

# Betagte Autos in betagten Mauern

Meilenwerk, Düsseldorf

In Düsseldorf hat das Büro RKW Rhode Kellermann Wawrowsky ein Forum für Fahrkultur geschaffen. Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge können dort bestaunt, erworben, gelagert, gewartet, restauriert oder auch verkauft werden. Teil der Gesamtanlage: ein denkmalgeschützter, vollständigsanierter Ringlokschuppen aus den dreißiger Jahren.

01



← 01 Wo früher Lokomotiven über sich aufächernde Gleise rangierten, werden heute Oldtimer verkauft.

↓ 02 Sämtliche Einbauten innerhalb der Ringlokhalle sind im Sinne des Denkmalschutzes reversibel.

↓ 03 Das äußere Erscheinungsbild der Lokomotivenhalle blieb entlang der Harffstraße nahezu unverändert. Aus der Vogelperspektive werden dagegen auch die zusätzlichen Gebäudeteile erkennbar.

02



03



## Automobile Begierde Das Konzept Meilenwerk

→ Autor  
Simon Böhm

Fan trifft Fan. Mit diesen drei Worten könnte man eine Geschäftsidee zusammenfassen, die unter dem Namen „Meilenwerk“ inzwischen nicht mehr ganz unbekannt ist. Ziel ist es, all jenen Menschen ein Forum zu bieten, für die Oldtimer mehr als bloße Fortbewegungsmittel sind: Liebhaber und Technikbegeisterte treffen auf Fachwerkstätten, Händler, Restauratoren und andere Dienstleister. Über private Einstellboxen sowie den Verkauf und die Pflege der Fahrzeuge hinaus ergänzen Gastronomie- und Eventbereiche das Angebot. Denkmalgeschützte Industriebauten mit ihrer jeweils individuellen Geschichte bieten den geeigneten architektonischen Rahmen für die automobilen Klassiker, die ebenfalls auf eine lange Vergangenheit zurückblicken.

Im Jahr 2003 setzten die Initiatoren diese Idee erstmals in Berlin um. Das in einem ehemaligen Straßenbahndepot realisierte Meilenwerk war bereits nach wenigen Monaten restlos belegt. Inzwischen finden dort jährlich über zweihundert Veranstaltungen statt, mehr als eine Million Menschen besuchen das Bauwerk. Dem großen Zuspruch folgte als bald der Wunsch nach einer Dependence, diesmal in Nordrhein-Westfalen, das als Hochburg der Oldtimerkultur gilt. Nachdem der zunächst ins Auge gefasste Standort auf der Zeche Zollverein in Essen wegen der Auflagen des Denkmalschutzes nicht infrage kam, fiel die Wahl auf ein rund 19.000 Quadratmeter großes Grundstück an der Harffstraße in Düsseldorf-Wersten. Dort befindet sich ein bis 1931 erbauter, halbkreisförmiger Ringlokschuppen mit einem Außenradius von rund siebenzig Metern. Der in Beton, Ziegeln und verputztem Mauerwerk ausgeführte Bau funktionierte ursprünglich als Wartungshalle für Dampflokomotiven des Ruhr-Schnellverkehrs. Mit der beginnenden Elektrifizierung des Streckennetzes wurde die Halle ab 1957 jedoch nicht länger benötigt und lediglich sporadisch zu Lagerzwecken genutzt. Sie verfiel zusehends, blieb aber grundsätzlich erhalten und ist seit 1991 in die Düsseldorfer Denkmalliste eingetragen. Alles in allem ein Gebäude, das geradezu prädestiniert schien, als Meilenwerk ein Stück Verkehrsgeschichte wieder aufleben zu lassen.



