. Als Orientierungsgröße wurde von der Ausloberin eine Bruttogeschossfläche (BGF) von insgesamt ca. 53.500 m² oberirdisch als wirtschaftlich betrachtet. Diese resultierte aus einem Testentwurf aus dem Jahr 2020.

Ein städtebaulicher Übergang, insbesondere zu den eher offenen Bautypologien im Norden, war zu gewährleisten. Konzeptabhängig waren verdichtete Schallschutzbebauungen zur Bahn sinnvoll und wünschenswert.

Infolge der zu erwartenden hohen Außenpegel nachts an den unmittelbar schienenzugewandten Fassaden wurden dort neben passiven Schallschutzmaßnahmen auch Lärmschutzgrundrisse empfohlen, sodass Fenster von Räumen mit Schlaffunktion möglichst zur lärmabgewandten Seite angeordnet werden konnten.

Darüber hinaus war bei der Anordnung der Baukörper die Kaltluftbahn in Ost-West-Richtung zu berücksichtigen.



Die Ziele des STEK „Zukunft Wuppertal“ sollten auch für dieses Plangebiet Anwendung finden. Folgende Ziele definierte das STEK für die Innenentwicklung in Wuppertal:

- wachsende Stadt – international und integriert
- Wohnen für alle – nachhaltig und vielfältig
- Freiraum – die grünste Großstadt
- Klimawandel und –anpassung - Wuppertal denkt voraus
- Quartiere – attraktive Lebensmittelpunkte

Erwartet wurde von den teilnehmenden Büros eine innovative, städtebauliche Figur, die eine Quartiersbildung mit eigener Identität begünstigt sowie die Entstehung von naturnahen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität erwarten lässt. Darüber hinaus wurden flächensparende Typologien erwartet, die eine effiziente Ausnutzung des Plangebiets gewährleisten.

Die vorhandene Topographie stellte eine der wesentlichen Herausforderungen des Plangebiets dar.

Relevante Rahmenpunkte

Das Plangebiet wurde für die ehemalige Nutzung (Güterbahnhof) bis zu ca. 12 m abgegraben. Für die zukünftig angestrebte wohnbauliche Nutzung war diese Topographie insbesondere in Hinblick auf Erschließung, Belichtung/Besonnung sowie Einbindung in das vorhandene Ortsbild nicht förderlich.

Die Ausloberin strebte in Abstimmung mit der Stadt Wuppertal eine Auffüllung des Geländes an, um das neue Wohnquartier und die temporäre BuGa-Nutzung besser mit dem Stadtteil und den vorhandenen Wegebeziehungen zu vernetzen.

Für die neue Geländemodellierung wurden Anschlusshöhen vorgegeben. Die Geländemodellierung hatte sich demnach an die angrenzende Topographie anzugliedern. Aufgabe des Wettbewerbsverfahrens war es, durch den Vorschlag einer geeigneten Geländemodellierung innerhalb des Plangebiets zwischen diesen Anschlusshöhen zu vermitteln.

Folgende Anschlusspunkte waren zu beachten (die entsprechenden Höhen waren der Vermessungsgrundlage bzw. der Plangrundlage Anschlusshöhen Geländemodellierung zu entnehmen).

- im Norden: Nathrather Straße, Homannstraße
- im Nordosten: Unterführung Homannstraße (Anschluss auf Höhe von 174 m unterhalb der Brücke vorzusehen)
- im Osten/Süden: Böschungsoberkante
- im Westen: Ermöglichung eines barrierefreien Anschlusses an den Bahnhof Vohwinkel. Hierfür lagen zwei Varianten vor. Diese konnten entweder berücksichtigt werden oder es konnten alternative Vorschläge erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang konnte auch der Bereich zwischen Bahnhof und Plangebiet in die neue Geländemodellierung einbezogen werden. Ziel an dieser Stelle war weiterhin eine Anbindung der Radwegeverbindung Nordbahntrasse an den Bahnhof Vohwinkel.

Auf die durch die Bahntrasse einwirkende Lärmbelastung auf das Plangebiet war sinnvollerweise bei der Entwicklung der Geländemodellierung zu reagieren.

Hierbei standen gesunde Wohnverhältnisse und eine hohe Aufenthaltsqualität in den neu entstehenden Freiflächen im Fokus.



02

Verfahren



VERFAHRENSABLAUF

Die Ausloberin hatte sich dazu entschlossen, einen einphasigen anonymen Einladungswettbewerb durchzuführen.

Preisgerichtsbesprechung

Das Preisgericht tagte zu Beginn des Verfahrens zur Besprechung der Aufgabenstellung und Klärung von Rückfragen.

Rückfragenkolloquium

Anschließend war ein Rückfragenkolloquium geplant, in dem die Ausloberin den Teams die wesentlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen des Wettbewerbs darlegte. Den Teams wurde hierbei die Gelegenheit gegeben, die Aufgabenstellung mit der Ausloberin zu diskutieren und Rückfragen zu stellen.

Entwurfsphase

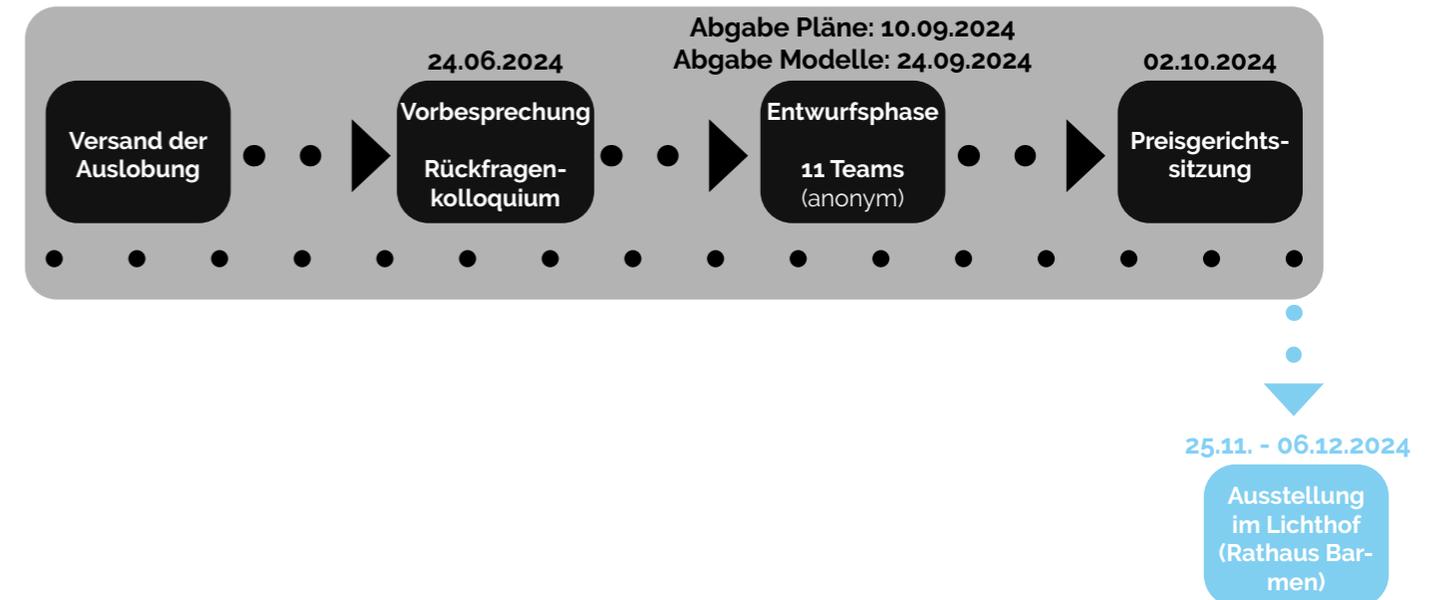
Im Anschluss begann die Entwurfsphase, die anonym durchgeführt wurde.

Preisgerichtssitzung

Nach Abschluss der Entwurfsphase tagte auf Grundlage der Vorprüfung das Preisgericht in einer nicht öffentlichen Sitzung. Die Ausloberin informierte die Teams unverzüglich über das Ergebnis durch Versendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung.

Ausstellung

Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens wurden die eingereichten Arbeiten vom 25.11.24 bis 06.12.24 im Lichthof des Rathauses Barmen öffentlich ausgestellt.



