

# DOKUMENTATION

EU-weites Verhandlungsverfahren gemäß § 17 VgV mit vorgelagertem einphasigem, nichtoffenem freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013 und EU-weitem Bewerbungsverfahren

1001



1002



1003



1004



**FREIRAUMPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB – BAHNHOFSUMFELD OBERHAUSEN MIT VERBINDUNG IN DIE INNENSTADT**

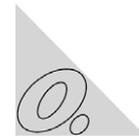
## Impressum

### Ausloberin:

Stadt Oberhausen  
Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt  
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Technisches Rathaus Sterkrade  
Bahnhofstraße 66  
46145 Oberhausen

vertreten durch Herrn Dr. Thomas Palotz  
(Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt)



### Verfahrensmanagement und Wettbewerbsbetreuung

Niemann + Steege + Gesellschaft für Stadtentwicklung  
Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH

**NIEMANN+STEEGE+**

Wasserstraße 1 , 40213 Düsseldorf  
Tel.: +49 (0) 211-863 25 20  
Fax: +49 (0) 211-863 25 210  
E-Mail: [mail@niemann-steege.de](mailto:mail@niemann-steege.de)  
Web: [www.niemann-steege.de](http://www.niemann-steege.de)

Ansprechpartner / Bearbeitung:  
Claudio Steege (geschäftsführender Gesellschafter)  
Lisa Schumacher (Projektleiterin)



# Inhalt

Grußwort	4
Wettbewerbsaufgabe	6
Termine	12
Beurteilungskriterien	15
Preisgerichtssitzung	16
Arbeiten Teilnehmer:innen	18
Preise	19

# Grußwort



Beigeordneter Dr. Thomas Palotz

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieser Wettbewerb hatte das klare Ziel, die zentrale Innenstadtlage von Alt-Oberhausen aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Dabei stand der „Brückenschlag“ zwischen dem Behördenviertel, den Geschäftslagen, dem Bahnhofsbereich und dem Kulturstandort Industriemuseum und Altenberggelände im Fokus.

Unser Hauptanliegen war und ist es, durch funktionale und gestalterische Maßnahmen attraktive Wegeverbindungen zu schaffen. Diese sollen nicht nur den städtebaulichen Aspekten Rechnung tragen, sondern ebenso den Herausforderungen des Klimawandels und den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden. Insbesondere haben der Willy-Brandt-Platz (Bahnhofsvorplatz) und die Poststraße im Verlauf dieses Wettbewerbs besondere Aufmerksamkeit erfahren.

Neben diesen Hauptpunkten waren weitere Bereiche von Belang, darunter die Gestaltung der Fernbushal-

testelle, zentrale Kreuzungsbereiche und die nördliche Eingangssituation zum Saporishja-Platz. Hinsichtlich der angestrebten Vision oder des Leitbildes möchte die Stadt Oberhausen insbesondere eine vitalisierte, funktionale und ästhetisch ansprechende Verbindung dieser Bereiche erreichen. Dies soll nicht nur die Lebensqualität in der Innenstadt steigern, sondern auch den Anforderungen des modernen Stadtlebens gerecht werden.

In Bezug auf den Wettbewerb selbst möchte ich den Prozessverlauf erwähnen. Die Bekanntmachung erfolgte am 2. Juni 2023, woraufhin sechs Teilnahmeanträge eingegangen sind. Schließlich konnten vier Teilnehmende ihre Wettbewerbsarbeiten einreichen, da ein Rücktritt und das Ausbleiben einer Arbeit verzeichnet wurden. Der Bearbeitungszeitraum für die Teilnehmenden erstreckte sich vom 12. Juli bis zum 6. Oktober desselben Jahres. Das Verfahren setzt sich im Jahr 2024 in mehreren Schritten fort: Es ist ein Verhandlungsverfahren mit dem Wettbewerbssieger

über die stufenweise Vergabe der Leistungen in verschiedenen Phasen vorgesehen. Darüber hinaus ist die Information der Ratsgremien über die Wettbewerbsergebnisse für Januar vorgesehen. Im Anschluss wird die Beteiligung der Bürger:innen in der Entwurfsphase durch das beauftragte Büro und das Stadtteilmanagement Brückenschlag erfolgen.

In Summe ist es ein aufwendiger, jedoch bedeutsamer Prozess, der darauf abzielt, die Innenstadtlage von Alt-Oberhausen zu revitalisieren und optimal für die Bedürfnisse der Bürger:innen und Besucher:innen zu gestalten. Ich danke den Teilnehmenden und den beteiligten Akteuren für ihr Engagement und ihre Beiträge zu diesem wegweisenden Vorhaben.

Oberhausen, im Dezember 2023

Dr. Thomas Palotz

Beigeordneter

# Wettbewerbsaufgabe

## Anlass und Ziel

Die Stadt Oberhausen setzt nun unter der Marke „Oberhausen Brückenschlag“ Stadterneuerungsmaßnahmen um, die der Aufwertung und Weiterentwicklung der zentralen Innenstadtlage von Alt-Oberhausen mit einem „Brückenschlag“ zwischen Behördenviertel, Geschäftslagen, Bahnhofsbereich, Industriemuseum, Altenberggelände und weiteren angrenzenden Lagen von Lirich Süd dienen. Das übergeordnete Ziel ist, die vorhandenen „Brücken zu stützen“. Dies bedeutet, die vorhandenen Qualitäten und Netzwerke im Gebiet aufzugreifen, diese zu stärken und zu verbinden. Außerdem sollen neue „Brücken geschlagen“ werden, indem neue Qualitäten geschaffen und vernetzt werden.

Der Betrachtungsraum rund um den Oberhausener Hauptbahnhof spielt im Zuge der Stadterneuerungsmaßnahmen aufgrund seiner Lage und seiner historischen sowie gegenwärtigen Bedeutung eine wichtige Rolle. Er dient als Eingangstor und als „Scharnier“ zwischen den zu verbindenden Orten der Innenstadt und verdient daher ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit. An diesem Punkt setzt der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb „Bahnhofsumfeld Oberhausen mit Verbindung in die Innenstadt“ an. Es sollte eine identitätsstiftende Inwertsetzung des öffentlichen Raums im direkten und weiteren Bahnhofsumfeld stattfinden. Hierbei waren insbesondere die historisch gewachsen und schwierigen Zuschnitte der Grundstücke sowie die komplexe Verkehrsführung und die öffentlichen Plätze zu beachten. Zusätzlich waren der Umgang mit den denkmalgeschützten Gebäuden im Bahnhofsumfeld sowie die Anforderungen aus der Anpassung an den Klimawandel (starke Aufheizung dieses zentralen Bereichs) nicht zu vernachlässigen. Ein Hauptziel dieses Realisierungswettbewerbs bestand in der funktional-gestalterischen Aufwertung und Schaffung attraktiver Wegebeziehungen, die auch die Anforderungen des Klimaschutzes, bzw. die Anpassung an den Klimawandel sowie

die verkehrlichen Belange berücksichtigen. Darüber hinaus waren zwei (unbebaute) Einzelstandorte in den Fokus zu nehmen.