04



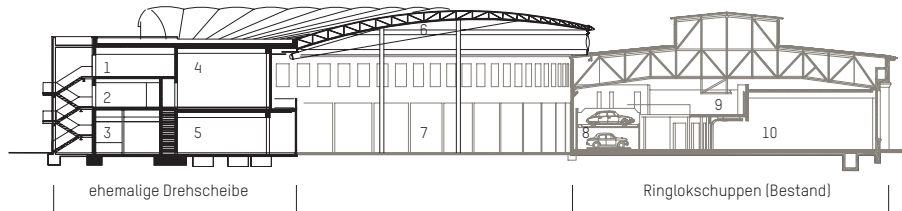
05

- ↑ 05 Mit farbigem Licht lässt sich die Hofüberdachung in den Abendstunden inszenieren.
- ← 04 Der denkmalgeschützte Lokschuppen stand knapp fünfzig Jahre leer. Das vorgefundene Oldtimer-Fahrzeug avancierte zum Ausstellungsstück und ist heute auf der neu eingefügten Galerie zu besichtigen (Seite 38).

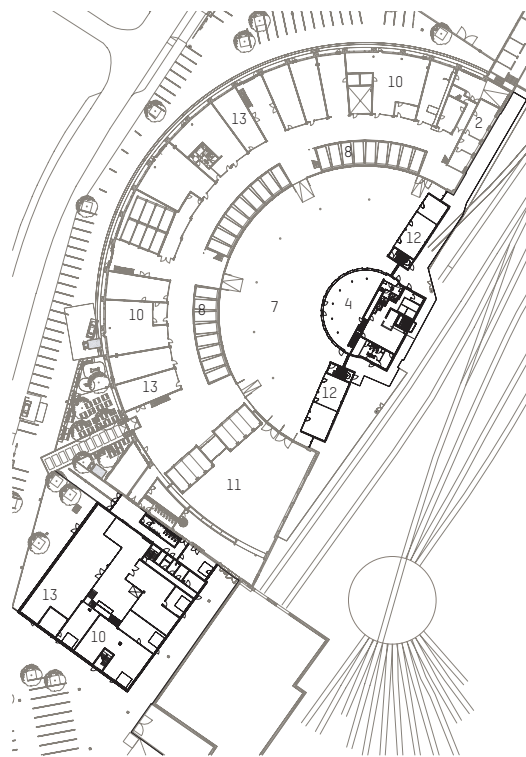
Auf dem zu bebauenden Gelände fanden sich neben dem Ringlokschuppen mit dreißig Wartungsplätzen eine Drehscheibe, entsprechende Gleisanlagen und mehrere Nebengebäude, die bereits verfallen waren. Zwar befand sich der hölzerne Dachaufbau der Lokomotivenhalle ebenfalls in marodem Zustand, die insgesamt 29 radial angeordneten stählernen Fachwerkträger erwiesensich aber als statisch intakt. Die Betonkonstruktion des Außenrings wurde lediglich auf der Wetterseite als sanierungsbedürftig eingestuft.

Diese günstige Ausgangslage bot dem Team von RKW Architekten die Möglichkeit, die historische Substanz nahezu vollständig zu erhalten und wieder erlebbar zu machen. Sämtliche Einbauten sind daher als „Haus im Haus“ konzipiert, Berührungspunkte mit der vorhandenen Substanz auf ein Minimum reduziert. Da nur die eingestellten Räume beheizt werden, der Ringlokschuppen ansonsten also unbeheizt bleibt, erübrigtensich aufwändigere Wärmeschutzmaßnahmen, die das Erscheinungsbild des Gebäudes unter Umständen stark verändert hätten. Lediglich das Dach, das ohnehin mit neuen Bauteilen geschlossen werden musste, erhielt eine Wärmedämmung. >

## Erhalten und erweitert Entwurf



Schnitt M 1:750



Grundriss M 1:2000

- |   |        |    |               |
|---|--------|----|---------------|
| ■ | Neubau | 1  | Technik       |
| ■ | Altbau | 2  | Büro          |
|   |        | 3  | Küche         |
|   |        | 4  | Restaurant    |
|   |        | 5  | Bistro        |
|   |        | 6  | Foliendach    |
|   |        | 7  | Handelsfläche |
|   |        | 8  | Carboxen      |
|   |        | 9  | Galerie       |
|   |        | 10 | Werkstätten   |
|   |        | 11 | Eventflächen  |
|   |        | 12 | Shop          |
|   |        | 13 | Showroom      |

Ein neuer Baukörper (links) ergänzt den ringförmigen Bestand, lässt einen Hof 06 → entstehen und deckt den Raumbedarf, der im Altbau keinen Platz fand.



