

3

Machbarkeitsstudie Kesselbrink

Machbarkeitsstudie Kesselbrink - Stand Februar 2010



Machbarkeitsstudie
zur Neugestaltung des Kesselbrinks

Stand 02.2010

Herausgeber

Stadt Bielefeld

Der Oberbürgermeister

Dezernat 4 Bauen / Planen

Bauamt / Abteilung Gesamträumliche

Planung und Stadtentwicklung

Bearbeitung und Koordination

Runge + Kuchler

Ingenieure für Verkehrsplanung

Hohenstaufenstraße 4

40547 Düsseldorf

Hans-Rainer Runge | Isabelle Vogt

scheuven + wachten

Friedenstraße 18

44139 Dortmund

Prof. Rudolf Scheuven | Mareike Gerhardt |

Martin Ritscherle | Patricia Schulte

wgf Nürnberg Landschaftsarchitekten

Vordere Cramergasse 11

90489 Nürnberg

Prof. Gerd Aufmkolk

Februar 2010

Machbarkeitsstudie
zur Neugestaltung des Kesselbrinks

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

09

Ausgangssituation

11

Verfahrensart

14

Bestandsaufnahme

26

Entwicklungsziele

31

Strukturkonzept

31 Umgang mit der Tiefgarage

42 Gestaltung der Grünräume

43 Verkehrsführung und Gestaltung der Straßenräume

49 Organisation des ruhenden Verkehrs

51 Gestaltung der Multifunktionsfläche

54

Kostenschätzung

55

Gutachterliche Empfehlungen

59

Weiteres Vorgehen

V o r w o r t

Liebe Leserinnen und Leser,

wer kennt ihn nicht, den Kesselbrink? Nahezu die gesamte Bielefelder Bürgerschaft weiß mit diesem Platz ein Bild zu verbinden. Zumeist ist dies jedoch eine eher negativ belegte Assoziation.

Kam dem Kesselbrink in seiner langen Geschichte zumeist eine repräsentative Rolle zu - man denke nur an die Gartenanlage in den 1920er Jahren - so ist sein heutiges Aussehen doch stark „in die Jahre gekommen“. Auch funktional entspricht er vielmehr einem riesigen Parkplatz, als einem belebten und qualitätsvollen Stadtplatz mit hohem Grünflächenanteil.

Um aber genau dieses Bild wieder herstellen zu können, wurde die Ihnen hiermit vorliegende Machbarkeitsstudie zum Kesselbrink in Auftrag gegeben. Gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekturbüro wgf Nürnberg und dem Planungsbüro Runge + Kuchler - Ingenieure für Verkehrsplanung, hat das Stadtplanungsbüro scheuevens + wachten in einem intensiven öffentlichen Dialog mit der Bürgerschaft und enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein Strukturkonzept erarbeitet, das das für den Kesselbrink Machbare aufzeigt und beschreibt und als Grundlage für alle weiteren Planungen dienen wird.

Der Kesselbrink soll wieder zu einem spannenden, qualitativ hochwertigen und vor allem intensiv genutzt und belebten Stadtplatz werden. Dieses Ziel werden wir allerdings nur gemeinsam mit Ihnen, den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bielefeld, erreichen können. Der Auftakt ist mit der kooperativen Erarbeitung der Machbarkeitsstudie gelungen und ich freue mich bereits jetzt drarauf, diesen sehr erfolgreich begonnen Prozess mit vereinten Kräften fortsetzen zu können. Zusammen werden wir die Zukunft des Kesselbrinks gestalten und ihn wieder zu dem zu machen, was er einmal gewesen ist: Ein Stadtplatz, auf den wir alle stolz sein können!

Ihr Gregor Moss



Beigeordneter der Stadt Bielefeld
Dezernat 4 | Planen und Bauen



A u s g a n g s s i t u a t i o n

Im April 2008 ist das gesamtstädtische integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) durch den Rat der Stadt Bielefeld beschlossen worden. Dieses Konzept beleuchtet die städtische Situation bezogen auf den demografischen und wirtschaftlichen Wandel sowie die daraus resultierenden Veränderungen sowohl auf Ebene der Gesamtstadt als auch der verschiedenen Stadtteile. Die sich daraus ergebenden Arbeitsrichtungen sind insbesondere Aufgaben des Stadtumbaus und der Stadterneuerung. Demnach definiert das ISEK verschiedene Handlungsschwerpunkte. Hierzu zählen thematische Schwerpunkte wie das Wohnen und der Einzelhandel, aber auch räumliche Handlungsgebiete wie die Stadtteile Sennestadt, Bethel und der nördliche Innenstadtrand.

In eben diesem als Transformationszone genannten Vertiefungsbereich der nördlichen Innenstadt liegt der Kesselbrink. Mit ca. 2,5 ha reiner Platzfläche ist er der größte innerstädtische Platz. Aus diesem Grund kommt ihm, bezogen auf das im ISEK entwickelte programmatische Leitbild „Der öffentliche Raum als Projekt“, eine besondere Bedeutung zu.

Erklärtes Ziel dieses Leitbildes ist es, den öffentlichen Raum zu qualifizieren und zu verknüpfen, um neue Lagequalitäten und Adressen auszubilden. Es soll ein Netzwerk unterschiedlicher Raumqualitäten entstehen. Als öffentlicher Raum gelten dabei temporär gestaltete Flächen auf Gewerbebrachen, unterschiedliche städtische Zentren sowie innenstadtnahe urbane Freiflächen.

In der aktuellen Diskussion im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (INSEK) für das Handlungsgebiet nördliche Innenstadt, wird dem Kesselbrink daher eine zentrale Funktion für die Entwicklung dieses Quartiers zugesprochen.

Dabei ist die Situation des Kesselbrinks durchaus kein Einzelfall. Bundesweit müssen die Städte mit innenstadtnahen Platzsituationen umgehen, die durch den Wandel der Zeit ihre ehemalige Funktion eingebüßt haben. Zur Reaktivierung dieser Flächen wird es darauf ankommen, den städtischen Raum neu zu beleben. Dem Kesselbrink kommt dabei die wichtige Funktion als Gelenk zwischen verschiedenen innerstädtischen Stadträumen und Quartieren zu.

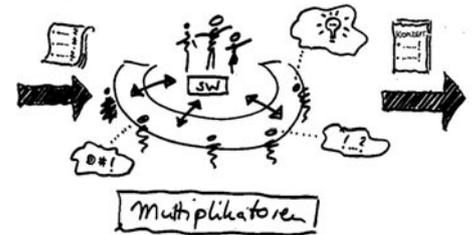
Die bei einer Neunutzung zwischen den verschiedenen Nutzungen auftretenden Konfliktpotenziale können allerdings nie zur Gänze behoben werden. Die Machbarkeitsstudie soll aber dazu beitragen, diese Konflikte soweit wie möglich zu harmonisieren, technische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und wo nötig, politische Entscheidungen herbeizuführen. Demnach soll sie als Wegweiser verstanden werden, der nicht an unveränderlichen Zielen festhält, sondern aus den örtlichen Gegebenheiten des Platzes Lösungsvorschläge für Probleme und Möglichkeiten zum Ausbau von Chancen aufzeigt.

Um diese Aufgaben und Ziele erreichen zu können, ist es von entscheidender Bedeutung, dialogorientierte Kommunikationsformen zu schaffen und die verschiedenen Akteure einzubinden. Dazu zählen neben der Verwaltung, der Wirtschaft und Politik insbesondere auch die Bielefelder Bürgerinnen und Bürger. Nur durch das gemeinsame Gespräch können die verschiedenen Anforderungen letztlich zu einem konsensfähigen und umsetzungsorientierten Konzept zusammengeführt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer besonderen Herangehensweise, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

Verfahrensart

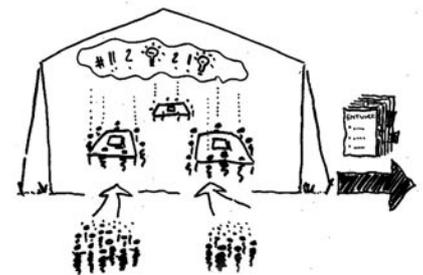
In der Vergangenheit gab es bereits eine Vielzahl an Ideen, Planungen und Konzepten für die Um- und Neugestaltung des Kesselbrinks, die jedoch allesamt unvollendet blieben. Einigen fehlte die zur Realisierung notwendige Bedarfsgrundlage. Viele haben sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen als nicht tragfähig erwiesen, andere konnten wegen der teils recht angespannten Haushaltslage nicht finanziert werden.

Um eine fundierte Grundlage für zukunfts- und tragfähige Planungen zu erhalten, die den Anforderungen des Platzes Rechnung tragen, ist daher durch die Stadt Bielefeld eine Machbarkeitsstudie zum Kesselbrink beauftragt worden.



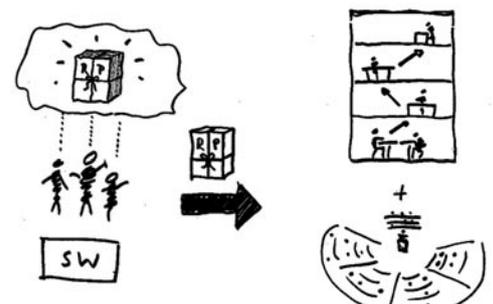
Vorbereitungsphase

Diese bettet sich in das gesamtstädtische ISEK und das auf den nördlichen Innenstadtrand bezogene INSEK, ein Handlungsprogramm speziell für die nördliche Innenstadt, ein. Alle Entwicklungskonzepte zielen auf eine nachhaltige Stadtentwicklung ab, unter anderem durch die Qualifizierung benachteiligter Stadtbezirke. Die Vorarbeit durch die drei aufeinander aufbauenden Konzepte ist dabei Grundvoraussetzung für die Bewerbung um europäische Ziel 2-EFRE-Fördermittel, die das Programm „Stadtumbau West“ kofinanzieren. Dieses Bund-Länder-Programm soll die Städte bei den Aufgaben unterstützen, die sich aus dem demografischen und wirtschaftlichen Wandel ergeben. Es ist bestimmt für die Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zum Stadtumbau und ist als Impulsgeber für einen langfristigen Erneuerungsprozess zu verstehen.



Werkstattphase

Aus diesem Grund wurde bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie das Gespräch bereits in einem sehr frühen Stadium der Planung gesucht. Das „Bürgerforum Kesselbrink“ fand am 18. September 2008 im Historischen Saal der Ravensberger Spinnerei statt und markierte den öffentlichen Auftakt. Zum Mitmachen waren an diesem Abend alle Bielefelder Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, rund 180 haben die Möglichkeit der Diskussion genutzt. Die Politik betätigte sich als Beobachter.



Auswertungsphase

Ziel des Abends war es, gemeinsam über die Zukunft des Kesselbrinks ins Gespräch zu kommen. Eingeladen waren alle Interessierten, um gemeinsam mit Mitarbeitern des Bauamtes der Stadt Bielefeld, dem mit der Machbarkeitsstudie beauftragten Planungsbüro scheuven + wachten in Zusammenarbeit mit den Büros wgf Nürnberg, Landschaftsarchitektur, und Runge + Küchler, Ingenieure für Verkehrsplanung, Anforderungen an



Nutzung und Gestaltung des Kesselbrink zu definieren. Dieser beherbergt derzeit verschiedene Funktionen, die es genauer zu betrachten gilt. Hierzu zählt neben der Gestaltung auch die besondere Rolle in der innerstädtischen Verkehrsabwicklung auch die Lage des Platzes im städtischen Gesamtgefüge. Die verschiedenen Themen wurden zunächst in Arbeitsgruppen vertieft und dann im Plenum abschließend diskutiert.

Begleitet wurde die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie außerdem durch einen Expertenkreis, der sich aus Vertretern und Vertreterinnen der Politik, Verbänden, Verwaltung, Immobilieneigentümern, Nutzern, Anwohnern und Anliegern des Kesselbrinks zusammensetzt. Auf die öffentliche Auftaktveranstaltung folgte am 17. Oktober 2008 die erste Sitzung dieses Gremiums. Ziel der Veranstaltung war es, die Ergebnisse des Bürgerforums auszuwerten, zu reflektieren und ein Arbeitsprogramm für die weitere Durchführung der Machbarkeitsstudie zu erarbeiten.



Im Anschluss an diese beiden Auftaktveranstaltungen wurden Fachgespräche mit der Verwaltung und externen Fachleuten geführt. Die Ergebnisse mündeten in einer verwaltungsinternen Ämterrunde und einer weiteren öffentlichen Bürgerinformation. Die Bürgerinformation am 15. Dezember 2008 bestand aus drei thematischen Vorträgen, die alle eng miteinander verknüpft waren. Noch einmal wurden die Ergebnisse des Anfang 2008 fertig gestellten ISEK präsentiert und die jeweiligen Arbeitsstände des INSEK sowie der Machbarkeitsstudie Kesselbrink vorgestellt. Auch in dieser Veranstaltung wurde den Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Rahmen einer Plenumsdiskussion die Möglichkeit eröffnet, Anregungen einzubringen, konzeptionelle Ideen aufzuzeigen und Arbeitsergebnisse zu diskutieren.



Eine weitere Ämterrunde sowie eine zweite Sitzung des Expertenkreises am 01. Juli 2009 dienten der gemeinsamen Diskussionen der Ergebnisse, bevor diese zur Beratung in die politischen Gremien gegeben werden. Abgerundet werden soll der Prozess zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie durch eine abschließende Bürgerinformation, auf der der Öffentlichkeit der Abschlussbericht präsentiert wird. Terminiert ist dieses für einen Zeitpunkt nach der politischen Beratung des Konzeptes.

Impressionen aus dem ersten Bürgerforum

Diese sehr transparente Vorgehensweise hat entscheidend dazu beigetragen, eine gemeinsame Zielformulierung für die Entwicklung des Kesselbrinks zu definieren. Diese gilt es nun weiteren Planungen zuzuführen, die sich auf Grundlage der Machbarkeitsstudie mit der konkreten Ausformulierung und Gestaltung dieses Stadtraumes auseinandersetzen. Angestrebt wird die Durchführung eines Gestaltungs- und Qualifizierungsverfahrens.

Zu beachten bleibt stets, dass der Kesselbrink auf eine lange Geschichte zurückblicken kann und für viele einen dementsprechend emotional besetzten Stadtraum darstellt. Aus diesem Grund soll im Folgenden kurz auf die Historie eingegangen werden.

Bestandsaufnahme



1929



1957



1969

Geschichte

Ursprünglich lag der Kesselbrink vor den Toren der Stadt, diente als Viehweide und war im Volksmund als „Köttelbrink“ bekannt. Aufmerksamkeit erregte er erstmalig durch den Fund einer Heilquelle im Jahr 1666, die allerdings schnell wieder versiegte. Mit dem Jahr 1713 wurde Bielefeld dann Garnisonsstadt und der Kesselbrink Exerzierplatz.

Durch die zunehmende Industrialisierung und einem damit einhergehenden Bevölkerungswachstum wuchs auch die Stadt. Der Kesselbrink lag bald im Zentrum und diente als Veranstaltungsfläche. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde diese Nutzung allerdings aufgegeben und der Platz in eine Grünanlage mit parkähnlichem Charakter umgestaltet. In der Zeit des Nationalsozialismus hingegen wurde er wieder als Paradeplatz und für Kundgebungen genutzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg lagen große Teile der Stadt Bielefeld in Trümmern. Auch der Kesselbrink blieb in der Nachkriegszeit unbefestigt und diente abermals als Fläche für verschiedene Veranstaltungen wie Volksfeste und die Kirmes. Seine jetzige Gestalt erhielt der Platz letztlich in den 1960er Jahren. Die Tiefgarage, die ehemalige Fläche des Omnibusbahnhofs, die heute als oberirdische Parkplatzfläche genutzt wird, die eingeschossigen Pavillons und das 1974 errichtete 18-geschossige Fernmeldehochhaus bestimmen noch heute das Bild, die Nutzung und Funktion der Platzfläche.