Der Anlass des Verfahrens war die Suche nach konkreten freiraumplanerischen Konzepten für das Bahnhofsumfeld in Oberhausen. Die Findung eines realisierbaren Gesamtkonzepts stand dabei im Fokus, sodass auf dessen Grundlage weitere Entwicklungen und Planungen angestrebt werden können. Die im integrierten Handlungskonzept aufgestellten Maßnahmen sollten dabei berücksichtigt werden.

Der Zweck des Verfahrens ist die Aufwertung und Gestaltung des Bahnhofsumfelds in Oberhausen, dem aufgrund seiner zentralen Lage in der Innenstadt eine besondere Relevanz zukommt. Es soll ein zukunftsgerichtetes Areal entstehen, das als Eingangstor zur Innenstadt zu verstehen ist. Den Hauptbahnhof mit der Geschäfts- und Fußgängerzone der Marktstraße zu verbinden und verlorene Qualitäten des Gebiets wieder aufleben zu lassen waren zentrale Bestandteile der Wettbewerbsaufgabe. Dabei kam insbesondere der Überwindung der Poststraße, die als starke Barriere wahrgenommene Beziehung Poststraße/Gerichtstraße, eine hohe Bedeutung zu. Des Weiteren musste bei allen Maßnahmen im Wettbewerbsgebiet Rücksicht auf die zahlreichen denkmalgeschützten Bestandsgebäude genommen werden.

## Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich im südlichen Stadtbezirk Alt-Oberhausen und umfasst mit seinen ca. 2 ha ein Areal um den Hauptbahnhof, das durch die Bahntrasse im Nordwesten vom Stadtteil Lirich abgetrennt wird. Nordöstlich wird der Bereich durch die Schwartzstraße und die anliegenden Parkanlagen begrenzt. Südlich wird das Gebiet durch die Friedrich-Karl-Straße und die Einmündung zur Paul-Reusch-Straße sowie den Friedensplatz mit dem anliegenden Europahaus abgegrenzt.



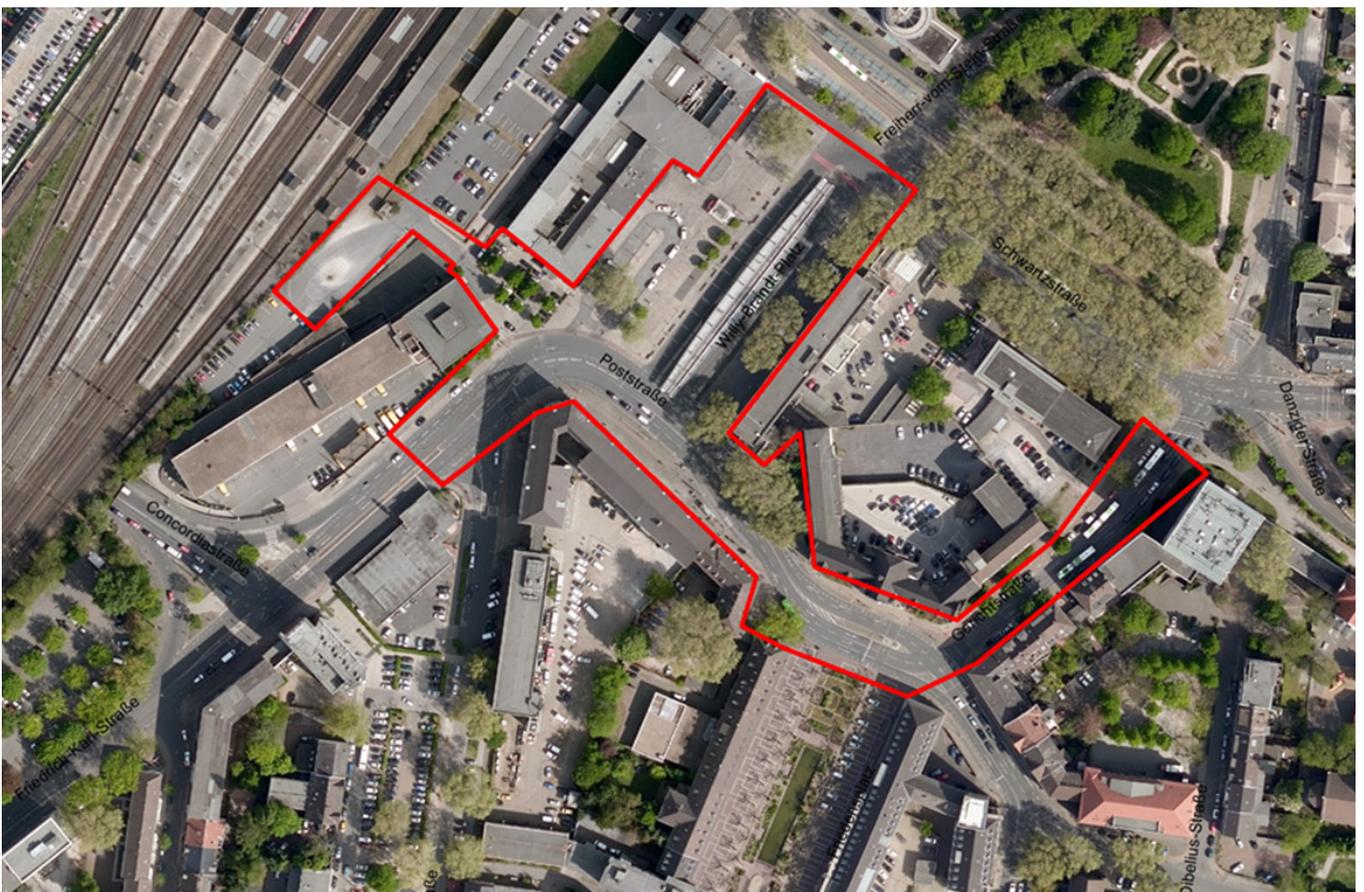
## Wettbewerbsart

Das vorgelagerte Wettbewerbsverfahren trat gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV an die Stelle des Teilnahmewettbewerbs des Verhandlungsverfahrens gemäß § 17 Abs. 1 VgV und nichtoffener, einphasiger freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit EU-weitem Bewerbungsverfahren durchgeführt. Das Verfahren erfolgte entsprechend den öffentlichen einheitlichen Regelungen von Planungswettbewerben gemäß RPW 2013. Das Verfahren wurde anonym durchgeführt. Die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen hat an der Vorbereitung des Wettbewerbs mitgewirkt und Kenntnis vom Inhalt der Auslobung erhalten. Der Wettbewerb ist von der Architektenkam-

mer Nordrhein-Westfalen unter der Registriernummer W43/21 am 06.12.2021 bestätigt worden.

