

Kesselbrink Bielefeld

Neugestaltung des zentralen Platzbereiches

**Begrenzter Generalplanerwettbewerb
nach RAW 2004**

Aufgabenbeschreibung

Impressum

Ausloberin

Stadt Bielefeld
Der Oberbürgermeister
vertreten durch das Dezernat 4 Planen-Bauen

Gesamtkoordination

Bauamt
Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung
August-Bebel-Straße 92, 33597 Bielefeld

Ansprechpartner: Uta Jülich (Projektleitung), Bodo Temmen, Sven Dodenhoff

Mitwirkende insb.

Bauamt
Amt für Verkehr
Immobilienervicebetrieb
Umweltamt
Umweltbetrieb
Ordnungsamt
Sportamt

Betreuung des Wettbewerbsverfahrens

scheuven + wachen
Architekt und Stadtplaner
Friedenstraße 18
44139 Dortmund

Telefon: 0231 . 18 99 87 16
Telefax: 0231 . 55 40 83

Ansprechpartner: Martin Ritscherle
Mareike Gerhardt, Patricia Schulte

Bielefeld, Dortmund | Juli 2010

INHALTSVERZEICHNIS

Anlage 1	1
1. DIE AUSGANGSSITUATION	5
Geschichte	6
Funktion im Umfeld	6
Platzfläche	7
Tiefgarage	7
Straßenräume	8
Randbebauung	10
Derzeitige Nutzungsbausteine	10
2. KÜNFTIGES NUTZUNGSKONZEPT - ENTWICKLUNGSZIELE	12
Städtebauliche und funktionale Einbindung	13
Aufenthaltsqualität und Harmonisierung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine	13
Optimierung der Verkehrssituation	14
3. PLANUNGSANFORDERUNGEN	16
Abgrenzung Plangebiet – engeres und weiteres Wettbewerbsgebiet	16
Gestaltung der zentralen Multifunktionsfläche des „neuen“ Kesselbrinks	17
Umgang mit den Pavillons	18
Umgang mit der Tiefgarage	18
• Teilabbruch der Tiefgarage	18
• Reduzierung der Einfahrten	19
• Verbleibende und neue Ausgänge aus der Tiefgarage – erforderliche Fluchtwege	19
Gestaltung der Grünräume	19
Aufenthalts- und Spielbereiche	20
Wasserflächen	21
Skateranlage	21
Wochenmarkt	22
Überdachung des Wochenmarktes	22
Weitere Veranstaltungen	23
Barrierefreiheit	23
Kriminalprävention	24
Gastronomische Nutzung	24
Behindertengerechte Toilettenanlage	24
Beleuchtungskonzeption	25
Abfallsammelanlagen	25

Reinigung der Flächen	26
Entwässerung	26
Künftige Verkehrsführung und Gestaltung der Straßenräume – vorgegebene Vorplanung	26
Gestaltung der Straße Kesselbrink	26
Ruhender Verkehr	27
Fahrradabstellanlagen	27
Taxistellflächen	27
Haltestelle für Linienbusse, Stadtbahn	27

1. Die Ausgangssituation

Im Jahr 2008 ist das gesamtstädtische integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld (ISEK Bielefeld) 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 Sozialen Stadt. Demnach definiert das ISEK verschiedene programmatische Positionen zu Aufgaben und Arbeitsrichtungen in der Stadterneuerung. Hierzu zählen thematische Schwerpunkte wie das Wohnen, die Entwicklung der Zentren, aber auch die Qualifizierung und Vernetzung des öffentlichen Raumes. Das ISEK Bielefeld definiert räumliche Handlungsbiete, in denen ein vordringlicher Handlungsbedarf i. S. d. Besonderen Städtebaurechts festgestellt wurde. Neben dem Gebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ zählen hierzu weiterhin die Gebiete „Sennestadt“, „Bethel“ und „Sieker-Mitte“. Für diese Gebiete liegen gebietsbezogene städtebauliche Entwicklungskonzepte (INSEK) vor.

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (INSEK) für das Stadtumbaugebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ wird dem Kesselbrink eine zentrale Funktion für die Entwicklung dieses Quartiers zugesprochen. Mit ca. 2,5 ha reiner Platzfläche ist er der größte innerstädtische Platz. Die Neugestaltung des Kesselbrinks leitet sich unmittelbar sowohl aus den Zielaussagen des gesamtstädtischen ISEK Bielefeld als auch aus dem INSEK „Nördlicher Innenstadtrand“ ab. Insbesondere bezieht sich die Neugestaltung des Kesselbrinks auf das programmatische Ziel „Der öffentliche Raum als Projekt“. Die Stadt Bielefeld versucht über dieses Ziel, den öffentlichen Raum zu qualifizieren und zu verknüpfen, um neue Lagequalitäten und Adressen auszubilden. Es soll ein Netzwerk unterschiedlicher Raumqualitäten entstehen, das sich aus der Mitte der Stadt heraus entwickelt. Als öffentlicher Raum gelten dabei temporär gestaltete Flächen auf Gewerbebrachen, unterschiedliche städtische Zentren sowie innenstadtnahe urbane Freiflächen.

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 eine wichtige Funktion als Gelenk zwischen verschiedenen innerstädtischen Stadträumen und Quartieren zu.

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, wurde durch die Stadt Bielefeld eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die die Rahmenbedingungen für die künftige Nutzung und Gestaltung des Kesselbrinks im Dialog mit einer Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten entwickelt hat. Ziel war es, schon im Vorfeld einen größtmöglichen Konsens über „den“ künftigen Kesselbrink zu erreichen. Als Ergebnis wurde von den politischen Gremien der Stadt Bielefeld, den Ausführungen der Machbarkeitsstudie zugestimmt. Auf der Grundlage der Entwicklungsziele, des Strukturkonzeptes und der Empfehlungen, insbesondere der Variante 4 zum Rückbau der Tiefga-

rage, sollen die weiteren Planungen und Vorbereitungen für die Neugestaltung des Kesselbrinks durchgeführt werden. Diese Planungsvorgaben wurden für den Wettbewerb zusammengefasst. Sie wurden um Anregungen aus der Politik, umsetzungsrelevante Hinweise sowie Vorgaben aus den Fachbereichen der Verwaltung der Stadt Bielefeld ergänzt und bilden nun zusammen die Auslobung für den Wettbewerb Kesselbrink.

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 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.

Funktion im Umfeld

Die Platzfläche des Kesselbrinks 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/Ostmannurturmviertel. Ebenso ist die Gelenkfunktion zur Pauluskirche und in Richtung Schlachthofviertel, Turnerstraße, Altstadt und Hauptbahnhof bedeutsam. Zwar gilt der Platz selbst nicht als zentraler Einkaufsbe- reich, 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 Parkplatzes zu, ohne dabei besondere gestalterische Qualitäten aufzuweisen. Mit den Stellflächen auf der Platzfläche und in der Tiefgarage deckt der Kesselbrink den Stellplatzbedarf für die angrenzenden Quartiere und die Innenstadt.