Die Werkstätten und Showrooms orientieren sich zu den großen Fensterflächen des äußeren Mauerrings. Über ihnen verläuft eine Galerie, die Büros erschließt und einen Blick ins Hallenhalbrund gestattet, vor allem auf den inneren Mauerring. Dort reihen sich gläserne Einstellboxen für Oldtimer auf – eigentlich reine Garagen, die allerdings den Luxus einer Klimatisierung bieten und ihren Inhalt vitrinengleich zur Schau stellen.

Da der Lokschuppen mit seinen rund 6.000 Quadratmetern Fläche nicht einmal die Hälfte des Raumprogramms aufnehmen konnte, entschieden Architekten, Bauherren und Denkmalpfleger, die ringartige Grundform zu schließen und zu einem Halbkreis zu ergänzen. Anstelle der zentralen Drehscheibe errichteten sie einen zweigeschossigen, abgerundeten Restaurantbaukörper, flankiert von zwei Flügelbauten, die beinahe bis an die beiden äußeren Enden des Lokschuppens heranreichen. Gemeinsam mit der gebogenen Bestandsfassade ergab sich dabei ein allseitig umschlossener Hof. Er tritt an die Stelle, wo früher die Gleise von der Drehscheibe zu den Toren des Lokschuppens führten. Um ihn das ganze Jahr für Handel und Ausstellung nutzen zu können, erhielt er ein transluzentes Dach. Fehlten noch 1.300 Quadratmeter, die schließlich in einem großen, kubischen Neubau im Osten des Grundstücks Platz fanden, der die verfallenen Nebengebäude ersetzt. Dort sind in erster Linie klassische Motorräder zu bewundern.

## Mit Luft gebaut Das Dach des Innenhofes

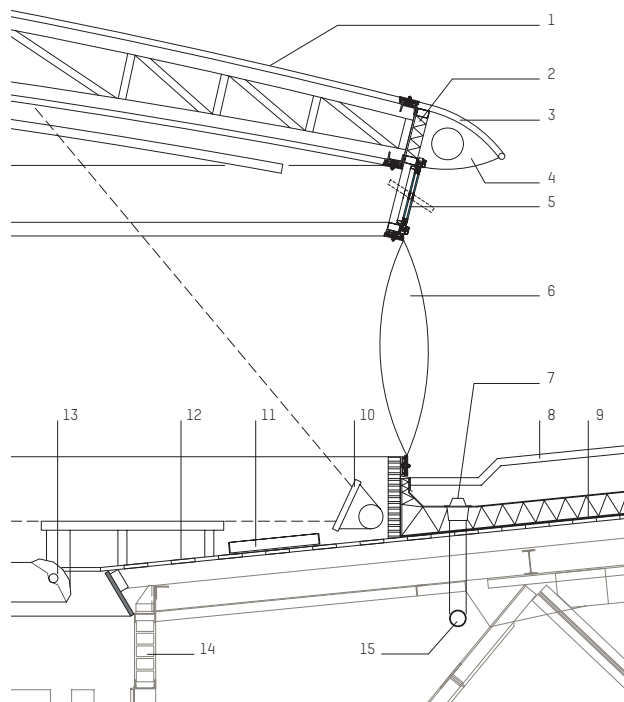
Um den Hof zu überdachen galt es, eine Distanz von 27 Metern zu überspannen – die Strecke zwischen dem zentralen Restaurantkörper und dem alten Lokschuppen. Doch was tun, wenn auf einer der beiden Seiten keine Auflagerfläche zur Verfügung steht? Denn Mauerwerk und Dach des Schuppens konnten keine zusätzlichen Lasten aufnehmen. Die 31 radial angeordneten, gekrümmten Fachwerkträger des neuen Daches lagern daher nur auf dem Restaurantgebäude auf und erstrecken sich von dort zu einem Ringträger, der auf sechs frei im Hof stehenden Stützen von je 32 Zentimetern Durchmesser ruht. Über diesen kragen die Träger dann 10 Meter weit aus – bis über die Traufe des Bestands, den sie an keiner Stelle berühren.