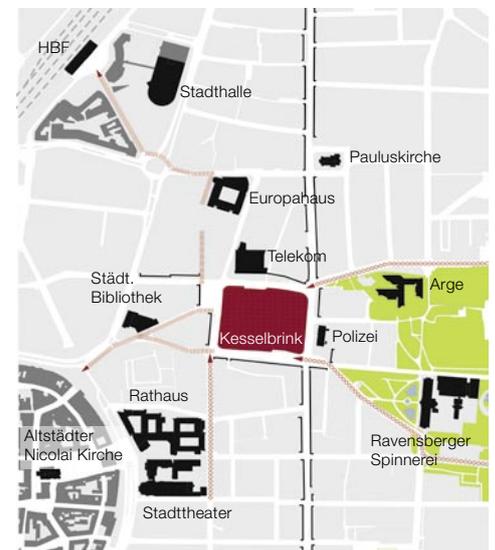
So unterschiedlich die einzelnen Funktionen auch sein mögen, eines haben sie gemeinsam: der Kesselbrink wurde nie vollständig überbaut und war demnach immer eine der größten innerstädtischen Freiflächen. Wie sich die derzeitige Situation darstellt, wird durch die nachstehende Bestandsanalyse detailliert untersucht und als Grundlage für die Überlegungen zu einer Um- und Neugestaltung des Kesselbrink herangezogen.

Lage im Umfeld

Die Platzfläche des Kesselbrink wird durch die angrenzenden Straßenräume der Friedrich-Ebert-Straße im Norden, der August-Bebel-Straße im Osten, der Friedrich-Verleger-Straße im Süden sowie der Straße Kesselbrink im Westen räumlich klar begrenzt. Durch seine zentrale Lage übernimmt er im Stadtgefüge eine wichtige stadtfunktionale Gelenkfunktion. So zwischen den Grünräumen des Rochdale Parks auf dem Gelände der Ravensberger Spinnerei, dem Alten Friedhof, den Grünräumen in Richtung Neumarkt/Paulusstraße/Brandenburger Straße/Ostmannturnviertel. Ebenso ist die Gelenkfunktion zur Josefkirche und in Richtung Schlachthofviertel, Turnerstraße, Altstadt und Hauptbahnhof bedeutsam. Zwar gilt der Platz selbst nicht als zentraler Einkaufsbereich, doch liegt er in unmittelbarer räumlicher Nähe zur Fußgängerzone. Bis zur Stresemannstraße sind über die Friedrich-Ebert-Straße weniger als 200 Meter zurück zu legen. Ist der Jahnplatz derzeit Knotenpunkt für den innerstädtischen Individual- und öffentlichen Verkehr, kommt dem Kesselbrink die Rolle des Sammelbeckens für den ruhenden Verkehr zu, ohne dabei besondere gestalterische Qualitäten aufzuweisen. Mit der hohen Stellplatzzahl sowohl



Lage im Umfeld (Luftbild | Lageplan)

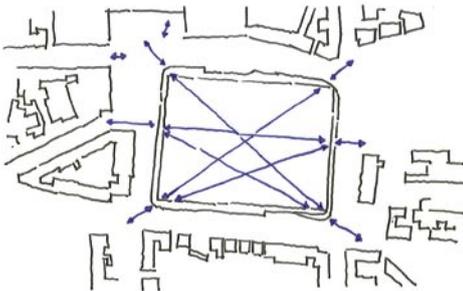


auf der Platzfläche als auch in der Tiefgarage hat der Kesselbrink nicht nur für die angrenzenden Quartiere, sondern auch für das Parken in der Innenstadt eine zentrale Bedeutung.

Neben den Vernetzungen im gesamtstädtischen Verkehrs- und Freiraumsystem soll er aber auch den angrenzenden Wohnquartieren als Quartiersergänzung dienen. Diese sind teilweise sehr dicht bebaut und haben nur wenig bis gar kein Potenzial zur Schaffung von Grünräumen, Spiel- und Sportplätzen. Neben seinen funktionalen Aufgaben dient der Platz aber auch als Trittstein in dem Geflecht aus unterschiedlichen öffentlichen Platzflächen. Dazu zählen beispielsweise der Jahnplatz und der Neumarkt.

Welche Funktion der Kesselbrink zukünftig zu übernehmen hat, wurde im Rahmen der öffentlichen Diskussion zur Machbarkeitsstudie neu definiert. Eine wichtige Grundlage für diese Überlegungen ist die jetzige Nutzung und Gestalt des Platzes und seines Umfeldes sowie den darin verborgenen Chancen und Restriktionen. Auf diese soll daher im Folgenden entsprechend eingegangen werden.

Laufrichtungen



Baumstandorte



Platzfläche

Der Kesselbrink ist mit seinen 2,5 ha reiner Platzfläche einer der größten innerstädtischen Plätze. Addiert man noch die angrenzenden Straßenräume hinzu, erreicht er sogar eine stattliche Größe von rund 4 ha. Allein auf Grund seiner Größe kommt ihm demnach eine wichtige stadtfunktionale Bedeutung zu.

Die heutige Platzgestaltung stammt überwiegend noch aus der Zeit als der Kesselbrink Busbahnhof der Stadt Bielefeld war. Nach Verlagerung des ZOB zum Hauptbahnhof dominieren mittlerweile weniger Linienbusse und Fahrgäste das Bild des Platzes, als vielmehr die große Parkplatzfläche und die in die Jahre gekommenen Pavillons.

Der Bodenbelag besteht aus einer reinen Asphaltoberfläche. Schadhafte Stellen wurden in der Vergangenheit zumeist nur nach Bedarf ausgebessert und ergeben daher inzwischen eine patchworkartige Struktur. Die ausgebesserten Stellen und Spurrillen sind deutlich erkennbar, die Mar-

kierungen der einzelnen Stellplätze stark verwittert und dementsprechend unansehnlich. Grün ist nur stellenweise in den Randbereichen entlang der Straßenzüge zu finden. Die Nordkante des Platzes entlang der Friedrich-Ebert-Straße beispielsweise wird durch Hecken begleitet. Ansonsten finden sich vereinzelte Bäume im südöstlichen, nicht durch die Tiefgarage unterbauten Bereich des Kesselbrinks. Die restliche Platzfläche ist steinern.

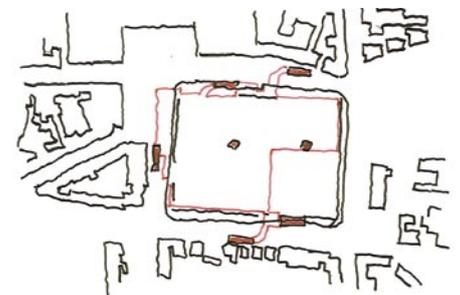
Allein die Größe der Platzfläche birgt jedoch enormes Potenzial zur Neugestaltung. Unterschiedlichste Nutzungen können räumlich so organisiert werden, dass sich etwaige Nutzungskonflikte harmonisieren lassen.

Am stärksten abhängig wird die Neugestaltung der Platzfläche von den statischen Gegebenheiten der darunter liegenden Tiefgarage sein. Um die Rahmenbedingungen einschätzen zu können, bedarf es daher einer genaueren Betrachtung dieser Situation.

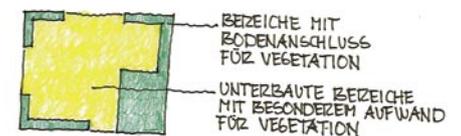
Tiefgarage

Die Tiefgarage unter dem Kesselbrink galt lange Zeit als größte eingeschossige Tiefgarage des Landes NRW. In der zwischen 1961 und 1962 fertig gestellten eingeschossigen Tiefgarage befinden sich Abstellplätze für rund 600 Kraftfahrzeuge. Addiert man die rund 420 oberirdischen Parkstände noch hinzu, verfügt der Kesselbrink derzeit über eine Gesamtkapazität von rund 1.000 Parkplätzen. Auf dem südöstlichen Platz dient ein Teil der Stellplätze dem Anwohnerparken der angrenzenden Wohnquartiere.

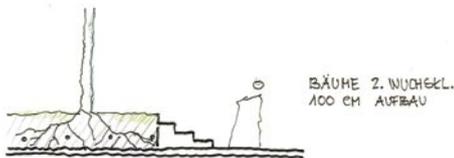
Konstruktiv ist die Tiefgarage in zwei Bauabschnitten gefertigt. Als bautechnische Orientierung dienen die insgesamt 16 einzelnen Bauteile, die jeweils durch eine Dehnungsfuge getrennt sind. Diese Konstruktion führt dazu, dass die Stellplätze nur in Parzellen hinzugefügt oder entfernt werden können. Die Stahlbetonkonstruktion besteht aus einer 35 cm starken, über die Unterzüge quer durchlaufenden Decke. Die Unterzüge wiederum bilden gemeinsam mit den Stützen und Außenwänden eine Rahmenkonstruktion, die Gründung erfolgt auf Einzelfundamenten unter diesen Stützen.



Tiefgarage



Derzeitige Begrünungsmöglichkeiten



BÄUME Z. NÜTZL.
100 CM AUFBAU

Bei der Abdichtung der Tiefgarage handelt es sich bei den derzeit befahrenen Flächen um eine bituminöse Abdichtung, die sich unmittelbar unter der Asphaltfläche befindet. Unter den Pavillons befindet sich eine teerhaltige Abdichtung auf der eigentlichen Tiefgaragendecke. Die Abdichtung der Tiefgarage ist aufgrund des Alters stellenweise undicht und muss bei einer Platzneugestaltung oder Bepflanzung grundsätzlich komplett erneuert werden.

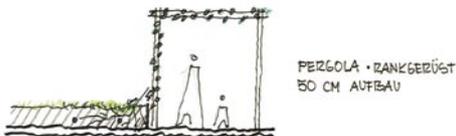
Relativ unproblematisch hingegen ist die Organisation der Ein- und Ausfahrten. Diese sind konstruktiv eigenständig und könnten je nach Bedarf neu organisiert werden. Im Hinblick auf die finanziellen Aufwendungen sollte es jedoch vorrangiges Ziel sein, mit den derzeit bestehenden Ein- und Ausfahrten umzugehen und diese sowohl verkehrsfunktional als auch gestalterisch in die neue Platzgestaltung einzubinden.

Besondere Bedeutung hat die hier kurz erläuterte Baukonstruktion auf die geplante Neugestaltung der Platzoberfläche, birgt sie doch verschiedenste Restriktionen, die es bei einer Umgestaltung zu berücksichtigen gilt.



SCHNITTHECKE
50 CM AUFBAU

Da die Tiefgarage ursprünglich als reiner Unterbau des Busbahnhofes mit den damals geltenden Lastansätzen geplant und gebaut worden ist, wurde statisch keine Überschüttung für spätere Umplanungen oder eine Lastreserve für eine Nutzungsänderung eingerechnet. Berechnungen haben ergeben, dass auf dem Großteil der durch die Tiefgarage unterbauten jetzigen Oberfläche eine maximale Last von 300 kg/m^2 aufgebracht werden kann. Dies entspricht beispielsweise einem flachen Wasserspiegel oder aber einem Auftrag von Mutterboden für eine Begrünung von maximal 15 cm. Allein Rasenflächen benötigen jedoch einen Unterboden von ungefähr 25 cm, um entsprechend wachsen zu können. Um diese Stärke zu erreichen, muss der jetzige Aufbau der Tiefgarage (Gefällebeton und alle Asphalttschichten) bis auf die tragende Deckenkonstruktion entfernt werden und der neue Aufbau mit einer direkt auf der Decke aufgetragenen Abdichtung mit Schutzschicht erfolgen.



PERGOLA + RANGGERÜST
50 CM AUFBAU

Im Bereich der jetzigen Pavillons wurde, entsprechend dem vorhandenen Geländeprofil, eine höhere Erdlast als ständige Last berücksichtigt, so dass dort bei Verwendung von entsprechendem Leichtboden eine 70 cm dicke Schicht Mutterboden möglich wäre. Wobei auch Punkte für Aufschüttungen auf bis zu 1,00 m gesehen werden.



RASEN
25 CM AUFBAU

Die Schaffung einer größeren Anzahl von Deckendurchbrüchen für Lichtöffnungen oder Baumstandorte muss aufgrund der derzeitigen statischen Begebenheiten der Tiefgarage als recht kritisch angesehen werden. Im Bereich der künftigen Multifunktionsfläche kann das Platzniveau und die Oberflächenneigung aufgrund der auch zukünftig auftretenden Verkehrslasten gegenüber dem heutigen Zustand nicht verändert werden. Es bleibt zu berücksichtigen, dass jede Änderung des Oberflächenniveaus in Zusammenhang mit der an dieser Stelle an der Oberfläche vorgesehenen Nutzung (Last) einer statischen Untersuchung bedarf, aus der sich wiederum die dazu notwendigen finanziellen Aufwendungen ergeben. Unbedenklich und unproblematisch ist die Statik des Kesselbrinks bei einer Überplanung demnach nur in den nicht durch die Tiefgarage unterbauten Bereichen im Südosten der Platzfläche (Friedrich-Verleger-Straße | August-Bebel-Straße) sowie in einigen Randbereichen.



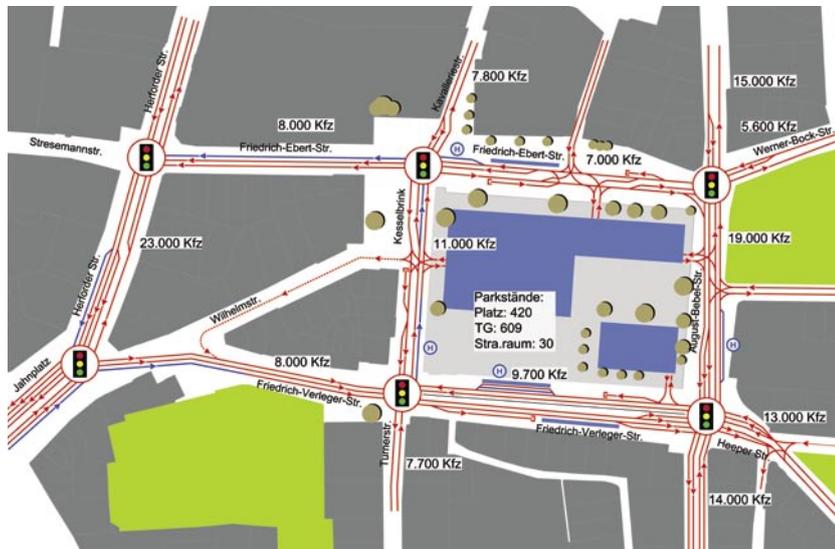
Möglicher Bodenauftrag für Grün
(nach Ertüchtigung des Tiefgarageaufbaus)

Straßenräume

Die an den Kesselbrink angrenzenden Straßenräume der Friedrich-Ebert-Straße, August-Bebel-Straße, Friedrich-Verleger-Straße und der Straße Kesselbrink stellen eine deutliche Begrenzung der Platzfläche dar. Der Ausbau dieser Straßen stammt noch aus der Zeit des ehemaligen Busbahnhofes, die Dimensionierung erfolgte nach den damaligen Belastungen und Schleppradien der Linienbusse. Für die heutigen Verkehrsbelastungen sind die Straßen teilweise überdimensioniert, was durch ein Verkehrsgutachten eines Bielefelder Ingenieurbüros (Büro HSV, Dipl.-Ing. Hartmut Harnisch) aus dem Jahr 2006 nachgewiesen wird. Der einzige Straßenzug, der in seiner Querschnittsausbildung den dort auftretenden Verkehrsmengen in Höhe von ca. 19.000 Kfz/Tag gerecht wird, ist die Nord-Süd verlaufende August-Bebel-Straße. Die drei anderen Straßenräume sind mit ihren jeweiligen Straßenquerschnitten für die dort fahrenden 7.000 bis 11.000 Kfz/Tag teilweise überdimensioniert.