Neben den Vernetzungen im gesamtstädtischen Verkehrs- und Freiraumsystem kann er aber auch den angrenzenden Wohnquartieren als neues Freiraumangebot 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.

Platzfläche

Der Kesselbrink ist in seiner heutigen Gestalt mit 2,5 ha reiner Platzfläche der größte innerstädtische Platz. Addiert man noch die angrenzenden Straßenräume hinzu, erreicht er sogar eine 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 der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Bielefeld (ZOB) war. Nach Aufgabe des ZOB dominieren mittlerweile die große Parkplatzfläche und die in die Jahre gekommenen Pavillons an der Friedrich-Verleger-Straße.

Die Platzfläche ist überwiegend versiegelt. 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.

Auf dem südöstlichen Platz dient ein Teil der Stellplätze dem Anwohnerparken der angrenzenden Wohnquartiere.

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

Tiefgarage

Am stärksten abhängig wird die Neugestaltung der Platzfläche von den statischen Gegebenheiten der darunter liegenden Tiefgarage sein. 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.

Konstruktiv ist die Tiefgarage aus insgesamt 16 einzelnen Bauteilen gefertigt, 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.

Die Ein- und Ausfahrten sind konstruktiv eigenständig und könnten je nach Bedarf (unter Beachtung brandschutzrechtlicher Anforderungen) neu organisiert werden. Sie können sowohl verkehrsfunktional als auch gestalterisch in die neue Platzgestaltung eingebunden werden.

Besondere Bedeutung hat die Baukonstruktion auf die geplante Neugestaltung der Platzoberfläche, birgt sie doch verschiedenste Restriktionen, die es bei einer Umgestaltung zu berücksichtigen gilt. 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 über der Tiefgarage (Gefällebeton und alle Asphaltsschichten) bis auf die tragende Deckenkonstruktion entfernt werden und der neue Aufbau mit einer direkt auf der Decke aufgetragenen Abdichtung mit Schutzschicht erfolgen.

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.

Die Schaffung von Deckendurchbrüchen für Lichtöffnungen oder Baumstandorte muss aufgrund der derzeitigen statischen Begebenheiten der Tiefgarage als recht kritisch angesehen werden und ist deshalb nicht vorgesehen.

Im Bereich der künftigen Multifunktionsfläche kann das Platzniveau und die Oberflächenneigung aufgrund der auch zukünftig auftretenden Verkehrslasten gegenüber dem heutigen Zustand nicht verändert werden. Unbedenklich und unproblematisch ist die Statik des Kesselbrinks bei einer Überplanung demnach nur in den nicht durch die Tiefgarage unterbauten Bereichen.

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 2009 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 weitgehend von Einzelhandel begleitete Erdgeschosszone, die abschnittsweise vorhandenen Bäume und beidseitigen Gehwege sowie den abschnittsweise vorhandenen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite einen städtischen Charakter auf. Vorhanden sind auch hier je eine Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage. 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 Einzelbäumen 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 als Fahrradstraße stadtverträglich 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, Turnerstraße, Straße „Kesselbrink“ und Friedrich-Verleger-Straße wichtige Busachsen von und zur Innenstadt bilden. Die Bushaltestellen sind in allen platzbegleitenden Straßenräumen verteilt.

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 sowie die Querung des Platzes für Fußgänger und Radfahrer. Selbst an den Lichtsignalanlagen bestehen Erschwernisse für Fußgänger und Fahrradfahrer. Durch die langen Überquerungswege sowie die kurzen Grünzeiten verursachen die überdimensionierten 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. Bisläng dominiert das Telekom-Gebäude aus den 1970er Jahren schon allein aufgrund seiner Geschossigkeit die Platzsituation.

Der letzte größere Neubau erfolgte 2009 im Eckbereich August-Bebel-/Werner-Bock-Straße (ehemaliges Hallenbadgelände) östlich des Kesselbrinks. Das Gebäude akzentuiert die östlich der August-Bebel-Straße liegende Seite und gibt der Platzkante somit eine optische Fassung.

Derzeitige 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. Derzeit jedoch sind die rund 400 oberirdischen Stellplätze überwiegend nur abends sehr gut ausgelastet, sodass tagsüber zumeist relativ große freie Kapazitäten bestehen. An normalen Werktagen wird auch die Tiefgarage nur zur Hälfte genutzt.

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 und das Angebot zu verbessern.

Neben den sportlichen Betätigungen übernimmt der Kesselbrink außerdem die Funktion des zentralen Treffpunkts im öffentlichen Raum, benötigt das Jugendspiel doch immer auch eine entsprechende „Bühne“.

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 eingeengt 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 sollen als Vorbereitung für die Platzgestaltung noch in diesem Jahr durch die Stadt Bielefeld abgerissen werden.

2. Künftiges Nutzungskonzept - Entwicklungsziele

Die Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung des Kesselbrinks formuliert einen „Baukasten“ an freiraumbezogenen Nutzungen, die zukünftig auf dem Kesselbrink stattfinden sollen, bestehend u.a. aus Grün genießen, Ruhe haben, Spielen, Essen und Trinken, Zuhören, Zuschauen und 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, da dieser auf dem Platz selbst zu stark die geforderte Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

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. Das Raumangebot des Kesselbrinks wird als groß genug eingeschätzt, 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 Spielflächenbedarfsplanung, wird in dieser doch aufgezeigt, dass es in den Quartieren der nordöstlichen Innenstadt eine deutliche Unterversorgung an Spielmöglichkeiten gibt. Dem entsprechend wichtig ist der Kesselbrink als Freiraum für den Aufenthalt, die Erholung und das Spiel besonders für Jugendliche in der Bielefelder Innenstadt.

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 der Machbarkeitsstudie, den Kesselbrink als multifunktionalen Platz mit einem hohen Grünflächenanteil zu entwickeln, ergibt folgenden Zielkatalog für eine Planung aus einem Guss:

- Städtebauliche und funktionale Einbindung des Kesselbrinks in das gesamtstädtische Gefüge sowie die angrenzenden Quartiere durch Reaktion auf bereits vorhandene Strukturen
- Schaffung eines Höchstmaßes an Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende, hochwertige Gestaltung sowie die Harmonisierung der unterschiedlichen Nutzungsbausteine
- Optimierung der Verkehrssituation durch die Überwindung der Insellage, die Verminderung und gestalterische Einbindung der Stellplätze bzw. der Tiefgarage, die Verbesserung des

Fuß- und Radwegenetzes im Platz- und Straßenraum sowie die Integration des ÖPNV mit Berücksichtigung einer möglichen Stadtbahntrasse

Städtebauliche und funktionale Einbindung

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.

Aufenthaltsqualität und 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 von entscheidender Bedeutung. Demnach zählen zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität sowohl eine ansprechende, hochwertige Gestaltung des öffentlichen Freiraumes als auch die Verknüpfung der verschiedenen Nutzungsbausteine. Neben barrierefrei zugänglichen Grün- und Ruhezonen mit ausreichend Sitzmöglichkeiten gilt es daher, ein qualifiziertes Freiraum- oder Spielangebot für Kinder und Jugendliche entsprechend einzubinden.

