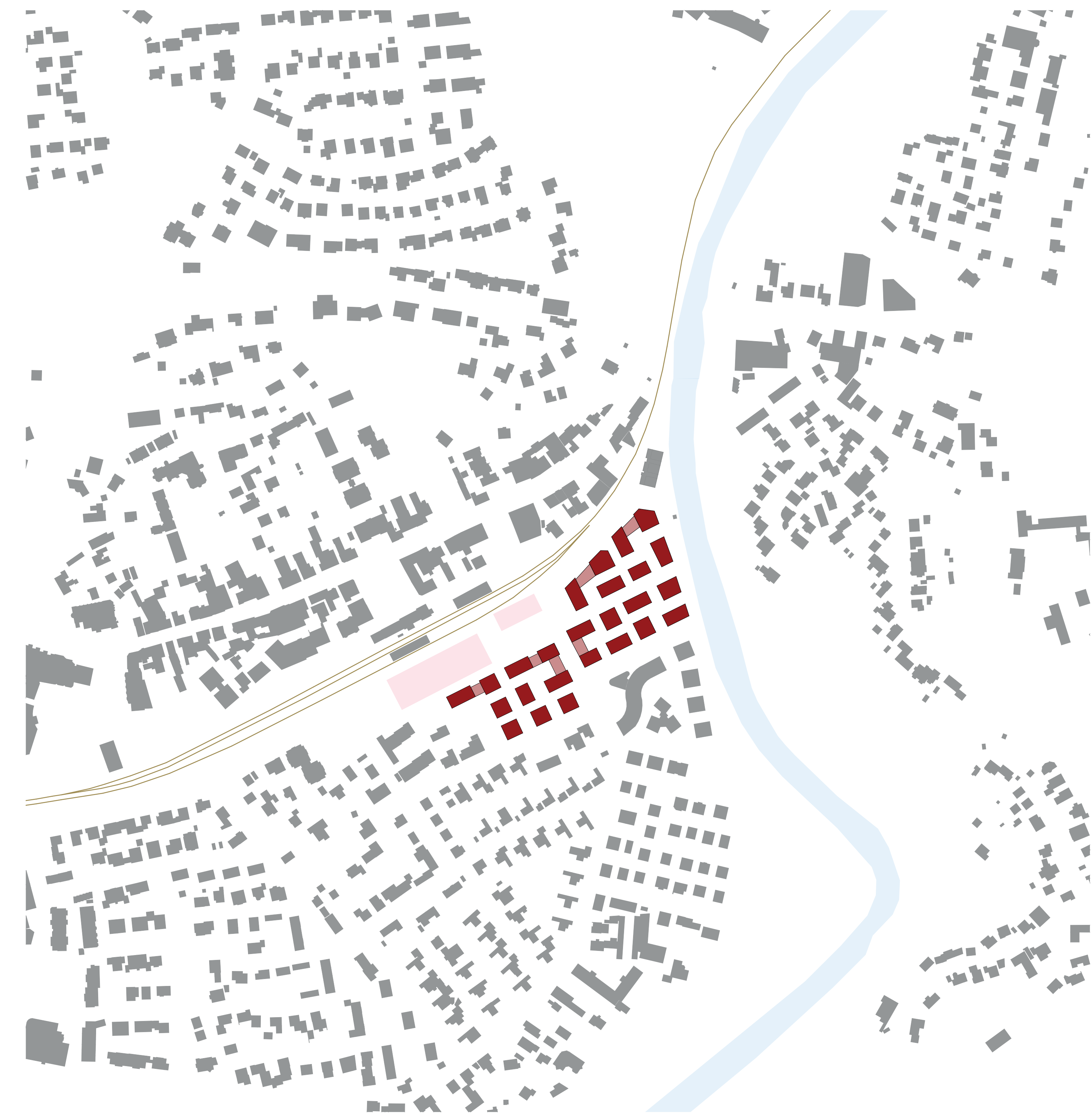


# »Overath Mitte südlich Bahnhof«

## Mehrfachbeauftragung Rahmenkonzept



Fußgängerperspektive Aggerpromenade



Schwarzplan M. 1 : 2.500

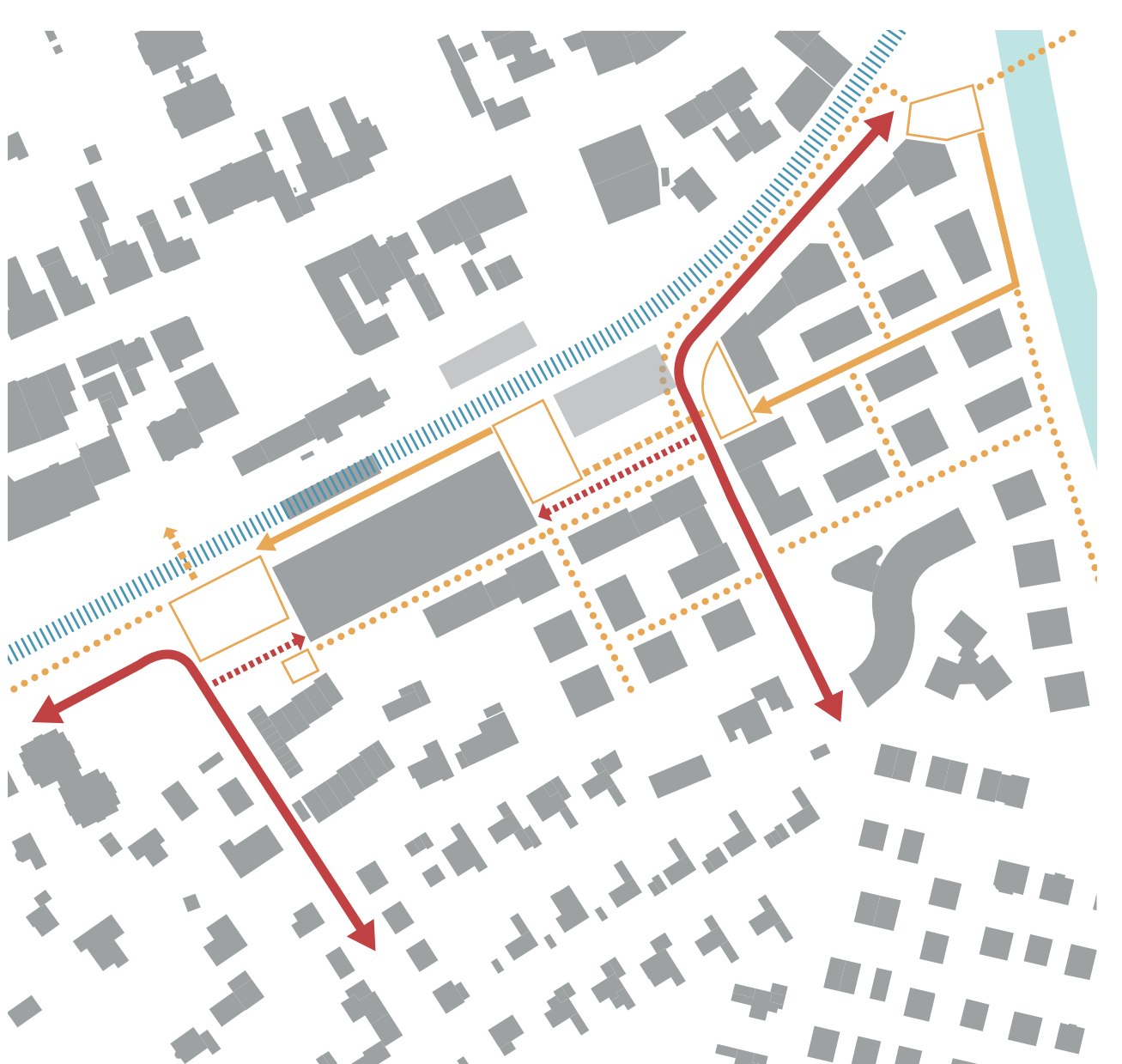
### Erläuterungstext

**GRUNDIDEE UND LEITBILD**  
 Nach Aufgabe der bisherigen gewerblichen Nutzungen soll auf dem frei gewordenen Areal zwischen Bahnhof und Agger die Chance genutzt werden, ein urbanes Wohngebiet zu entwickeln, das sowohl von der zentralen Lage am Bahnschluss als auch vom Naherholungspotential der Aggeraue profitiert und diese beiden Qualitäten städtebaulich miteinander verknüpft. Urbane Dichte soll möglichst vielen Menschen ein Wohnen an diesem Standort ermöglichen, während die Ausbildung einer attraktiven Wege- und Freiraumachse (»Blau-grünes Band«) eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Landschaftsraum Agger herstellt.