Die Friedrich-Verleger-Straße verfügt als Ein-Richtungsstraße vom Jahnplatz her kommend über zwei Fahr- und eine Bussonderspur. Zwischen Wilhelmstraße und Turnerstraße / Kesselbrink wurde der Fahrbahnraum provisorisch für einen gegenläufigen Radweg und Parkplätze verschmälert. Ab der Kreuzung Kesselbrink weitet sich die Friedrich-Verleger Straße auf zwei Fahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen und zusätzlichen Abbiegespuren auf. Die übergroße Breite von ca. 24 Metern sowie der steinerne Mittelstreifen mit Leitplanke geben der Straße „Autobahncharakter“, der mit der aktuellen Verkehrsbelastung von bis zu 9.700 Kfz/Tag nicht korrespondiert. Lediglich auf einem Teilabschnitt der Südseite und dem nicht unterbauten südöstlichen Teil der Platzfläche begleiten Einzelbäume den Straßenzug. Zwischen den Bäumen sind einige Längsparkplätze angeordnet. Zu beachten sind dabei stets die Ein- und Ausfahrten zur Tiefgarage, obgleich bei einer Neugestaltung des Straßenraumes auch deren Notwendigkeit an dieser Stelle hinterfragt werden sollte. Trotz der enormen Breite der Friedrich-Verleger Straße fehlen im Abschnitt Kesselbrink bis August-Bebel-Straße sichere Wegeführungen für den Fahrradverkehr, so dass eine fahrradfreundliche Verbindung zwischen der Innenstadt von Bielefeld und den östlichen Stadtteilen an dieser wichtigen Achse fehlt.

Die Friedrich-Ebert-Straße weist durch ihre von Einzelhandel begleitete Erdgeschosszone, die abschnittsweise vorhandenen Bäume und die hier vorhandenen Radwege einen städtischen Charakter auf. Zu berücksichtigen sind auch hier je eine Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage. Gemeinsam mit dem unterbauten Bereich definieren diese die möglichen Baumstandorte. Anders als an der Friedrich-Verleger-Straße war es entlang der Friedrich-Ebert-Straße jedoch konstruktiv möglich, eine durchgängige Heckenstruktur anzulegen. Diese ist im östlichen Bereich verstärkt mit Einzel-



Kfz-Verkehrsführung und Kfz-Belastung (Kfz/Tag) - Bestand

bäumen durchsetzt. Auch auf der dem Telekom Hochhaus zugewandten Straßenseite begleiten Bäume den Straßenzug. Für die tatsächliche Verkehrsmenge (ca. 7.000 Kfz/Tag) ist auch die Friedrich-Ebert-Straße überdimensioniert. Neben der jeweiligen Fahrspur im Zweirichtungsverkehr, weitet sich der Straßenraum noch zusätzlich für die einzelnen Abbiegebeziehungen. Positiv zu bemerken ist, dass bereits einige Längsparkstände sowie in beide Richtungen Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Im Abschnitt Kesselbrink bis Herforder Straße bildet die Friedrich-Ebert-Straße eine Ein-Richtungsstraße mit zwei Fahrstreifen, Parkstreifen und zusätzlicher Busspur.

Die Straße Kesselbrink weist einen durchgängig steinernen Eindruck auf, da der 12 Meter breite Straßenraum nahezu vollständig durch die Tiefgarage unterbaut ist und demnach die Anlage von Grünstrukturen nicht zulässt. Fahr-, Abbiege- und Busspuren trennen den Kesselbrink vom neugestalteten Vorplatz der Volksbank und der verkehrsberuhigt ausgebauten Wilhelmstraße. Lediglich auf der verfüllten Fläche des Vorplatzes der Volksbank konnten einige Einzelbäume und auf der gegenüberliegenden Platzfläche Hecken gepflanzt werden. Um die Fußgängerachse vom Kesselbrink zur Wilhelmstraße und im weiteren Verlauf zum Jahnplatz zu sichern, wurde im Fahrbahnquerschnitt eine Mittelinsel installiert. Die Beobachtungen zeigen jedoch, dass diese punktuelle Querungshilfe nicht in der Lage ist, die trennende Wirkung des Straßenraums zu beseitigen. Die Zahl der Fußgänger, die die Straße Kesselbrink abseits der Querungshilfe ungesichert queren, entspricht in etwa der Zahl der Querungen an der Mittelinsel.

Allein die August-Bebel-Straße ist in ihrem jetzigen Straßenquerschnitt den Verkehrsmengen entsprechend organisiert. Mit je zwei Fahrspuren für beide Richtungen ist der Straßenraum verkehrsgerecht dimensioniert. Allerdings fehlen gesicherte Wege für den Fahrradverkehr. Begrünung in Form von Einzelbäumen und Heckenstrukturen befinden sich auf dem nicht unterbauten Teil des Kesselbrinks, sowie entlang der östlichen Platzseite. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Friedrich-Ebert-Straße sind die Vorfelder der Gebäude ebenfalls mit Bäumen gestaltet.

Alle umliegenden Straßen des Kesselbrinks werden von Linienbussen befahren, da August-Bebel-Straße, Werner-Bock-Straße und Turnerstraße wichtige Busachsen von und zur Innenstadt bilden. Die Bushaltestellen sind in allen platzbegleitenden Straßenräumen verteilt. Eine Buslinie endet am Kesselbrink und besitzt an der Friedrich-Verleger-Straße ihren Wendepunkt.

Insgesamt liegt der Platzbereich des Kesselbrinks auf einer „Insellage“, die von den Straßenräumen „umflutet“ wird. Die breiten Fahrbahnen, fehlende Querungshilfen und Behinderungen durch Einbauten (z.B. Leitplanke Friedrich-Verleger Straße) erschweren die Erreichbarkeit der Platzfläche aus den umliegenden Quartieren. Selbst an den Lichtsignalanlagen bestehen Erschwernisse für Fußgänger und Fahrradfahrer. Durch die langen Überquerungswege sowie die kurzen Grünzeiten verursachen die über-

dimensionierten Knotenpunkte lange Räumzeiten für Fußgänger und den KFZ-Verkehr. Somit wirkt der Kesselbrink heute eher als trennendes denn als verbindendes Element im Stadtgefüge.

Randbebauung

Die Bebauung rund um den Kesselbrink wurde nach dem Zweiten Weltkrieg fast vollständig erneuert; lediglich auf der Südseite, entlang der Friedrich-Verleger-Straße sowie an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/August-Bebel-Straße und dem Eckgebäude August-Bebel-Straße/Heeper Straße gibt es noch Bausubstanzen, die älter als sechzig Jahre sind.

Die derzeit angrenzende Bebauungsstruktur ist demnach sehr heterogen und prägt in ihrer Uneinheitlichkeit weithin sichtbar das Bild des Platzes. Bislang dominiert das Telekom Gebäude aus den 1970er Jahren schon allein aufgrund seiner Geschossigkeit die Platzsituation. Diese Dominanz gilt es zumindest teilweise zu reduzieren, ist die Architektur mittlerweile doch etwas „in die Jahre gekommen“. Gleiches gilt für das unmittelbar anschließende Parkhaus. Auch hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Der größte bauliche Eingriff erfolgt sicherlich mit dem Neubau auf dem ehemaligen Hallenbadgelände östlich des Kesselbrinks. Dieser Eingriff ist städtebaulich so gesteuert, die östlich der August-Bebel-Straße liegende Seite deutlich zu akzentuieren und der Platzkante somit zumindest eine optische Fassung zu geben.

Nutzungsbausteine

Wie der geschichtliche Überblick zeigt, hat der Kesselbrink in der Vergangenheit bereits verschiedensten Nutzungen Platz geboten. Von der Viehweide, über den zentralen Busbahnhof hin zu einer Platzfläche, die augenscheinlich durch die Funktion des Parkens dominiert wird. Dennoch sind die rund 400 oberirdischen Stellplätze überwiegend nur abends sehr gut ausgelastet. Tagsüber bestehen zumeist relativ große freie Kapazitäten. An normalen Werktagen wird auch die Tiefgarage nur zur Hälfte genutzt.

Dies liegt sicherlich an dem großen oberirdischen Parkraumangebot sowie der trotz einiger Sanierungsarbeiten doch insgesamt unattraktiven Gestaltung der Garage. Nur samstags und in der Vorweihnachtszeit wird diese relativ gut angenommen (80 % Auslastung). Die höhere Nachfrage der oberirdischen Parkstände liegt an deren einfacheren Anfahrbarkeit und in den Abendstunden an der kostenlosen Abstellmöglichkeit.

Neben seiner Funktion als Parkplatz übernimmt der Kesselbrink durch die Skateanlage eine besondere Aufgabe für unkommerzielle Freizeitmöglichkeiten. Die seit mittlerweile 15 Jahren auf dem Platz etablierte Anlage wird sehr gut angenommen. Nirgendwo sonst können sich Jugendliche an einem so zentral gelegenen und somit gut zu erreichenden Ort treffen, um ihren Hobbys nachzukommen. Die Skateanlage ist demnach unbedingt an diesem Standort zu halten. Neben der sportlichen Betätigungen übernimmt der Kesselbrink außerdem die Funktion des zentralen Treffpunkts im öffentlichen Raum, benötigt das Jugendspiel doch immer auch eine entsprechende „Bühne“.

Das Raumangebot des Kesselbrinks kann allerdings als groß genug eingeschätzt werden, um Nutzungskonflikte zwischen den Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche sowie anderen Nutzungsinteressen so gering wie möglich zu halten. Denn nicht nur Spielstätten fehlen, auch die Ausstattung der urbanen Innenstadtquartiere mit hochwertigen öffentlichen Räumen mit Aufenthaltsqualität ist als mangelhaft anzusehen. Hier gilt es im Sinne der familienfreundlichen Stadt für Menschen in allen Lebensphasen und Lebenslagen durch entsprechende Angebote gezielt Abhilfe zu schaffen. Bestätigt wird dies durch die Spielplatzbedarfsplanung, wird in dieser doch aufgezeigt, dass es in den Quartieren der nordöstlichen Innenstadt eine deutliche Unterversorgung an Spielmöglichkeiten gibt. Dementsprechend wichtig ist der Kesselbrink als Freiraum für den Aufenthalt, die Erholung und das Spiel besonders für Jugendliche in der Bielefelder Innenstadt.

Eine weitere wichtige Nutzungsfunktion übernimmt der Platz als Veranstaltungsort des Wochenmarktes. Durch seine zentrale Lage im Stadtgefüge und seine Nähe zur Fußgängerzone ist er nahezu optimal angebunden. Er wird, anders als der Neumarkt, durch seine großzügige Dimensionierung optisch nicht eingeeengt und bietet keine Angriffsfläche für ungünstige

Luftverwirbelungen. Zudem ist er für die Markthändler durch die verschiedenen Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten gut anzufahren und zu beliefern. In der Bürgerschaft ist der Wochenmarkt das den Kesselbrink belebende Element, dementsprechend an diesem Standort zu bewahren und sollte als Frische- und Nahversorgungsmöglichkeit – insbesondere für die umliegenden Quartiere – aufgewertet werden.

Derzeit befinden sich auf dem Kesselbrink außerdem noch die eingeschossigen Pavillons am Südrand des Platzes hin zur Friedrich-Verleger-Straße. Sie sind im Zuge des Ausbaus des Kesselbrinks zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in den 1960er Jahren errichtet worden, mittlerweile allerdings in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die Pavillons weisen zudem ein eher niederschwelliges Einzelhandelsangebot auf, teilweise stehen sie bereits leer. Ziel ist es, die Gebäude zeitnah rückzubauen und die Fläche für eine neue Nutzung freizustellen.

Demnach ergibt sich ein „Baukasten“ an Nutzungen, die zukünftig auf dem Kesselbrink stattfinden könnten, bestehend aus:

- Grün genießen
- Ruhe haben
- Spielen
- Einkaufen
- Essen und Trinken
- Zuhören, Zuschauen, sich Vergnügen

Eine Ausnahme stellt das Parken dar. Erhalten bleiben soll auf jeden Fall die Möglichkeit, die PKWs in der Tiefgarage unter dem Kesselbrink abzustellen. Nicht mehr stattfinden soll hingegen das oberirdische Parken auf der Platzfläche selbst. Vielmehr ist es Ziel, den ruhenden Verkehr in den angrenzenden Straßenräumen zu organisieren, würde dieser auf dem Platz selbst doch zu stark die geforderte Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.

Wie sich diese Nutzungsbausteine zukünftig in die Gestaltung des Platzes integrieren lassen und inwiefern sie seine Gestalt prägen werden, gilt es im Folgenden näher zu definieren.

Entwicklungsziele

Als eines der wichtigsten Leitziele für die Neugestaltung des Kesselbrinks gilt der im Rahmen des ersten Bürgerforums geprägte Satz, sich „den Luxus einer freien, un bebauten und multifunktional nutzbaren Fläche zu gönnen“. Ziel der Gestaltung und Nutzung ist es demnach, einen innerstädtischen Platz mit hohen Aufenthalts- und Erholungsqualitäten zu schaffen, der für unterschiedliche Funktionen zur Verfügung stehen kann. Dabei gilt es zu beachten, dass die dabei unweigerlich entstehenden Zielkonflikte minimiert und aufeinander abgestimmt werden und so ein harmonisches Gesamtgefüge ergeben. Kein Widerspruch gesehen wird dabei zwischen kommerziellen Nutzungen wie dem Wochenmarkt oder einer gastronomischen Einrichtung und Nutzungen wie einer Grünfläche. Ziel ist es auch, den Kesselbrink nicht als isolierten Raum zu betrachten, sondern ihn in die Umgebung einzubetten. Folgt man dem derzeitigen Trend, dass die Innenstadt als Wohnstandort auch für Familien wieder deutlich an Bedeutung gewinnt, stellt der Kesselbrink eine große Chance zur Wohnumfeldverbesserung der nordöstlichen Innenstadtquartiere dar. Neben der wichtigen Verbindungsfunktion für die Wegebeziehungen in die Fußgängerzone gilt er auch als Gelenk für die Grünverbindung und sollte sowohl funktional als auch gestalterisch behutsam von den Außenbezirken in die Altstadt leiten. Die Kernaussage des Bürgerforums, den Kesselbrink als multifunktionalen Platz mit einem hohen Grünflächenanteil zu entwickeln, wird demnach gutachterlich unterstützt.