Verfahrensteilnehmende, Ausloberin, Preisrichter:innen, Vorprüfer:innen und sachverständige Berater:innen sowie sonstige Personen erkannten durch ihre Mitwirkung am Verfahren die genannten Bedingungen als verbindlich an. Das Verfahren wurde in deutscher Sprache durchgeführt – die weitere Planung erfolgt ebenfalls in deutscher Sprache.

Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren verhandelt die Ausloberin zunächst nur mit der/dem Wettbewerbsieger:in/Wettbewerbsiegergemein-



Wettbewerbsgebiet (unmaßstäbliche Verkleinerung)

schaft. Verhandlungen mit den weiteren Preisträger:innen finden nur statt, falls die Verhandlungen mit der/dem Wettbewerbssieger:in/Wettbewerbssiegergemeinschaft zu keinem Ergebnis geführt haben.

#### **Wettbewerbsteilnehmer:innen**

Im vorgeschalteten Bewerbungsverfahren wurden sechs geeignete Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften gemäß den Maßgaben und Kriterien der veröffentlichten EU-Bekanntmachung ermittelt und zur Teilnahme am Verfahren aufgefordert. Alle ausgewählten Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften mussten vergleichbare Qualifikationen und die gestellten Anforderungen und Kriterien in gleicher Weise erfüllen. Gemäß § 51 VgV i.V.m. § 3 Abs. 3 RPW 2013 konnte die Auswahl für den Fall, dass mehrere Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften gleichermaßen die Anforderungen erfüllen und die Zahl der Bewerber:innen/Bewerbergemeinschaften auch nach einer objektiven Auswahl entsprechend der zugrunde gelegten Eignungskriterien hinsichtlich der in der EU-Bekanntmachung bekanntgemachten Höchstzahl der Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften, durch Los getroffen werden.

Die Ausloberin behält sich das Recht vor gemäß § 56 Abs. 2 VgV, bei unvollständig eingereichten Bewerbungen, keine Unterlagen nachzufordern.

Ein Teilnehmer teilte während des Bearbeitungszeitraums den Rücktritt vom Verfahren mit. Ein Teilnehmer reichte keine Wettbewerbsarbeit ein. Das Teilnehmerfeld setzte sich somit aus vier Teilnehmer:innen/Teilnehmergemeinschaften zusammen.

#### **Ausloberin**

Die Ausloberin ist die Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt (Technisches Rathaus, Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen), vertreten durch den Beigeordneten, Herrn Dr. Thomas Palotz.

#### **Organisation und Betreuung**

Das Verfahren wird betreut durch das Büro Niemann+Steege+ Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf, E-Mail: mail@niemann-steege.de, vertreten durch Gesellschafter Herrn Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner Claudio Steege sowie durch die Projektleiterin B.Sc. Lisa Schumacher. Das Entscheidungsrecht liegt bei der Ausloberin.

#### **Vorprüfung**

Die Vorprüfung erfolgte durch das verfahrensbetreibende Büro Niemann+Steege+ in Zusammenarbeit mit der Ausloberin und weiteren sachverständigen Berater:innen.

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten wurden anhand von Prüfkriterien durch die Vorprüfer:innen wertungsfrei, formal und quantitativ geprüft. Die verbindliche Beurteilung der Arbeiten bleibt dem Preisgericht vorbehalten.

Dem Preisgericht werden die Ergebnisse der Vorprüfung als Faktenprüfung und Beschreibung der jeweiligen Lösung in Form eines Vorprüfberichts als Entscheidungshilfe in übersichtlicher und vergleichender Form ohne Bewertung zur Verfügung gestellt.

#### **Ergebnisse der Vorprüfung**

Zur Wahrung der Anonymität wurden die Kennziffern der Arbeiten durch Tarnzahlen mit den Ziffern 1001 bis 1004 in der Reihenfolge des Eingangs der Wettbewerbsabgaben ersetzt.

Es wurde kein Verstoß gegen die Anonymität festgestellt.

Die Vorprüfung erfolgte ab dem 09.10.2023 nach dem Eingang der Wettbewerbsarbeiten am Freitag 06.10.2023 beim verfahrensbetreibenden Büro Niemann+Steege+, Wasserstraße 1 in 40213 Düsseldorf.



Bis zum 15.11.2023 erfolgte die rechnerische und inhaltliche Vorprüfung in den Räumlichkeiten von Niemann+Steege+. Die externen Vorprüfer:innen hatten im Zeitraum vom 20.10.2023 - 09.11.2023 die Möglichkeit, die Vorprüfunterlagen zu sichten und ihre Anmerkungen bei Niemann+Steege+ einzureichen. Alle Vorprüfer:innen erhielten die gesamten digitalen Unterlagen der Teilnehmer:innen gemäß Anlage VI RPW 2013 am 20.10.2023.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in dem Vorprüfbericht abgestimmt zusammengefasst und den Mitgliedern des Preisgerichts als Entscheidungshilfe zur Verfügung gestellt.

Alle Arbeiten (1001 – 1004) wurden zur Zulassung empfohlen, da in den Wettbewerbsbeiträgen im Wesentlichen alle in der Auslobung benannten Leistungen enthalten waren.

**Für die Vorprüfung wirkten mit (alphabetisch):**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,  
Bauen, Mobilität und Umwelt  
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Fachbereich 5-1-20 / Stadtgestaltung u.  
städtebauliche Konzepte

**Tanja Bohnenkamp**  
**Kristina Mletzko**

Fachbereich 5-1-20 / Städtebauliche Planung und  
Stadtgestaltung –  
Untere Denkmalbehörde UDB  
**Ingo Wiedenbrück**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,  
Bauen, Mobilität und Umwelt

Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung,  
Signalwesen  
**Dr. Marcel Knauff**  
**Inga Wolf**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,  
Bauen, Mobilität und Umwelt  
Bereich 2-2 / Umwelt

Fachbereich 2-2-30 / Klima- und  
Ressourcenschutz  
**Monika Jäschke**  
**Birte Trampnau**

**Verfahrensprüfung (alphabetisch):**

**Lisa Schumacher**  
NIEMANN + STEEGE +, Düsseldorf

**Claudio Steege**  
NIEMANN + STEEGE +, Düsseldorf

**Verfahrensbetreuer:innen von Seiten  
der Ausloberin (alphabetisch):**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5 - Stadtplanung,  
Bauen, Mobilität und Umwelt  
Bereich 5-1 / Stadtplanung

Fachbereich 5-1-30 / Stadterneuerung  
**Susanne Drewes**  
**Marcus Romanos** (Fachbereichsleiter)  
**Anja Thiel**