Insbesondere die Skateanlage ist an diesem Standort akzeptiert und wird von Jugendlichen sehr gut angenommen. Erwartet wird eine gestalterische Aufwertung und ansprechende Erweiterung der Anlage. Denkbar wäre beispielsweise die Errichtung einer „Skate Plaza“, da auf diese Weise die Anlage gestalterisch in die Platzfläche eingebunden und ein fester Bestandteil des Kesselbrinks werden könnte. Neben der Gestaltung ist jedoch auch der nutzungsgerechte Ausbau von Bedeutung. Bei einer Erweiterung der Anlage sollten die Jugendlichen auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses mit beteiligt werden.

Ein weiteres unverzichtbares belebendes Element stellt der Wochenmarkt dar. Dieser soll am Standort Kesselbrink verbleiben, jedoch neu strukturiert und 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.

Optimierung der Verkehrssituation

Ziel der Umgestaltung des Kesselbrinks ist nicht nur die Schaffung einer qualitativ hochwertigen und für die vielfältigen Ansprüche gut nutzbaren Platzfläche, sondern auch die Gestaltung eines attraktiven Stadtraumes, der die Straßen mit umfasst.

Deshalb wurde in der Machbarkeitsstudie die mögliche Umgestaltung der Straßenflächen und Reduzierung auf das verkehrstechnisch notwendige Maß geprüft. Die Machbarkeitsstudie entwickelt für den Kesselbrink zudem ein grundlegend neues Verkehrskonzept, das wesentlich dazu beitragen wird, dass der Kesselbrink zukünftig in den Stadtraum integriert wird. Die Verkehre um den Kesselbrink sollen zukünftig über ein Einbahnstraßensystem – Friedrich-Verleger-Straße und Friedrich-Ebert-Straße werden zur Einbahnstraße – umstrukturiert werden. Der nördliche Bereich der Straße „Kesselbrink“ wird vom den MIV (motorisierten Individualverkehr) abgebunden.

Für die Neugestaltung der Verkehrsräume entwickelt die Machbarkeitsstudie qualitätvolle Querschnitte, die die Straßenräume neu aufteilen. Die neu aufgeteilten Verkehrsräume reduzieren die für den MIV zur Verfügung stehenden Fahrraum und leisten somit einen Beitrag zu einer besseren Integration des Platzes in das Stadtgefüge. Eine wichtige Verbindungsfunktion hat die Straße „Kesselbrink“. Sie kann als gemischte Verkehrsfläche umgestaltet werden und so eine Verknüpfung des Platzes Kesselbrink in Richtung Fußgängerzonen herstellen.

In den neu gestalteten Straßenräumen sollen oberirdische Stellplätze funktional und gestalterisch untergeordnet angeboten werden. Die kommt dem Anwohnerparken und dem Kurzzeitparken für die Besucher der angrenzenden Geschäfte zugute. Zusätzlich kann die Straße Kesselbrink im nördlichen Teil für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, hier wird es nur noch eine Durchfahrt für den Bus-, Rad- und ggf. Taxi-Verkehr geben.

Der Kesselbrink soll zukünftig an das Stadtbahnnetz der Stadt Bielefeld angeschlossen werden. Die Stadt Bielefeld erwartet sich durch die verbesserte ÖPNV-Anbindung der Stadtbereiche eine weitere Belebung des Platzes und der stadtfunktionalen Gelenkfunktion des Kesselbrinks. Bei den Entwürfen für den Kesselbrink ist die Stadtbahnbindung als wichtiges Qualitätsmerkmal zu berücksichtigen; auch wenn diese neue Stadtbahnlinie nach Heepen erst langfristig umgesetzt werden wird. Die Details der Trassenführung liegen noch nicht fest, sodass zwei Trassenoptionen umsetzbar sein müssen. Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes kann die Stadtbahn in einem Straßenquerschnitt realisiert werden, der nicht mehr Fläche als heute in Anspruch nimmt.

Im Wettbewerb soll durch die ausgewählten Planungsteams die Aufteilung der Straßenräume, die die eigentliche Platzfläche umgeben (weiteres Wettbewerbsgebiet), mit dargestellt werden. Den

Teilnehmern wird eine Vorplanung des Amtes für Verkehr für der Straßenräume an die Hand gegeben. Über die Vorgaben der Machbarkeitsstudie wird somit im Rahmen des Wettbewerbs eine Planung aus einem Guss von „Hauswand zu Hauswand“ entwickelt.