Der daraus entstandene Zielkatalog lässt sich wie folgt darstellen:

- 01 Städtebauliche und funktionale Einbindung des Kesselbrink in das gesamtstädtische Gefüge sowie die angrenzenden Quartiere durch Reaktion auf bereits vorhandene Strukturen
- 02 Schaffung eines Höchstmaßes an Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende, hochwertige Gestaltung sowie die Harmonisierung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine
- 03 Optimierung der Verkehrssituation durch die Überwindung der Insellage, die Verminderung und gestalterische Einbindung der Stellplätze, die Aufwertung der Tiefgarage, die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Integration des ÖPNV mit Berücksichtigung einer möglichen Stadtbahntrasse

Diese drei Zielformulierungen gilt es nun für die verschiedenen Funktionen und Gestaltungsanforderungen zu konkretisieren. Nur wenn die Detailanforderungen bekannt sind, kann das Strukturkonzept konkrete Aussagen zu einer möglichen Neugestaltung treffen.

01 Städtebauliche und funktionale Einbindung des Kesselbrink in das gesamtstädtische Gefüge sowie die angrenzenden Quartiere durch Reaktion auf die bereits vorhandene Strukturen

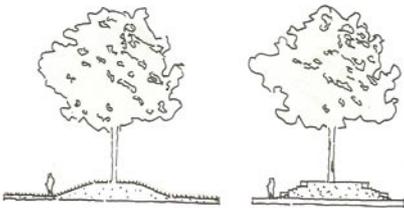
Wie bereits in der Bestandsanalyse aufgezeigt, übernimmt der Kesselbrink eine wichtige „Gelenkfunktion“ im Stadtgefüge. Dieser Funktion gilt es Rechnung zu tragen, indem auf die zu verbindenden Nutzungen entsprechend reagiert wird. Der Kesselbrink sollte demnach als Freiraumergänzung zu den angrenzenden, dicht bebauten Wohnquartieren dienen sowie die übergeordneten Grünzüge und unterschiedlichen innerstädtischen Platzsituationen weiterführen und verknüpfen. Zudem bedarf es einer Gestaltung, die auf die vorhandenen Potenziale und Probleme im Umfeld reagiert. Als Potenzial sind die umliegenden Wohnquartiere, Einzelhandelsgeschäfte und die Nähe zur Fußgängerzone zu werten, könnten diese bei einer ansprechenden Gestaltung der Platzfläche doch zu einer deutlichen Belebung und Attraktivierung des Kesselbrinks führen. Allerdings sind die unterschiedlichen Funktionen stellenweise durch große Verkehrsachsen voneinander getrennt. Als Problem stellt sich auch die Unterversorgung mit Freiflächen der angrenzenden Quartiere dar. Bei der Neugestaltung des Kesselbrinks gilt es auf eben diese spezifischen Situationen zu reagieren und zukunftsfähige Lösungen anzubieten.

Doch nicht nur das weitere Umfeld, auch die unmittelbar angrenzende städtebauliche Situation gilt es zu berücksichtigen. Die den Kesselbrink begrenzende Bebauung ist sehr heterogen, die Straßenräume selbst überdimensioniert und die eigentlichen Platzränder nicht definiert. Diese Bebauung eignet sich demnach nur eingeschränkt, um dem Platz eine Fassung zu geben. Um das „Verschwimmen“ der Platzfläche zu verhindern, benötigt der Kesselbrink daher klar definierte Kanten. Von einer Bebauung der eigentlichen Platzfläche ist dabei jedoch möglichst abzusehen, würde dies dem Leitziel der freien, unbebauten und multifunktional nutzbaren Fläche entgegenstehen. Demzufolge sollte vielmehr über eine hochwertige Grüngestaltung als Platzbegrenzung nachgedacht werden.

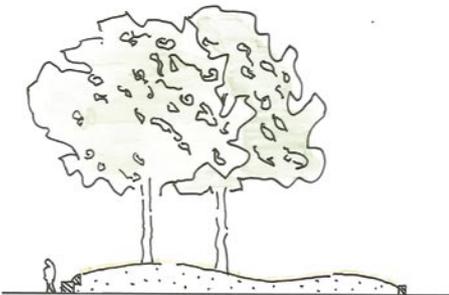
02 Schaffung eines Höchstmaßes an Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende, hochwertige Gestaltung sowie die Harmonisierung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine

Aufenthaltsqualität kann durch verschiedene Elemente erreicht werden. Für den Kesselbrink ist eine Mischung dieser Elemente anzustreben. Für die Oberflächengestaltung der Platzfläche, Gestaltungselemente wie die Einbindung von (Aktiv-) Wasserflächen, die Umgestaltung der Straßenräume und Spielflächen sowie die Auswahl der Vegetationsstrukturen ist die Qualität der Materialitäten dabei von entscheidender Bedeutung. Demnach zählen zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität sowohl eine ansprechende, hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes als auch die Verknüpfung der verschiedenen Nutzungsbausteine. Neben barrierefrei zugänglichen Grün- und Ruhezonen mit ausreichend Sitzmöglichkeiten gilt es daher, die Freizeitanlagen für Kinder und Jugendliche entsprechend einzubinden.

Einzelbäume



Bauminseln



Grünstreifen



Insbesondere die Skateanlage ist an diesem Standort akzeptiert und wird von Jugendlichen sehr gut angenommen. Anzustreben ist eine gestalterisch ansprechende Erweiterung der Anlage. Denkbar wäre beispielsweise die Errichtung eines „Skate Plaza“, könnte auf diese Weise die Anlage doch gestalterisch in die Platzfläche eingebunden und ein fester Bestandteil des Kesselbrinks werden. Neben der Gestaltung ist jedoch auch der nutzungsgerechte Ausbau von entscheidender Bedeutung, treffen hier doch Sportarten mit unterschiedlichen Raumanforderungen aufeinander. Bei einer Erweiterung der Anlage sollten die Jugendlichen auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnis mit beteiligt werden.

Ein weiteres belebendes Element stellt der Wochenmarkt dar. Dieser soll am Standort Kesselbrink verbleiben, gestalterisch attraktiviert und funktional gestärkt werden. Auch seitens der Bevölkerung wird der Kesselbrink als geeigneter Standort empfunden. Dabei ist insbesondere seine innerstädtische Lage von Vorteil.

Um jedoch eine temporäre, lediglich tagsüber stattfindende Nutzung des Platzes zu vermeiden, gilt es die gesamte Platzfläche bei Dunkelheit mit einem funktionalen und gleichzeitig ästhetisch ansprechenden Beleuchtungssystem auszustatten. Dieses würde außerdem dazu beitragen, Angsträume zu vermeiden und das subjektive Sicherheitsempfinden deutlich zu steigern.

Ziel der Neugestaltung des Kesselbrinks ist, die Aufenthaltsqualität für alle Generationen deutlich zu steigern und die Verweildauer dementsprechend zu erhöhen.

03 Optimierung der Verkehrssituation durch die Überwindung der Insel-lage, die Verminderung und gestalterische Einbindung der Stellplätze, die Aufwertung der Tiefgarage, die Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Integration des ÖPNV mit Berücksichtigung einer möglichen Stadtbahntrasse

Von höchster Bedeutung für die Nutzung des Kesselbrinks ist die Überwindung der trennenden Verkehrsstraßen und die Anbindung des Platzes an die benachbarten Quartiere sowie an die Einkaufsbereiche. Dazu bedarf die Verkehrssituation auf und um den Kesselbrink einer deutlichen Veränderung und Neuorganisation. Die Fahrbahnen der umfließenden Straßen sind auf das verkehrstechnisch notwendige Maß zurückzubauen und gegebenenfalls sogar für den durchfließenden Kfz-Verkehr zu sperren. Letzteres erscheint insbesondere für die Straße Kesselbrink zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Friedrich-Verleger-Straße möglich zu sein.

Stellt der Platz bisher fast gänzlich eine Fläche für den ruhenden Verkehr dar, soll diese Funktion zukünftig ausschließlich in der Tiefgarage und den angrenzenden Straßenräumen stattfinden. Dazu bedarf es neben der baulichen Aufwertung der Tiefgarage auch der Neuorganisation der Straßenräume, um dort Stellplätze unterzubringen. Eine besondere Bedeutung hat dabei das Kurzzeitparken für die umliegenden Einzelhandelsgeschäfte und das Anwohnerparken. Diese Stellplatzfunktionen sollen auch zukünftig in den Straßenräumen möglich sein. Bei der Umgestaltung der Straßen- und Platzflächen sind insbesondere die Fahr- und Laufwege von Fahrradfahrern und Fußgängern zu berücksichtigen. Neben verkehrssicheren Wegen parallel zu den Straßen sind Überquerungsstellen sowie die Wegeführung über den Platz zu attraktivieren. Weniger die Verkehrsfunktion als ein Boulevardcharakter soll insbesondere für die in und aus der Innenstadt führende Friedrich-Ebert-Straße erreicht werden.

Der Kesselbrink ist nicht mehr offizieller Omnibusbahnhof der Stadt Bielefeld und wird demnach zukünftig auch nicht mehr alle Fahrten abwickeln. Die Ersatzhaltestellen für den Ausflugs- und Reisebusverkehr sind im neuen

Bahnhofsviertel und am Bahnhof Brackwede vorgesehen. Daher gilt es zu untersuchen, inwiefern ein Haltepunkt zukünftig in die Nutzung und Funktion eines angrenzenden Straßenraumes integriert werden kann und soll. Gleiches gilt für den bislang unmittelbar auf der Platzfläche vorhandenen Taxistand. Auch dieser soll bei einer Umgestaltung nicht mehr auf dem Platz selbst, sondern in zentraler Lage im westlichen Bereich des Kesselbrink Richtung Jahnplatz organisiert werden. Die Linienführungen der weiterhin im Umfeld des Kesselbrinks verkehrenden Stadtbusse sowie deren Haltepunkte in den angrenzenden Straßenräumen sind zu berücksichtigen. Eingriffe in die derzeitige Straßenführung sollen keine Auswirkungen auf die ÖPNV-Beschleunigung haben. Eine Sperrung oder verkehrsberuhigte Gestaltung der Straße Kesselbrink zu Gunsten einer Aufwertung des Stadtraums und einer deutlich gesteigerten Aufenthaltsqualität und die Befahrung von Linienbussen in langsamer Geschwindigkeit schließen sich nicht aus, da die ÖPNV-Beschleunigung durch die Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen erhalten bleibt.

Bereits bei den kurzfristig anstehenden Umgestaltungsmaßnahmen ist der Planungsauftrag des Rates der Stadt zur Einführung einer Stadtbahn zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Heepen zu berücksichtigen, wenn diese Trasse auch erst langfristig umgesetzt werden wird. Die Details einer Trassenführung im Bereich des Kesselbrink werden noch zu prüfen sein, so dass bei kurzfristigen Umgestaltungsüberlegungen mehrere Trassenoptionen erhalten werden müssen. Als Ziel wurde bereits formuliert, dass die am Platz entstehende Stadtbahnhaltestelle in enger Beziehung zu den auf dem Platz stattfindenden Nutzungen stehen soll, der Kesselbrink dabei als Eingangstor der Stadt betrachtet werden kann und ein wichtiges Gelenk zwischen den östlichen Stadtquartieren und den Einkaufsbereichen darstellen wird. Zu berücksichtigen bleibt stets, dass sich auf dem Kesselbrink bereits verschiedene Nutzungsbausteine befinden, die auch zukünftig dort stattfinden sollen. Bei einer Umgestaltung des Kesselbrinks bedarf es jedoch einer Neuorganisation dieser Funktionen, damit den gemeinsam definierten Zielformulierungen Rechnung getragen wird. In welcher Intensität und welcher räumlichen Verteilung diese Nutzungen zukünftig stattfinden sollen, wird insbesondere von der zukünftigen Ausgestaltung des Kesselbrinks abhängen.

Strukturkonzept

Das Strukturkonzept ist eine komplexe Zusammenführung der in der Bestandsaufnahme dargestellten Chancen und Restriktionen in Hinblick auf die definierten Entwicklungsziele. Aufgabe dieses Konzeptes ist es, das Machbare aufzuzeigen, um möglichst viele der Zielvorgaben zu erfüllen. Insbesondere der Umgang mit der statisch nicht unproblematischen Tiefgarage stellt die Planung vor Herausforderungen.

Umgang mit der Tiefgarage

Besondere Herausforderungen für die Neugestaltung des Kesselbrinks ergeben sich aus den statischen Gegebenheiten der Tiefgarage, schränken diese eine Umnutzung des Platzes in ihre jetzige Form doch erheblich ein. Dies gilt vor allem für die Grüngestaltung. Um dennoch die definierten Qualitäten auf der Platzoberfläche zu erhalten, bedarf es in jedem Fall eines „Umbaus“ der jetzigen Tiefgaragensituation. Realistisch denkbar sind fünf Varianten, auf die im Folgenden näher eingegangen werden soll. Eine Sechste soll exemplarisch aufzeigen, welche Aufwendungen, insbesondere finanzieller Art, bei einem neuen Teilaufbau entstehen würden.

Die Anzahl der Ein- und Ausfahrten kann in allen Varianten reduziert werden, ohne dass die Leistungsfähigkeit und Qualität für die Nutzer merklich sinkt. So kann die Einfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße entfallen, wenn das Ein-Richtungsstraßenkonzept umgesetzt wird. Unbedingt erforderlich ist deren Abriss, wenn die Stadtbahntrasse realisiert wird. Auch die Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße kann aufgegeben werden. In den Varianten 1, 2, 5 und 6, die weiterhin eine Stellplatzanzahl von über 500 Plätzen vorsehen, ist die baulich vorhandene, aber derzeit nicht genutzte zweite Abfertigungsanlage in der Rampenausfahrt Kesselbrink zum Knotenpunkt Friedrich-Verleger-Straße / Turnerstraße zu reaktivieren, um die Leistungsfähigkeit hier zu steigern.

Variante 01

In der so genannten „Null-Variante“ bleibt die Tiefgarage in ihren derzeitigen Dimensionen vollständig erhalten. Lediglich die an der Friedrich-Ebert-Straße gelegene ehemalige Einfahrt, die bereits im Jahr 2000 verfüllt wurde sowie die dort gelegenen unbenutzten Kellerräume sowie die Ausfahrt werden verfüllt. Dafür wird die Ausfahrt Kesselbrink in ihrer Leistungsfähigkeit

optimiert. Diese Maßnahme dient der Herstellung des für die Pflanzung von Bäumen notwendigen Bodenschlusses. Ziel der Variante ist demnach die Ausformung eines Grünstreifens zur Friedrich-Ebert-Straße, der sich an der derzeitigen Straßensituation orientiert. Dazu zählt die Respektierung der nördlichen Ein- und Ausfahrt sowie der in der Tiefgarage vorhandenen 610 Stellplätzen.

Durch die Umgestaltung der Straßenräume entlang der Friedrich-Ebert-Straße entsteht ein ca. 15 m breiter Straßenraum, der für die gezielte Platzierung von Einzelbäumen genutzt werden könnte. Einzelbäume aus dem Grund, das diese nur neben dem Baukörper der Tiefgarage gepflanzt werden können. Durch die Neuorganisation des Straßenraumes der Friedrich-Verleger-Straße erfährt die Platzfläche ebenfalls eine Aufwertung. Die südliche Tiefgarageneinfahrt kann kurzfristig aufgegeben werden, da die an der Friedrich-Ebert-Straße gelegene Einfahrtsrampe ausreichende Kapazitäten bietet. Mittelfristig muss diese Rampe entfallen, wenn die Stadtbahn entlang der Friedrich-Verleger-Straße geführt werden wird. Die Aufweitung des Platzes und der Rückbau der Einfahrt erlauben es nun allerdings, die entstehenden Flächen außerhalb der Tiefgarage für Baumpflanzungen zu nutzen und eine entsprechend hochwertige Grüngestaltung anzulegen. Die Maßnahmen an der Friedrich-Ebert-Straße gelten auch für alle nachfolgenden Varianten und werden daher nicht jedes Mal aufs Neue beschrieben.

