

NEUES BAHNHOFSSQUARTIER WATTENSCHIED | STÄDTEBAULICHE VERTIEFUNG BAHNHOFSUMFELD

GRÜNES STADTTOR WATTENSCHIED



LAGEPLAN | M 1:1000

STADTTOR WATTENSCHIED

Stadt und Mobilität: Das heutige Bild des Wattenscheider Bahnhofs mit seinem in die Jahre gekommenen Empfangsgebäude und dem rein funktional geprägten Vorfeld verdeckt wie ein Schleier die eigentlichen Potentiale des Ortes. Aus regionaler Perspektive gesehen könnte hier eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe entstehen, die Ruhrgebiet und Rheinscheine mit einem leistungsfähigen und kostengünstigen Schienenverkehr verbindet. So würde die Idee der Metropole Ruhr hier einen zukunftsorientierten und Identität stiftenden Ausdruck finden. Aus stadträumlicher Perspektive bilden Bahnhof und Bahnhofsbereich einen attraktiven Gelenkpunkt für die sich entwickelnden Quartiere nördlich und südlich der Verkehrsachsen. Den Campus im Zweistromland, das produktive Quartier zwischen Bahn und Wilhelm-Leithe-Weg und das weiter südlich entstehende neue Wohngebiet. Aus einer solchen Neucodierung des Standorts in Stadt und Region ergeben sich außergewöhnliche Chancen.