**STÄDTEBAU**  
 Der Standort ist geprägt von einer städtebaulichen Gemengelage zwischen dem Bahnhofareal/der Bahnlinie im Nordwesten, einem Gewerbegebiet im Südwesten, kleinteiliger Wohnbebauung im Süden und dem Landschaftsraum der Agger im Osten. Da hier städtebaulich nur auf wenig Bezug genommen werden kann, wird eine Bebauungsstruktur mit einem eigenständigen Gestaltungscharakter vorgeschlagen. Um der Lage am Bahnhof gerecht zu werden, wird im Sinne einer effizienten Innenentwicklung auf Grundlage einer Blockstruktur ein urbanes Wohnquartier mit einer höheren baulichen Dichte vorgeschlagen. Als Grundbaueinheit für das Gebiet dient ein durchschnittlich ca. 2.000 qm großer Baublock, der jeweils aus vier drei- bis viergeschossigen Gebäuden besteht, die windmühlenerartige zueinander angeordnet werden. Somit wird trotz offener Bauweise ein abgeschirmter Innenhof ermöglicht. Die Anhebung des Blocks um rund einen Meter über das Umgebungsniveau stärkt die räumliche Differenzierung zwischen dem als Wohnhof gestalteten BlockInnenbereich und dem äußeren öffentlichen Raum. Darüber hinaus ermöglicht die Ausbildung eines blockseitigen Plateaus eine günstigere Unterbringung der Tiefgarage unter dem Baublock (zwei Ausbuh, kürzere Rampen). Die Wohngebäude werden vom gemeinsam genutzten Wohnhof aus erschlossen, während die Gebäude mit den Büro-/Dienstleistungsnutzungen vom öffentlichen Raum aus zugänglich sind. Flachdächer ermöglichen eine optimale Ausrichtung von Photovoltaikanlagen, da sie keine Neigung/Himmelsrichtung vorgeben. An zentraler Stelle im neuen Wohngebiet ist mit Blick auf die Energieeffizienz im Quartier eine Nahwärmanlage denkbar, die über ein Leitungssystem auf kurzem Wege das gesamte Wohngebiet mit Warmwasser versorgen kann, betrieben mit Strom aus der Solarenergiegewinnung.

Neben der urbanen Ausformung des Wohngebietes bildet die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Agger den zweiten Grundpfeiler des städtebaulichen Entwurfs. Diese wird durch eine Abfolge von Plätzen entlang einer Wegeachse (»Blau-grünes Band«) erzeugt. Am südlichen Ausgang der Gleisunterführung, die zugunsten einer besseren stadträumlichen Wahrnehmung und wettergeschützten Anknüpfung mit einer leichten Dachkonstruktion überdeckt wird, sorgt ein neuer Vorplatz für den städtebaulichen Auftakt in das südliche Gebiet. Eine Wegeachse führt über die Dr.-Ringers-Straße hinweg zu einem kleinen urbanen Platz, der zweiseitig von drei- bis viergeschossigen Büro-/Dienstleistungsgebäuden eingefasst wird. Von hier aus verläuft die Achse in Form eines Angers mittig durch das neue Wohnquartier und endet an einem Holzdeck am Ufer der Agger. Gestalterisch geprägt wird die Wegeachse durch eine »Wasserlinie« und Baumreihen. Der südliche Teil des Bahnhofareals besteht derzeit im Wesentlichen aus einer weitläufigen Park- & Ride-Anlage. Um den südlichen Zugangsbereich zum Bahnhof gestalterisch aufwerten zu können, müssen hier Stellplätze verlagert werden. Aus diesem Anlass und vor dem Hintergrund, die Stellplatzsituation allgemein durch räumliche Konzentration zu optimieren und weitere Kapazitäten zu schaffen, wird hier ein Parkdeck mit 160 Stellplätzen auf zwei Ebenen vorgeschlagen. Die Erweiterung des Parkdeckes um zusätzliche Ebenen ist grundsätzlich möglich, sodass flexibel auf zukünftige Anforderungen eingegangen werden kann. Das mit einer umfangreichen Fassadenbegrünung ausgestattete Parkdeck kann darüber hinaus für ein zukünftiges Wohngebiet auf dem Areal des Kunststoffproduktionsbetriebes als Abschirmung vor den Emissionen des Bahnhofes dienen.