03

Akteur*innen

PREISGERICHT**Die Stimmberechtigten**

- Alexander Clees, Clees Unternehmensgruppe, Düsseldorf
- Peter Podszus, Clees Unternehmensgruppe, Düsseldorf
- Gunnar Ohrndorf., Geschäftsbereichsleitung GB1, Stadt Wuppertal
- Susanne Brambora-Schulz, Geschäftsführerin BuGa 2031 GmbH, Wuppertal
- Prof. Rolf-Egon Westerheide, Gestaltungsbeirat Wuppertal, Architekt und Stadtplaner, Aachen
- Prof. Yasemin Utku, Architektin und Stadtplanerin, Dortmund
- Ingo Kanehl, Architekt, Köln
- Annette Paul, Architektin und Stadtplanerin, Köln
- Prof. Dirk Junker, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner, Osnabrück
- Clas Scheele, Landschaftsarchitekt, Bonn
- Rüdiger Bleck, Ressortleitung Stadtentwicklung und Städtebau, Stadtplaner und Landschaftsarchitekt, Stadt Wuppertal
- Jochen Braun, Ressortleitung Bauen und Wohnen, Stadt Wuppertal
- Alexander Richter, Abteilungsleitung Freiraumplanung, Stadt Wuppertal

**Die Stellvertretenden**

- Uwe Clees, Clees Unternehmensgruppe, Düsseldorf
- Ralf Schilling, Clees Unternehmensgruppe, Düsseldorf
- Prof. Stefan Werrer, Architekt und Stadtplaner, Aachen
- Prof. Dr. Ilka Mecklenbrauck, Stadtplanerin, Nürtingen/Geislingen
- Juliane Kopperschmidt, Landschaftsarchitektin, Dortmund
- Elisabeth Schade, Stadtplanerin, Gießen
- Friedhelm Terfrüchte, Landschaftsarchitekt, Essen
- Marc Walter, Abteilungsleiter Bauleitplanung, Stadt Wuppertal
- Marie-Christine Zacharias, Architektin und Stadtplanerin, Stadt Wuppertal
- Jan Schulz, Landschaftsarchitekt, Stadt Wuppertal

Die Beratenden/Vorprüfenden

- Georg Brodmann, Bürgermeister des Stadtbezirks Vohwinkel
- Dr. Sandra Terporten, Ressortleitung 104 Straßen und Verkehr, Stadt Wuppertal
- Ute Bücker, Fachreferentin Klimaschutz, Stadt Wuppertal
- Sophie Clees, Stadt Wuppertal
- Michael Gehrke, BuGa 2031 GmbH
- Christoph Richling, Schüßler Plan
- Christoph Richter, MuP
- Dr. Werner Pook, ADU
- Kristina Zabelberg, Clees Unternehmensgruppe, Düsseldorf
- Claudia Dick, ISR GmbH
- Leonie Linke, ISR GmbH
- Arwin Shooshtari, ISR GmbH





TEILNEHMENDE TEAMS

- octagon Architekturkollektiv, Leipzig | studiofutura, Berlin
- ACMS Architekten, Wuppertal | bjp, Dortmund | clubL94, Köln
- machleidt, Köln | SINAI, Berlin
- Schellenberg+Bäumler, Dresden | studio grüngrau, Düsseldorf
- Molestina Architekten+Stadtplaner, Köln | qla simon quindel, Köln
- Gerber Architekten, Dortmund | scheuven + wachten plus, Dortmund
- Laux Architekten Stadtplaner, München | Sesa Architekten, Stuttgart | A24 Landschaft Landschaftsarchitekten, Berlin
- Studio Wessendorf, Berlin | Plan und Recht, Berlin | Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin
- Christ.Christ. associated architects, Wiesbaden | Hille Tesch Architekten + Stadtplaner, Mainz AO Landschaftsarchitekten, Mainz
- bogevischs buero, München
- ksg architekten und stadtplaner, Köln | SassGlässner & Co. Landschaftsarchitekten, Berlin



04

Entwürfe



Studio Wessendorf, Berlin | Plan und Recht, Berlin |
Atelier Loidl Landschaftsarchitekten, Berlin

Verfassende: Jörg Wessendorf, Elisabeth Giesecke, Leonhard Grosch
Mitarbeit: Moritz Unger, Sören Bresch, Rendercircle (Visualisierungen),
Gonzales Modellbau





ACMS, Wuppertal | bjp, Dortmund | clubL94, Köln

Verfassende: Daniel Bläser, Olaf Scheinflug, Prof. Burkhard Wegener
Mitarbeit: Vinzenz Rosenberg, Amelie Kurz, Franziska Maahs, Maxime Scagnett, Jonas Koban, Paul Commandeur, Tessa Nowoczyn





Schellenberg+Bäumler, Dresden |
studio grüngrau, Düsseldorf

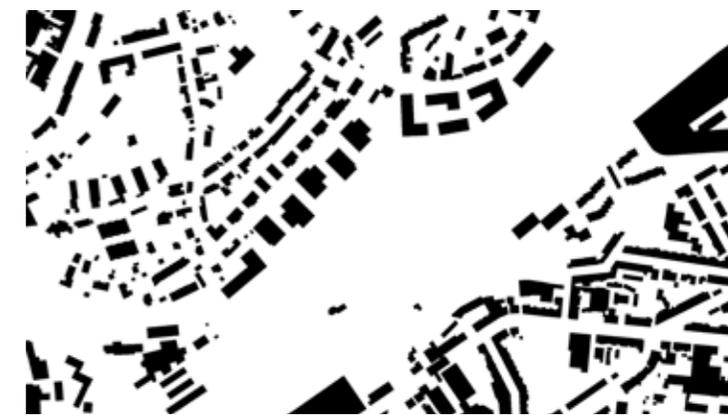
Verfassende: Prof. Manuel Bäumler, Prof. Thomas Fenner
Mitarbeit: Gregor Rogosch, Patrick Schmidt, Hannah-Kahtrin Kalberlah, Binyang Xie





Molestina Architekten+Stadtplaner, Köln |
qla simon quindel, Köln

Verfassende: Prof. Juan Pablo Molestina, Simon Quindel
Mitarbeit: Laura Garcia Blanco, Jonas Herold, Tom Sudermann, Melanie Wilke





Gerber Architekten, Dortmund |
scheuvs + wachten plus, Dortmund

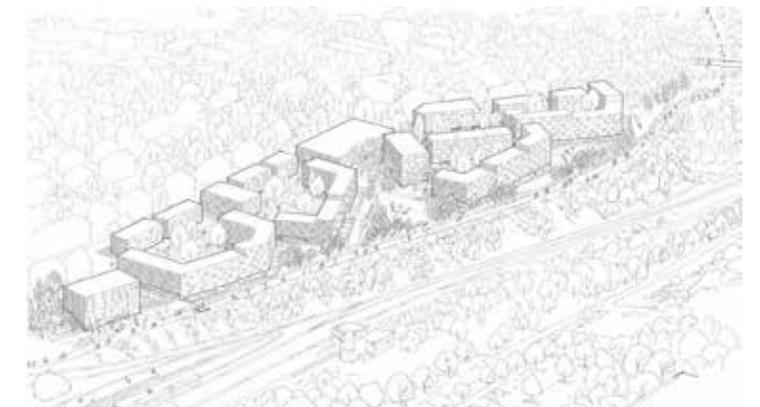
Verfassende: Prof. Eckhard Gerber, Lars Schuchard, Martin Ritscherle, Daniela Fink
Mitarbeit: B. Sieber, L. Sawicki, P. Bartnik, Y. Wie, S. Abbassi, P. Boeddeker,
Marie Menne, Jonas Wiengarn





bogevischs büro, München

Verfassende: Rainer Hofmann
Mitarbeit: Eduarda Poubel, Johannes Prünke, Lea Schön, Sarah Shah, Cornelia Uher, Alina Tolle





machleidt, Köln | SINAI, Berlin

Verfassende: Carsten Maerz, Adolf Walter Faust
Mitarbeit: Steffen Woersdorfer, Ilja Haub, Lennart Kempfer, Lasse Schmalfuß,
Moritz Schnünhoff, Anne Schulze, Benjamin Kasten, Zixi Zhao, Carol Zaki



05

Ergebnis

1. Preis

Schellenberg+Bäumler, Dresden |
studio grünrau, Düsseldorf





ERLÄUTERUNGSTEXT (AUSZUG)

Leitbild:

Das Lokschuppenareal Vohwinkel bietet eine einzigartige Chance für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung, die vom Park und Umweltverbund ausgeht. Auf dem ehemaligen Bahngelände entsteht ein Wohnquartier mit Modellcharakter und idealer Anbindung an den Umweltverbund. Der Bahnhof Vohwinkel wird zum repräsentativen Eingang, optimal vernetzt mit der Nordbahntrasse.

Alle Gebäude sind über grüne Nachbarschaftsanger mit dem Park verbunden, der sich über die Geländemodulation zum „Parkfenster“ weitet. Die „Parkkrone“ - drei markante Hochpunkte - wird zum zentralen Treffpunkt mit überregionaler Ausstrahlung. Die Erschließung wird gestaffelt. Freiräume bilden das Herzstück des Quartiers: Wo sonst Autos parken, wachsen Bäume; wo sie fahren, spielen Kinder. Stadt und Natur koexistieren in einem zirkulären Ökosystem. Architektur und Freiraumgestaltung

spiegeln diese Prinzipien wider, als buntes Mosaik seiner Bewohnenden.

Ein zusammenhängender, klimaresilienter Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht, der richtungswesend für lebenswerten Wohnbau ist. Der Baumbestand wird durch Neupflanzungen ergänzt, Dachgärten und Fassadenbegrünung geplant. Geothermie, Wärmepumpen und Photovoltaik machen das Quartier über ein kaltes Nahwärmenetz energieautark. Verdunstungskühle mittels blau-grüner Infrastruktur, Verschattung und Durchlüftung, sichern ein optimales Mikroklima. Lärmschutzbebauung sorgt für ruhige Innenbereiche.