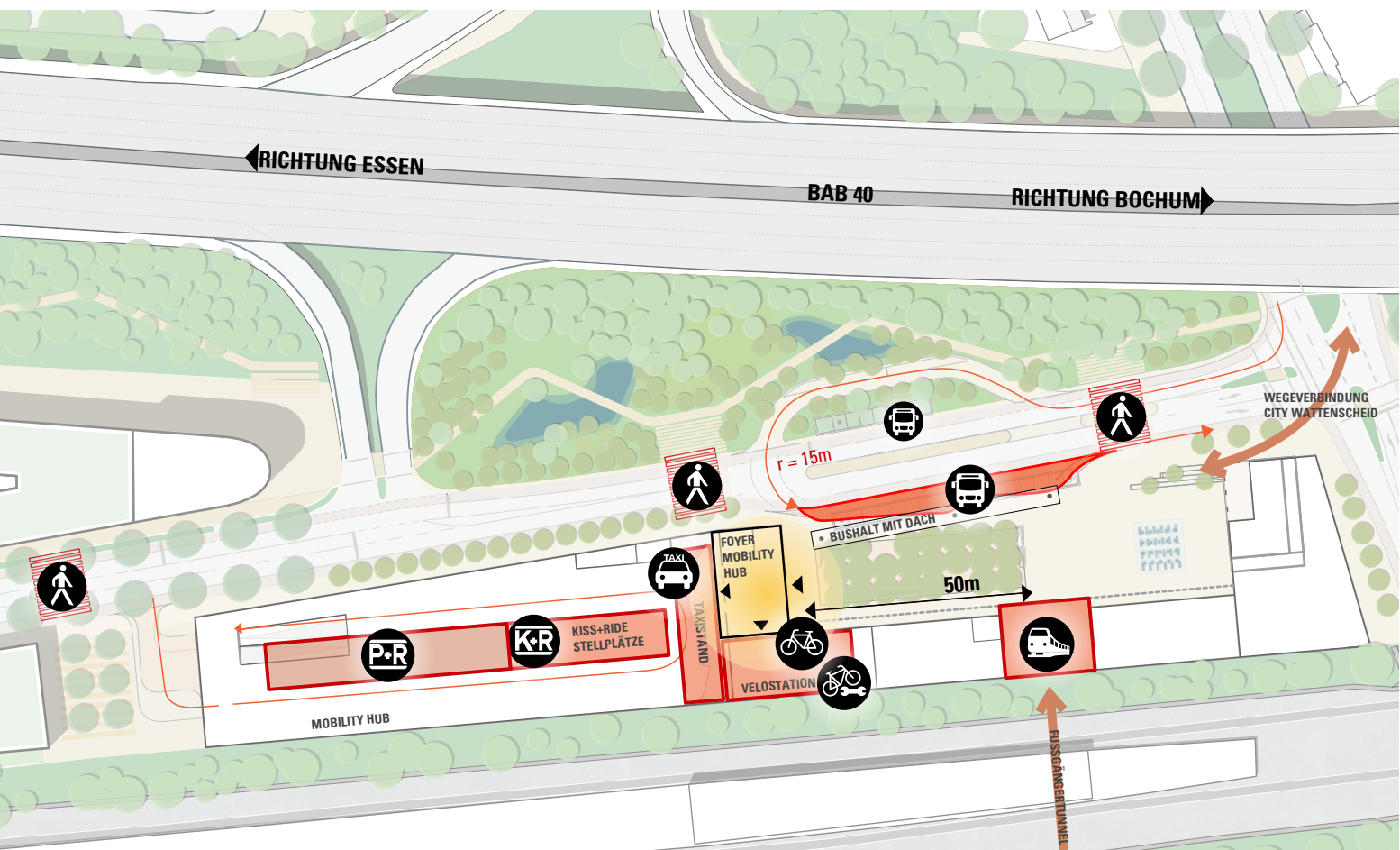
Leitidee: Urban und Grün: Wir entwerfen einen urbanen Raum, der die funktionalen Anforderungen der Verkehrswende erfüllt und zugleich einen attraktiven Stadtraum kultiviert, der als Stadttor Wattenscheid in Stadt und Region ausstrahlen soll. Als Wahrzeichen dieser Transformation überragt der Bahnhofstower den neuen Platz und wird zum Sinnbild einer urban interpretierten Verkehrswende. Der Bahnhof selbst wird in ein gemischt genutztes Ensemble integriert, das die Funktionen eines leistungsfähigen Umweltverbunds in Reichweite bündelt und um mobilitätsbezogene Dienstleistungen ergänzt. Den Funktionen verbindet. Bahnhofshalle, Bushaltestelle und das Foyer des Mobility Hub eröffnen direkte barrierefreie Wege von und zu den Verkehrsmitteln. Läden, Gastronomie und Dienstleistungen im Erdgeschoss beleben den Raum, die Stadtarchitektur im besten Sinne rahmt den Bahnhofsbereich, der ebenfalls mit vielfältigen Angeboten urbanes Leben fördert. Nach Norden öffnet sich der Platz zu einem Grünzug, der sich in das lokale Freiraumsystem integriert.