Als Klimahülle fungieren luftgefüllte, transluzente Kissen aus ETFE-Folien. Jeweils an den Ober- und Untergruten befestigt, liegen immer zwei Kissen übereinander. Ein silberfarbener Aufdruck auf der oberen Lage hält die Wärmestrahlung ab, ein unregelmäßiges Muster in grauer Farbe auf der Unterseite des unteren Kissens verwischt die Durchsicht in die Konstruktion. Durch diese unterschiedliche Bedruckung der Folien wurde ein g-Wert von 0,25 erzielt, der U-Wert liegt bei 0,75 W/mK. Der überdachte Hof ist daher lediglich mithilfe so genannter Dunkelstrahler temperiert. Selbst bei Minusgraden fällt die Temperatur nicht unter zwölf Grad Celsius.

Den Anschluss an den Bestand bildet ebenfalls ein Folienkissen, allerdings vertikal eingebaut und aus durchsichtigem Material. Ohne Unterbrechung, auch ohne jegliche senkrechte Rahmen, wie sie eine konventionelle Verglasung aufweisen würde, läuft es in einem Bogen 130 Meter lang durch. Auf diese Weise ist kein einziges Bauelement erkennbar, das Alt- und Neubau verbindet – das Foliendach scheint über dem Lokschuppen zu schweben.







■ Neubau  
■ Altbau

**Detail M 1:50**

- 1 Dachaufbau:  
ETFE-Membran  
Stahlfachträger  
transparente Wärmedämmung  
ETFE-Membran
- 2 Wärmedämmung
- 3 Dachüberstand mit ETFE-Folie
- 4 schwertartige Verlängerung des Binders
- 5 Lamellenfenster als RWA/Lüftungsflügel
- 6 ETFE-Kissen
- 7 Dacheinlauf
- 8 Blechaufkantung
- 9 Dachaufbau:  
Bituminöse Dachabdichtung  
ca. 12 mm Wärmedämmung  
Dampfsperre  
24 mm Holzschalung  
10/12 cm Sparren  
Stahlfetten (Bestand)  
Stahlbinderkonstruktion (Bestand)
- 10 Scheinwerfer
- 11 Kabelpritsche
- 12 Dachaufbau:  
24 mm Holzschalung  
10/12 mm Sparren  
Stahlfetten (Bestand)  
Stahlbinderkonstruktion (Bestand)
- 13 Dunkelstrahler
- 14 ehemalige Außenwand des Ringlokschuppens
- 15 Entwässerungsleitung



↑ 07 Die Bestandsfassade und das neue Foliendach scheinen voneinander getrennt.  
Nur ein transparentes Folienkissen verbindet die beiden Bauteile.

Charakteristischer Hauptbestandteil des Düsseldorfer Meilenwerks bleibt jedoch – trotz des sehr dominanten Foliendachs – der 31 Meter tiefe Ringlokschuppen. Während der Bauphase wurde sein stählernes Dachtragwerk gesäubert und anschließend mit einem schützenden Öl gestrichen. Die neu eingefügte Galerie über den Werkstätten ist in Anlehnung an den Bestand auf die gleiche Weise behandelt.

Um Tageslicht in das Innere des Gebäudes zu holen, deckten die Architekten die im Querschnitt mittig verlaufende Laterne abweichend vom Originalzustand mit transluzenten Polykarbonatplatten ein (Glas wäre zu schwer gewesen). Die vertikalen Seitenflächen sind abwechselnd isolierverglast oder mit Holzlamellen versehen. Leere Sprossenrahmen, die außen vor den Glasscheiben hängen, erzeugen den ursprünglichen Eindruck einer kleinteiligen Fenstergliederung. Der hölzerne Dachaufbau der geneigten Flächen, die beidseitig der Laterne angeordnet sind, wurde originalgetreu rekonstruiert.

Die alte Bodenplatte mit ihren abgesenkten Wartungsgängen, aus denen sich die Dampflokomotiven von unten reparieren ließen, blieb unangetastet, weil die Architekten einfach eine neue Platte darüber einbauten. Als Belag dient flügelgeglätteter Industriebeton, der mit Epoxydharzemulsion öl- und säureresistent versiegelt wurde.