# Termine

Versand der Wettbewerbsunterlagen an die Teilnehmer:innen und Beginn des Bearbeitungszeitraumes	12.07.2023
<b>Schriftliche Rückfragen (gemäß Anlage IV RPW 2013) online</b>	<b>bis 03.08.2023</b>
Beantwortung der Rückfragen online (binnen 14 Tagen) und Versand des abgestimmten Rückfragenprotokolls	bis 17.08.2023
<b>Abgabe der Wettbewerbsarbeiten bei Niemann + Steege +</b>	<b>bis 06.10.2023, 12.00 Uhr</b>
<b>Preisgerichtssitzung</b>	<b>06.12.2023</b>
Frist zur Abgabe eines Angebots	ab 2. KW 2024
Verhandlungsgespräche mit dem/der Obsiegenden und ggf. weiteren Bieter:innen/Bietergemeinschaften, die als Preisträger:innen aus dem Wettbewerb hervorgegangen sind	ab 2. KW 2024
Beauftragung des/der obsiegenden Bieters/Bieterin	ab 2. KW 2024





Teilnehmer:innen der Preisgerichtssitzung



Teilnehmer:innen der Preisgerichtssitzung

# Beurteilungskriterien

Die Entscheidung für eine der eingereichten Konzeptionen wird insbesondere auf Grundlage der nachfolgenden Kriterien getroffen.

Die Reihenfolge und Gewichtung der Kriterien wird durch das Preisgericht definiert.

## Gestalterische und räumliche Qualitäten sowie Nutzungsqualitäten des Konzepts

insbesondere:

- Leitbild, Nutzungskonzept und gestaltbestimmende Grundidee, Imageentwicklung, Identifikationspotenzial
- räumliche Einbindung in das städtebauliche Umfeld sowie in die umgebenden Grünflächen und Verknüpfung mit den umgebenden Nutzungen
- Maßstäblichkeit
- Gestalt und Nutzungsqualität
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (nachhaltige/s Möblierungskonzept/ Gestaltungselemente, Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts, gestalterische Einbettung in die bestehenden Strukturen)
- stadtraumbildende Qualität, Erlebbarkeit des öffentlichen Raums

## Funktionale Aspekte

insbesondere:

- Berücksichtigung der Vorgaben, Einbindung des Entwurfs (Vorplanung) in die bestehenden Strukturen
- Vereinbarkeit mit ggf. stattfindenden Groß- und Sonderveranstaltungen
- Herstellung von Barrierefreiheit
- Sicherheit und Prävention – Vermeidung von Angsträumen
- Räumlicher und Sichtbezug zwischen einzelnen Bereichen des Platzes

## Verkehrstechnische Aspekte

insbesondere:

- Darlegung der Funktionsfähigkeit der Erschließung (inkl. Lieferung) und der Stellplatzlösungen
- Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen
- Optimierung der Verkehrsabläufe für den Fuß- und Radverkehr und Anbindung an den ÖPNV

## Bautechnische Aspekte

insbesondere:

- Flexibilität der Gesamtorganisation und des Nutzungskonzepts
- Bautechnische Realisierbarkeit
- Wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept

## Aspekte der Nachhaltigkeit

insbesondere:

- Nachhaltigkeit der Mobilität
- Grünanteil/Anpassungsfähigkeit (Klimawandel)

# Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht für das Bahnhofsumfeld Oberhausen fand am 6. Dezember 2023 ab 10:00 Uhr im Rathaus der Stadt Oberhausen, Schwartzstr. 72, 46045 Oberhausen, statt.

Nach Vorstellung der Ergebnisse der Vorprüfung sowie nach insgesamt zwei Wertungsrundgängen und intensiver konstruktiver Auseinandersetzung mit den Wettbewerbsarbeiten verblieben zwei Arbeiten in der engeren Wahl.

Das Preisgericht entschied eine Rangfolge und eine Neuverteilung der Preise mit zwei Preisen.

Das Preisgericht empfahl der Ausloberin den ersten Preisträger stufenweise mit den weiteren Planungsleistungen gemäß lit. D Ziff. 23 der Auslobung zu beauftragen. Hierbei sind die in den schriftlichen Beurteilungen gegebenen Hinweise sowie die weiteren Empfehlungen zu berücksichtigen.

## Stimmberechtigte Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

### Matthias Förder

Förder Landschaftsarchitekten GmbH, Essen

### Prof. Andreas Fritzen

Lehrstuhl Städtebau und Entwerfen,  
Hochschule Bochum

### Prof. Stephan Lenzen

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn

### Hans-Rainer Runge

Runge IVP, Düsseldorf

### Prof. Dr. Hartmut H. Topp

topp.plan: Stadt.Verkehr.Moderation,  
Kaiserslautern

### Prof. Jürgen Weidinger

Weidinger Landschaftsarchitekten, Berlin

## Stellvertretende Fachpreisrichter:innen (alphabetisch)

### Matthias Proske

proske landschaftsarchitekten, Schwerin

## Gäste der Preisgerichtssitzung

### Sophie Maniezki

DB Station&Service AG

### Mary-France Jallard-Graetz

DB Station&Service AG



**Stimmberechtigte Sachpreisrichter:innen**  
(alphabetisch)

**Tim Heinzen**

stellv. Bezirksbürgermeister Stadt Oberhausen,  
Fraktion DIE GRÜNEN in der BV Alt-OB, Oberhausen

**Klaus Oberheim**

Eigentümerversorger DB Station&Service AG,  
Bahnhofsmanagement, Duisburg

**Dr. Thomas Palotz**

Beigeordneter für Stadtplanung, Bauen,  
Mobilität und Umwelt, Oberhausen

**Axel Scherer**

SPD-Fraktion in der BV Alt-OB, Oberhausen

**Dominik Stenkamp**

Bezirksbürgermeister / Vorsitzender Beirat  
Brückenschlag (CDU-Fraktion), Oberhausen

**Stellvertretende Sachpreisrichter:innen**  
(alphabetisch)

**Susanne Augustin**

DB Station&Service AG,  
Station Design

**Christoph Hülsebusch**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5  
Bereichsleiter 5-1 / Stadtplanung

**Ricarda Mauksch**

Stadt Oberhausen, Dezernat 5  
Bereichsleiterin 5-6 / Mobilität

**Jochen Sander**

Abteilungsleiter Verkehrsmanagement,  
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH

# Arbeiten Teilnehmer:innen

1001

ANNABAU Architektur und Landschaft  
mit Schübler-Plan  
Ingenieurgesellschaft mbH



1002

WES GmbH LandschaftsArchitektur mit  
BPR Dr. Schäpertöns Consult  
GmbH & Co. KG