Architektur für urbane Vielfalt: Die Bahnhofshalle formuliert eine attraktive Adresse für die Verkehrsfunktionen und stellt die Verbindung zu den südlich anschließenden Quartieren her. Sie ist in den viergeschossigen Gebäuderiegel integriert und wird als lichter und weiter Raum konzipiert. Die klassischen Bahnhofsbauwerke wie Eingangshalle, Ticketverkauf und Kiosk werden durch Service-Nutzungen (z. B. Kiosk, Rewe City und Drogeriemarkt) ergänzt. An der Ostseite des Platzes befinden sich Hotel und Gastronomie, auf der Westseite sind alle wichtigen Mobilitätsdienstleistungen auf kurzem Weg und barrierefrei zu erreichen. Die Büronutzung in den Obergeschossen erhält ebenfalls eine Adresse am Platz. Mit grünen Terrassen auf drei Ebenen und zugeordneten Foyers bietet der Bahnhofstower die Möglichkeit zur vertikalen Mischung miteinander kompatibler Nutzungen – etwa eines Hotels oder eines Bürogebäudes. Hier bieten sich je nach Entwicklung des Immobilienmarkts verschiedene Optionen an. Die oberste Ebene des Hochhauses sollte öffentlich zugänglich sein.

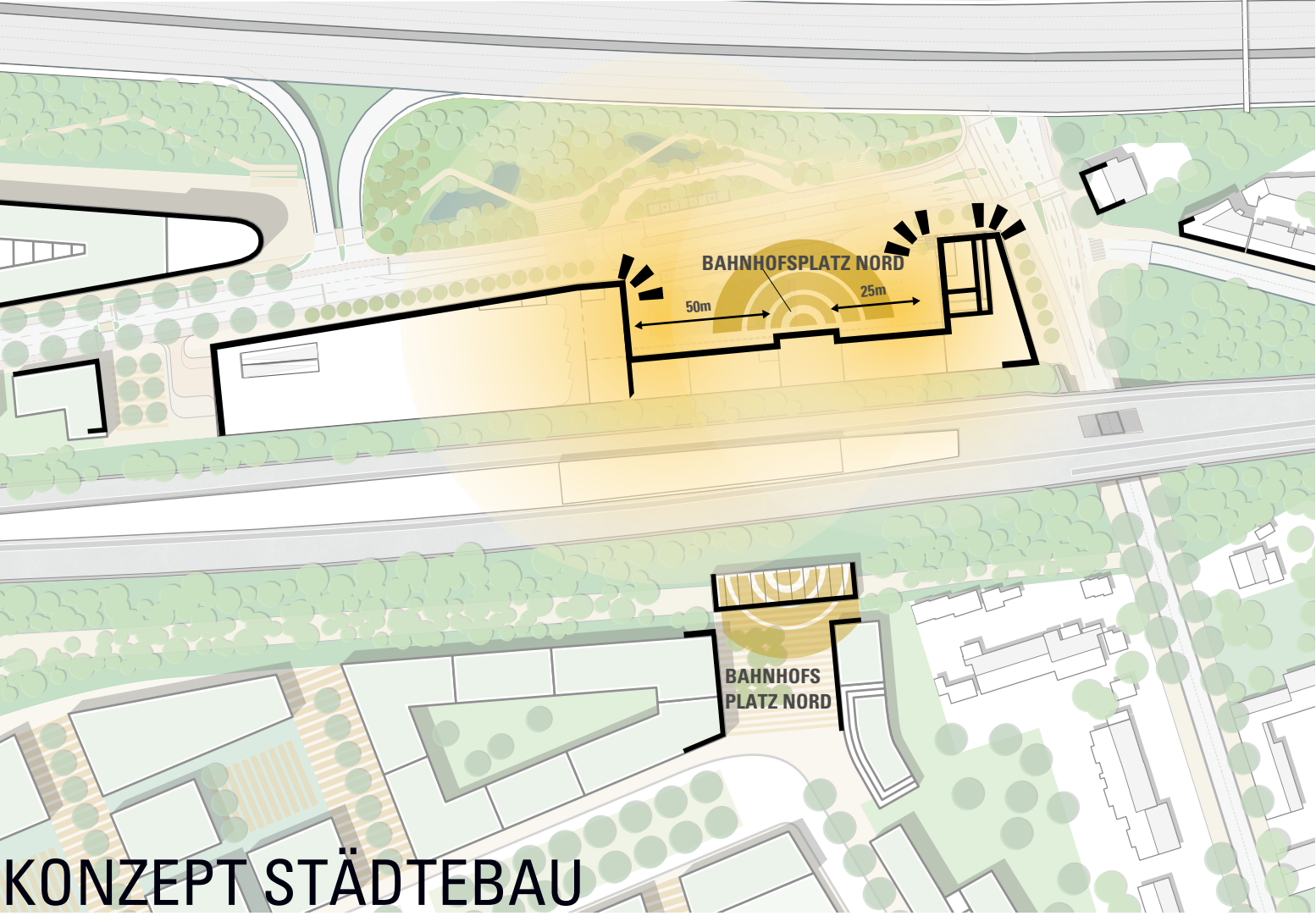
Sie bietet attraktive Räume für Ausstellungen, Veranstaltungen oder Gastronomie (Sky Bar) mit Blick über das Ruhrgebiet. Der Mobility Hub erhält ein Foyer, das alle angebotenen Dienstleistungen anzeigt und den direkten Weg zu allen Verkehrsmitteln weist: Fahrradparkhaus und Fahrradwerkstatt, Taxistände, Kiss-and-Ride-Plätze, Elektro Carsharing etc. Die 350 Park-and-Ride-Stellplätze sind in den Obergeschossen untergebracht. Die Bushaltestellen liegen direkt gegenüber der Bahnhofshalle und sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