Abbildung Strukturkonzept Verkehr

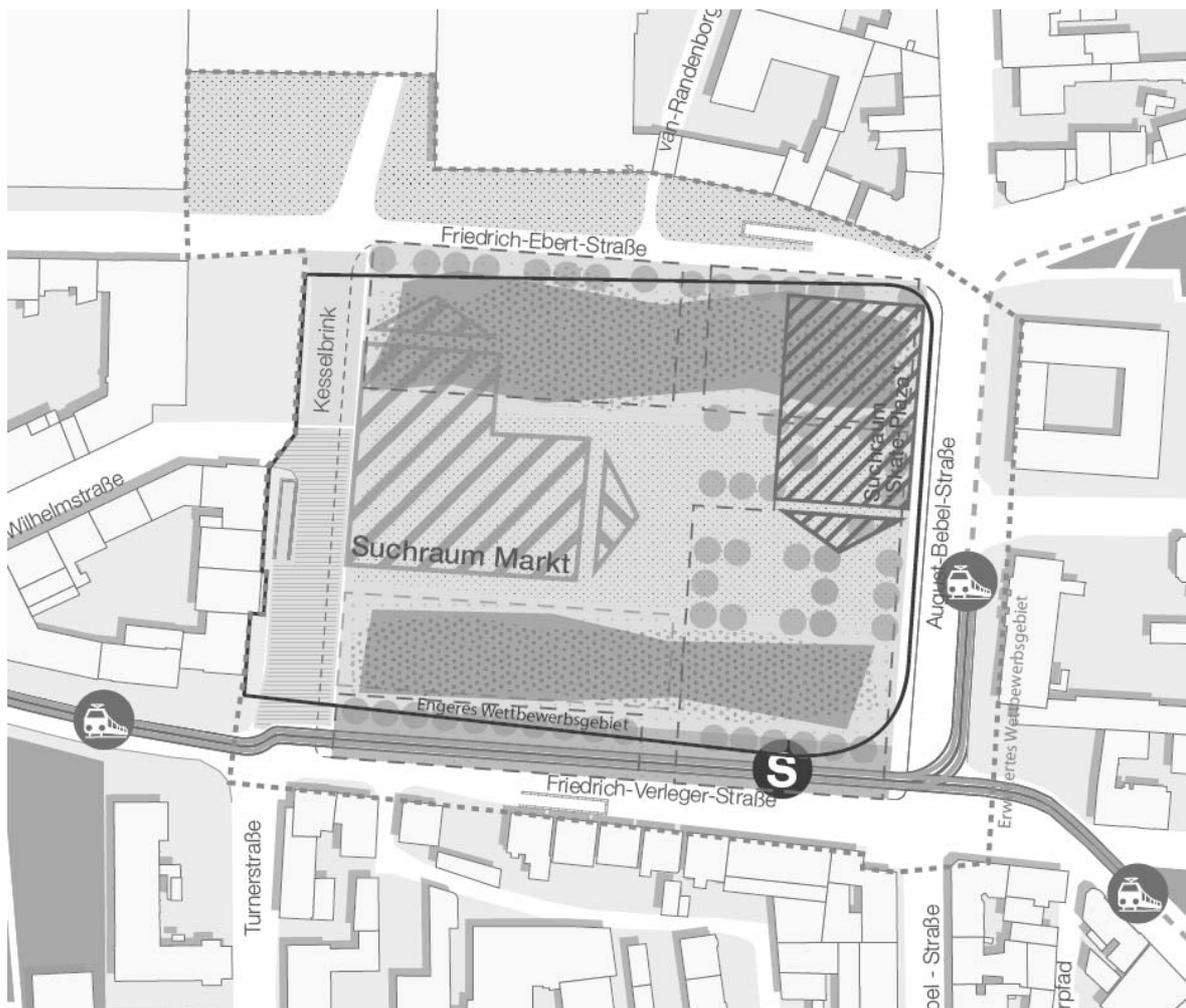


3. Planungsanforderungen

Abgrenzung Plangebiet – engeres und weiteres Wettbewerbsgebiet

Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer/innen ist es, ein Konzept für den Platz Kesselbrink (engeres Wettbewerbsgebiet) zu erarbeiten. Der Bereich des Platzes ist auch als Realisierungsteil vorgesehen. Planerisch-konzeptionell muss jedoch die gesamte Fläche „von Hauswand zu Hauswand“ betrachtet werden (erweitertes Wettbewerbsgebiet), sodass eine stimmige Gesamtkonzeption „aus einem Guss“ entsteht. Dabei ist der Vorentwurf für die Straßenplanung (Friedrich-Ebert-Straße, Friedrich-Verleger-Straße und August-Bebel-Straße) – der auf den in der Machbarkeitsstudie definierten Zielsetzungen basiert – zu berücksichtigen, wobei die platzseitigen Geh- und Radwege der umschließenden Straßen Teil des inneren Wettbewerbsgebietes sind. Für ausgewählte Gehweg- bzw. Platzbereiche sollen gestalterische Vorschläge bzw. Leitdetails entwickelt werden (Gestaltung Einfahrten, Baumscheiben etc.). Von den Teilnehmern werden auch Aussagen zur Anbindung des Philipp-Reis-Platzes (Platz vor dem Telekom-Gebäude) erwartet, da dieser Platz ein wichtiges Gelenk in Richtung des Neumarktes darstellt. Der Platz vor der Volksbank wurde vor wenigen Jahren mit Mitteln der Städtebauförderung umgebaut und soll unverändert bleiben.

Abbildung Abgrenzung engeres / weiteres Wettbewerbsgebiet



Gestaltung der zentralen Multifunktionsfläche des „neuen“ Kesselbrinks

Die zentrale multifunktional nutzbare Platzfläche stellt besondere Anforderungen an die Gestaltung. Seit der Kesselbrink nicht mehr als Omnibusbahnhof genutzt wird, ist seine Funktionsteilung größtenteils undifferenziert. Die Parkplätze auf der Decke der Tiefgarage dominieren das Platzgeschehen, alle anderen Nutzungen – wie die des Wochenmarktes – haben sich untergeordnet. Dieser ungleichen Gewichtung gilt es bei der Neugestaltung entgegen zu wirken. Durch den teilweisen Rückbau der Tiefgarage stehen nun größere Flächen für Grünbereiche zur Verfügung: hier gibt es nun auch einen „Erdschluss“, was das Anpflanzen von Bäumen, Hecken, Sträuchern etc. ermöglicht. Die östliche Platzkante hingegen bedarf aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens auf der August-Bebel-Straße einer eher „geschlossenen“ Gestaltung, die den Lärmeintrag von der August-Bebel-Straße psychologisch abschirmt bzw. sollte hier eine lärm-unempfindlichere Nutzung wie der Skateanlage oder ein Freiraum für Jugendliche liegen. Deshalb ist hier der Suchraum für eine Skate-Plaza angeordnet. Er soll im Zuge der Wettbewerbsplanungen konkretisiert werden.

Der Mittelteil des Platzes mit Anschluss an die westliche Platzseite steht daher für eine zentrale Multifunktionsfläche zur Verfügung. Hier können Wochenmarkt, eine kleinere Kirmes oder andere Veranstaltungen in der Stadtmitte einen angemessenen Standort erhalten. Eingerahmt von hochwertigen Grünbereichen, durch die Skate-Plaza von 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 Linienbus-, Rad- und ggf. Taxiverkehr 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 Marktfläche 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. Für größere Veranstaltungen könnte sich eine weitere Zufahrt als sinnvoll erweisen, um den Platz optimal anfahren und nutzen zu können.

Der Wochenmarkt wird auch künftig auf dem Kesselbrink stattfinden. Die zukünftige Ausgestaltung und räumliche Verortung von Marktfunktionen auf dem Kesselbrink soll im Zuge der Wettbewerbsplanungen konkretisiert werden. Da hier künftig der Frischemarkt verbleiben soll, verringert sich der Platzbedarf. Aufgrund der Rahmenbedingungen des Platzes und der Zuordnung von Marktfunktionen zur City und der Verbindung / Nähe zum Neumarkt ist als Denkrichtung eine Verortung des Marktes ausgehend vom nordwestlichen Quadranten des Platzes in die zentrale Platzfläche hinein vorgesehen.

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

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 bzw. gereinigt werden soll. Der Oberflächenbelag muss diesen unterschiedlichen Belastungen langfristig Stand halten und dennoch Hochwertigkeit erzeugen. Denkbar wäre beispielsweise eine Pflasterdecke in gebundener Bauweise, die Verwendung eines veredelten Asphalts, der auf der Platzfläche durch Bodenintarsien strukturiert und aufgelockert wird. Bei der Materialauswahl ist zu berücksichtigen, dass diese barrierefrei ist.

Umgang mit den Pavillons

Die Pavillons an der Süd-West-Ecke des Kesselbrinks entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an Gewerbeeinheiten. Im Beteiligungsprozess bei der Erarbeitung des Machbarkeitsstudie Kesselbrink wurde zudem eindeutig festgestellt, dass der Kesselbrink künftig ein Platz ohne größere Aufbauten sein soll. Deshalb werden diese Pavillons abgebrochen, und die Flächen freige-räumt. Hier wird es dann möglich sein, künftig bis zu ca. 70 cm (bei Normalboden und einer Ver-kehrslast von ca. 5 KN/m²) Erde für Begrünungsmaßnahmen aufzubringen.