Die sanierte Außenwand aus verputztem Beton behält ihr ehemaliges Erscheinungsbild bei. Neue Türen und Fenster, notwendig aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der vorhandenen Elemente, wurden gemäß den ursprünglichen Ausmaßen und Proportionen eingesetzt. Bei inneren Mauerringen ließen sich fast die komplette Originalsubstanz erhalten. Weil an den überdachten Hof grenzt, in dem kein Außenklima herrscht, waren die Anforderungen an den Wärmeschutz dort so gering, dass es ausreichte, die Holzvertäfelungen der früheren Einfahrtstore sowie einige zerbrochene Scheiben der alten Einfachverglasung auszutauschen. Gründliches Reinigen verhalf der Fassade zu neuem Glanz.

## Subtil erneuert Instandsetzungsarbeiten

Die Stahlkonstruktion war statisch intakt und musste ebenso 08 →  
wie die innere Fassade lediglich gesäubert werden. 09 ↓

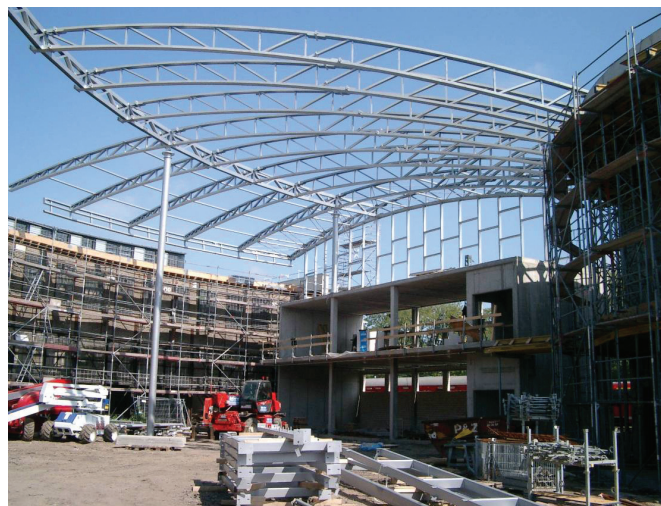


08



09

↓ 10 Die Stahlträger der neuen Hofüberdachung kragen über das vorhandene ringförmige Gebäude aus, ohne es zu berühren.



10







← 11 Sowohl die ausgestellten Fahrzeuge als auch die baulichen Strukturen werden gezielt beleuchtet.

## Raum und Autos inszeniert Das Lichtkonzept

Die Lichtplaner entwickelten für jeden Teilbereich des Meilenwerks eine individuelle Beleuchtungslösung. Die Exponate tauchten sie jedoch überall in gerichtetes, brillantes Licht. Hohe Beleuchtungsstärken und die daraus resultierende Schattigkeit heben die Oldtimer besonders hervor. Im Lokschuppen erhielten die Verkehrsflächen – dem technisch-industriellen Ambiente entsprechend – direktes, hartes Licht aus dazupassenden Pendelleuchten, während für die Dachflächen eine warme, indirekte Beleuchtung installiert wurde.

Im Bereich des Hofes betonen die Fachplaner die neuen Bauglieder, vor allem das Foliendach, mithilfe einer selbstverständlich wirkenden Lichtkonzeption, die trotz der großen auszuleuchtenden Flächen mit erstaunlich wenigen, in die Gebäudestruktur integrierten Elementen auskommt. Um Reflexe auf den ausgestellten Fahrzeugen zu reduzieren, sind diese zwar ebenfalls mit gerichtetem Licht inszeniert, allerdings nicht direkt, sondern über hochglänzende Umlenkspiegel, die unter der Stahlkonstruktion hängen. Durch die unterschiedlich bedruckten Folienlagen erhält die gesamte Dachfläche eine tageslichtähnliche Grundhelligkeit selbst in den Abend- und Nachtstunden, so dass immer ein wenig vom Außenraumcharakter des überdachten Hofes spürbar bleibt.