Bahnhofsbereich als urbaner Nukleus: Die Freiräume sind nach dem Prinzip der Schwammstadt gestaltet und sind auch für den Fall von Extremwetterlagen gerüstet. Im Bereich der Kreuzung springt das Hochhaus vor, rahmt und markiert den Stadtraum. Der Mobility Hub auf der Gegenseite leistet mit dem Foyer und einem Galeriegeschoss einen wirksamen Beitrag zu urbaner Vielfalt. Auf dem Bahnhofsbereich mit seinem Grünen Salon und der Brunnenanlage nimmt die Idee urbaner Resilienz Gestalt an. Wartende Fahrgäste finden hier in einem mit Bäumen überstellten Freiraum einen schattigen Wartebereich. Die Sprudler der Brunnenanlage kühlen die Umgebung. Die Verbindung vom Mobility Hub zum Bahnhofseingang wird im Stadtboden über einen Belagswechsel als Promenade sichtbar gemacht. Die Fritz-Reuter-Straße wird zur Allee aufgewertet und geht im Norden über in eine weit verzweigte Grünverbindung. Gestaltet nach dem Prinzip „urbane Natur“ verbindet er eine Perlenkette kleiner Biotope mit unterschiedlichen Bedingungen für Fauna und Flora. Durch hochliegende Holzstege und -terrassen wird sichergestellt, dass die artenreichen Habitate nicht betreten werden und ihr ökologisches Potential entfalten können.