Umgang mit der Tiefgarage

Besondere Herausforderungen für die Neugestaltung des Kesselbrinks ergeben sich aus den stati-schen Gegebenheiten der Tiefgarage, schränken diese eine Umnutzung des Platzes in ihrer jetzi-gen Form doch erheblich ein. Dies gilt vor allem für die Grüngestaltung. Um dennoch die definier-ten Qualitäten auf der Platzoberfläche zu erhalten, bedarf es in jedem Fall eines Rückbaus der jetzigen Tiefgaragensituation. Aus fünf möglichen Varianten wurde entsprechend der fachlichen Empfehlung und politischen Entscheidung die Variante 4 der Machbarkeitsstudie für die Umset-zung ausgewählt. Diese ist bindende Vorgabe für die Planungen im Wettbewerb.

Der Rückbau und die notwendige Abdichtung der Tiefgarage sind nicht Planungsaufgabe. Zu be-achten ist jedoch, dass sich die derzeit auf der Platzoberfläche vorhandenen Dehnungsfugen der Tiefgarage trotz der neuen Abdichtung optisch nicht vollständig vermeiden lassen und in die neue Gestaltung der Platzoberfläche einzubeziehen sind. Bestandsschutz genießen die beiden unterirdi-schen Stromnetzstationen im Bereich der Einfahrten zur Tiefgarage.

• Teilabbruch der Tiefgarage

Um die Möglichkeit der Anlage von intensiv begrünten Freiflächen zu schaffen, werden nicht benö-tigte Teile der Tiefgarage zurückgebaut. Dadurch wird eine deutliche Reduzierung der Stellplatz-zahlen von 610 auf 393 Stellplätze stattfinden.

Der Rückbau betrifft im Einzelnen:

- Abbruch der unbenutzten Kellerräume an der Nordseite der Tiefgarage zur Her-stellung einer durchgängigen Bepflanzung entlang der Friedrich-Ebert-Straße
- Abbruch des östlichen Tiefgaragenbereiches (Trakt A) in einer Breite von 42 m pa-rallel zur August-Bebel-Straße
- Abbruch eines ca. 30 m breiten Streifens (Trakte B, C, D) der Tiefgarage entlang der Friedrich-Ebert-Straße (entspricht ungefähr vier Parkreihen) entlang der vor-handenen Bauwerksfuge
- Abbruch der Tiefgaragenausfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße

- Umbau der nördlichen Tiefgarageneinfahrt entlang der Friedrich-Ebert-Straße (Zufahrtstunnel aus Richtung Norden unter der Friedrich-Ebert-Straße bleibt bestehen, Verlängerung bis zur neuen Kante der Tiefgarage)
- Abbruch nördliche Einfahrt Friedrich-Verleger-Straße

• Reduzierung der Einfahrten

Die Anzahl der Ein- und Ausfahrten kann reduziert werden, ohne dass die Leistungsfähigkeit und Qualität für die Nutzer/innen merklich sinkt. Diese Reduzierung der Einfahrten und möglicherweise eine partielle Verlagerung der Aufgangsbauwerke ergeben weiteren planerischen Spielraum. Deshalb ist vorgesehen, dass die Einfahrt von der Friedrich-Verleger-Straße auf deren Nordseite entfällt. Auch die Ausfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße wird aufgegeben. Die Einfahrt Nord an der Friedrich-Ebert-Straße und die Einfahrt Süd an der Friedrich-Verleger-Straße werden erhalten und an die Tiefgarage angeschlossen. Damit wird es künftig an der Friedrich-Ebert-Straße auf der Nordseite und auf der Südseite der Friedrich-Verleger-Straße jeweils eine Einfahrt geben. Die bestehende Ausfahrt an der Straße Kesselbrink wird beibehalten.

• Verbleibende und neue Ausgänge aus der Tiefgarage – erforderliche Fluchtwege

Der Rückbau der Tiefgarage erfordert, in Teilen die Zu- und Ausgangssituation vom Kesselbrink in die Tiefgarage zu verändern.

Folgende Rahmenbedingungen müssen jedoch aus brandschutztechnischen Anforderungen beachtet werden:

- die Treppenaufgänge 3a, 3b, 6, 7, 8 sind in ihrer Lage nicht zu verändern
- die Treppenaufgänge 1, 5, 4 entfallen durch Abbruch.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch den Rückbau an der Friedrich-Ebert-Straße und der August-Bebel-Straße im Bereich des entfallenden Aufgangs 4 die vorhandenen Rettungsweglängen verdoppeln würden. Zwischen entfallendem Aufgang 1 und dem Aufgang 8 würde der 2. Rettungsweg entfallen. Dies ist nicht zulässig. Neue Fluchtwege sind innerhalb der gesetzlichen Vorgaben (Brandschutz / Fluchtwege) zu schaffen

- die Treppenaufgänge 2a und 2b könnten in ihrer Lage verändert werden. Eine dementsprechende Planung muss, zumindest im Konzept, nachgewiesen werden. Dabei ist der entstehende Aufwand in Relation zu der Verbesserung der Zugangssituation zu setzen.
- im Bereich der neuen Abschlusswand (in Richtung Friedrich-Ebert-Straße) müssen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben (Brandschutz / Fluchtwege) neue Fluchtwege geschaffen werden.

Die Fluchtwege für die Tiefgarage sind darzustellen. Grundsätzlich gilt für jede Veränderung innerhalb der Fluchtwegesystematik: Durch eine Neuplanung darf sich die derzeitige Situation nicht verschlechtern.

Die Aufbauten über den Treppenabgängen sollen in das gestalterische Gesamtkonzept des jeweiligen Entwurfes integriert werden, d.h. auch die vorhandenen Aufgangsüberbauungen auf dem Platz Kesselbrink (nicht jedoch das Gebäude auf dem Platz vor der Volksbank) stehen zur Disposition.

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. Ein Teil der Tiefgarage wird abgebrochen, daher sind in deutlich größe-

rem Umfang als bisher Flächen vorhanden, die direkten Bodenschluss aufweisen. Auf der (abgeräumten) Decke der verbleibenden Tiefgarage und den zwei Zufahrten bleibt jedoch nur das Aufbringen von maximal 50 cm und der ehemaligen Pavillons das Aufbringen von maximal 70 cm Erde möglich. Diesen Rahmenbedingungen gilt es bei der Erarbeitung des Entwurfes für den Kesselbrink Rechnung zu tragen.

Durch die Anlage großzügiger Grünstrukturen ist es möglich, südlich an die bereits vorhandenen Grünräume des Rochdale Parks und des Alten Friedhofs anzuknüpfen. Auch im Norden, parallel zur Friedrich-Ebert-Straße, ist die Anlage eines begrünten Platzbereiches anzustreben. Indem der Kesselbrink so die östlichen Innenstadtbezirke bis zur Altstadt verknüpft, würde er dann auch seiner Gelenkfunktion gerecht.