Zur Herstellung der soeben beschriebenen Variante sind allerdings Baumaßnahmen zu tätigen und Konsequenzen zu erwarten, die im Anschluss an die Beschreibung der jeweiligen Variante noch einmal stichpunktartig aufgelistet werden.

Variante 01



- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (16.500 m²)
- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage zur Herstellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- kein Entfall von Parkplätzen in der Tiefgarage
- Abbruch der Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße und Reaktivierung der 2. Abfertigungsanlage in der Ausfahrt Kesselbrink
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 kN/m²)
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 3,0 Mio.

Variante 02

Die zweite Variante ist größtenteils identisch mit Variante 1. Hinzu kommt lediglich der Teilabbruch des östlichen Tiefgaragentraktes (Trakt A). Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, auch die östliche Platzkante hin zur August-Bebel-Straße durchgängig unabhängig von den derzeit zulässigen Traglasten der Tiefgarage zu gestalten. Durch den Rückbau würde Bodenschluss hergestellt, der zum einen die Pflanzung auch großer Gehölze, zum anderen die

Variante 02



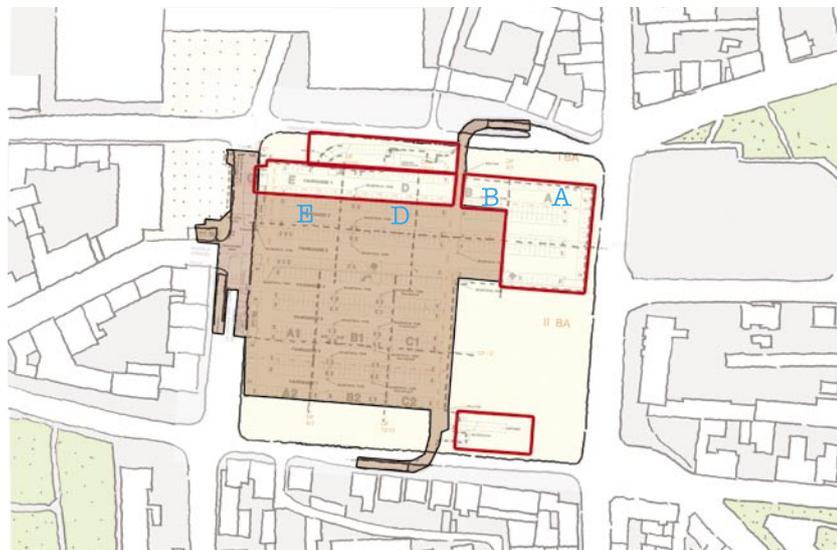
Anlage einer modernen Skateanlage mit einer in den Boden eingelassenen Betonwanne erlauben würde. Entfallen würden dabei zwar 85 Tiefgaragenstellplätze, der Raumgewinn für die Oberflächengestaltung und somit den Raumeindruck würde sich allerdings deutlich steigern lassen.

- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (14.300 m²)
- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage zur Herstellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Abbruch des östlichen Tiefgaragenbereiches (Trakt A) in einer Breite von 42 m parallel zur August-Bebel-Straße (2.200 m²)
- Abbruch der Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße und Reaktivierung

- der 2. Abfertigungsanlage in der Ausfahrt Kesselbrink
- Entfall von 85 Parkplätzen in der Tiefgarage
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 KN/m²)
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 3,1 Mio.

Variante 03

Die dritte Variante sieht zusätzlich zum Teilabbruch des östlichen Tiefgaragentraktes die Wegnahme der ersten zwei Reihen von Stellplätzen in der Tiefgarage vor, so dass die Anlage eines ca. 30 m breiten Grünstreifens möglich wird. Durch diese Rückbaumaßnahmen würden zwar insgesamt 151 Stellplätze entfallen, im Gegenzug jedoch große Spielräume für die Vegetationsstrukturen entstehen. Denkbar wäre demnach die Anlage einer doppelreihigen Baumreihe, beispielsweise als Allee für Fußgänger konzipiert. Im Gegensatz zu den beiden soeben beschriebenen Varianten würde in dieser Dritten, zusätzlich zum Rückbau der Tiefgaragenfläche, auch



Variante 03

die nördliche Tiefgaragenausfahrt entfallen. Demnach wäre in den konzeptionellen Überlegungen der Neu- bzw. Umbau der an der Friedrich-Ebert-Straße bestehen bleibenden Zufahrt einzukalkulieren. Funktional würde dies den Betrieb der Tiefgarage nicht einschränken. Lediglich die gestalterische Einbindung wäre im Rahmen weiterer Planungen zu überlegen.

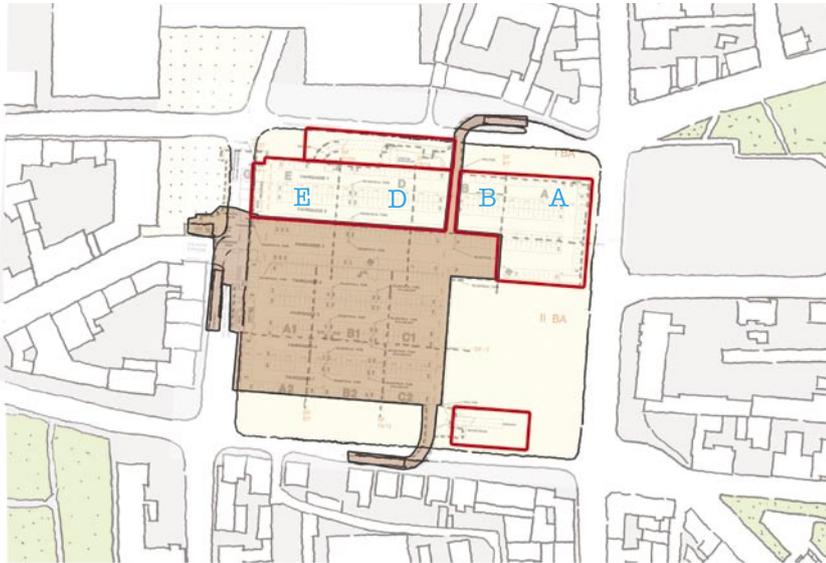
- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (12.500 m²)
- Abbruch des östlichen Tiefgaragenbereiches (Trakt A) in einer Breite von 42 m parallel zur August-Bebel-Straße (2.200 m²)
- Abbruch eines ca. 15 m breiten Streifens der Tiefgarage entlang der Friedrich-Ebert-Straße (entspricht ungefähr zwei Parkreihen - 1800 m²)
- Abbruch der nördlichen Tiefgaragenausfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Umbau der nördlichen Tiefgarageneinfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Entfall von 151 Parkplätzen in der Tiefgarage
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße und Friedrich-Ebert-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 KN/m²)
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 4,0 Mio.

Variante 04

Die vierte Variante sieht zusätzlich zum Abbruch des nordöstlichen Teilabschnittes der Tiefgarage und dem Wegfall der nördlichen Tiefgaragenausfahrt eine Wegnahme von vier Parkplatzreihen vor. Dadurch würde eine deutliche Reduzierung der Stellplatzzahlen von 610 auf 393 Stellplätze stattfinden.

Oberirdisch würde dadurch dann allerdings ein ungefähr 45 m breiter Saum entlang der Friedrich-Ebert-Straße entstehen, der unabhängig von statischen Gegebenheiten gestaltet werden kann. Die Anlage großzügiger Grünstrukturen, wie die Pflanzung großkroniger Bäume, würde demnach im gesamten Bereich möglich werden. Der Kesselbrink würden den Charakter eines parkähnlichen Stadtplatzes erhalten können.

Variante 04



- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (10.550 m²)
- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage zur Herstellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Abbruch des östlichen Tiefgaragenbereiches (Trakt A) in einer Breite von 42 m parallel zur August-Bebel-Straße
- Gesamtabbruch 5950 m²
- Abbruch eines ca. 30 m breiten Streifens der Tiefgarage entlang der Friedrich-Ebert-Straße (entspricht ungefähr vier Parkreihen) entlang der vorhandenen Bauwerksfuge
- Abbruch der nördlichen Tiefgaragenausfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Umbau der nördlichen Tiefgarageneinfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Entfall von 217 Parkplätzen in der Tiefgarage
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße und Friedrich-Ebert-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf

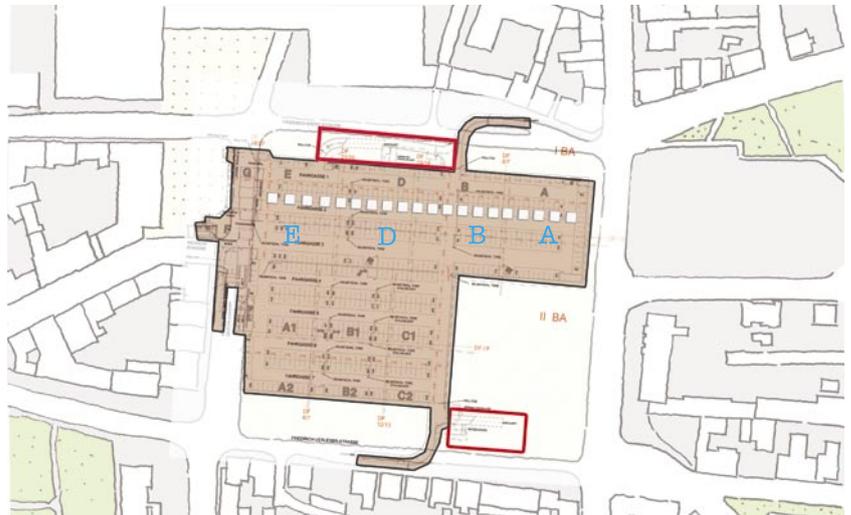
der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 KN/m²)

- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 3,6 Mio.

Variante 05

Die fünfte Variante sieht keinen unmittelbaren Rückbau der Tiefgarage vor. Grundgedanke hierbei ist vielmehr die Aufwertung der Tiefgaragensituation, verbunden mit einem oberirdischen Qualitätsgewinn. Angedacht ist daher die Anlage einer Reihe von Aussparungen in der Tiefgaragendecke, die je nach Bedarf zur Pflanzung von Bäumen oder für den Tageslichteinfall genutzt werden können. Sie sind in einem 5 x 4 m großen, im Abstand von je 2,50 m angelegtem Raster konzipiert. Die Deckenausschnitte liegen immer blockweise n den vorhandenen Stützachsen und würden demnach dazu führen, dass in dieser fünften Variante ungefähr 52 Stellplätze entfallen könnten.

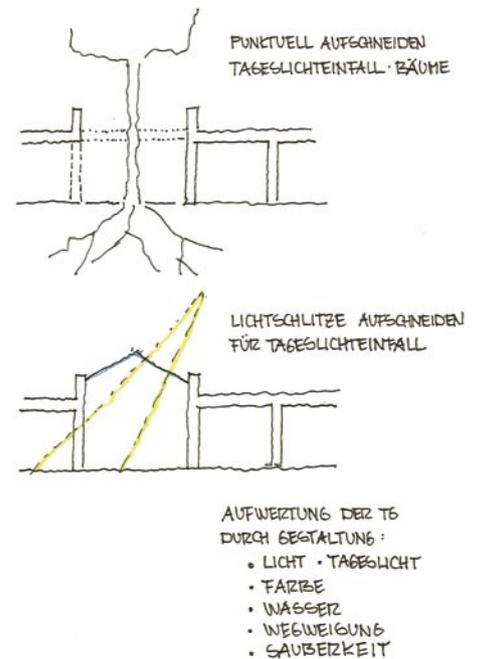
Variante 05



- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (16.500 m²)
- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage

zur Herstellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße

- Herstellung von Deckenausschnitten parallel zur Friedrich-Ebert-Straße mit Aussparung von jeweils 5 x 4 m im Abstand von je 2,50 m und einem Abstand von 13 oder 20 m Entfernung zum derzeitigen, nördlich gelegenen Tiefgaragenrand
- Abbruch der Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße und Reaktivierung der 2. Abfertigungsanlage in der Ausfahrt Kesselbrink
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und in den Deckenausschnitten möglich
- Entfall von 52 Parkplätzen in der Tiefgarage (entspricht ungefähr einer Parkreihe)
- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße und Friedrich-Ebert-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 3,9 Mio.

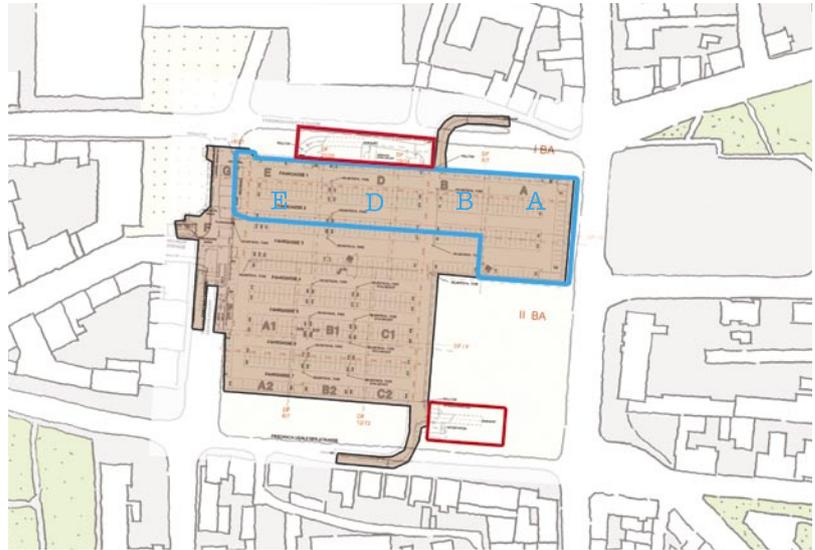


Variante 06

Die sechste Variante soll abschließend noch einmal exemplarisch darstellen, welche Maßnahmen und finanzielle Aufwendungen notwendig würden, wenn man die Tiefgarage nicht rückbauen, sondern statisch so ertüchtigen würde, dass in Teilbereichen statt den bisher 50 cm eine Aufschüttung von 1 m möglich würde. Ein Teilneubau würde demnach nur den Abbruch der nördlichen Kellerräume nötig werden lassen. Alle Stellplätze würden somit erhalten bleiben und oberirdisch wären keinerlei Einschränkungen bei der Platzgestaltung gegeben.

Problematisch hingegen stellen sich die damit verbundenen finanziellen Aufwendungen dar. Erste Kostenschätzungen gehen von einem Investitionsbedarf von über 10 Millionen Euro aus und liegen demnach voraussichtlich weit über den Möglichkeiten. Der Vollständigkeit halber ist aber auch diese Variante geprüft worden.