**FREIRAUM**  
 Die Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und Agger sowie die Lage am attraktiven Uferbereich bilden die zentralen Freiraumqualitäten des neuen Baugebietes auf dem ehemaligen Gewerbeareal. Eine autofreie Fuß-/Radwegeachse verbindet den gemeinsamen Vorplatz des Bahnsteigausgangs und des Parkdeckes mit einem Holzdeck am Ufer der Agger. Die rund 15 m breite Freiraumachse ist in Form eines Angers gestaltet, dessen Mitte ein Grünstreifen mit integrierter Regenwasserlinie und markanter Baumreihe bildet (»Blau-grünes Band«). Der westliche Uferbereich der Agger wird durch eine großzügig gestaltete Promenade aufgewertet, die den Gebäudeblöcken vorgelagert und Teil des Aggerweges ist. Im Norden im Bereich der neuen Holzbrücke bildet ein Platz den Knotenpunkt zwischen der Uferpromenade und dem Weg zwischen dem Siedlungsbereich östlich der Agger und dem Bahnhof. Dieser Ort bietet sich für eine gastronomische Nutzung an. Neben der Uferpromenade und dem Holzdeck am Ende des Blau-grünen Bandes dienen zwei »Kanzeln« als Ruhepunkte am anspruchsvollen Aggerufer und ermöglichen einen ungestörten Blick in die Uferauwe. Im nordwestlichen Planbereich werden die durch Rückbau der Parkplatzen frei gewordenen Bereiche für einen großzügigen Vorplatz zwischen dem Parkdeck und dem Zugang zu den Bahnsteigen genutzt. Der Vorplatz wird durch Wasserspiel, Baumreihen und Baumdächern räumlich gegliedert und mit Mobiliar zum temporären Aufenthalt ausgestattet. Von diesem Platz führen entlang der Gleisstrasse von Baumreihen begleitete Wege in westliche und östliche Richtung. In dem neuen Quartier östlich der Dr.-Ringers-Straße wird an der Ostkurve der Straße im Bereich der geplanten Büro-/Dienstleistungsnutzungen ein kleiner Quartiersplatz angeordnet und mit dem »Blau-grünen Band« verknüpft. Auch dieser Platz bietet sich für eine gastronomische Nutzung an. Neben der zentralen Fuß-/Radwegeachse, die in östlicher Richtung verläuft, wird das Fuß- und Radwegenetz durch zahlreiche Wegeverbindungen in nord-südlicher Richtung zwischen den einzelnen Baublöcken ergänzt. Insgesamt weist das geplante Gebiet eine hohe fußläufige Durchlässigkeit und vielfältige Anknüpfungspunkte in das angrenzende Umfeld auf. Die Innenbereiche der Baublöcke, unter denen sich in der Regel die Tiefgaragen befinden, werden im Sinne eines gemeinschaftlich genutzten Wohnhofes gestaltet. Hierzu gehören neben Begrünungen mit Stauden und Nachwurzelnenden Sträuchern auch Aufenthaltsbereiche mit entsprechender Möblierung sowie Spielzonen für Kinder. In den Bereichen, in denen sich die Wohnhöfe über dem anliegenden Niveau der Straßen und Wege befinden, erfolgt die Verbindung mit dem umgebenen öffentlichen Raum mittels Freitritten und barrierefreien Rampen im Seitenabstand der offenen Bebauung.



Erschließung

- Haupterschließung
- Fuß- und Radwegenetz
- Gleisstrasse
- Erschließung Parkdeck