Entlang des umlaufenden Versatzes montierte, dimmbare Leuchten in den Ausgangsfarben Rot, Grün und Blau können dabei zusätzlich die Außenkante des Foliendachs betonen, ähnlich einer Korona, wahlweise in kräftigen Tönen oder naturähnlichen Zwischenstufen. Die farbintensive Variante dieser Effektbeleuchtung – von den Lichtplanern eigentlich nur für besondere Anlässe vorgesehen – kommt derzeit häufig im ganz alltäglichen Betrieb des Meilenwerkes zum Einsatz. Vielleicht sollte sie jedoch tatsächlich lediglich bei Spezial-Veranstaltungen verwendet werden, wirkt sie doch sehr dominant, den Gesamteindruck beinahe störend. Die vorprogrammierten dezenteren Lichtfarben harmonisieren besser mit den schlichten Tönen der baulichen Umgebung. Außerdem würden die ausgestellten Fahrzeuge auf diese Weise auch nachts die optischen Highlights bilden.

Man kann es nicht anders sagen: Mit dem Oldtimerforum hat der Lokschuppen eine nahezu ideale Nutzung gefunden. Wegen seiner Lage inmitten eines Wohngebietes kam produzierendes Gewerbe nicht infrage, der Umbau zu Loftwohnungen wiederum hätte durch die Nähe zu benachbarten Bahngleisen nicht die nötige Wohnqualität erzeugen können und wäre damit unrentabel gewesen. Vom Einzug des Meilenwerks hingegen profitieren alle Seiten. Der Betreiber erhielt seinen zweiten Standort mit guter Verkehrsanbindung, die Stadt Düsseldorf ist um eine Ruine ärmer und eine Attraktion reicher. Allein an den beiden Eröffnungstagen strömten über 65.000 Besucher ins Meilenwerk, dessen Ausstellungsflächen bereits zu diesem frühen Zeitpunkt vollständig vermietet waren.

Auch aus denkmalpflegerischer Sicht ist die Umnutzung zum Oldtimerforum ein Glücksfall. Der Bauherr wollte nicht wie so oft den Bestand auf seine Fassade reduzieren, die dann als Kulisse einen dahinterliegenden Neubau verbirgt, sondern hatte ein profundes Interesse daran, möglichst viel Originalsubstanz zu erhalten. Denn genau dies ist ein wesentlicher Teil seiner Geschäftsidee; die Auto-Klassiker sollen in einem möglichst authentischen, in die Jahre gekommenen Umfeld präsentiert werden. Entsprechend feinfühlig gingen die Architekten mit dem Bestand um. Sämtliche Einbauten sind als solche ablesbar und zudem reversibel. Besucher werden dezent an die Geschichte des Ortes erinnert. Spuren der Vergangenheit finden sich etwa in Form von erhaltenen Schienen im Eingangsbereich, ehemaligen Rauchabzügen für die Dampflokomotiven oder einer rußgeschwärzt belassenen Wand.

Trotz der hinzugefügten neuen Bauten blieben die ursprünglichen Bezüge des Ortes bestehen. Die ehemals zentrale Stelle des Lokschuppens ist wieder mit einer zentralen Funktion besetzt: Wo früher eine Drehscheibe die Lokomotiven auf Inspektionsplätze verteilte, treffen sich heute Kunden, Anbieter und Besucher im Restaurant, um ihre Blicke über den ehemaligen Gleisbereich auf die Objekte ihrer automobilen Begierde schweifen zu lassen.

## Mehr als bloße Kulisse Rundum Bestand

**Projekt**  
Meilenwerk, Düsseldorf

**Bauherr**  
insignium – Gebaute Marken GmbH, Berlin

**Architekten**  
RKW Rhode, Kellermann Wawrowsky  
Architektur + Städtebau, Düsseldorf

**Tragwerksplanung**  
Arup GmbH, Düsseldorf

**Statik Dachmembran**  
form TL ingenieure für tragwerk und  
leichtbau gmbh, Radolfzell

**Montage Dachmembran**  
CENO TEC GmbH, Greven

**Lichtplanung**  
Zumtobel Lighting GmbH, Dornbirn (A)

**Bauzeit**  
2005 – 2006, 14 Monate

**Baukosten**  
rund 12 Millionen €

**Produkte**  
Öl-Anstrich Stahlkonstruktion Bestand  
Owatrol

**Fensterelemente Außenfassade Bestand**  
AA 610, Farbe DB 703 von Alcoa