Die Idee der Stadt-Natur ist die Idee einer sozialen Stadt. Öffentliche Plätze, Nachbarschaftsanger, Wege und Höfe werden zu Begegnungsräumen. Das Lokschuppenareal verbindet urbane Dichte und freiräumliche Weite. Schule, Kindergärten Sport-, Spiel- sowie Jugendeinrichtungen,





z.B. Treffpunkt Tesche, sind fußläufig erreichbar. Flexibel bespielbare Baufelder bieten vielfältige Wohnformen. Ein prägendes Merkmal aller Baufelder sind die umlaufenden, bis zu 5,00 m, tiefen privaten Vorbereiche.

Wie grüne Teppiche vor den Gebäuden ausgelegt, bieten sie Raum für diverse Nutzungen wie Gärten und Gastronomie an den Plätzen.

Dieses Konzept ist ein echtes Leitbild: Ein robuster Stadtgrundriss verschmilzt mit einem grünen Stadtfeld und wird im Sinne eines „New Urban Green Deal“ in der „KlimaVorzeigestadt auf dem Lokschuppenareal“ erlebbar.

Urbane Qualität - robust und flexibel: Das städtebauliche Konzept realisiert ein qualitatives Rahmengerüst auf Grundlage einfacher Baufelder für eine große Vielfalt von Gebäudetypologien, Wohnformen sowie ergänzenden Nutzungen. Das Konzept ist robust, flexibel und anpassungsfähig.

Neuer Park - grüne Oase mit BUGA-Terrassen, Parkfenster und BRÜCKEN-Rampe: Der Park und die Nachbarschaftsanger bilden das Rückgrat

des Quartiers. Der Park gliedert sich in erlebbare Teilbereiche mit Spiel- und Sportflächen und barrierefreien Zugängen, wie den BUGA-Terrassen und der BRÜCKEN-Rampe. Das Parkfenster, als Herzstück, schließt an Vohwinkel an und entfaltet dort seine Weite, akzentuiert durch die Parkkrone. Plätze am Rand laden zum Verweilen ein. Geländemodulation bietet Spiel-, Sport- und Erholungsangebote. Entlang des Bahngeländes entstehen Flächen für biologische Vielfalt und urbane Wildnis. Eine klimaresiliente, multifunktionale grüne Oase entsteht.

Eigenständige Identität: Das neue Quartier entwickelt eine kraftvolle Identität. Der Ausgangspunkt ist die markante Topographie. Hochwertige Freiräume und störungsfreie Wege für Fuß- und Radverkehr vernetzen Vohwinkel und das Lokschuppenareal mit dem Park. Die rhythmisierte Randbebauung bildet einen qualitätsvollen lärmschützenden Abschluss zum Park. Eine prägnante städtebauliche Figur entsteht.



BEURTEILUNGSTEXT

Die Arbeit besitzt eine eigenständige und dem Ort angemessene städtebauliche und robuste Figur, die in ihrer Konsequenz und Maßstäblichkeit überzeugt und sehr klare öffentliche und private Räume formt. Die entstehenden 7 Höfe schaffen neben dem zentralen, öffentlichen Grünraum nachbarschaftliche, private Räume in guter Dimension. Es bilden sich ruhige Wohnhöfe aus.

Die robuste städtebauliche Form bietet eine hohe Flexibilität und damit die Möglichkeit, die hohe Dichte an einzelnen Stellen zu reduzieren. Außerdem lässt die Struktur des Entwurfs einen guten und flexiblen Rahmen für die architektonische Ausgestaltung der einzelnen Gebäude und eine lebendige 3. Dimension zu.

Die den Entwurf gliedernden grünen Finger leiten sich überzeugend aus der Umgebung ab und die Verbindungen aus dem Stadtraum heraus sind aufgegriffen. Die Trasse des Bestandskanals wird freigehalten. Die zentrale Grüne Mitte ist in ihrer Dimension und Gestaltung von urbanem Platz und dem Übergang zum Freiraum sehr überzeugend und wird mit den drei Hochpunkten, den „Kronen“, passend akzentuiert. Es ist vorstellbar, dass hier Ort für Bewohner*innen und Besucher*innen der BuGa bzw. der Nordbahntrasse gleichermaßen entsteht. In diese zentrale Grünfläche wird von der Nathrather Straße gut eingeführt. Kritisch diskutiert wird die Einbindung des Bestandsgebäudes sowie die Dimensionierung der angrenzenden Neubauten.

In der Geländemodellierung sind die Anschlusshöhen gut aufgegriffen und die Aufschüttung vermittelt passend zwischen Straße und Bahntrasse.

Die südliche Kante der Höfe bildet einen spannungsreichen Auftakt für die Freiflächen.

Bereits in der 1. Umsetzungsphase bildet sich ein eigenständiges Quartier aus, das die BuGa-Fläche rahmt. Auch langfristig wird die Vernetzbarkeit mit der BuGa als sehr gut gelungen bewertet. Die Führung der Kaltluftbahn kann durch die geschlossenen Blöcke beeinträchtigt werden. Der Lärmschutz ist über ergänzende Maßnahmen in der Grundrissgestaltung zu konkretisieren.

Der Mix aus Tiefgaragen und zentraler Quartiersgarage/Mobility-Hub überzeugt sowohl verkehrsllogistisch als auch wirtschaftlich. Die zentrale Lage des Mobility-Hubs wird zum Teil kritisch gesehen. Der Stellplatznachweis ist quantitativ zu prüfen. Die Stiche von der Nathrather Straße überzeugen sowohl funktional als auch gestalterisch durch einen abwechslungsreichen und gut dimensionierten Querschnitt.

BuGa-Nutzung/Freiraum

Es gibt eine klare Zonierung in private, halb-öffentliche und öffentliche Grünanlagen. Die Vernetzung der Typologien untereinander im Quartier und in den angrenzenden Stadtteil ist durch Grünachsen ausgesprochen gut gelöst. Die Flächengröße der dauerhaften Parkanlage ist ausreichend

dimensioniert und zeigt eine abwechslungsreiche Gestaltung mit Parkfenster und Grünverbindung entlang der Nordbahntrasse auf. Die Gestaltung der grünen Infrastruktur nimmt die Topographie des Ortes, insbesondere im Bereich der Rasenstufen und der Parkkrone, gelungen auf und schafft abwechslungsreiche sowie weite Blickbeziehungen innerhalb des Quartiers und darüber hinaus. Die Grünflächen sind somit aus Sicht der BuGa ausreichend dimensioniert und gut geeignet.

Der Entwurf entwickelt ein überzeugendes Freiraumkonzept mit dem linearen Park entlang der Bahn und insbesondere mit dem nach Norden abzweigenden Grünzug, der den Stadtteil Tesche und die im weiteren anschließenden BuGa-Flächen gut an die Nordbahntrasse anbindet.

Auch der Umgang mit der Topographie, die von Nordosten nach Südwesten sanft abfällt, ist sehr gut gelöst und lässt angenehm proportionierte und gut erreichbare Freiräume erwarten. Für die Ableitung und Retention des Regenwassers werden entwicklungsfähige Vorschläge gemacht.

Auch die Differenzierung der Freiräume im Bereich der Bebauung mit ruhigen, begrünten Wohnhöfen und öffentlichen Nachbarschaftsangern verspricht vielfältige Außenräume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Verkehr/Erschließung

Sowohl entlang der Nathrather Straße als auch der Homannstraße werden eingeschossige Tiefgaragen

angeordnet, die für viele Anwohner*innen ein wohnortnahes Parken ermöglichen. Darüber hinaus stehen Stellplätze in einem Mobility-Hub zentral im Quartier zur Verfügung.

Das Innere des Quartiers wird über Stiche erschlossen, was zu geringem Verkehrsaufkommen führt und das Gebiet zum Altbestand öffnet. Entlang der Wohneinheiten wird im Süden eine autofreie Promenade geführt, die auch als Zugang zur Nordbahntrasse genutzt werden kann.