1003

Planergruppe GmbH mit  
BERNARD Gruppe ZT GmbH



1004

Greenbox Landschaftsarchitekten mit  
BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne &  
Partner



# Preise

## 1. Preis:

Planergruppe GmbH, Essen mit  
BERNARD Gruppe ZT GmbH, Köln (1003)



## 2. Preis:

Greenbox Landschaftsarchitekten, Köln  
mit BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne &  
Partner, Osnabrück (1004)





Perspektive Bahnhofsumfeld

## 1. PREIS

TEAM | 1003

Planergruppe GmbH, Essen mit BERNARD Gruppe ZT GmbH, Köln

Mitwirkende:

Thomas Dietrich, Philipp Hillebrand, Mazur Jost, Frederic Johnen, Daniela Jell, Milena Schoeler, Ching Akina Lee, Kerstin Wagener

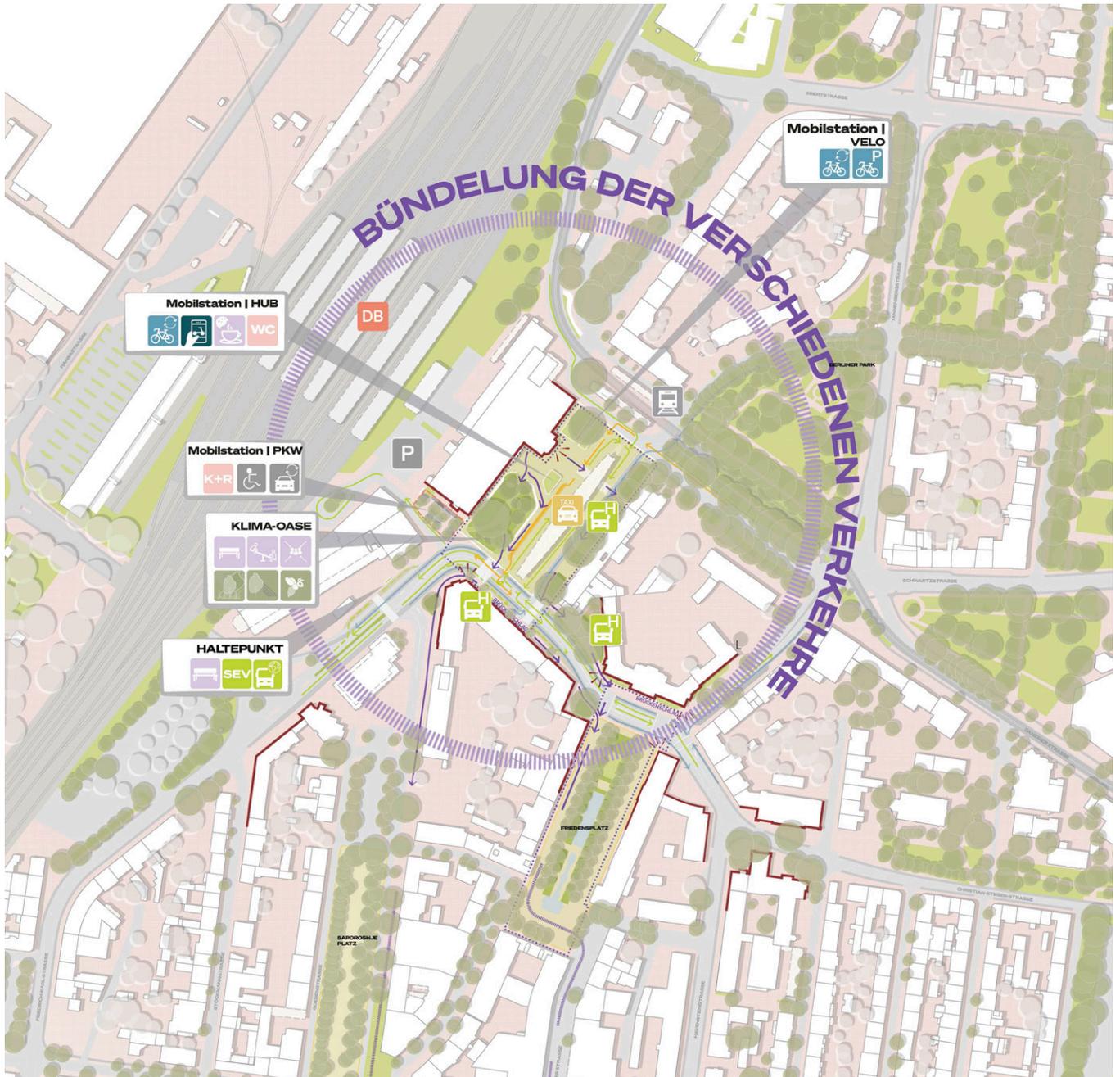
### Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

#### Freiraumplanerisches Konzept

Die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes Oberhausen Bahnhofsumfeld und Willy-Brandt-Platz ist Anlass die vorhandenen Verkehrsstrukturen neu zu denken und im Sinne der Verkehrswende, als Beitrag zum Klimaschutz, zu entwickeln. Wesentlicher Gedanke dabei ist, den ankommenden BesucherInnen Orientierung zu bieten und gleichzeitig die Verbind-

ung in Richtung Innenstadt, zur Marktstraße neu zu stärken. Das Konzept „ZukunftsmOBil“, reduziert die Flächen, die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) benötigt werden auf ein Minimum, nutzt Synergien zwischen unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen und entwickelt den verfügbaren Raum zugunsten des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), sowie des Rad- und Fußverkehrs. Im Wesentlichen werden die vorhandenen Verkehrsstrukturen neu priorisiert und im Folgenden neu geordnet. Freiwerdende Flächen wie der heutige Hotspot-Bereich im Westen des



Lageplanausschnitt

Willy-Brandt-Platzes können somit in Zukunft entsiegelt und begrünt werden. Es entsteht eine Oase, die nicht nur das Mikroklima beeinflusst, sondern auch einen angenehmen Ort des Wartens und Zusammenkommens entstehen lässt.

Die derzeit großzügige Gestaltung des Straßenquerschnitts, birgt aufgrund zahlreicher ungenutzter/unnützer Fahrspuren des MIV enorme Potentiale für eine Neugestaltung und Qualifizierung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Um den zeitgemäßen

Ansprüchen einer hochwertigen Infrastruktur gerecht zu werden, werden die Fahrspuren auf jeweils eine Fahrspur zugunsten einer Verbreiterung der Seitenräume reduziert. Um die neue Priorisierung des Raums weiter zu stärken, wird innerhalb des Plangebiets eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Poststraße für FußgängerInnen, werden mehrere breite und sichere Fußgängerüberwege (FGÜs) sowie ein lichtsignierter Knotenpunkt im Bereich der Poststraße/Gerichtstraße eingerichtet. Zudem werden die

Übergänge des Rad- und Fußverkehrs aus Sicherheitsaspekten zusammengelegt (Kopenhagener Modell). Durch den Verzicht von je zwei Fahrspuren sind nun breite Radverkehrsanlagen in beide Richtungen getrennt möglich.

### Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit 1003 hat die Intention, die vorhandenen Verkehrsstrukturen im Sinne der Verkehrswende zu entwickeln. Wesentlich ist den Verfassern, den ankommenden Besuchern Orientierung zu bieten und insbesondere die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt zu stärken. Dies ist dem Team auch hervorragend gelungen, indem geradlinige Wegeverbindungen angeboten werden, die mit baulichen und grünplanerischen Führungen kombiniert werden. Vom Haupteingang des Bahnhofsbauwerks werden die Fußgänger geradlinig über den ZOB zum Ruhrlandhaus geleitet. Links und rechts des Busbahnhofes führen zwei Nord-Süd-Wege über den Bahnhofsvorplatz mit Fußgängerüberwegen über die Poststraße. Wie selbstverständlich wird eine räumliche Lenkung durch die wegbegleitenden Grünflächen

erreicht. Somit werden die beiden Zuwegungen zum Saporishja-Platz und zum Friedensplatz gut herausgearbeitet.

Leider wird die weitere wichtige Verbindung zwischen dem HBF und den Bussteigen 1 und 2, die die Haltestellen der Straßenbahn und der Schnellbusse zum CentrO aufnehmen, nicht entsprechend herausgearbeitet. Die neuen Gebäude des Fahrrad-Hubs und des Mobilitätspavillons bauen Barrieren auf und sind räumlich falsch. Verzichtbar ist auch der Gastronomiepavillon, der den eigentlichen Vorplatz des Hbf verkleinert und die orientierende Sicht nach dem Verlassen des Bahnhofes nimmt.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Verfasser ist die großzügige Entsiegelung von Verkehrsflächen und bislang weitgehend untergenutzten Platzflächen. Die Chance zur Entsiegelung wird vor dem Ruhrlandhaus umgesetzt, indem die vorhandenen großkronigen Bäume entsprechend groß dimensionierte offene Baumscheiben bekommen. Die dort vorhandenen Senkrechtparkstände werden als verzichtbar angesehen.



Perspektive Poststraße

Dort, wo sich heute die bestehende Taxenvorfahrt befindet, entsteht eine „Klima-Oase“. Die Fläche unmittelbar am Bahnhofsgebäude wird vollständig entsiegelt und ein Ort der Ruhe und des Aufenthalts geschaffen. Schattenspendende Gehölze, insektenfreundliche Pflanzungen, eine Retentionsmulde sowie abkühlende Nebelduschen sollen das Mikroklima am bislang überwiegend steinernen Willy-Brandt-Platz verbessern. In den Zeiten des fortschreitenden Klimawandels wird diese Entsiegelung ausdrücklich begrüßt. Die Ausführung der Oase weist jedoch wesentliche Mängel auf: Die Erfordernisse des Brandschutzes (Feuerwehraufstellflächen), die Anlieferung des Bahnhofsgebäudes und die Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Gebäudes werden ungenügend berücksichtigt.

Die Poststraße soll im Sinne von „ZukunftsmOBil“ entwickelt werden, worunter die Verfasser eine Umverteilung der Verkehrsflächen mit einer Ausnahme zweier Kfz-Fahstreifen zugunsten von Fahrradstreifen und zusätzlichen Bushalteplätzen verstehen. Kritisch wird gesehen, dass der Straßenraum der Poststraße weiterhin einen konventionellen Ausbau erhalten soll. Die Planer sind leider auf halbem Wege stehen geblieben und haben nicht die Chance genutzt, zum Beispiel mit veränderten Materialitäten und Farbigkeiten die Tempo-30-Ausweisung auch straßenraumgestalterisch zu unterstützen. Auch im Bereich des Friedensplatzes wird die dominierende Fahrbahn mit dem Rückstau von Kfz vor dem Amtsgerichtsgebäude negativ beurteilt.

Insgesamt bietet die Arbeit 1003 ein nachvollziehbares und detailliert ausgearbeitetes Gesamtkonzept für eine zukunftsgerichtete Platzgestaltung und die Verknüpfung Bahnhof - Innenstadt. Wesentliche funktionale Aspekte eines Mobilitätsverknüpfungspunktes wie die unterdimensionierte Kiss-and-Ride-Vorfahrt und die falsch herum angeordnete Taxenvorfahrt sind jedoch kritisch zu bewerten.

#### Weitere Empfehlungen:

- Konkretisierung der Blickbeziehungen bezogen auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, Klima-Oase sowie des Kiosks
- Überarbeitung der drei funktionalen Orientierungsachsen (Straßenbahn, Bus, Fernbus) in Lage und Größe
- Fahrrad-Hub und Mobilitätspavillon – räumliche Positionierung zu überarbeiten
- Andienung Taxi Bahnhofsgebäude sowie bike+ride zu überarbeiten
- Taxi Führung zu konkretisieren und der Funktionalität anzupassen
- kiss+ride Situation zu konkretisieren
- Konkretisierung der Anlieferung des Bahnhofsgebäudes an der Gebäuderückseite
- Brandschutz, insb. Konkretisierung der Feuerwehraufstellflächen
- Konkretisierung der zu wählenden Materialien auf der Poststraße



Perspektive Bahnhofsumfeld

## 2. PREIS

TEAM | 1004

Greenbox Landschaftsarchitekten, Köln mit  
BPR Dipl.-Ing. Bernd f. Künne & Partner, Osnabrück

Mitwirkende:

Hubertus Schäfer, Christoph Rehbock, Niels Niemeyer, Wenxuan Zhang, Simar Swani, Christian Marrero,  
Nadine Prante

### Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

#### Freiraumplanerisches Konzept

Der Bahnhofsvorplatz von Oberhausen nimmt als Gesicht der Stadt, als erster Eindruck für Ankommende und letzte Impression für Abreisende eine wichtige Rolle ein. Ein Treffpunkt, Raum für Begegnung und Dialog sowie ein Verbindungsglied in die Oberhausener Innenstadt. Ziel und Leitbild unseres Entwurfskonzeptes ist es daher, einen Ort zu schaffen, der

Oberhausen bestmöglich repräsentiert und der das Bahnhofsumfeld als Visitenkarte und Stadtentree qualifiziert.