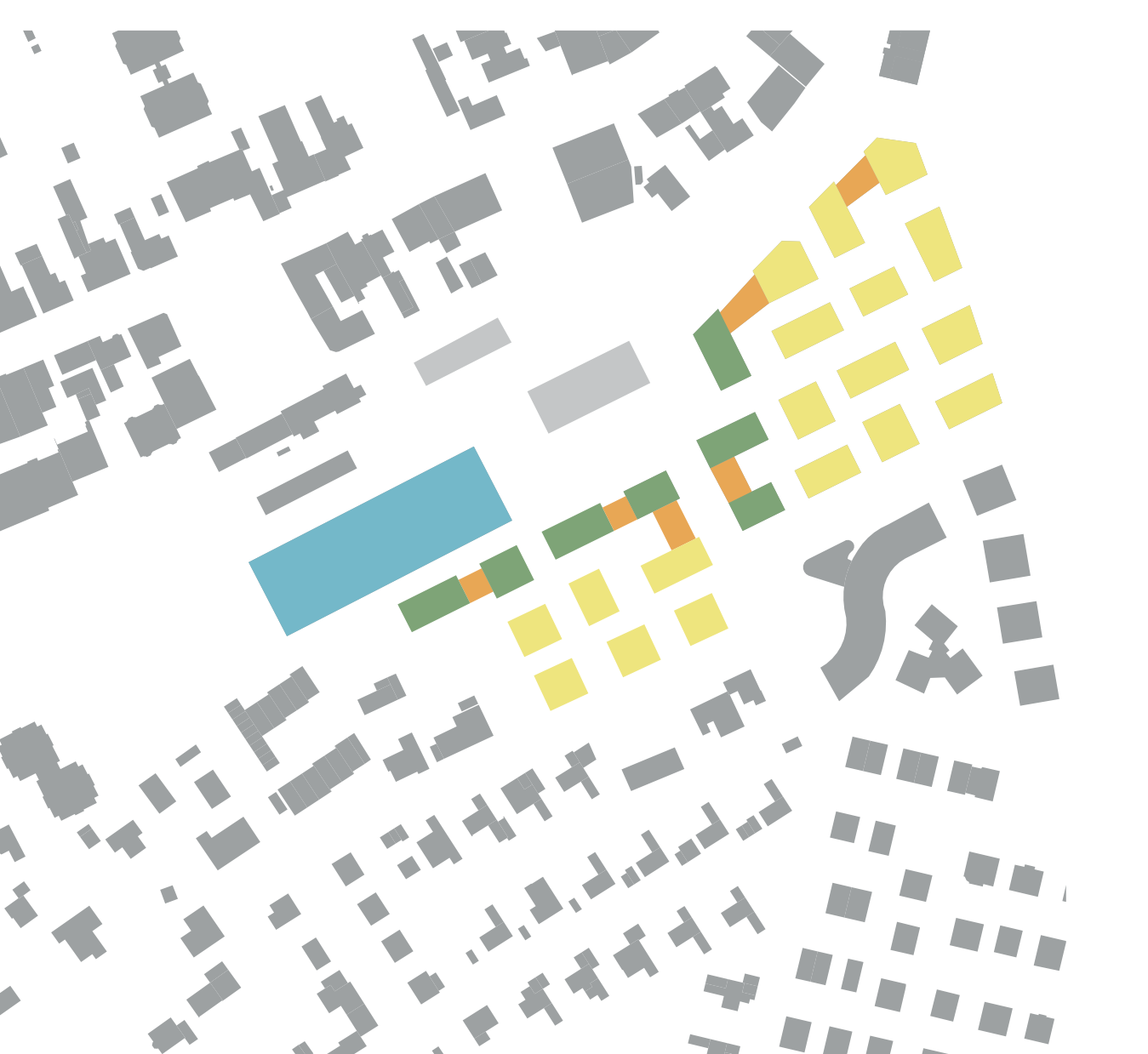
Freiräume

- Blau-grünes Band
- Plätze
- Innenhöfe
- Quartiersgarage
- Aggerpromenade
- grüne Wegeachsen