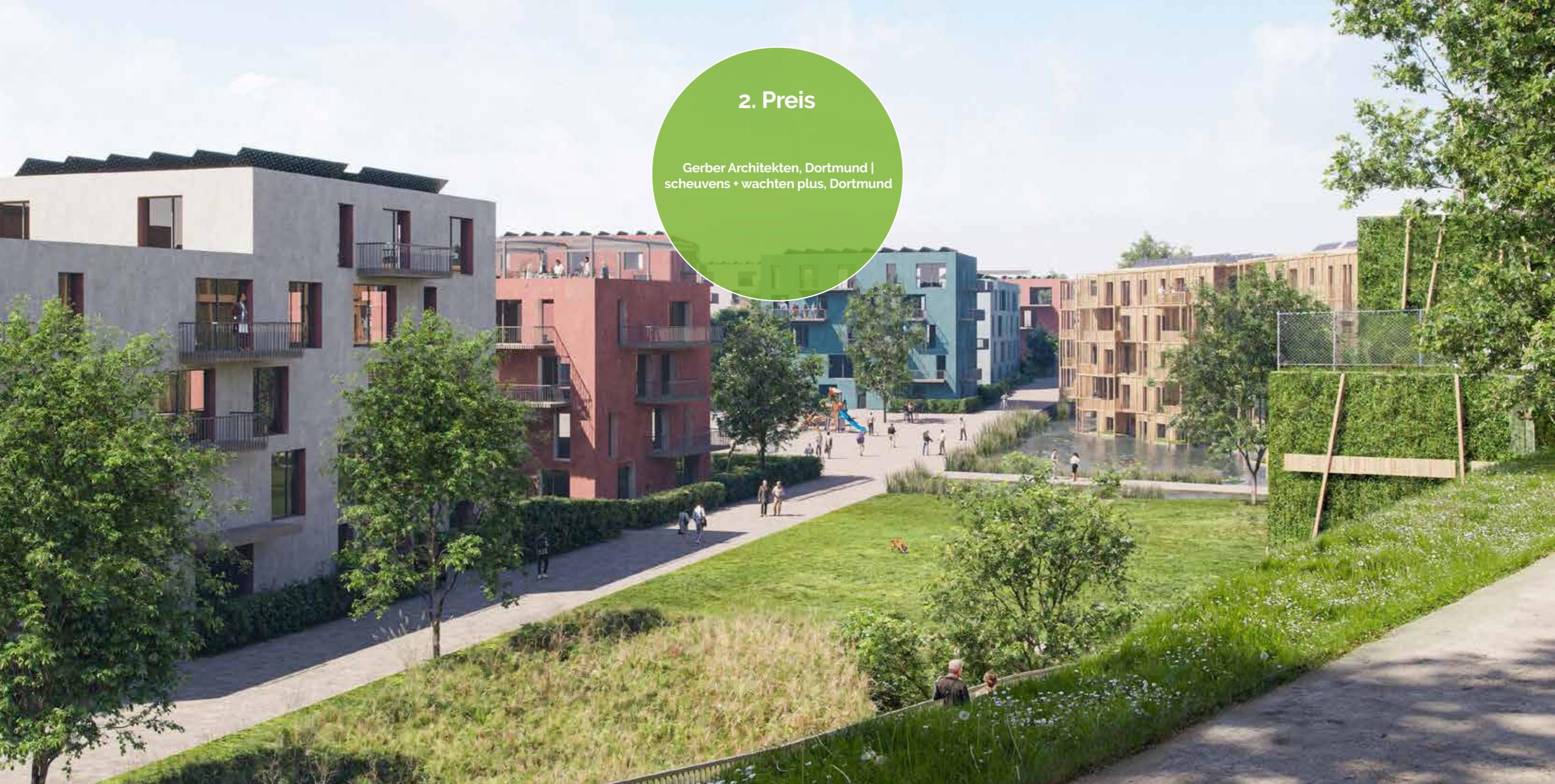
In der Planung ist auch der Ausbau der Nathrather Straße berücksichtigt. Parken soll entlang der Straße in Längsaufstellung möglich sein.

Der Entwurf ist eine überaus passende Antwort auf die Entwurfsaufgabe und berücksichtigt die komplexen Vorgaben in ausgesprochen hohem Maße. Seine Stärke ist die Robustheit der städtebaulichen Figur, die eindeutig zwischen privaten und öffentlichen Räumen trennt und hochwertige Aufenthaltsqualitäten schafft. Die Flexibilität, die die Figur für eine architektonische Ausgestaltung bietet, ist auch in wirtschaftlicher Sicht ein großer Pluspunkt



2. Preis

Gerber Architekten, Dortmund |
scheuvens + wachten plus, Dortmund





ERLÄUTERUNGSTEXT (AUSZUG)

Leitbild und Zonierung

Auf dem ehemaligen Lokschuppengelände der Deutschen Bahn in Wuppertal Vohwinkel entsteht ein neues Wohnquartier. Die besondere Lage zwischen Bahngleisen, Hangwänden und Altbauten stellt Herausforderungen, bietet aber auch großes Potenzial für die Integration in den Stadtteil. Als Verknüpfungspunkt der BUGA und der Nordbahntrasse soll die Fläche sowohl Vernetzung als auch Wohnraum schaffen. Die Neubauten an Nathrather und Hohmann Straße sollen die bestehenden Siedlungen ergänzen und die Straßen aufwerten.

Der zentrale Landschaftsbereich des Quartiers orientiert sich am Verlauf der BUGA und durchzieht das Areal von Ost nach West als Boulevard. Dieser fungiert als Verbindungsachse für die BUGA und das Quartier und bietet Platzsequenzen, die Aufenthaltsqualität schaffen. Die Bautypologien erfüllen die Vorgaben

der Ausschreibung, und das Quartier wird in vier Teilbereiche (A1, A2, B1, B2) gegliedert. A1 und A2 entstehen bereits während der BUGA, B1 und B2 folgen danach.

Erschließung

Das Verkehrskonzept des Quartiers setzt auf Fuß- und Radverkehr, wobei der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch Mobility Hubs am Rand des Quartiers abgewickelt wird. Dies erhöht die Sicherheit und Lebensqualität, besonders für Kinder und Senioren. Die Hubs befinden sich im Nordosten und Westen des Quartiers und bieten neben Fahrradabstellanlagen auch Car- und Bikesharing. Barrierefreie Fußwege und Rampen ermöglichen den Zugang zu allen Bereichen, und Aufzüge in den Hubs erleichtern die Erreichbarkeit. Der zentrale Quartierseingang liegt an der Bushaltestelle im Übergangsbereich zur bestehenden Bebauung und dient als





Verbindungspunkt für den Stadtteil sowie als Vorplatz für die Kita. Mobilitätsangebote wie Carsharing und E-Ladestationen sind Teil des Konzepts, und über die Nordbahntrasse gibt es eine Anbindung an den Waldpark Kaiserhöhe.

Bauphasen

Die Bauphasen orientieren sich an der bestehenden Siedlungsstruktur. Zunächst werden die Quartiere A1 und A2 im Westen gebaut, um den Auftakt zur BUGA zu gestalten. Nach Abschluss der BUGA werden die Bauten an der Hohmannstraße und die Quartiere B1 und B2 realisiert. Die Freianlagen sind bereits während der BUGA nutzbar und temporäre Nutzungen werden später umgestaltet. Das Quartier entwickelt sich schrittweise in die bestehenden Grünstrukturen und Wegeverbindungen.

Freiraum, Klima und Entwässerung

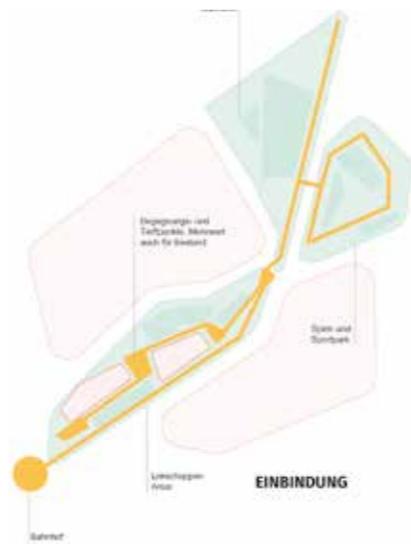
Grünflächen und Wegeverbindungen vernetzen das Quartier und bieten Frischluftzufuhr. Die multifunktionalen Grünräume fördern Biodiversität, Retention und Kühlung und die intensive Dachbegrünung trägt zur Wasserrückhaltung bei. Das

Entwässerungssystem basiert auf Mulden-Rigolen und Retentionsflächen und die autofreie Gestaltung minimiert versiegelte Flächen. Begegnungsflächen und Bepflanzungen in den Innenhöfen erhöhen die Lebensqualität.

Auf den Dächern der Mobility Hubs ist Urban Farming vorgesehen und weitere Dachflächen werden begrünt oder mit Photovoltaik ausgestattet. Begrünte Fassaden tragen zur Regulierung des Mikroklimas bei. Erneuerbare Energien wie Solar- und Geothermie versorgen das Quartier und kleine Energiezentralen in den Hubs speisen den erzeugten Strom ins Netz ein.

BUGA-Teilfläche und Topographie

Im Rahmen der BUGA werden auf dem Lokschuppen Gelände neue Projekte realisiert, darunter das geplante Wohngebiet. Das Gelände umfasst den Bereich Alte Gärtnerei, den Spiel- und Sportpark und das Lokschuppenareal. Die topographische Lage wird dabei als Chance gesehen, um Freiraum und Bebauung in Einklang zu bringen.