Für die Grünräume sind die Pflanzung von Bäumen und Hecken sowie das Aufstellen von Pergolen und Rankgerüsten denkbar. Dies erscheint zur Gliederung der Fläche und Schaffung von Räumen oder Raumfolgen wünschenswert.

Insbesondere in den Randbereichen des Platzbereiches 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.

Bereits heute sind auf dem Kesselbrink einige stadtbildprägende Bäume vorhanden. Diese sollen bei der Planung berücksichtigt und integriert werden und nur in begründeten Ausnahmefällen entfallen.

Ein weiteres Ziel ist es, durch die Art und Struktur der Vegetation einen spannungsreichen Raumeindruck zu erzeugen, der auf die städtische Situation des Kesselbrinks reagiert.

Bei der Anpflanzung von tiefwurzelnden Bäumen und Sträuchern ist von den Kanalisationstrassen in den Straßen ein Mindestabstand von 2,5 m einzuhalten, bei entsprechenden Wurzelschutzmaßnahmen kann dieser Abstand unterschritten werden.

Die Technische Mitteilung des DVGW-GW 125, Baumpflanzungen im Bereich unterirdische Versorgungsanlagen, ist zu beachten.

Grundsätzlich ist bei der Pflanzenauswahl zu berücksichtigen, dass diese trockenheits- und hitzeresistent sind sowie ohne künstliche Bewässerung auskommen. Eine entsprechende Liste kann durch das Umweltamt zur Verfügung gestellt werden. Von den Teilnehmern sollen die zu erwartenden Pflegekosten quantifiziert werden.

Aufenthalts- und Spielbereiche

Der Kesselbrink soll künftig – sehr viel stärker als bisher – zum Aufenthalt und Verweilen einladen. Für Jugendliche ist mit der attraktiven Skater-Anlage schon ein wichtiger Baustein geschaffen. Aber auch für andere Altersgruppen müssen „Spielbereiche“ geschaffen werden. Dabei ist nicht an einen Spielplatz für Kleinkinder oder an einen Bereich für Spielgeräte gedacht – diese sind wohnungsnäher in den Quartieren angesiedelt. Ziel muss es sein, nicht nur nutzungsspezifische Flächen zu schaffen, sondern auch ein nutzungsoffenes Angebot bzw. multifunktional nutzbares An-

gebot an Freiflächen den Besuchern des Kesselbrinks zur Verfügung zu stellen. Der Kesselbrink soll im Stadtgefüge unverwechselbar werden.

Ergänzt werden soll dieses Angebot durch attraktive Aufenthaltsbereiche und Sitzgelegenheiten. Das Sitzmobiliar sollte behindertengerecht, vandalismusresistent und für alle Altersgruppen geeignet sein. Mit einer qualitätvollen Möblierung soll auch der hohe Stellenwert, den der Kesselbrink als Aufenthalts- und Erholungsbereich in der Umgebung genießen soll, unterstützt werden.

Wasserflächen

In der Freiraumgestaltung hat das Element Wasser einen hohen Stellenwert und kann zur Attraktivität einer Platz- bzw. Parkanlage beitragen. Falls auf dem Kesselbrink Wasserflächen vorgesehen werden, so sind einige technische Rahmenbedingungen zu beachten. Bei einer Anlage auf dem Dach der Tiefgarage sind Wasserbecken mit einer Wassertiefe von ca. 50 cm möglich, solange sie nicht als Hochbecken mehr als 40 cm über das Platzniveau herausragen. Sie sind aber als in sich geschlossene Wannen mit eigener Sohle zu planen, wobei die vorhandenen Dehnungsfugen der Tiefgarage zu übernehmen sind und besondere Abdichtungsmaßnahmen erfordern.

Von den Teilnehmern wird erwartet, dass sie die Baukosten und die zu erwartenden Folgekosten aufschlüsseln.

Skateranlage

Schon heute hat die vorhandene Skater-Anlage eine hohe Attraktivität und zieht Nutzer/innen aus dem gesamten Stadtgebiet an. Diese Attraktivität soll nachhaltig gestärkt werden. Es soll eine moderne Skate-Plaza entstehen, die es ermöglicht, sportliche Aktivitäten von Skater, BMX-Fahrer und Inlineskater in die Platzgestaltung zu integrieren. Sinnvoll erscheint dabei auch, Sitzgelegenheiten für „Schaulustige“ in die Konzeption mit zu integrieren.

Die Größe und Ausstattung der Skate-Plaza ist noch nicht festgelegt. Sie sollte jedoch mindestens die heutige Größe von 1.600 qm umfassen und dabei besser als heute in das Gesamtbild des Kesselbrinks integriert werden. Eine Abzäunung ist nicht mehr gewünscht. Fließende Übergänge können die Skate-Plaza und andere Bereiche miteinander verzahnen. Höhere, trennende Aufbauten sollten sich daher in dem Bereich an der August-Bebel-Straße konzentrieren.

Zu berücksichtigen bleibt jedoch stets, dass die Anlage den Kesselbrink nicht dominiert, sondern sich harmonisch in die Neugestaltung einfügt.

Die neue Skater-Anlage kann innerhalb des vorgegebenen Suchraumes im Osten des Kesselbrinks neu positioniert werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass andere Nutzungen des Platzes und die angrenzende Wohnbebauung möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Nach Angaben des Sportvereins, der die bestehende Anlage gebaut hat, sind zwei Anlagen wünschenswert, die unterschiedliche Zielgruppen haben:

Skater-Park aus Holz ca. 1.600 qm. Die heute in dieser Größenaordnung vorhandene Anlage spricht vor allem die Fortgeschrittenen und Profis unter den Skatern an. Elemente könnten sein:

- Halfpipe (12 m breit, 4,20m hoch) + 6 m breite Resisection
- Jumpbox, (1,60m hoch, mind. 4m breit)
- Vertquarter (3m hoch, mind 4m breit)

- Wallride mit Quarter Bank Quarter Kombination (mind. 10m breit und 4m hoch)
- Streetgap mit Rail und Ledges und Bank-Hip sowie Quarter-Bank-Hip
- Liptrick Quarter (1,5m hoch, 4 m breit) mit Bank-Hip
- Große Quarter Bank Quarter Kombination (ca. 1,8m hoch / Quarters je ca. 4 m breit, Bank ca. 3m breit) mit Subbox
- Streetspine (ca. 1,6m hoch und 4m breit)

Neu hinzukommen sollte eine Skater-Plaza, die für „Gelegenheitsskater“ interessante Elemente bietet. Die Skater-Plaza wird aus Beton gebaut und kann als Übergang oder Bestandteil vom Gesamtplatz gesehen werden. Maximum wäre hier eine Fläche von ca. 1.500 qm. Elemente hier könnten sein:

- Curbs & Ledges (evtl. auch als Blumenkästen)
- Treppen Sets (ein 6er Set) und ein 4er-flat-4er Set mit handrail
- Banks und kleine Kicker, evtl. Rasengaps
- Betontransitions vor großen Pflanzenbecken

Wochenmarkt

Aufgrund der Rahmenbedingungen des Platzes und der Zuordnung von Marktfunktionen zur City und der Verbindung / Nähe zum Neumarkt ist als Denkrichtung eine Verortung des Marktes ausgehend vom nordwestlichen Quadranten des Platzes in die zentrale Platzfläche hinein vorgesehen.