Variante 06



- Abräumen der jetzigen bituminösen Oberfläche bis zur Oberkante der Tiefgaragendecke und Herstellung einer neuen Abklebung (9.500 m²)
- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage zur Herstellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Abbruch und Neubau des östlichen Tiefgaragenbereiches (Trakt A) in einer Breite von 42 m parallel zur August-Bebel-Straße sowie der Trakten B-E bis zur Fuge D für Aufschüttungen von bis zu 1 m (6.000 m²)
- Abbruch der Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße und Reaktivierung der 2. Abfertigungsanlage in der Ausfahrt Kesselbrink
- kein Entfall von Parkplätzen in der Tiefgarage
- Baumpflanzung nur auf der Neubaufäche und ansonsten außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße und Friedrich-Ebert-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 KN/m²)
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): > 10,0 Mio.

Zusammenfassung

Zur besseren Vergleichbarkeit sind die bei den unterschiedlichen Varianten jeweils anfallenden Kosten und Rückbauflächen der Tiefgarage in der nachfolgenden Übersicht noch einmal tabellarisch aufgelistet.

Variante	geschätzte Baukosten (netto)	Rückbaufläche
Variante 01	3,0 Mio. €	Rückbau Einfahrt, Keller
Variante 02	3,1 Mio. €	ca. 2.200 m ²
Variante 03	4,0 Mio €	ca. 4.000 m ²
Variante 04	3,6 Mio. €	ca. 5.950 m ²
Variante 05	3,9 Mio. €	Deckendurchbrüche
Variante 06	> 10 Mio. €	statische Ertüchtigung

Zu berücksichtigen ist bei dieser ersten Kostenschätzung, dass es sich dabei lediglich um die Rückbaukosten bzw. die Kosten für die statische Ertüchtigung der Tiefgarage handelt. Die Baukosten sind als Nettobaukosten zu verstehen und auch die finanziellen Aufwendungen für Planung und Neugestaltung der Oberfläche sind noch nicht enthalten. Ebenfalls nicht enthalten sind die Kosten für die Anlage der Treppenhäuser sowie für eine etwaige Neuorganisation der Ein- und Ausfahrten. Diese sind als eigene Bauteile konstruiert und können demnach je nach Planung entfernt, zusammen oder aber neu angelegt werden. Pro Ausfahrt müssten dabei rund 300.000 € kalkuliert werden. Auch die Kosten für die Anlage der Treppenhäuser gilt es noch entsprechend hinzuzurechnen. In ihrer Lage nicht zu verändern oder aber disponibel bzw. umzubauen sind die im Piktogramm jeweils entsprechend gekennzeichneten Treppenaufgänge. Grundsätzlich gilt, dass sich möglichst wenig störende Aufbauten in Form von Treppenhäusern auf der Multifunktionsfläche befinden sollten, ohne dass sich die derzeitige Situation der Fluchtwegsystematik verschlechtert.

Umgang mit der Tiefgarage



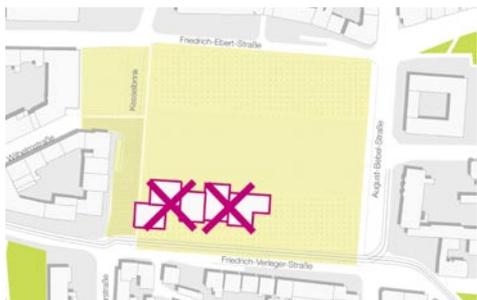
- Abbruch Tiefgaragenteile
- x Abbruch Tiefgaragen Zugänge
- Zugang Tiefgaragen Zugang

Nach Abwägung der finanziellen Machbarkeit mit den festgelegten Qualitätsanforderungen, spricht sich die Machbarkeitsstudie bei der weiteren Bearbeitung des Kesselbrinks klar für die Anwendung der Tiefgaragenvariante 4 aus.

Gestaltung der Grünräume

Von den statischen Belangen der Tiefgarage besonders betroffen ist die Grüngestaltung. Ziel ist es jedoch, insbesondere durch attraktive Grünräume, auf dem Kesselbrink ein Optimum an Aufenthaltsqualität zu schaffen. Derzeit ist auf dem Großteil der Platzfläche jedoch nur das Aufbringen von maximal 50 cm Erde möglich. Diesen Rahmenbedingungen gilt es bei der Erarbeitung des Strukturkonzeptes Rechnung zu tragen bzw. die räumlichen Gegebenheiten so zu verändern, dass eine hochwertige Grüngestaltung, die auch Baumpflanzungen nicht ausschließt, möglich wird. Durch die Anlage großzügiger Grünstrukturen wäre es beispielsweise möglich, südlich an die bereits vorhandenen Grünräume des Rochdale Parks und des Alten Friedhofs anzuknüpfen. Auch im Norden, hin zur Friedrich-Ebert-Straße, ist die Anlage eines grünen Randbereiches anzustreben. Indem der Kesselbrink so die östlichen Innenstadtbezirke mit der Altstadt verknüpft, würde er dann auch seiner Gelenkfunktion gerecht. Wie breit dieser Grünraum künftig ist, ist von der gewählten Rückbauvariante abhängig.

Für die Grünräume sind die Pflanzung von Bäumen und Hecken sowie das Aufstellen von Pergola und Rankgerüsten denkbar. Insbesondere in den Randbereichen sollten Baumreihen angelegt oder auch Einzelbäume gezielt gepflanzt werden, um eine klare Raumkante zu definieren und der Platzfläche einen bewussten Abschluss zu geben. Außerdem würde ein vis-à-vis mit dem gegenüberliegenden Stadtraum aufgebaut, sollte doch auch dieser weitestgehend durch eine Baumreihe begleitet werden. Ein weiteres Ziel ist, durch die Art und Struktur der Vegetation einen spannungsreichen Raumeindruck zu erzeugen, der auf die städtische Situation des Kesselbrinks reagiert. Detailplanungen zur Oberflächengestaltung (Multifunktionsfläche, Grünräume), der Organisation der Tiefgaragen Ein- und Ausfahrt sowie den Treppenhäusern sollen dann im Rahmen des angestrebten städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens und der sich daran anschließenden Ausführungsplanung erfolgen.



Abriss der Pavillons zur Realisierung großzügiger Grünflächen



Herstellung von Bodenschluss nach Abbruch der Tiefgaragenteile



Schematische Darstellung der möglichen Grünräume auf der Platzfläche

Verkehrsführung und Gestaltung der Straßenräume

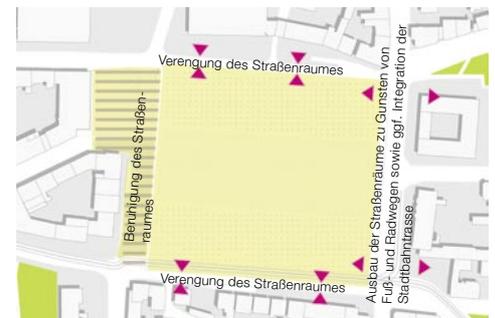
Eine Verkehrsuntersuchung des Bielefelder Büros HSV (Dipl.-Ing. H. Harnisch) aus dem Jahr 2006 hat die Machbarkeit einer Spurreduzierung auf der Friedrich-Verleger- und der Friedrich-Ebert-Straße nachgewiesen. Dabei wurde aufgezeigt, dass ohne Leistungsfähigkeitseinbußen Fahrstreifen zugunsten von straßenbegleitenden Parkständen entfallen können. Die folgenden konzeptionellen Änderungen der Verkehrsführung wurden im Jahr 2009 vom gleichen Büro einer Prüfung unterzogen. Drei wesentliche Änderungen der Verkehrsführung schaffen wesentliche Freiräume für Fußgänger, Fahrradfahrer und zur deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität:

- 01 Weitgehende Herausnahme der Straße Kesselbrink aus dem Verkehrsstraßennetz: Die Durchfahrt zwischen Kavallerie- und Turnerstraße ist für die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes zwischen Herforder Straße und August-Bebel-Straße nicht unabdingbar. Unter Inkaufnahme von Verkehrsverlagerungen auf benachbarte Straßen ist eine deutliche Entlastung möglich. Als weiterhin notwendig werden nur die Sicherstellung des Anliegerverkehrs für die Wilhelmstraße (z.B. im Ein-Richtungsstraßenring über die Friedrich-Verleger-Straße), die Tiefgaragenausfahrt zur Friedrich-Verleger-Straße und die Durchfahrt für Linienbusse zwischen Turnerstraße und Friedrich-Ebert-Straße betrachtet.

Der Vorteil der Umwidmung und Umgestaltung der Straße Kesselbrink liegt in der Stärkung der Fußwegebeziehung zu den Einkaufsbereichen. Über die Wilhelmstraße und die Friedrich-Verleger-Straße sowie den Platz an der Volksbank wäre der Kesselbrink weitgehend Auto-verkehrsfrei zu erreichen. Gestalterisch könnte eine einheitliche Pflasterung auf Platzniveau die Fahrbahn ersetzen. Auf diese Weise findet die Platzfläche des Kesselbrinks an der westlichen Bebauung einen klar definierten Abschluss.

- 02 Verlängerung der Ein-Richtungsstraßenführungen in der Friedrich-Ebert-Straße und Friedrich-Verleger Straße über die Straße Kesselbrink hinaus bis zur August-Bebel-Straße: Auch diese Maßnahme würde zu Verkehrsverlagerungen führen. Betroffen wären insbesondere die Ein- und Ausfahrtsbereiche in die beiden Ein-Richtungsstraßen von der Her-

Umgang mit dem Straßenraum



Führung des Individualverkehrs



-  Individualverkehr
-  Tiefgaragen Ein- und Ausfahrten
-  verkehrsberuhigter Bereich

Führung des Öffentlichen Personennahverkehrs



-  vorhandene Buslinie
-  (vorhandene) Busführung im neu angelegten verkehrsberuhigten Bereich
-  Bushaltestelle
-  Suchraum Bushaltestelle
-  Taxistand

forder Straße (Jahnplatz) und von der August-Bebel-Straße. Durch die notwendigen Ausbildungen der Knotenpunkte mit entsprechenden Abbiegespuren kann jedoch die Leistungsfähigkeit gesichert werden.

Die Vorteile der Ein-Richtungsstraßenführung liegen in der Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte auf einen bis zwei Fahrstreifen. Dies vermindert die Trennwirkung der Fahrbahnen und verbessert die Erreichbarkeit des Platzes Kesselbrink enorm. Es wird Raum für die Anlage von Fahrradwegen und Stellplätzen vor den Häusern und am Platzrand geschaffen. Gestalterisch besteht die Möglichkeit einer Neuordnung der Straßenräume: Die Anlage zusätzlicher Baumreihen und breiterer Trottoirs können den Laufwegen einen boulevardartigen Charakter geben.

- 03 Nicht notwendig ist die verkehrliche Anbindung des Van-Randenborgh-Wegs an die Friedrich-Ebert-Straße. Auf der Nordseite kann der Fußweg entlang der Geschäfte der Friedrich-Ebert-Straße gestärkt werden. Über die Anbindung an die August-Bebel-Straße besteht eine ausreichende Erschließung der im Baublockinneren liegenden Nutzungen.

Variante einer geänderten Verkehrsführung um den Kesselbrink



Die Möglichkeiten der Spurreduzierung und der Änderung der Verkehrsführung um den Platz hilft nicht nur die Situation der Fußgänger an den Platzrändern und bei der Erreichbarkeit des Kesselbrinks zu verbessern, sondern ermöglicht auch die Schließung der vorhandenen Lücken im Rad-

wegenetz: Sowohl auf der Achse Friedrich-Ebert-Straße – Werner-Bock-Straße als auch auf der Friedrich-Verleger-Straße mit Anbindung an die Bleichstraße sind durchgehende Radwegeverbindungen möglich, die den Fahrradverkehr auch entgegen einer möglichen Ein-Richtungsfahrbahn des Kfz-Verkehrs führen. Unbedingte Erfordernis ist der Netzschluss für die Fahrradfahrer entlang der August-Bebel-Straße.

Bei den Planungen zum Kesselbrink ist der Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld, eine Stadtbahnverbindung nach Heepen einzurichten, zu berücksichtigen. Eine zukünftige oberirdische Stadtbahntrasse wird den Kesselbrink tangieren, und am Platz wird eine zentrale Haltestelle für die umliegenden Quartiere geschaffen werden. Bisher sind allerdings weder die Systemfrage noch die Trassenführung der Stadtbahn geklärt, so dass im Rahmen der Umgestaltung des Kesselbrinks alle grundsätzlich sinnvollen und umsetzbaren Trassenoptionen offen zu halten sind. Dies sind vor allem folgende Führungen:

- Jahnplatz – Friedrich-Verleger-Straße – Heeper Straße (bzw. Bleichstraße) und
- Jahnplatz – Friedrich-Verleger Straße – August-Bebel-Straße – Werner Bock-Straße.

In der Friedrich-Verleger-Straße ist in beiden Fällen eine mögliche Stadtbahntrasse mit der Haltestelle „Kesselbrink“ zu berücksichtigen. Die Realisierung der Stadtbahntrasse führt zum Wegfall von Stellplätzen im Straßenraum. Optional ist auch in der August-Bebel-Straße der notwendige Verkehrsraum freizuhalten und ein Mindestradius von 30 Metern für die Gleistrasse zwischen den beiden Straßen einzuplanen, die den Platzbereich tangiert. Es werden im Folgenden 3 Varianten für die Gleistrasse in der August-Bebel-Straße aufgezeigt. Das Regelprofil für die ÖPNV-Trasse berücksichtigt sowohl die Möglichkeit des Systems einer (Niederflur-) Straßenbahn als auch eine Stadtbahn mit möglichen Hochbahnsteigen.

Die Integration einer Straßenbahn in die Friedrich-Ebert-Straße ist ebenfalls grundsätzlich denkbar, erfordert jedoch eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens. Die Nutzung der Wilhelmstraße für die Straßenbahn mit einer Überquerung des Kesselbrinks ist aus statischen Gründen wegen der Tiefgarage höchst problematisch und würde auch den Platz durchschneiden und dessen Nutzbarkeit beeinträchtigen.

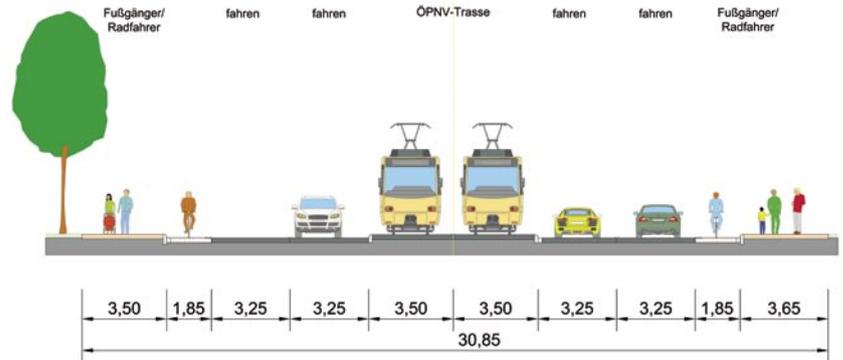
Führung der Stadtbahntrasse mit Haltepunkt



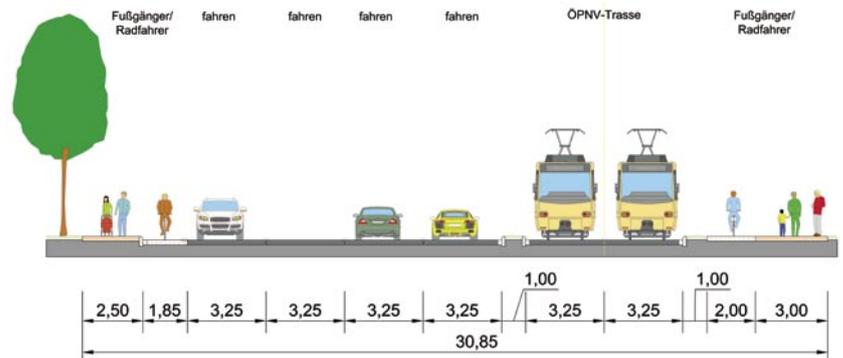
Nach Durchführung der „Verkehrsuntersuchung Umfeld Kesselbrink“ im Jahr 2009 durch das Büro HSV auf der Grundlage aktueller Verkehrserhebungen und einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 lassen sich zur Ausgestaltung der platzbegrenzenden Straßenräume wesentliche gesicherte Aussagen treffen:

Die August-Bebel-Straße muss als verkehrswichtige Straße mit einer Belastung von zukünftig rund 20.000 Kfz/Tag weitgehend im vorhandenen Querschnitt erhalten bleiben. Dies heißt, dass eine vierstreifige Fahrbahn erhalten werden muss. Zusätzlich sind gesicherte Wege für den Fahrradverkehr in Form von Hochbordradwegen oder Radfahrstreifen anzulegen. Die Option auf eine Stadtbahnführung ist offen zu halten. Die nachfolgenden Straßenquerschnitte zeigen Varianten des besonderen Bahnkörpers im Straßenraum in Seiten- und Mittellage, die eines gemeinsam haben: Einen Verkehrsraum von rund 31 Metern, der zu berücksichtigen ist.