BEURTEILUNGSTEXT

Die Arbeit reagiert städtebaulich integrierend auf die umliegende Umgebung und Prägung des Ortes und bietet ein wirtschaftliches Maß an Dichte. Das Quartier weist eine verdichtete Baustruktur auf. Ein nachhaltiges, flächensparendes Konzept, das den wirtschaftlichen Anforderungen entspricht, scheint machbar. Die Verfasser greifen mit kräftigen individuellen Gebäudetypen zwar den Charakter der Umgebung auf, formen ihn aber zu einer eigenständigen städtebaulichen Figur. Die Formensprache ist klar und es werden interessante Nachbarschaften bereitgestellt.

Darüber hinaus vermittelt der Entwurf zwischen dem Bahnhof und der BuGa und schafft es durch geschickte Terrassierung der Flächen spannungsvolle Räume zu bilden. Die Aufenthaltsqualität des zentralen – als Gelenk wirkenden – Platzes wird als hoch eingeschätzt, dennoch gibt es Bedenken hinsichtlich der Dimensionierung. Die Freiräume sowie die entstehenden, vielfältigen Gebäude sind attraktiv und nutzer*innenfreundlich. Die Wegeführungen und öffentlichen Räume sind zugänglich und angenehm gestaltet. Die architektonische Integration ist gelungen, die Arbeit vermittelt zur zukünftigen umliegenden Bebauung. Sichtachsen, Straßenverläufen und wichtige städtebauliche Bezüge werden berücksichtigt. Ein starkes und besonderes Merkmal der Arbeit ist die Öffnung der Nathrather Straße in das Innere des Quartiers. Dadurch ergibt sich eine gute, fast selbstverständliche städtebauliche Integration. Die Anbindung an das bestehende Straßennetz

erfolgt über die Nathrather Straße bzw. die Homannstraße. Die Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld wird durch zwei Tiefgaragen/Mobility-Hubs sichergestellt. Durchgangsverkehr wird vermieden. Fahrradabstellanlagen, Fußgängerwege, Barrierefreiheit werden bereitgestellt. Die Vermeidung von Konfliktzonen erfolgt ebenso.

An der Homannstrasse gibt es ein bis zu 12 m tief abgegrabenes Areal, was die Integration in das Stadtbild erschwert und kontrovers diskutiert wird. Eine Modellierung des Geländes war erforderlich, um die Fläche mit der Umgebung zu vernetzen. Anschlusspunkte sind die Nathrather Straße und Homannstraße im Norden sowie die Böschungsoberkante im Osten/Süden und der Bahnhof Vohwinkel im Westen. Die Arbeit kommt mit einem vergleichsweise geringen Maß an Geländebewegung aus. Das Konzept erscheint wirtschaftlich umsetzbar zu sein.

Der Entwurf bietet durch unterschiedliche Gebäudetypen, ein Spiel mit den Terrassierungen und den Gebäudehöhen sowie dem Umgang mit der blauen und grünen Infrastruktur innovative Ansätze im städtebaulichen und landschaftsplanerischen Bereich, die über konventionelle Lösungen hinausgehen. Die Nachnutzung der für das BuGa-Konzept integrierten urbanen Nutz- und Spielgärten durch die neue Bewohnerschaft erscheint der Jury als ein interessanter Ansatz.

Eine temporäre Nutzung eines Teils der Fläche für die BuGa ist möglich und realistisch darstellbar.

BuGa-Nutzung/Freiraum

Die Freiflächen sind vergleichsweise stark befestigt, haben eine urbane Anmutung und wenig Parkcharakter. Die Grünflächen werden entlang der Verbindungsachsen als begleitendes Grün angeordnet und weiten sich vergleichsweise wenig auf. Der Grünraum ist überwiegend von Gebäuden oder Böschungen gefasst.

Die Nordbahntrasse wird im östlichen Bereich vergleichsweise funktional zwischen Gebäudekanten und Böschung geführt. Im westlichen Bereich ist ein differenzierter Auftakt in das Quartier vom Bahnhof Vohwinkel gelungen. Ein zentraler Platz fungiert als Scharnier im Wohngebiet.

Der Entwurf hat eine sehr urban geprägte Haltung und müsste für eine BuGa und für den Bedarf von grünen Infrastrukturen für Vohwinkel differenziert werden. Dieser Aspekt wird in der Jury kontrovers diskutiert.

Die Besonderheit der Arbeit liegt in der prägnanten Figur der beiden gegeneinander versetzten Freiraumbänder, die sich am zentralen Quartiersplatz treffen. Dieses Verschwenken resultiert aus den unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten zur Bahn: durch den schützenden Grünen Wall im Osten kann die Bebauung hier weiter zur Bahn rücken und die grüne Achse mitten durch das Quartier geführt werden, was positiv bewertet wird.

Im Westen wird dagegen versucht, die offene Situation zu den Gleisanlagen durch ein breites grünes Band mit Gartennutzungen aufzuwerten. So entstehen zwei unterschiedliche, jedoch im Vergleich zu anderen

Arbeiten eher urbane Freiraumbänder, die am zentralen Quartiersplatz aufeinandertreffen.

Dieser wirkt mit den großen Wasserflächen, dem Eventspielplatz und den großen befestigten Flächen allerdings überdimensioniert. Auch bei den übrigen Freianlagen fällt der hohe Anteil der versiegelten Flächen auf – diese wären im Weiteren zu überprüfen. Zudem scheint beim nördlichen Freiraumband die stark bewegte Topographie innerhalb der städtebaulichen Figur noch zu wenig berücksichtigt.

Verkehr/Erschließung

Im Inneren sind die Wohneinheiten nur autofrei erschlossen. Wie die Andienung mit notwendigen Verkehrsmitteln abgewickelt werden soll, ist noch nicht erkennbar.

Die Nordbahntrasse verläuft im östlichen Bereich entlang der Wohneinheiten und im westlichen Bereich abgesetzt von der Wohnbebauung.

Im Nordosten und Westen des Quartiers befinden sich zwei große Quartiersgaragen. Deren Anordnung ist so gewählt, dass zum einen die Entfernung zu den Wohneinheiten nicht zu groß ist, zum anderen ein Teil des Verkehrs bereits am Beginn des Quartiers abgefangen wird.

Insgesamt ist der Entwurf eine komplexe Antwort auf die Fragestellung und bietet sowohl im Städtebau als auch im Freiraum vielfältige Potenziale zur Schaffung einer eigenständigen Identität



3. Preis

Studio Wessendorf, Berlin |
Plan und Recht, Berlin |
Atelier Loidl Landschaftsarchitekten,
Berlin



ERLÄUTERUNGSTEXT (AUSZUG)

Leitbild und Entwurfsansatz

Die Bebauung verläuft organisch in drei topografischen Bändern, spannt in einem Bogen einen Stadtpark auf, der von einer vorbei schwingenden Stadtpromenade flankiert wird. In der Mitte leitet eine barrierefreie Platzabfolge durch das Quartier und verknüpft den neuen Park mit Vohwinkel. Die riegelhafte Bebauung schmiegt sich sanft und kantig an die leicht ansteigende Topographie wie angespültes Treibholz an das Ufer einer Bucht.

Der neue Grünzug schafft eine attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof Vohwinkel und der Nordbahntrasse. Gen Süden geht der Park mit intensiv genutzten Intarsien in die naturnahe Wildnis des freigestellten bestehenden Bahnhügels über. Im Norden an der neu konturierten Nathrater Straße wird die Stadt selbstverständlich weitergebaut und von einer neuen südseitigen, offenen Bebauung gesäumt. Das Motiv der barrierefreien, sanften Erschließung

entlang der bewachsenen Böschung als Entrée wird an den beiden Quartiersrändern im Osten und Westen wiederholt. Von den beiden äußeren Eckpunkten aus wird das Quartier über zwei Diagonalen aus dem Inneren heraus barrierefrei erschlossen, von denen pittoreske Gässchen und Plätzchen abzweigen und auf kurzem Wege zum Park führen.

Die alten Brüche und Kanten der verwilderten Bahnbrache werden behutsam und situativ modelliert, um bei sparsamer Erdverschiebung eine optimale Erschließung des Areals zu gewährleisten. Naturbelassen und freigestellt, dieses prägen Freiraumelemente die Entrées des Quartiers. So kann die Charakteristik des Ortes erhalten bleiben und ein innovatives und zugleich ortstypisches Stadtquartier mit einem identitätsstiftenden BUGA-Park generiert werden. Eine optimierte Energie- und Ressourcennutzung stehen bei dem Entwurf im Vordergrund.





Freiraumkonzept

Das feinstufig hierarchisierte Netzwerk von Freiräumen kombiniert hohe Aufenthaltsqualität, eine Vielzahl von Aktivitäten, Naturnähe und Biodiversität miteinander. Die zentrale Platzfolge mündet in den Quartiersplatz an der Parkpromenade, der intensive Spiel- und Sportmöglichkeiten angegliedert sind. Gen Süden geht der lärmgeschützte Park in die Kulisse der naturnahe Wildnis des freigestellten, bestehenden Bahnhügels über. Die Bebauung der unteren Bänder tritt in einen Dialog und bildet halb offene, luftdurchströmte Gemeinschaftshöfe, die durch Terrassenebenen verschiedener Höhe gegliedert werden.