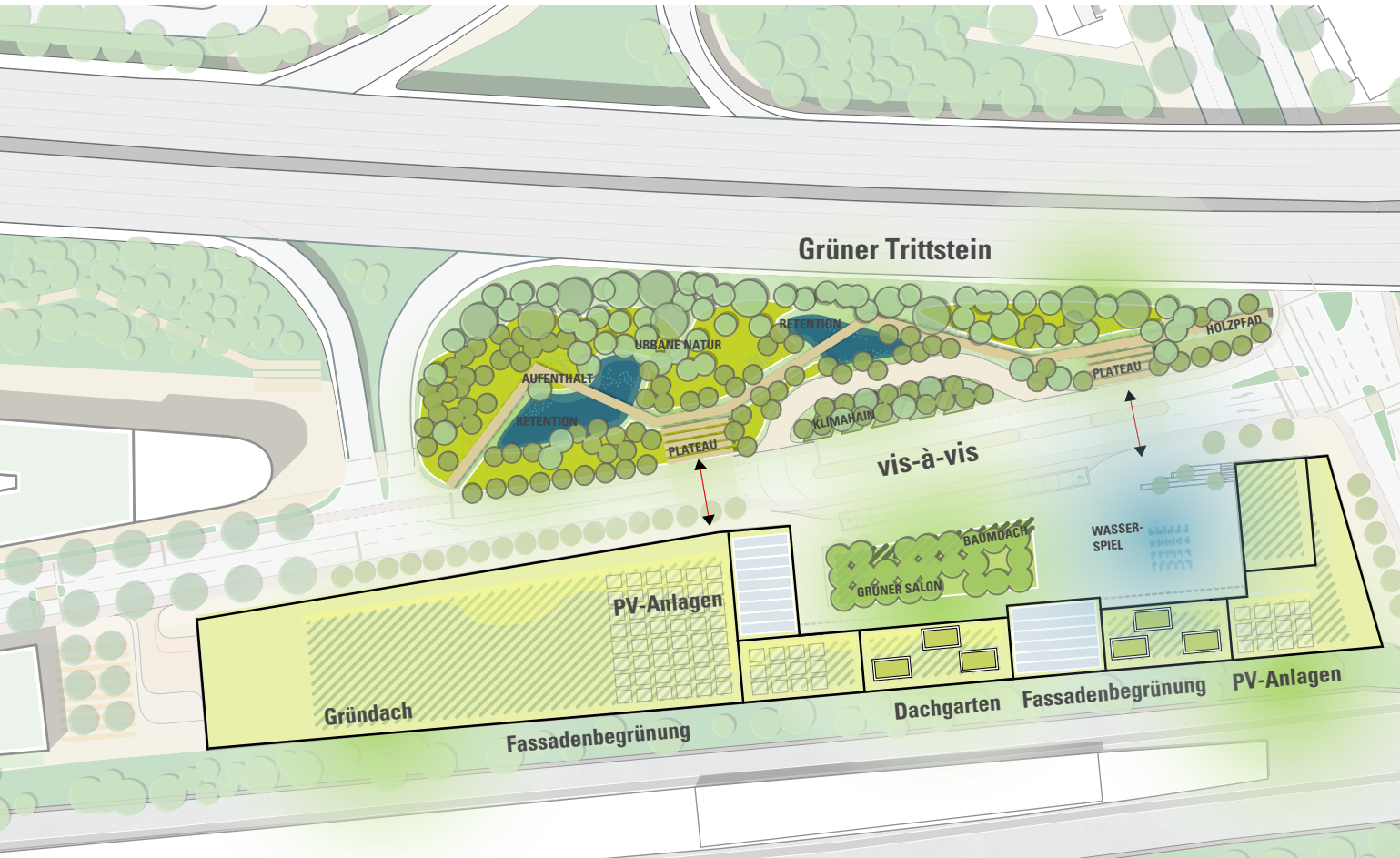
Urbane Resilienz: Das Bahnhofsensemble wird mit einer nachhaltigen und klimagerechten Infrastruktur ausgestattet, die sich auch in Hitzeperioden oder bei Starkregen als resilient erweisen wird. Alle auf dem Planungssperimeter anfallenden Niederschläge werden aufgefangen und verzögert in Retentionsräumen abgeleitet. Dabei arbeiten wir mit einem Vier-Ebenen-Prinzip: Auf den obersten Dachebenen (Top Level) werden Solarmodule mit einer extensiven Dachbegrünung kombiniert, die als Bienenweide fungiert. Die Dachgärten und Terrassen auf dem Bürotrakt (Roof Garden Level) verbinden mit heimischen Pflanzen und großflächigen Beeten die Retentionsfunktion mit hoher Aufenthaltsqualität für Beschäftigte und Hotelgäste. Im Bereich des Grünen Salons und weiteren mit Stadtbäumen bepflanzten Freiräumen wird das Niederschlagswasser abgeleitet, in Baumrigolen gespeichert und steht in Trockenperioden zur Bewässerung der Stadtbäume zur Verfügung. Die Gebäude sollten den Zukunftsstandard klimagerechten Bauens erfüllen. Über Cradle-to-Cradle-Lösungen, Material- und Prozessinnovationen sowie die Vernetzung aller Abläufe beim Bauen kann das Bauvorhaben optimal in Materialkreisläufe integriert werden.