Künftig wird der Markt neu konzipiert und daher rund 3.000 qm einschließlich der Laufgassen umfassen. Rund 30 Stände für Lebensmittel, Blumen, Stauden werden als „Frischemarkt“ an 2- 3 Tagen in der Woche vormittags den Wochenmarkt bilden.

Für die einzelnen Geschäfte ist eine Standplatztiefe von ca. 4,50 m (aufgrund der Kühl-LKW z.B. für Fleischwaren) vorzusehen. Die Länge der Marktstände variiert zwischen rund 5m und 15m. Die Laufgassenbreite muss mindestens 4m umfassen.

Die Platzoberfläche muss die Belastungen durch den Wochenmarkt „aushalten“ können. Dazu gehören neben der notwendigen Belastbarkeit für die LKW mit häufigem Rangieren die Verunreinigung mit Grünabfällen, Fischabwasser etc. Es ist eine anschließende Reinigung mit Kehrmaschinen vorgesehen, was bei einer Pflasterung eine Versiegelung der Fugen erfordert.

Die derzeitigen drei Marktzufahrten können bei einer entsprechenden Anordnung der Marktstände auf eine Ein- / Ausfahrt reduziert werden. Zum Auf- und Abbau der Stände und Anlieferung der Waren werden LKW bis 7,5 t eingesetzt. Die Fahrzeuge verlassen den Markt und parken in der Umgebung.

Überdachung des Wochenmarktes

Die Teilnehmer sollen in einer Variante ihrer Planung darstellen, wie der oben beschriebene Wochenmarkt mit einer Überdachung noch nutzerfreundlicher gemacht werden kann. Die erforderlichen technischen Rahmenbedingungen sind dabei zu beachten. So ist eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,5 m für die den Markt beschickenden LKW einzuhalten. Das Aufstellen der Marktstände (Rangieren) muss problemlos und ohne großen Aufwand möglich sein.

Überdachungen im Bereich der Tiefgarage sind grundsätzlich möglich. Dächer mit wenigen Stützpunkten erfordern jedoch eine von der jetzigen Tiefgarage unabhängige Stützkonstruktion mit einer

eigenen Fundamentierung in der Tiefgarage und der Aufgabe von Parkplätzen unter Berücksichtigung der Fahrgassen.

Das Stützenraster in der Tiefgarage beträgt etwa 9 m x 7,50 m. Bei Aufnahme des Stützenrasters durch eine Überdachung müsste die zusätzliche Dachlast je nach Dachkonstruktion von den Stützen der Tiefgarage mit zusätzlichen Verstärkungen in der Tiefgarage aufgenommen werden.

Die oberirdischen Stützen müssen zusätzlich gegen Fahrzeuganprall in der Multifunktionsfläche geschützt werden oder verstärkt sein.

Von den Teilnehmern sollen neben den Baukosten auch die zu erwartenden Folgekosten u.a. für die Beleuchtung, die Taubenabwehr und zusätzliche Nassreinigung und die zusätzliche bauliche Unterhaltung dieses neuen Bauteils quantifiziert werden.

Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass auch andere Veranstaltungen auf dem Platz stattfinden sollen.

Es muss aufgezeigt werden, wie sich die Wochenmarktplatzfläche auch ohne Überdachung gestalterisch in das Gesamtkonzept des Kesselbrinks einfügt.

Weitere Veranstaltungen

Auch künftig sollen auf der Multifunktionsfläche des Kesselbrinks neben dem Wochenmarkt weitere Veranstaltungen stattfinden. Dazu gehört auch eine kleinere Kirmes, die jedoch nur Fahrgeschäfte umfasst, die mit der heutigen Tragfähigkeit der Tiefgaragendecke kompatibel sind.

Barrierefreiheit

Der Kesselbrink und die angrenzenden Straßenräume sollen künftig für alle Bevölkerungsgruppen barrierefrei erreichbar und nutzbar sein. Vielfach werden unter Barrierefreiheit nur das Absenken von Bordsteinkanten für Rollstuhlfahrer und taktile, kontrastreiche Leitlinien für sehbehinderte Menschen verstanden. Normen geben vorgestanzte Lösungen für solche Fälle vor. Bei der Umgestaltung des Kesselbrinks liegt der Anspruch für die Umsetzung der Grundanforderungen jedoch weitaus höher. Hinzu kommt der Grundsatz einer „Benutzerfreundlichkeit“, die allen Personengruppen zu Gute kommt.

Hierzu zählen unter anderem die

- gute Begehbarkeit des öffentlichen Raumes trotz z.B. eines Pflasterbelags, unterschiedlichen Niveaus,
- rollstuhlgerechte Wegebeläge
- rollstuhl- und gehbehinderte gerechte Überwindung von Höhenunterschieden
- klare Orientierung / Zonierung in den Wegeflächen durch Belagsarten / Pflasterungsrichtungen sowie
- ausreichend breite und gut erkennbare Wegeführung für Besucher
- gute Orientierungsmöglichkeit insbesondere für Menschen mit Geh- oder Sehbehinderung.

Ein Leit- und Orientierungssystem für Passanten und Besucher des Kesselbrinks sollte durch die Planer entwickelt und in die Gestaltung integriert werden.

Um diesen Anforderungen entsprechen zu können, sind kreative Detaillösungen der Planer gefragt. Die Planung muss sowohl mit einer hohen Gebrauchsqualität als auch den beschränkten finanziellen Mitteln in Einklang gebracht werden. Für die funktionale, barrierefreie und zugleich gestalterisch ansprechende Gestaltung solcher Aufenthaltsflächen gibt es Anregungen u.a. von der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster (Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis, 2009) oder von der Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in NRW (Barrierefreiheit in historischen Stadt- und Ortskernen - Teilhabe für alle, Dokumentation Fachtagung 2006)

Für die Gestaltung der angrenzenden Straßenräume sollten die in Bielefeld üblichen Ausbaustandards verwendet werden.

Kriminalprävention

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der beabsichtigten Aufenthaltsqualität des Kesselbrinks werden zukünftig wahrscheinlich nicht nur die dem Nutzer/innen-Idealbild entsprechenden Personen und Gruppen die aufgewertete Fläche nutzen wollen. Im Hinblick auf die Kriminalprävention wie auch auf das (meist subjektive) Sicherheitsempfinden eines Großteils der Nutzer/innen sollte dieser Aspekt schon im Rahmen des Wettbewerbs Beachtung finden. Die Schaffung von (abgeschirmten) Rückzugsräumen und Nischen könnte mit einer Positionierung dieser Bereiche im Umfeld erhöhter Sozialkontrolle (d. h. nicht abgelegen an den unterfrequentierten Rändern) einer negativen Entwicklung entgegenwirken. Insgesamt muss gewährleistet sein, dass angstfreie Räume für alle Altersgruppen entstehen.