Um dieser Wichtigkeit im Sinne eines einladenden Stadttors Raum zu geben, wird ein großzügiges Platzgefüge aufgespannt, das zukünftig alle Mobilitätsthemen sowie Aufenthaltsqualität, Nahversorgung, und Gastronomie in einem großen Gesamtraum verschmelzen soll. Busterminal, Straßenbahnhaltestelle, Taxistände, der neue Stadtteppich sowie die östliche



Lageplanausschnitt

Promenadensituation werden als ein Ensemble interpretiert. Um die notwendige Klarheit zu erreichen, kommt eine unaufgeregte, klare Formsprache zum Einsatz. Mit seiner Großzügigkeit und Offenheit unterstreicht der Bahnhofsvorplatz die Willkommensgeste des Oberhausener Bahnhofes. Kommunikation, Dialog, Mobilität und gestalterische Qualität gepaart mit reibungsloser Funktionserfüllung aller Akteure lassen den Bahnhofsvorplatz zu einem zukunftsicheren Ort werden. Vom Bahnhofsvorplatz ausgehend ergeben sich mit den neu gestalteten Straßenräumen der Post-

straße gestärkte Verbindungen in den Süden in Richtung Innenstadt. Die stark durchgrünte Gerichtstraße fungiert als grüne Verbindung zwischen Friedensplatz und Berliner Park.

#### Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit arbeitet auf selbstverständliche Weise wichtige stadträumlichen Bezüge nach Süden zu Saporishja-Platz, über die Poststraße zum Friedensplatz und nach Norden zur Schwarzstraße heraus.

## Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz wird geschickt zoniert. Ein großzügiger Vorbereich für das Bahnhofsgebäude wird mit Angeboten zu Aufenthaltsqualität, Wasserspiel, Sitzbereichen etc. ausgestattet. Ein Teppich aus wiederverwendetem Pflaster gibt dem Vorbereich eine gut proportionierte Mitte. Entlang der westlichen Busspur werden die Taxis in Reihe angeordnet. Östlich des Busdachs und der Busspur wird der Fahrradweg angelegt, der durch eine lineare Pflanzung niedriger Wuchshöhe begleitet wird. Daneben verläuft ein großzügiger Weg. Vor den Erdgeschossen am östlichen Platzrand werden die Stellplätze entfernt und es entstehen dafür schattige Freibereiche für Aufenthalt, Gastronomie und Verkaufsstände.

Der bestehende Busterminal wird durch drei eindeutig markierte Gehwege gequert, die zur Orientierung beitragen. Ob das Element Zebrastreifen hier richtig ist, kann kritisch diskutiert werden. Die Beziehung zur nördlichen Straßenbahnhaltestelle wird verbessert, dazu werden die Fahrradstellplätze an anderen Stellen dezentral untergebracht. Der südliche Teil des

Bahnhofsgebäudes bleibt frei für Außengastronomie, Aufenthalt und Fahrradstellplätze. Die Gestaltung des Freiraums und funktionale Bestimmung zwischen Bahnhofsgebäude und Postgebäude bleibt unklar, ein grüner Treffpunkt liegt hier ungünstig. An diesem Bereich und durch Verlagerung der Fernbusbahnsteige an die Poststraße entstehen weitere Potentiale wie u.a. die Anlieferung für das Bahnhofsgebäude, weitere Stellplätze, Mobility Bereich etc., die hier besser wären.

Die Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung, zumindest die oberflächennahe Einleitung des Regenwassers in Pflanzflächen und Baumscheiben, werden begrüßt.

## Poststraße, Friedensplatz, Gerichtstraße

Die Anbindung vom Saporishja-Platz mit zwei Querungen ist gut gelöst. Die Anordnung der Bushaltestellen für Fernbus, Linienbus und Schienenersatzverkehr scheint so möglich zu sein. Die Verringerung auf je eine Fahrspur pro Richtung und die Anordnung der Fahrradwege sind richtig. Die Verkehrslösung im Be-



Perspektive Poststraße

reich des Friedenplatzes mit Abbiegespur widerspricht der Idee des Teppichs bis zum Gerichtsgebäude.

Die Anordnung der Querungen für Fuß- und Radverkehr ist noch nicht vollständig gelöst. Der Vorschlag, die geschwungene Führung der Fahrbahn mit Asphalt herzustellen, wird begrüßt. Die Auseinandersetzung mit Baumneupflanzungen in der Poststraße werden trotz der Schwierigkeiten mit dem Leitungsbestand begrüßt. Durch den Einsatz geeigneter Techniken und Pflanzen sollte das möglich sein. Die Beete mit niedrigem Bewuchs, die die Straße begleiten, unterstützen die Begrünung.

Insgesamt werden die klare Struktur und Zonierung und deren Robustheit positiv gewertet. Die samtigen und hellen Beläge, die die Hochbauten verbinden, in Verbindung mit den Pflanzungen kann diesen für die Stadt Oberhausen wichtigen Ort eine eigenständige und freundliche Stimmung verleihen.



Perspektive Bahnhofsumfeld

## 2. RUNDGANG

TEAM | 1001

ANNABAU Architektur und Landschaft mit  
Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Mitwirkende:

Sofia Petersson, Moritz Schloten, Mila Boras, André Hörmeyer, Ralf Baumann

### Grundidee

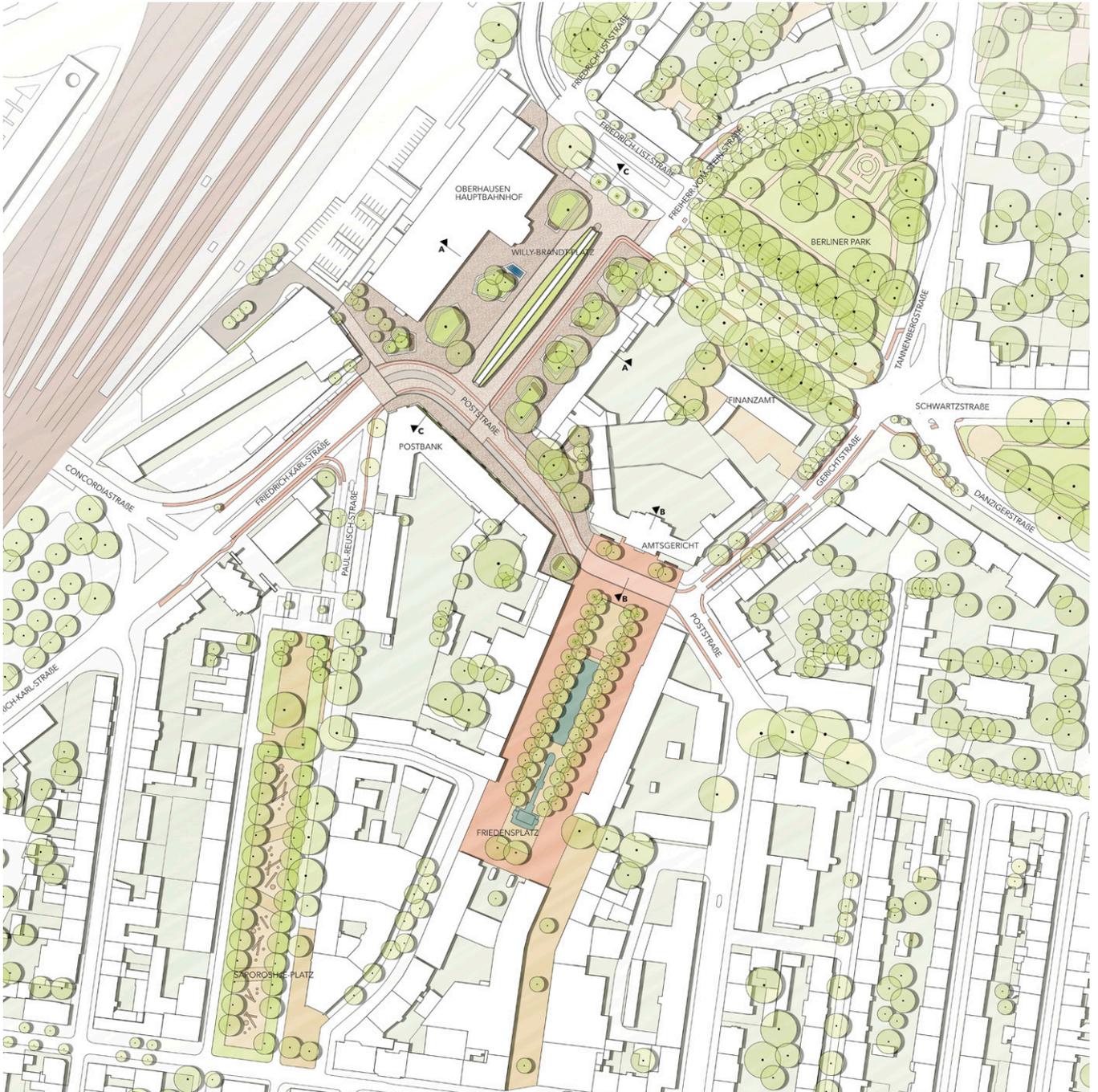
(Auszug aus Erläuterungstext)

#### Freiraumplanerisches Konzept

Die Verbindung zwischen dem Bahnhof, dem Willy-Brandt-Platz und dem Friedensplatz bis zur Marktstraße ist durch den Verkehrsraum der Poststraße unterbrochen. Die Poststraße bildet aufgrund ihrer breiten Fahrbahnen, die für den motorisierten Verkehr optimiert wurden, eine Barriere zwischen dem Willy-Brandt-Platz und dem Friedensplatz.

Das Ziel dieses Entwurfs besteht darin, eine städtische Verbindung zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Innstadt durch die Umgestaltung der Poststraße und des Bahnhofsvorplatzes zu schaffen. Die Poststraße wird zusammen mit dem Willy-Brandt-Platz bis zum Friedensplatz als ein einheitlicher, großzügiger Stadtraum gestaltet.

Der neu gestaltete Stadtraum wird einen einheitlichen Belag erhalten, um eine zusammenhängende Fläche zu schaffen, die Orientierung und Verbindung ermög-



Lageplanausschnitt

licht. Die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr werden auf ein Minimum beschränkt, wodurch neue großzügige Flächen für Fußgänger und Radfahrer entstehen.

Grüne Inseln auf dem Bahnhofsvorplatz und in der Poststraße verbessern die Orientierung zusätzlich, laden zum Verweilen ein und tragen zur Verbesserung des Stadtklimas bei.



Perspektive Bahnhofsumfeld

## 2. RUNDGANG

TEAM | 1002

WES GmbH LandschaftsArchitektur mit  
BPR Dr. Schäpertöns Consult GmbH & Co. KG

Mitwirkende:

Wolfgang Betz, Andreas Kachel, Parinaz Bahrami, Lei Zhang, Juliia Shishkina, Yushu Liu, Oliver Altmann,

### Grundidee

(Auszug aus Erläuterungstext)

#### Freiraumplanerisches Konzept

Rund um dem Hauptbahnhof hat sich über viele Epochen der Stadtgeschichte hinweg eine städtebauliche Struktur entwickelt, die viele historische Strukturen beinhaltet und neben dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes einige Baudenkmäler beherbergt. Aber, es sind auch Strukturen (Poststraße) entstanden, die die einzelnen Areale zerschneiden und ein Gefühl

der Zusammengehörigkeit stören. Schon im Neuordnungsplan von 1947 - der dieses Areal als Parkstadt bezeichnete - sind u.a. neben dem „Friedensplatz“, dem Saporishja-Platz und dem Altmarkt viele klar ablesbare Grünstrukturen zu erkennen, die der Erholung dienen und die Stadtareale deutlich miteinander vernetzen.

Wir wollen diese klaren, städtebaulichen Strukturen wieder lesbar machen und durch eine konsequente Wiederherstellung, eine spannende Erzählfolge der





Lageplanausschnitt

einzelnen Plätze erzeugen, umso die Stadtareale miteinander zu vernetzen. Sozusagen einen „Spaziergang entlang historisch gewachsener Stadtgeschichte“ ermöglichen.

Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes im Stil der klassischen Moderne mit seiner kubistischen Formsprache ist von hoher gestalterischer Qualität und wird so frei wie möglich gestellt. Aus dem Bahnhofsgebäude herauskommend eröffnet sich der Willy-Brandt-Platz aufgeräumt in ei-

ner einheitlichen Materialität übersichtlich einladend. Die drei gebäudenahen Bestandsplatten ergänzen fast poetisch die Architektur und bieten auf entsiegelten Flächen mit Sitzmöglichkeiten im Schatten Ihrer Krone eine hohe Aufenthaltsqualität zum Verweilen. Ein neues bodenbündiges Wasserspiel mit Fontänen in unterschiedlichen Höhen, befeuchtet die Luft in den Sommermonaten und ist Treff-, und Spielort für Jung und Alt.

**Impressum**

Stadt Oberhausen  
Dezernat 5 - Stadtplanung, Bauen,  
Mobilität und Umwelt  
Bereich 5-1 / Stadtplanung  
Technisches Rathaus Sterkrade  
Bahnhofstraße 66, 46145 Oberhausen

**Verfahrensbetreuung**

Niemann + Steege + Gesellschaft für  
Stadtentwicklung Stadtplanung  
Städtebau Städtebaurecht mbH  
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf

**Verfahrenskoordination**

Niemann + Steege + Gesellschaft für  
Stadtentwicklung Stadtplanung  
Städtebau Städtebaurecht mbH  
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf

**Redaktion****Konzept und Gestaltung**

Niemann + Steege + Gesellschaft für  
Stadtentwicklung Stadtplanung  
Städtebau Städtebaurecht mbH  
Wasserstraße 1, 40213 Düsseldorf