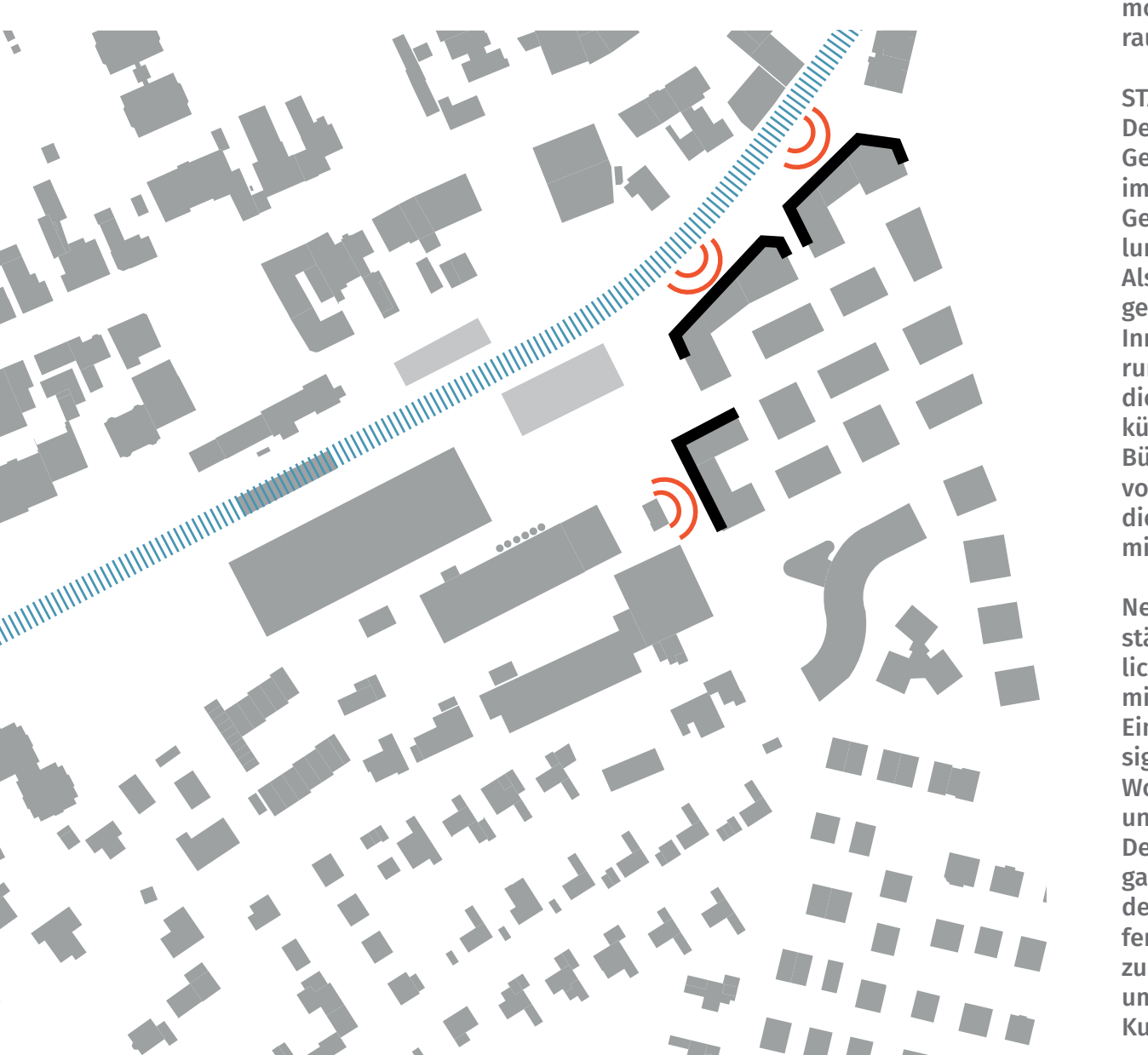
ruhender Verkehr

- Haupterschließung
- Erschließung Parkdeck
- Parkdeck
- Tiefgarage
- Stellplätze oberirdisch



Nutzungen

- Wohnen
- Gemeinschaftsräume/ Abstell./Technik/Zufahrt TG
- Parkdeck
- Büro-/Dienstleistung



Immissionsschutz »Stand: Entwicklungsstufe 2«

- Gleisstrasse
- Verkehrs- und Gewerbeemission

# »Overath Mitte südlich Bahnhof«

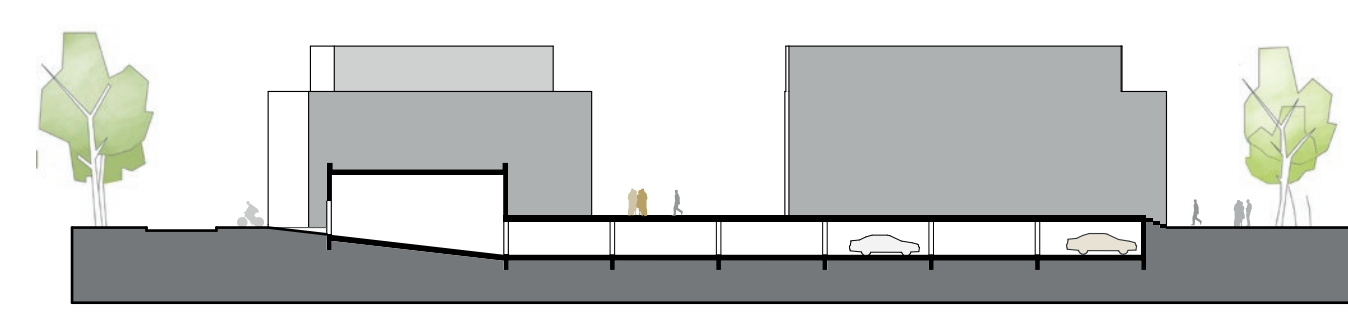
Mehrfachbeauftragung Rahmenkonzept



Lageplan M. 1 : 500



räumliches Strukturkonzept



Systemschnitt Tiefgarage/Wohnhof

Entwicklungsstufe 1 .....



Entwicklungsstufe 2 .....



Entwicklungsstufe 3 .....