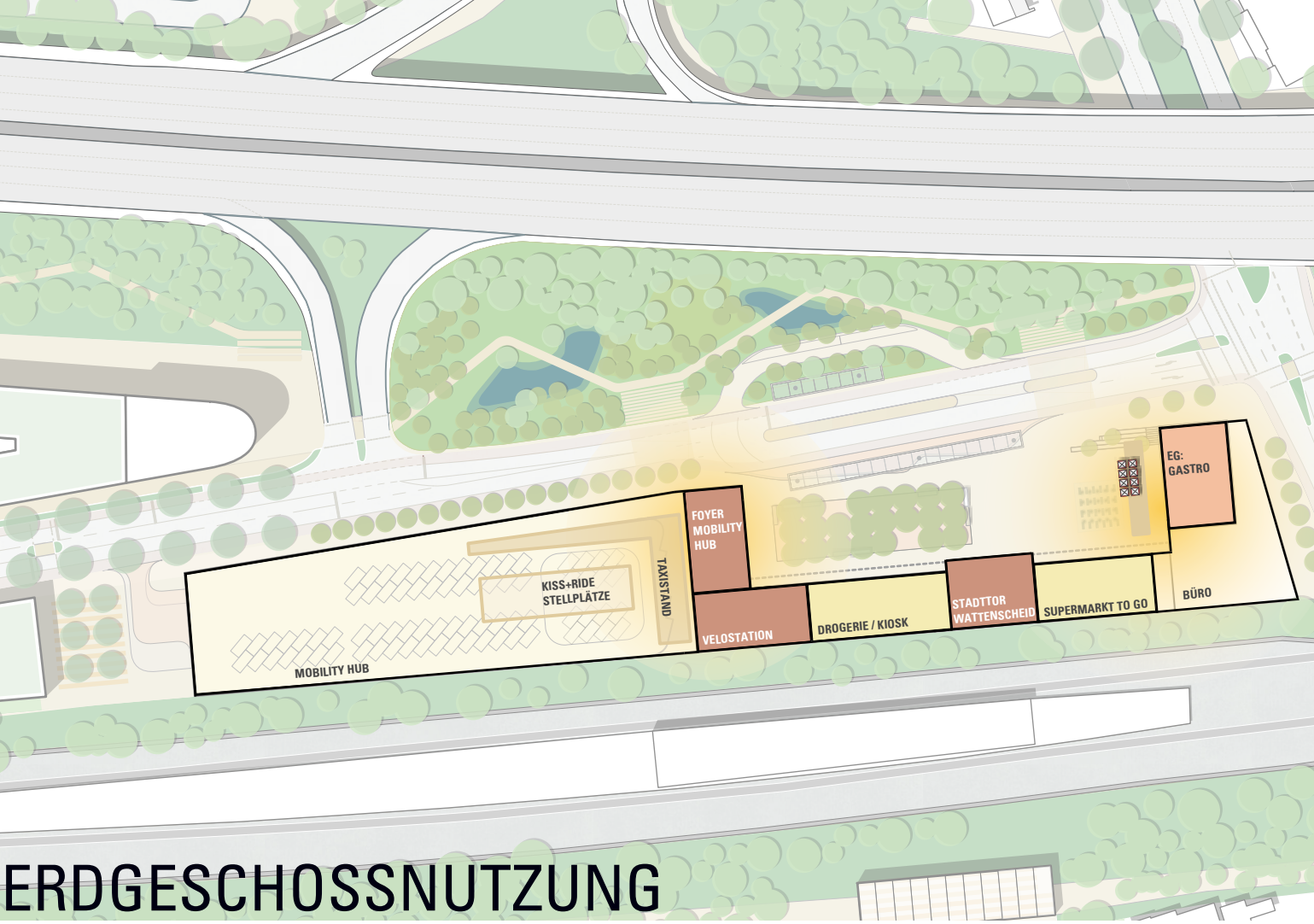
KONZEPT MOBILITÄT



KONZEPT STÄDTEBAU

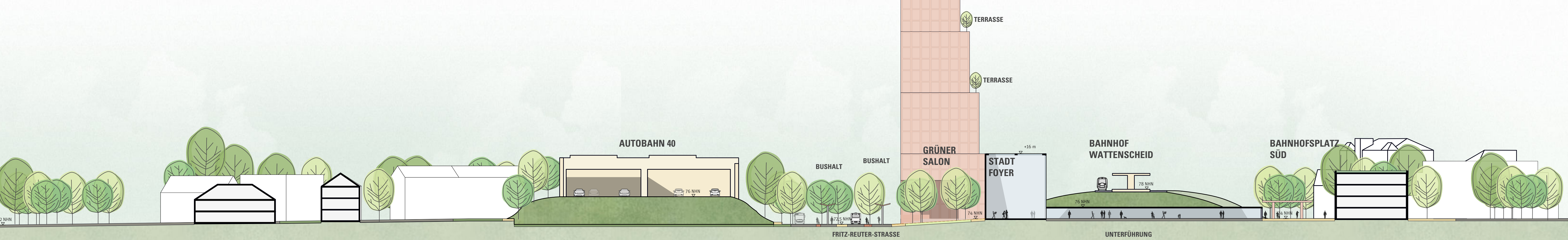


KONZEPT STADTGRÜN



ERDGESCHOSSNUTZUNG

SNCHTANSICHT A-A (BLICK AUS WESTEN) | M 1:500



SNCHTANSICHT B-B (BLICK AUS BAHNHOFSGEBÄUDE) | M 1:500