Gebäudenutzung und Bebauungsstruktur

Die in der Regel viergeschossige Bebauung mit einigen höheren Akzenten verläuft organisch in drei topografischen Bändern. Es wird ein im Inneren und nach Norden durchlässiger Stadtraum mit urbanen Kanten und Akzenten am Stadtpark und den Plätzen geformt. Das typologische Spektrum von Punkt, Zeile und Kopfbau ermöglicht eine Vielzahl geförderter und frei finanzierter Wohnformen, die

kleinteilig auf den einzelnen heterogenen Baufeldern gemischt werden können. Große Wohnungen für Familien können flexible und vorzugsweise im Erdgeschoss als Zwei- bis Vierspänner und auch in den integrierten Duplexeinheiten ausgebildet werden. Neben klassischen ein- bis zwei Zimmerwohnungen für Singlehaushalte sollen Smartliving-Konzepte wie Clusterwohnen gefördert werden. Die Kita ist zentral im Quartier platziert und in ein Mehrgenerationenwohnhaus integriert. Am Hauptplatz an der Parkpromenade beleben aktive Erdgeschossnutzungen mit gastronomischen Angeboten und einzelnen Läden den öffentlichen Raum. Teilbereiche der Erdgeschosse der übrigen Kopfgebäude am Park eignen sich für darüber hinausgehende, gemeinschaftliche Nutzungen für die jeweiligen Wohnblöcke. Zum Beispiel könnte hier wohnungsnahes Co-Working in attraktiver Lage am Park etabliert werden. Insgesamt werden knapp 56.000 m² ausschließlich oberirdische Geschossfläche generiert mit ca. 440 Wohneinheiten generiert. Daraus resultiert eine adäquate, nachhaltige Dichte von 2.1.



BEURTEILUNGSTEXT

Die Arbeit interpretiert das ehemalige Lockschuppenareal durch die Ausbildung von drei Bebauungsbändern, die sich geschickt entlang der Höhenlinien entwickeln.

Die neuen Gebäudestrukturen gehen mit der vorhandenen Topographie um, die Veränderungen dieser sind hierbei minimal.

Das südliche Band bildet eine städtebaulich geschickt gefaltete Kante zur neuen Parkentwicklung und schirmt das Quartier gleichzeitig – mit der damit verbundenen Einschränkung der geforderten Kaltluftschneise – von dem Schienenlärm ab.

Die Erschließung des neuen Quartiers erfolgt über zwei Quartiersgaragen, die gut positioniert sind – allerdings in ihrer Dimensionierung zu klein erscheinen.

Den Auftakt von Stadtseite bildet ein mittig positionierter Quartiersplatz, an dem schlüssig öffentliche Nutzungen wie Kita und Mehrgenerationenwohnen verortet sind. Über ein grünes Entrée wird einerseits die Verbindung von Stadt- und BuGa-Entwicklung erstellt, andererseits die bestehende Bebauungsstruktur an der Kreuzung Nathratherstraße/Homannstraße gut integriert. Die Fassung des Entrées durch Setzung des Bausteins des Mehrgenerationenhauses erscheint hierbei unpräzise.

Die Hierarchie der öffentlichen Räume wird kontrovers diskutiert. Die zwei südlich gelegenen Bebauungsbänder bilden in Abschnitten gemeinsame offene Hofstrukturen aus, in denen private Freibereiche und Kleinkindspiel verortet werden. Die Erschließung der Gebäude erfolgt im Süden von der neuen Stadtpromenade, für das nördliche Bebauungsband über einen öffentlichen Quartiersweg. Die Übergänge von privaten und halbprivaten Bereichen zwischen den einzelnen Höfen erscheint unklar.

Insgesamt bietet der Entwurf eine Vielzahl gut dimensionierter und maßstäblich angemessener Baukörper an, die eine Vielzahl von unterschiedlichen Wohntypologien zulassen.

Der städtebauliche Grundgedanke der konsequenten Weiterentwicklung der Linienführung und die spielerische Positionierung der Gebäude, verspricht angenehme Stadträume.

BuGa-Nutzung/Freiraum

Das Verhältnis der zu entwickelnden Grünfläche zur Wohnungsbebauung ist aus Sicht der BuGa nicht stimmig: Die nutzbare dauerhafte Parkanlage ist vergleichsweise klein; die Fläche wird zwischen Böschungen bzw. zwischen Böschung und Gebäude verortet und nimmt nicht die mögliche Weite des Ortes/die Sichtbeziehungen auf.

Die Grünflächen weisen wenig Innovationscharakter für die BuGa auf und haben sich aktuellen Themen der Stadtentwicklung vergleichsweise wenig gewidmet. Die lineare Gebäudestruktur wird in der Freiraumgestaltung weitergeführt. Zwischen Bahngelände und Bebauung entsteht ein angenehm proportionierter Park mit Aufweitungen und Einengungen, begleitet von der Stadtpromenade, die den Gebäuden direkt vorgelagert ist. Durch die behutsame topographische Modellierung werden prägnante Freiraumelemente wie Steilböschungen oder der naturnahe Bahnhügel erhalten und lassen die Historie des Areals weiterhin spürbar bleiben. Das Retentionskonzept ist plausibel, die naturnahe Gestaltung wird positiv bewertet.

Kritisch werden die eher gleichförmigen Freiräume zwischen den Bebauungszeilen gesehen, hier hätte man sich über eine starke Durchgrünung hinaus differenziertere Aussagen zur Gestaltung gewünscht.

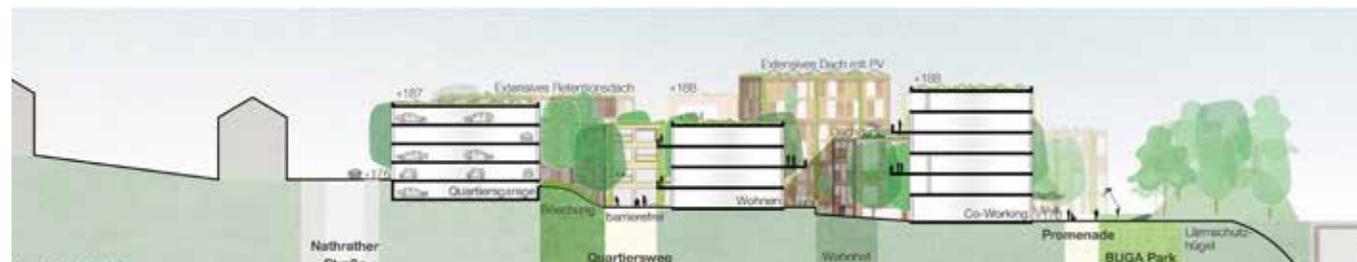
Verkehr/Erschließung

Die Arbeit zeichnet sich durch ein autofreies Inneres aus, welches nur in Ausnahmefällen mit dem eigenen Auto befahren werden soll. Im Inneren befindet sich ein barrierefreier Quartiersweg, der eine optimale fußläufige Erreichbarkeit ermöglicht. Das Gebiet wird von der Nathrather Straße erschlossen. Der Autoverkehr soll durch die Anordnung von zwei

Quartiersgaragen und Mobility-Hubs in den Radbereichen aus dem Gebiet weitestgehend herausgehalten werden.

Die Nordbahntrasse wird über einen direkt an das Quartier anliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die räumliche Nähe wird kontrovers diskutiert.

Insgesamt schafft der Beitrag einem, den Ort angemessenes, spannendes lebendiges Wohnquartier, dass die Besonderheiten der städtebaulichen und freiraumplanerischen Prägungen schlüssig gestaltet.



Anerkennung

ACMS, Wuppertal | bjp, Dortmund |
clubL94, Köln



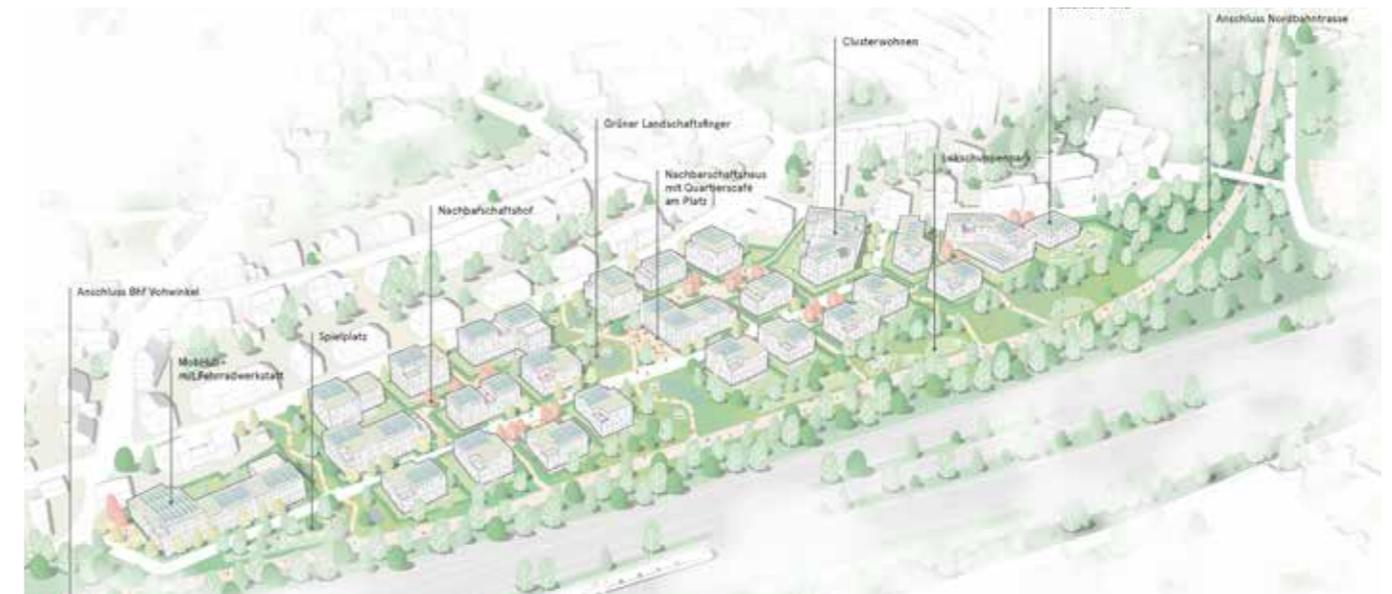
ERLÄUTERUNGSTEXT (AUSZUG)