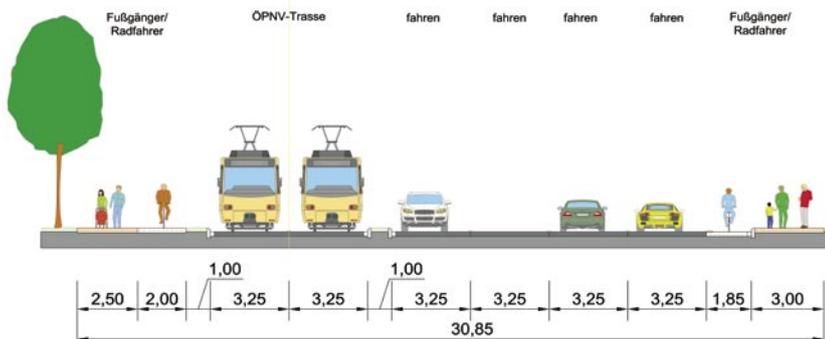
August-Bebel-Straße:
Integration der Stadtbahn in
Mittellage - Regelquerschnitt



August-Bebel-Straße:
Integration der Stadtbahn
in Seitenlage Ost
- Regelquerschnitt

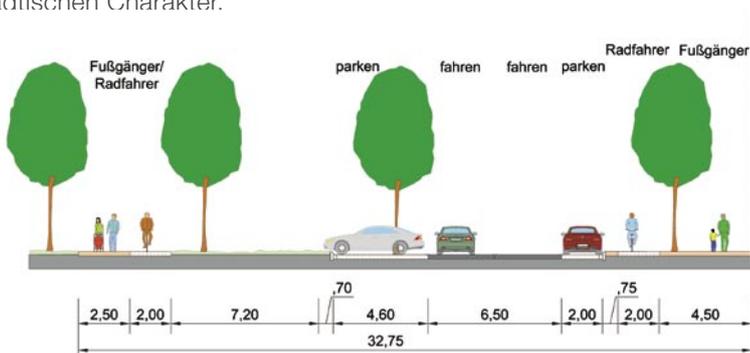


August-Bebel-Straße:
Integration der Stadtbahn
in Seitenlage West
- Regelquerschnitt

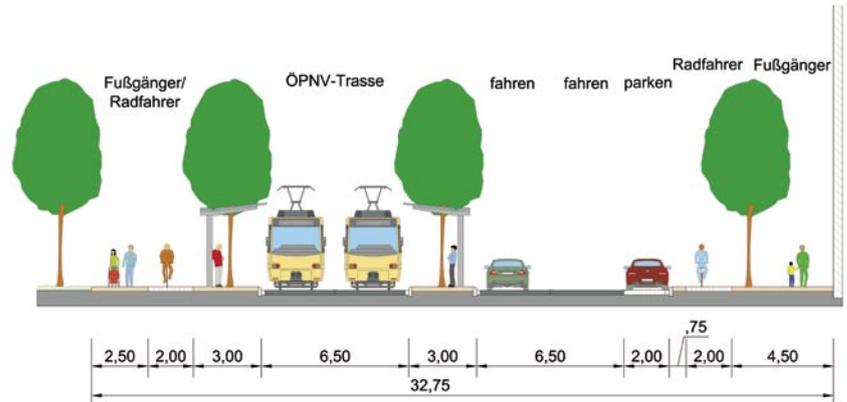


Für die Friedrich-Verleger-Straße besteht unabhängig von der Führung des Kfz-Verkehrs im Ein- oder Zwei-Richtungssystem das größte Rückbaupotenzial. Eine Fahrbahn mit einer Breite von 6,50 Meter berücksichtigt beide Möglichkeiten der Verkehrsführung. Gegenüber der derzeitigen Fahrbahnbreite von 17,50 Meter ergeben sich große Möglichkeiten zur Gestaltung der Seitenräume. Der Fahrbahnrückbau ermöglicht die Anlage von bis zu 110 Parkständen in Senkrecht- oder Schrägaufstellung. Bei einer Realisierung der Stadtbahntrasse reduziert sich das ebenerdige Parkraumangebot allerdings um 35 Plätze. Der Regelquerschnitt sieht beidseitig Radwege vor, einen Längsparkstreifen auf der Südseite und Schräg- bzw. Senkrechtparken auf der Nordseite der Fahrbahn falls die Stadtbahn auf sich warten lässt. In der Skizze sind beispielhaft eine Stadtbahntrasse an der Nordseite der Fahrbahn und ein möglicher Haltepunkt der geplanten Stadtbahn für den Bereich Kesselbrink berücksichtigt. Die genaue Lage einer Haltestelle wird jedoch Gegenstand der späteren Stadtbahnplanung sein. Vier Baumreihen gliedern den Straßenraum und geben ihm einen städtischen Charakter.

Friedrich-Verleger-Straße:
Schnitt ohne Stadtbahntrasse
- Regelquerschnitt

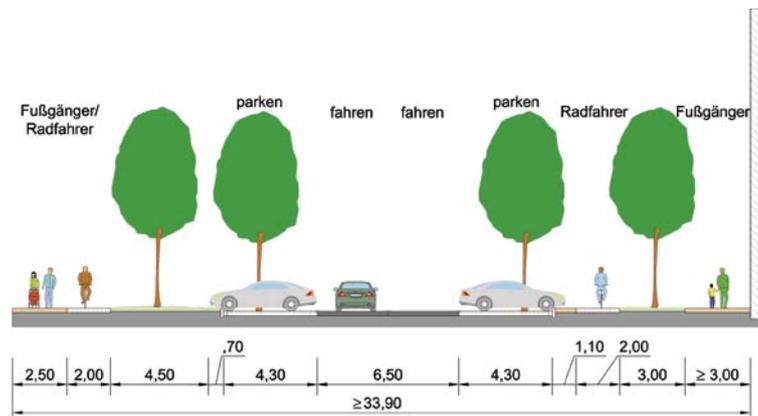


Friedrich-Verleger-Straße:
Schnitt mit Stadtbahntrasse
- Regelquerschnitt



Für die Friedrich-Ebert-Straße ist ebenfalls die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 Meter möglich. In der Zufahrt zum Knotenpunkt mit der August-Bebel-Straße ist im Falle des Zwei-Richtungsverkehrs ein Linksabbiegestreifen vorzusehen. Die Straßenraumgestaltung ermöglicht auf beiden Fahrbahnseiten die Anlage von Schräg- oder Senkrechtparken, wobei das Schrägparken im Sinne zügigerer Ein- und Ausparkvorgänge zu bevorzugen ist. Die vorhandenen Bäume auf der Nordseite können verdichtet werden. Auch auf der Südseite kann dem Platz zugeordnet, eine Alleebepflanzung vorgesehen werden. Die Breite dieses Grünraumes ist davon abhängig, in welcher Dimension die Tiefgarage unter dem Platz erhalten werden soll. Auf der Südseite des Fahrbahnraumes soll ein Radweg vorgesehen werden.

Schnitt Friedrich-Ebert-Straße
- Regelquerschnitt



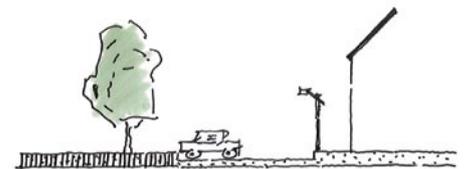
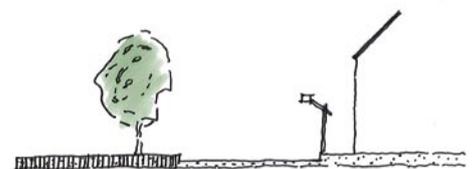
Die Verkehrsuntersuchungen zum Kesselbrink haben nachgewiesen, dass sowohl die Herausnahme des nördlichen Astes der Straße Kesselbrink aus dem Netz für den motorisierten Individualverkehr als auch die Verlängerung der Ein-Richtungsstraßenführungen der Friedrich-Verleger-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße bis zur August-Bebel-Straße verkehrstechnisch machbar sind und keine Verschlechterungen der Verkehrsqualitäten für den Kfz-Verkehr nach sich ziehen. An allen Knotenpunkten im direkten Umfeld des Kesselbrinks aber auch an der Herforder Straße können gute bis ausreichende Qualitäten im Verkehrsfluss erhalten werden. Der Rückbau der Straßen bietet die Chance, ein qualitativvolles Angebot im Fußgänger- und Fahrradverkehr in Einklang mit einem flüssigen Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr zu schaffen.

Neben den aufgezeigten Erfordernissen des individuellen Kfz-Verkehrs und des Fahrradverkehrs sind die notwendigen Bushaltestellen für Linienbusverkehr zu berücksichtigen, die – zumindest bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahn - an den heute befindlichen Stellen vorzusehen sind. Gegebenenfalls wird nach Einrichtung der Straßenbahn das Buslinienkonzept anzupassen sein. Der Betriebshalt für einen Linienbus an der Südseite des Platzes kann jedoch ersatzlos entfallen.

Weiterhin sollen im Umfeld des Kesselbrinks Taxenstellplätze vorgesehen werden. Diese sind sinnvoller Weise in Nähe der Innenstadt und in Marktnähe vorzusehen. Entfallen können hingegen die Haltestellen des Ausflugs- und Reisebusverkehrs; Ersatzhaltestellen werden im neuen Bahnhofsviertel (Ausflugsverkehr) bzw. am Bahnhof Brackwede (Busfernverkehr) angeboten.

Umgang mit dem ruhenden Verkehr

Die Verkehrsuntersuchung für das Umfeld des Kesselbrinks des Büros HSV hat ergeben, dass insbesondere in der Tiefgarage unter dem Kesselbrink aber auch in benachbarten Parkhäusern große Parkraumkapazitäten im Regelfall ungenutzt sind. Insgesamt standen 960 Stellplätze am Untersuchungstag frei zur Verfügung. Auch für die oberirdische Platzfläche wurde eine Vielzahl freier Parkplätze im normalen werktäglichen Tagesver-



Schnitt durch den rückgebauten Straßenraum, Schaffung von Stellplätzen

lauf ermittelt. Das Parkraumangebot am Kesselbrink kann somit deutlich reduziert werden.

Die Aufgabe der oberirdischen Stellplätze auf der Platzfläche ist die wesentliche Voraussetzung für eine erweiterte Nutzbarkeit des Kesselbrinks als Multifunktionsfläche. Für das Kundenparken der anliegenden Geschäfte und das Bewohnerparken der angrenzenden Wohnquartiere kann Ersatzparkraum in der Friedrich-Verleger-Straße und in der Friedrich-Ebert-Straße geschaffen werden. Der Fahrbahnrückbau eröffnet die Möglichkeit zur Anlage von bis zu 110 Parkständen in Senkrecht- oder Schrägaufstellung.

Je nach Ausformung des platzbegleitenden Grünstreifens können auch innerhalb der nördlichen Tiefgarage, im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße, Stellplätze entfallen. Die heutige Auslastung der Tiefgarage lässt eine deutliche Reduzierung als möglich erscheinen. Bei Anlage eines breiten Grünstreifens zur Friedrich-Ebert-Straße und einer weitgehenden Begrünung der Platzfläche auch im östlichen Bereich würde ein Kontingent von rund 400 Stellplätzen in der Tiefgarage verbleiben.

Somit zeigt sich die folgende Parkraumbilanz für den Kesselbrink:

	TG	Platzfläche	Straßenräume	Summe
Bestand	610	420	30	1.050
Variante 1	610	0	100	710
Variante 2	525	0	100	625
Variante 3	459	0	100	559
Variante 4	393	0	100	493
Variante 5	558	0	100	658
Variante 6	610	0	100	710



Verzichtbar sind auch die Tiefgarageneinfahrt auf der Nordseite der Friedrich-Verleger-Straße sowie die Ausfahrt auf der Südseite der Friedrich-Ebert-Straße. Einfahrten in beiden zukünftigen Ein-Richtungsstraßen sowie eine zentrale Ausfahrt in der Straße Kesselbrink zur Friedrich-Verleger-Straße sind für die festgestellten Ein- und Ausfahrtbelastungen vollkommen ausreichend.

Neben dem ruhenden Kfz-Verkehr ist insbesondere dem Fahrradparken erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. An den Hauptzugangsmöglichkeiten zum Platz und direkt an den für den Radverkehr relevanten Zielen (z.B. Wochenmarkt, Skater-Anlage, Stadtbahnhaltestelle, mögliche Gastronomie) sind Abstellanlagen in attraktiver Form und Qualität sowie ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Da Fahrradabstellanlagen zumeist als Angebotsplanung vorgesehen werden, sind in der ersten Phase mindestens 4 Abstellseinheiten von jeweils 10 Plätzen zu schaffen und Erweiterungsmöglichkeiten zu größeren Anlagen (mit jeweils 10 weiteren Abstellplätzen) vorzusehen.

Gestaltung der Multifunktionsfläche

Die multifunktional nutzbare Platzfläche stellt besondere Anforderungen an die Standortwahl und Gestaltung. Seit der Kesselbrink nicht mehr als Omnibusbahnhof genutzt wird, ist seine Funktionsteilung größtenteils undifferenziert. Die Parkplätze dominieren das Platzgeschehen, alle anderen Nutzungen - wie die des Wochenmarktes - haben sich unterzuordnen. Dieser ungleichen Gewichtung gilt es bei der Neugestaltung entgegen zu wirken. Durch den Unterbau des Kesselbrinks durch die Tiefgarage ist die Anlage zweier Grünstreifen entlang der Nord- und Südkante des Platzes bereits definiert. Diese stehen für die Anlage einer Platzfläche demnach nicht mehr zur Verfügung. Die östliche Platzkante hingegen bedarf aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens auf der August-Bebel-Straße eher einer geschlossenen Gestaltung, die den Lärmeintrag reduziert bzw. einer lärm-unempfindlichen Nutzung wie der Skateanlage oder insbesondere eines Freiraums für Jugendliche. Die Skateanlage ist in Form einer „Skate-Plaza“ anzulegen. Dies bedeutet, dass die Anlage keine massiven Aufbauten erhalten sollte, sondern sich in das Gesamtbild des Platzes integriert.