Der städtebauliche Entwurf des neuen Wohnquartiers in Wuppertal legt besonderen Wert darauf, sich harmonisch in die bestehende Stadtstruktur einzufügen und gleichzeitig einen eigenständigen Stadtbaustein zu schaffen, der sich nahtlos in den städtischen Kontext integriert. Das Konzept zielt darauf ab, die umgebenden Strukturen sinnvoll zu ergänzen und miteinander zu verbinden, sodass ein harmonisches Gesamtgefüge entsteht, das die charakteristischen Merkmale der Umgebung aufgreift und weiterentwickelt.

Die Gebäudeensemble des Quartiers sind behutsam in die ansteigende Hanglage eingebettet, wobei sie sich in ihrer Körnigkeit an der umgebenden Bebauung orientieren. Die Vielfalt der Gebäudetypen und die lebendige Gestaltung der Dachlandschaften unterstreichen die besondere Topographie des Ortes. Dabei wird die vorhandene Bebauung aufgenommen, aber durch eine klare und durchdachte Orientierung

der Blockränder in den spezifischen topographischen Gegebenheiten der Umgebung neu interpretiert. Dies sorgt dafür, dass sich das neue Quartier trotz seiner Eigenständigkeit harmonisch in das städtische Gefüge einfügt.

Eine besondere Stärke des Entwurfs ist die Verzahnung zwischen den bestehenden Stadträumen und den neu entstehenden Flächen der BUGA. Die zentrale Achse der Nordbahntrasse dient als Rückgrat des Quartiers, entlang der sich eine lebendige Abfolge von Höfen und Strukturen entfaltet, die durch ein grünes Landschaftsgerüst verbunden werden. Diese durchgrünte Struktur integriert die Landschaft von Süden in das Quartier und schafft durchgehende, belebende Freiräume, die sich markant von Süd nach Nord ziehen. So entsteht ein eigenständiges Zentrum, das die übergeordneten Grünraumplanungen aufnimmt und im Quartier weiterentwickelt, wodurch die grüne Identität des





Viertels gestärkt und neu belebt wird. Das neue Quartier überzeugt durch kompakte Strukturen und eine klare städtebauliche Gliederung, die an die topographischen Gegebenheiten angepasst sind und verschiedene Wohnformen von Hausgruppen über Reihenhäuser bis hin zu gemischten Wohnformen und Mehrfamilienhäusern ermöglicht. Die Gliederung in kleinere Wohnhofsituationen fördert die Schaffung von familienfreundlichen, freiraumbezogenen Nachbarschaften mit hoher Qualität, Identität und Gemeinschaft. Das Quartier wird somit zu einem attraktiven Wohngebiet mit vielfältigen städtebaulichen Situationen, das eine soziale Durchmischung durch die gleichmäßige Verteilung von qualitativ hochwertigem und gefördertem Wohnungsbau gewährleistet.

Das neue Quartier nimmt die bestehenden Stadtstrukturen behutsam auf und entwickelt diese weiter, um ein lebendiges, integriertes und dennoch eigenständiges neues Stadtquartier zu schaffen.

GRÜNE LANDSCHAFTSFUGEN

Das Freiraumkonzept des neuen Quartiers verfolgt das Ziel, die städtebauliche Struktur zu gliedern und

das Quartier mit den angrenzenden Grünräumen zu verbinden. Öffentliche und halböffentliche Freiflächen bieten verschiedene Nutzungen, die sowohl den neuen Bewohnern als auch der Nachbarschaft zur Verfügung stehen sollen. Mit der Vorgabe, zwei Drittel der Fläche für eine nachhaltige Wohnnutzung und ein Drittel als öffentlichen Freiraum zu nutzen, bietet das Quartier eine Chance, im Rahmen der BuGa 2031, eine überregionale Strahlkraft zu entfalten. Die bauliche Setzung an der Nathrater Straße schafft einen Übergang zu den offeneren Bautypologien im Norden. Durch die Geländeauffüllung wird das neue Wohnquartier besser mit dem Stadtteil und den vorhandenen Wegen verbunden. Auch barrierefreie Zugänge werden durch die Anpassung an die bestehenden Anschlusshöhen ermöglicht. Eine wichtige Rolle spielen dabei die grünen Landschaftsfinger, die das Quartier mit der Nordbahntrasse und dem Bahnhof Vohwinkel vernetzen. Das Freiraumkonzept legt Wert auf identitätsstarke Grün- und Aufenthaltsbereiche mit multifunktionalen Nutzungen wie Erholung, Spiel, Sport, biologische Vielfalt und naturnahe Entwicklung.



BEURTEILUNGSTEXT

Für das Lokschuppenareal schlägt die Arbeit zwei Quartiere vor, die durch einen grünen „Landschaftsfinger“ gegliedert werden. Die Quartiere selbst werden durch drei hintereinanderliegende Gebäudereihen gebildet, zwischen denen hofartige Freiräume angelegt sind.

Durch die Bebauung des Areals mit Einzelhäusern bleibt die BGF verhältnismäßig gering.

Das starke Heranrücken des südlich liegenden Quartiers gibt städtebaulich keine Antworten auf den notwendigen Lärmschutz in diesem Bereich. Die Verortung des Mobility-Hubs und der Kita werden positiv bewertet. Insgesamt ist die Varianz der Haustypen gering, was eine Gleichförmigkeit befürchten lässt und nicht auf die unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen, „Straße vs. Freiraum“, reagiert. Gleichwohl werden Potenziale für eine Realisierung im seriellen Bauen gesehen.

Die Arbeit schafft eine sanfte Terrassierung nach Süden, die in ein grünes Band entlang dem Radweg übergeht, der die Nordbahntrasse verlängert. Es fehlt eine Ausformulierung der Freiraumangebote, auch der grüne Anger kann in seiner Gestalt nicht überzeugen. Die abschnittsweise Entwicklung des Quartiers und der angrenzenden Freiräume ist im Zusammenspiel mit BuGa jedoch positiv hervorzuheben.

Zwischen der zweiten und dritten Gebäudereihe wird eine Quartiersstraße vorgeschlagen, die einen qualitätsvollen Raum darstellen kann, aber die Gefahr von Durchgangsverkehren mit sich bringt. Der Anschluss der Quartiersstraße an die Nathrather Straße wird aufgrund der Topographie kritisch gesehen. Die Erschließung der Tiefgaragen bleibt unklar, grundsätzlich scheint die Verortung im Gelände Verlauf jedoch nachvollziehbar.

BuGa-Nutzung/Freiraum

Die Grünflächen werden klar in die Kategorien privat, halb-öffentlich und öffentlich getrennt. Die Vernetzung in den angrenzenden Stadtteil ist durch Grünverbindungen und eine klare Wegführung der Nordbahntrasse gegeben. Die Durchwegung im Quartier zu den Grünflächen ist gut gelöst. Die Grünflächen sind aus Sicht der BuGa ausreichend dimensioniert bzw. bilden einen deutlichen Schwerpunkt des Entwurfs. Zudem werden ausreichend Entwicklungsfelder für die BuGa und darüber hinaus für die dauerhafte Parkanlage ausgewiesen.

Die Arbeit weist ein klares Freiraumgerüst auf, das bei näherer Betrachtung jedoch eher undifferenziert wirkt. Wegführungen und Freiraumnutzungen wirken beliebig platziert und das Konzept der Freianlagen wenig prägnant.

Die Führung der Nordbahntrasse in großem Abstand zur Bebauung wird kontrovers diskutiert – zwar entstehen so weniger Konfliktpunkte, aber es entstehen auch keine Synergien zwischen der neuen Wegeverbindung und dem Wohnquartier.