Suchraum für die Anlage der Skateanlage in Form einer „Skate-Plaza“

Dabei ist die bisherige Größe von 1.600 m² als Mindestmaß zu verstehen. Zu berücksichtigen bleibt jedoch stets, dass die Anlage den Kesselbrink nicht dominiert, sondern sich harmonisch in die Neugestaltung einfügt. Bleibt demnach der Mittelteil des Platzes mit Anschluss an die westliche Platzseite.

Diese eignet sich aus vielerlei Gründen besonders gut, die Multifunktionsfläche aufzunehmen. Besonders interessant erscheint das großzügige Flächenangebot im Herzen des Kesselbrinks, eingerahmt von hochwertigen Grünbereichen, durch die Skateanlage vom Lärmeintrag der August-Bebel-Straße abgeschirmt und mit räumlicher und thematischer Anknüpfung an die im Westen liegenden Einkaufsbereiche. Durch die Verkehrsberuhigung der Straße Kesselbrink, die im nördlichen Bereich nur vom Linienbusverkehr befahren werden darf und auf der der Durchgangsverkehr zwischen Friedrich-Verleger und Friedrich-Ebert-Straße entfällt, kann die Platzfläche unmittelbar an die westliche Bebauung herangezogen werden. Der Kesselbrink wird so aus seiner vollständig vom Verkehr umflossenen Lage im Stadtraum befreit und erhält einen deutlich definierten und optimal nutzbaren Platzbereich.

Ein weiterer Vorteil der Anlage der Platzfläche an dieser Stelle ist die Befahrbarkeit. Durch keinen unablässig fließenden Durchgangsverkehr gestört, ist die Platzfläche von Westen aus optimal zu befahren. Dies ist insbesondere für die Markthändler und andere Zulieferer wichtig, die im Straßenraum mit größeren Fahrzeugen rangieren müssen. Dies gilt beispielsweise auch für die Schausteller der Kirmes mit ihren Fahrgeschäften. Zu beachten bleibt dennoch, dass die Nutzer der Fläche neben der großzügigen Einfahrt von Westen her eine weitere Zufahrt benötigen, um den Platz optimal anfahren und nutzen zu können. Daher sollte im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße eine weitere Zufahrtmöglichkeit vorgehalten werden, die sich gestalterisch so in den Grünraum einfügt, dass sie für Fußgänger keine optische und funktionale Zäsur darstellt.



Heutige Marktfläche - status quo

Der heutige Wochenmarkt auf dem Kesselbrink nimmt eine Fläche von 7.300 qm in Anspruch (Samstagsmarkt gemäß Marktordnung). Die zukünftige Ausgestaltung, Dimensionierung und räumliche Verortung von Marktfunktionen auf dem Kesselbrink soll im Zuge der ggf. weiteren Konkretisierung der Planungsaufgabe (Auslobung) geprüft und konkretisiert werden. Aufgrund der Rahmenbedingungen des Platzes und der Zuord-

nung von Marktfunktionen zur City und der Verbindung / Nähe zum Neumarkt wird als Denkrichtung eine Verortung des Marktes ausgehend vom nordwestlichen Quadranten des Platzes in die zentrale Platzfläche hinein vorgeschlagen.

Der Kesselbrink ist auch weiterhin für Besucher optimal erreichbar. Durch Beibehaltung der Bushaltestellen und des Taxistandes mit unmittelbarem Platzanschluss sowie der Parkmöglichkeiten in der Tiefgarage, sind keine weiten Wege zu Fuß zurückzulegen, wenn Veranstaltungen auf dem Kesselbrink besucht werden wollen.

Der Nutzung des Platzes als Multifunktionsfläche gilt es dabei auch gestalterisch zu entsprechen. An die Materialität werden hohe Ansprüche gestellt. Um dem Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität gerecht zu werden, müssen ansprechende und hochwertige Materialien verwendet werden. Doch bleibt zu beachten, dass der Platz regelmäßig - teilweise auch von schwerem Gerät sowie den Kehrmaschinen der Stadt - befahren werden soll. Der Oberflächenbelag muss diesen unterschiedlichen Belastung langfristig Stand halten und dennoch Hochwertigkeit erzeugen. Denkbar wäre demnach beispielsweise die Verwendung eines veredelten Asphalts, der auf der Platzfläche durch Bodenintarsien strukturiert und aufgelockert wird. Bei einer entsprechenden Strapazierfähigkeit des Materials wäre auch eine Pflasterung denkbar. Bei der Materialauswahl ist zu berücksichtigen, dass diese barrierefrei ist. Ein vollwertiges Orientierungssystem muss in den Straßenraum integriert werden. Die genaue Ausgestaltung sollte jedoch im Rahmen des sich anschließenden Qualifizierungsverfahrens geschehen.

Generell sollten ausreichend und funktionale Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen. Um die Verweildauer auf dem Platz zu erhöhen, wäre außerdem eine Versorgungseinrichtung wie ein Kiosk oder auch eine kleine Gastronomie wünschenswert. Diese könnten zeitgleich die notwendigen Sanitäreinrichtungen unterbringen und betreiben. Räumlich wäre eine solche Einrichtung eher im Bereich der Grünräume unterzubringen, lässt sie doch neue Aufbauten notwendig werden, die zu funktionaler Einschränkung auf der Platzfläche führen würden. Ob und wie sich eine Gastronomie langfristig rentiert, wäre zunächst im Rahmen einer gesonderten Analyse zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit zu überprüfen.



Suchraum Markt – zukünftige Verortung von Marktfunktionen

K o s t e n s c h ä t z u n g

Die Kosten für die Neugestaltung des Kesselbrinks können derzeit nur überschlägig ermittelt werden. Von folgenden Bruttobaukosten ist derzeit auszugehen:

Kosten Platzgestaltung Kesselbrink

Rückbau, statische Ertüchtigung der Tiefgarage	4.300.000 €
Anpassung der Zufahrten und Eingänge der Tiefgarage	840.000 €
Neugestaltung Platzfläche (inkl. Beleuchtung, Möblierung etc.)	4.645.000 €
Neubau Skateranlage	450.000 €
Neubau Pavillon mit Toilettenanlage	850.000 €
Baunebenkosten (Planung, Bauleitung etc.)	836.000 €
Abbruch Pavillons	490.000 €
Gesamt	12.4 Mio. €

Kosten Straßen Kesselbrink

Neugestaltung Verkehrsflächen	3.035.000 €
Anpassung Signalanlagen	480.000 €
Erneuerung der Beleuchtung	520.000 €
Bushaltestelle Kesselbrink	60.000 €
Baunebenkosten	763.000 €
Gesamt	4.86 Mio. €

Gutachterliche Empfehlungen

Durch die Betrachtung der gemeinsam definierten Entwicklungsziele und den damit verbundenen Qualitätsanforderungen ergibt sich für die Umgestaltung des Kesselbrinks eine klare Zielaussage, die wie folgt in einem Bürgerforum formuliert worden ist: der Kesselbrink solle sich als freier, unbebauter und multifunktional nutzbarer Platz präsentieren. Die damit verbundenen Anforderungen sowohl an die Grüngestaltung, die Verkehrsführung und Gestaltung der Straßenräume, den Umgang mit dem ruhenden Verkehr als auch die Gestaltung der Multifunktionsfläche haben jedoch deutlich gemacht, dass eine Neugestaltung insbesondere von der Ausgestaltung und Dimensionierung (Teilrückbau) der Tiefgarage abhängig ist, gibt diese durch ihre statischen Gegebenheiten doch ein enges „Korsett“ vor, in dem es sich zu bewegen gilt.

Aus dieser Situation heraus spricht die Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit folgende Empfehlungen aus:

1. Umsetzung der als Variante 4 geprüften Maßnahmen zur Umgestaltung der Tiefgarage. Dies beinhaltet konkret:
 - Abräumen der jetzigen Oberfläche und Herstellung einer neuen Abdichtung
 - Abbruch der unbenutzten Kellerräume entlang der nördlichen Platzseite
 - Abbruch des östlichen Tiefgaragenbereiches in einer Breite von 42 m parallel zur August-Bebel-Straße zur Herstellung von Bodenanschluss
 - Abbruch eines ca. 30 m breiten Streifens der Tiefgarage entlang der Friedrich-Ebert-Straße zur Herstellung von Bodenanschluss
 - Abbruch der nördlichen Tiefgaragenausfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
 - Abbruch der südlichen Tiefgarageneinfahrt entlang der Friedrich-Verleger-Straße
 - Umbau der nördlichen Tiefgarageneinfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße
 - Entfall von 217 Parkplätzen in der Tiefgarage
 - Abriss der nicht mehr funktionalen Tiefgaragen-Zugänge und ggf. Anpassung oder Neubau an geeigneter Stelle sowie Schaffung entsprechender Fluchtmöglichkeiten
 - Aufgabe der unterirdischen WC-Anlage

- Baumpflanzung nur außerhalb des Baukörpers der Tiefgarage und im abgebrochenen und verfüllten Bereich parallel zur August-Bebel-Straße und Friedrich-Ebert-Straße möglich
- Aufschüttung auf der Tiefgarage für Grün bis 50 cm und ca. 70 cm auf der südlichen Platzseite im Bereich der Pavillons (bei Normalboden und einer reduzierten Verkehrslast von ca. 5 KN/m²)
- Nettobaukosten (geschätzt, ohne neue Oberflächengestaltung): 3,6 Mio.

2. Herstellung möglichst großzügiger Grünbereiche. Dies bedeutet neben dem notwendigen Teilrückbau der Tiefgarage zur Herstellung von Bodenschluss:

- Abriss der Pavillons
 - Anlage großzügiger Grünräume mit hoher Aufenthaltsqualität, insbesondere an der nördlichen und südlichen Platzkante
 - Baumpflanzungen in den Platzbereichen mit Bodenschluss
- Integration von Infrastruktureinrichtungen wie
- Neubau einer WC-Anlage kombiniert mit der
 - Etablierung einer Versorgungseinrichtung, ggf. Gastronomie

3. Neuorganisation der Verkehrsführung und Umgestaltung der Straßenräume durch:

- Verkehrsberuhigung des nördlichen Teils der Straße Kesselbrink durch die Herausnahme des MIV (Motorisierten Individualverkehrs) zwischen Wilhelmstraße und Friedrich-Ebert-Straße
- Aufrechterhaltung erforderlicher Verkehrsfunktionen im südlichen Teil der Straße Kesselbrink zwischen Friedrich-Verleger-Straße und Wilhelmstraße
- Beibehaltung des Busverkehrs in der Straße Kesselbrink
- Verlängerung des Einbahnstraßenverkehrs sowohl auf der Friedrich-Ebert- als auch der Friedrich-Verleger-Straße
- Verengung der Straßenräume im Bereich Friedrich-Ebert- und Friedrich-Verleger-Straße zugunsten der Anlage breiterer Fuß- und Radwege entlang der Friedrich-Ebert- und Friedrich-Verleger-Straße
- Wegfall der oberirdischen Stellplätze auf der eigentlichen Platzfläche

- Anlage oberirdischer Parkplätze entlang der Friedrich-Ebert- und Friedrich-Verleger-Straße
- Integration einer möglichen Stadtbahntrasse in der Friedrich-Verleger- als auch optional in der August-Bebel-Straße mit Haltepunkt im südöstlichen Platzbereich
- Anlage von Bushaltestellen in Abstimmung mit dem Stadtbahnhalt
- Anlage von durchgängigen Radwegebeziehungen zur Herstellung notwendiger Lückenschlüsse

4. Gestaltung einer multifunktional nutzbaren Platzfläche im Mittelteil des Kesselbrinks mit Anschluss an die westliche Platzseite unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- weitgehende Freihaltung der nördlichen und südlichen Platzkanten für Grün
- Errichtung einer so genannten Skate-Plaza im Nordosten zur Verringerung des Lärmeintrags von der August-Bebel-Straße
- Anknüpfung an die westlich gelegene Randbebauung zur Befreiung des Platzes aus seiner vollständig vom Verkehr umflossenen Lage
- Berücksichtigung von Marktfunktionen auf dem Kesselbrink
- Gewährleistung guter Befahrbarkeit für die Marktbesucher sowie weiterer Nutzer der Platzfläche für Veranstaltungen
- Integration von Abfallsammelanlagen (unterirdisch für Glas, Papier, Metall, Großcontainer für Marktabfälle)
- Integration der Bushaltestellen und des Taxistandes
- Verwendung hochwertiger Materialien, sowohl bei den Bodenbelägen als auch der Stadtmöblierung, zur Sicherstellung einer entsprechenden Belastbarkeit und Schaffung von Aufenthaltsqualität

Eine daraus folgende Struktur des Kesselbrink, die es im Rahmen eines vertiefenden Qualifizierungsverfahrens freiraumplanerisch auszuarbeiten gilt, stellt sich wie folgt dar:

Strukturbild



Weiteres Vorgehen

Die hier vorliegende Machbarkeitsstudie dient dem Zweck, einen gangbaren Weg der Umgestaltung des Kesselbrinks aufzuzeigen. Dies umfasst sowohl die Neugestaltung der eigentlichen Platzfläche, den Umbau der Tiefgarage sowie die Anpassung der Straßenräume mit einer dementsprechenden Neuorganisation der Verkehrsführung. Diese Entwicklungsperspektiven sind auf ihre prinzipielle Machbarkeit hin überprüft und die voraussichtlichen Baukosten – nach den derzeit vorliegenden Aussage-schärfe der Planung – geschätzt worden.

In einem ausführlichen Beteiligungsprozess wurde die Planung mit der Bürgerschaft, der Politik und öffentlichen Akteuren in Bielefeld sowie im intensiven Diskurs mit den einzelnen Fachabteilungen der Stadtverwaltung erarbeitet und vor allem im Konsens diskutiert. Diesen intensiven Vorlauf muss man bei dem weiteren Planungsablauf berücksichtigen. Die jetzt im Konsens verabschiedete Machbarkeitsstudie bildet die verbindliche Grundlage für die nächste Planungsstufe, der Ausarbeitung eines Gestaltungs- und Umsetzungskonzeptes.

Darauf aufbauend kann nun im nächsten Schritt die zielorientierte Umsetzung erfolgen. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass die Umbaumaßnahme im Rahmen des Maßnahmenpaketes zum Stadtumbau West realisiert werden muss, um eine Städtebauförderung erhalten zu können. Die dabei verbindlich festgelegten Umsetzungs- bzw. Förderzeiträume sind zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass der weitere Planungsprozess unmittelbar angegangen werden muss.

Dazu wird empfohlen, ein VOF-Vergabeverfahren für Planungsleistungen für die Neugestaltung des Kesselbrinks durchzuführen. Innerhalb dieses Vergabeverfahrens sollte ein beschränkter Wettbewerb von Landschaftsarchitekten (ggf. in Kooperation mit Architekten) zur Entwicklung von konkreten Umbauentwürfen durchgeführt werden. Ziel eines solchen Verfahrens ist es, in einem überschaubaren Zeithorizont mehrere vertiefte und realisierungsfähige Planungen zu erhalten, aus denen die beste Lösung ausgewählt werden kann. Ergebnis dieses Verfahrens ist die Vergabe des Planungsauftrages für die Platzgestaltung des Kesselbrink an ein qualifiziertes und für die spezifische Aufgabenstellung kompetentes Landschaftsarchitekturbüro.