Verkehr/Erschließung

Der nördliche Bereich des Quartiers wird über die Nathrather Straße erschlossen. Im Inneren sind die Wohneinheiten über eine durchgängige Verbindung in Ost-West-Richtung erreichbar. Unter den Wohnblöcken im Norden befinden sich Tiefgaragen, so dass die Entfernung von der eigenen Wohneinheit nicht so groß ist und somit oberirdische Verkehre eher vermieden werden.

Die Nordbahntrasse verläuft abgesetzt von der Wohnbebauung, was zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beiträgt. Hervorzuheben sind die Verweilflächen entlang der Nordbahntrasse, die die Aufenthaltsqualität auch für Fußgänger*innen erhöht. Insgesamt wird der Beitrag aufgrund seiner einfachen, robusten Struktur und den sich daraus ergebenden Optionen zur weiteren architektonischen Ausformulierung positiv beurteilt. In Bezug auf seine geringen räumlichen Qualitäten und der offenen Gebäudestruktur kann die Arbeit jedoch nicht vollends überzeugen.



Anerkennung

Christ.Christ. associated architects,
Wiesbaden |
Hille Tesch Architekten + Stadtplaner,
Mainz |
AO Landschaftsarchitekten, Mainz





ERLÄUTERUNGSTEXT (AUSZUG)

Städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeption – Leitidee

Der vorliegende Entwurf zur Reaktivierung der ehemaligen Bahnbrache Vohwinkel verfolgt das Ziel, ein zukunftsfähiges, sozial verträgliches und nachhaltiges Wohnquartier zu schaffen. Die städtebauliche und landschaftsplanerische Konzeption des neuen Quartiers wird maßgeblich durch die besondere Lage und die vorhandenen topografischen Gegebenheiten geprägt, die einen wesentlichen Beitrag zur Identität des Gebietes leisten.

Das Konzept entwickelt sich selbstverständlich aus der örtlichen Struktur, und die neuen Baukörper bilden durch ihre Maßstäblichkeit und Anordnung ein vielfältiges Wechselspiel mit den angrenzenden Quartieren. Die neu entstehenden Zwischenräume, Massen und Höhenverhältnisse ergeben in ihrem Zusammenspiel ein schlüssiges Gesamtkonzept mit

Identifikationscharakter für die zukünftigen Nutzer des Gebietes. Die zentrale Achse des neuen Gebietes von West nach Ost dient als Rückgrat zur Erschließung und Verknüpfung. Sie bietet den Nutzern eine gute und einprägsame Orientierung. Herzstück des neuen Wohngebietes ist der Quartiersplatz mit Baumhain und Wasserspiel, welcher sich zwischen den Gebäuden und dem Lokschuppenpark im Süden aufspannt. Die Aufschüttung des ca. 6 Hektar großen Planungsgebietes wird auf das notwendige Maß beschränkt, wobei sowohl ökonomische als auch identitätsstiftende Aspekte berücksichtigt werden. Der bestehende Wall mit seiner üppigen Vegetation bleibt in seiner Funktion als Lärmschutz erhalten, während gleichzeitig auf eine angemessene Belichtung geachtet wird. Das neue Quartier orientiert sich an der vorhandenen Topografie und der Kaltluftströmung von Ost nach West. Im Norden, angrenzend an die Nathrather Straße und die Hohmannstraße, entstehen



BEURTEILUNGSTEXT

Die Arbeit zeichnet sich durch eine Dreiteilung des Stadtraums mit unterschiedlichen Solitärtypen aus. Die bewusste Lockerheit der Bebauungsbänder wird positiv bewertet. Entlang der Bahntrasse entsteht ein natürlich anmutender Grünzug mit landschaftlicher Topographie des Walles und vorgelagerten diversifizierten Grünflächen unter Integration der Verlängerung der Nordbahntrasse.

An den Vertiefungen des Bestandes ist ein Regenwassermanagement & Starkregenvorsorge möglich, eine Versickerung ist somit punktuell möglich und zu prüfen. Die Planung deutet eine gewisse Robustheit der Freiräume an, die gegenüber vielfachen urbanen Gestaltungen wohltuend wirkt.

Nördlich schließt eine amorphe und damit etwas undifferenzierte Zone aus öffentlichen und halböffentlichen Flächen an, in die 9 Punkthäuser eingereiht sind. Durch Verdrehungen und in Teilen Verbindung der Blöcke entstehen sehr vielseitige spannende und potentiell gute Ausrichtungen der Wohnungen, wobei die Schallimmissionen der Bahn noch nicht geklärt erscheinen.

Die Frischluft kann diese Zone, wie entlang von Störsteinen, durchströmen und bietet somit Vorteile für das Gesamtquartier. Es gibt somit auch keine klare städtebauliche Kante gegenüber dem Grünzug, sondern eine Filterzone. Der gesamte Bereich kommt ohne Geländeaufschüttungen aus. Aus Sicht des Hochbaus bezüglich eines gekonnten

Wohnungsmix wird die Anzahl der Punkthäuser sowie deren Aneinanderreihung kritisch bewertet. Der entstehende Raum zwischen den wiederum nördlich anschließenden Wohnblöcken, Punkthäusern und Quartiersgaragen wird als Shared-Space-Zone geschaffen, die alle notwendigen Versorgung (Anlieferdienste, Müllabfuhr) sowie den Brandschutz gewährleistet. Für den Individualverkehr ist diese Zone nur in Ausnahmen zugelassen (Umzug etc.), ansonsten ist es ein autofreies Quartier. Die Formensprache, sowie die Verspieltheit der Formen wird in Teilen als nicht gelungen bewertet.

Unmittelbar an die Nathrather Straße sowie die Homannstraße anschließend, wird eine Reihe von Wohnblockstrukturen geschaffen, die einen guten höhengestaffelten Übergang zur umliegenden Bebauung bilden. Im Westen vor Kopf, sowie als Gelenk am Homanndamm liegend, werden zwei große Quartiersgaragen geschaffen, die in der Größe etwas überdimensioniert wirken. Die Zwischenzonen der Wohnblöcke sind als Grüne Finger und Verbindungsraum in die umliegende Nachbarschaft ausgebildet, gleichzeitig muss in diesen ein gewaltiger Höhenunterschied überwunden werden. Die Ausrichtung könnte gegenüber den angrenzenden Infrastrukturen besser platziert werden (z. B. Treppenanlage Nathrather Straße oder Spielplatz Homanndamm). Die Innenräume der Blöcke bieten private Zuordnungen von Freiflächen,

wie blockbezogene Nutzungen. Die Bebauung in den Hang hinein sowie die Tiefe der Baukörper wird aufgrund aufwendiger technischer Erfordernisse kritisch hinterfragt.

BuGa-Nutzung/Freiraum

Die nutzbare dauerhafte Parkanlage ist vergleichsweise klein; die Flächen liegen zwischen Böschungen und nehmen nicht die mögliche Weite des Ortes auf. Zudem entfällt Fläche für vielfältige Nutzungen (Multifunktionalität) durch die Teichanlage. Die nutzbaren Flächen für die BuGa und die dauerhafte Parkanlage sind daher zum jetzigen Stand voraussichtlich nicht ausreichend.

Zum Innovationscharakter der Außenanlagen werden vergleichsweise wenige Aussagen getroffen. Bei der Arbeit kontrastieren die eher urbanen Wohnhöfe an der Nathrather Straße mit dem fließenden Grünraum zur Bahn, in den die vorgelagerte Solitärbebauung platziert ist.

Durch die angemessene Modellierung bleibt die besondere Topographie des im Taleinschnitt gelegenen Lokschnuppenparks weiterhin spürbar, der Damm zur Bahn wird sogar noch nach Südwesten verlängert.

Die stark geschwungene Wegeführung wirkt kontrovers diskutiert, wie auch die organische Gestaltung des Shared-Spaces mit sehr kleinteiligen Grünflächen. Der Quartierspark liegt etwas willkürlich

zwischen zwei der Solitärbauten, es wird bezweifelt, dass er zu einem identitätsstiftenden Ort für das neue Quartier werden kann.

Positiv bewertet wird der grüne Auftakt im Norden und Süden des Areals, der die topographischen Engstellen an diesen Stellen entzerrt.

Verkehr/Erschließung

Das neue Quartier wird als autoarmes Gebiet entwickelt, in dem Shared-Space-Konzepte zur Anwendung kommen. Durch den Wendehammer im östlichen Bereich, ist die Nutzung der Erschließungsstraße für den Durchgangsverkehr nicht möglich, was positiv zu bewerten ist.

Die Nordbahntrasse wird über einen direkt an das Quartier anliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Nähe kann kritisch bewertet werden.

Die Anordnung der Quartiersgaragen ist so gewählt, dass zum einen die Entfernung zu den Wohneinheiten nicht zu groß ist, zum anderen ein Teil des Verkehrs bereits am Beginn des Quartiers abgefangen wird.

Insgesamt bietet der Entwurf eine gelungene Mischung zwischen großzügigen Freiräumen, städtebaulichen Wiedererkennungsmerkmalen und Übergängen in das bestehende stadträumliche Gefüge.





STADT WUPPERTAL