Gastronomische Nutzung

Zur Belebung des Platzes und als neues Angebot für die Umgebung sollte eine qualitativ gestaltete, kleinere gastronomische Einrichtung (Erfrischungsgetränke, Snacks, Kaffee und Kuchen, ...) mit Außensitzbereich vorgesehen werden. In das Gebäude sollen öffentliche Toiletten integriert werden.

Die gastronomische Nutzung sollte zusammen mit der WC-Anlage und notwendigen Nebenanlagen eine Bruttogeschossfläche (BGF) von 400 qm nicht übersteigen. Damit könnte folgendes Konzept, das umsetzungs- und vermarktungsfähig erscheint, realisiert werden:

- Gastraum 250 qm BGF
- Nebenflächen (Küche, Lagerbereich, Abfall) 80 qm BGF
- WC-Anlage für gastronomische Nutzung und öffentliche Nutzung 70 qm BGF

Das gesamte Gebäude sollte barrierefrei und behindertengerecht erschlossen werden. Eine Kombination des neuen Cafes mit heute schon vorhandenen oder noch zu erstellenden Treppenaufgängen bzw. Aufzugsanlagen zur Erschließung der Tiefgarage ist denkbar.

Behindertengerechte Toilettenanlage

Für die Nutzer/innen des Kesselbrinks ist es erforderlich, dass eine behindertengerechte Toilettenanlage vorhanden ist. Diese soll im Zusammenhang mit der gastronomischen Nutzung geschaffen werden. Für den Fall, dass dafür kein Träger gefunden wird, ist ein Standort für eine eigenständige Toilettenanlage vorzuschlagen.

Beleuchtungskonzeption

Der Kesselbrink und die angrenzenden Straßenräume sollen künftig auch in den Abendstunden attraktive und sichere Aufenthaltsbereiche sein. Dazu gehört auch eine ausreichende Beleuchtung. Im Rahmen des Wettbewerbs werden von den Teilnehmern Vorschläge für eine Beleuchtungskonzeption erwartet.

Für die vorgesehene hochwertige Gestaltung auf dem Kesselbrink ist keine spezielle Beleuchtung vorgegeben. Die Lichtplanung für den Platz Kesselbrink sollte darauf abzielen, dass sichere Aufenthaltsräume entstehen. Die gestalterische Qualität der Leuchtkörper sollte dem hohen Anspruch, die an die Gestaltung des Kesselbrinks gelegt wird, entsprechen. Von den Teilnehmern wird erwartet, dass sie die Kosten und die zu erwartenden Folgekosten quantifizieren.

Die Straßenräume sollen dagegen nach folgenden Vorgaben ausgestattet werden:

- die August-Bebel-Straße erhält eine Pendel-Beleuchtung mit Seilverspannung und Abspannmasten. Die Standorte der Masten können bzw. müssen im Zuge der Planungen neu festgelegt werden. Hier könnten die Seilleuchten der Firmen Trilux Typ 8771 (wie Artur-Ladebeck-Straße Höhe Sandhagen) oder Siteco Typ DL500 (wie Kreuzstraße/ Detmolder Straße) zum Einsatz kommen.
- Sollte auf Grund von vorgesehenen Baumpflanzungen oder aus planerischer Sicht die Beleuchtung mittels Standmasten erfolgen, sind beidseitig 8m bzw. 10m Masten mit Siteco SQ100 (wie Carl-Severing-Straße) Mastaufsatzleuchten vorzusehen.
- Bei dem Umbau der Straßen Friedrich-Ebert-Straße, Friedrich-Verleger-Straße und der Straße Kesselbrink sollten die am Vorplatz der Volksbank eingesetzten Leuchten der Firma Vulkan Typ Krefeld zum Einsatz kommen. Diese sind auch beidseitig vorzusehen. Je nach Anforderung und Platzierung können diese Leuchten mit unterschiedlichen energie-sparenden Leuchtmitteln ausgestattet werden.

Abfallsammelanlagen

Ein bisher nicht zufrieden stellend gelöstes Problem stellte auf dem Kesselbrink die Sammlung des Mülls, der z.B. auf dem dreimal wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt anfällt, dar. Künftig soll dieser gewerbliche Müll mit 1 - 2 Absetzmulden mit 10 cbm Fassungsvermögen gesammelt werden, die nach dem Wochenmarkt bzw. der Veranstaltung abgefahren werden. Sie haben eine Standfläche von ca. 4m Länge und 1,9m Breite. Die notwendige Rangierfläche beträgt 15m. Für diese Mulden ist ein der Marktfläche zugeordneter Aufstellstandort vorzusehen.

Altglas soll auch künftig im Bereich des Kesselbrinks gesammelt werden. Dafür ist ein Standort vorzusehen, an dem 4 Unterflur-Sammelbehälter a 3 cbm Fassungsvermögen (z.B. Typ Sulo Iceberg) installiert werden können und der problemlos durch 5-achsige Sattelfahrzeuge angefahren werden kann.

Im gesamten Bereich des Kesselbrinks sind ca. 10 Papierkörbe (z.B. Firma Auweko, Modell Capital) für die Platzbesucher vorzusehen. Diese werden täglich geleert und sollen deshalb mit kleineren LKW problemlos anfahrbar sein.

Reinigung der Flächen

Die asphaltierten und gepflasterten Flächen werden regelmäßig durch Kehrmaschinen gereinigt. Dementsprechend ist eine „widerstandsfähige“ Verlegung von Pflaster vorzusehen, z.B. möglichst geringe Fugenbreite. Die Flächen für den Wochenmarkt sollten bei einer Pflasterung mit Kunstharzwerkstoffen verfugt werden.

Je mehr Flächen ohne Hindernisse befahrbar sind, desto wirtschaftlicher kann die maschinelle Reinigung durchgeführt werden.

Entwässerung

Die versiegelten Flächen werden über eine Trennkanalisation entwässert. Die Flächen oberhalb der Tiefgarage werden über die Kanalisation der Tiefgarage mit entwässert.

Künftige Verkehrsführung und Gestaltung der Straßenräume – vorgegebene Vorplanung

Eine Verkehrsuntersuchung des Bielefelder Büros HSV (Dipl.-Ing. H. Harnisch) aus dem Jahr 2009 haben die Machbarkeit einer Spurreduzierung auf der Friedrich-Verleger-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße nachgewiesen. Dabei wurde aufgezeigt, dass ohne Leistungsfähigkeitseinbußen Fahrstreifen entfallen können. Diese prinzipiellen Lösungen wurden in der Machbarkeitsstudie in Regelquerschnitte umgesetzt. Darauf aufbauend wird vom Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld nun eine Vorplanung für die den Kesselbrink umgebenden Straßen erarbeitet. Diese Vorplanung wird auch eine temporäre Gestaltung der für die Stadtbahn vorgehaltenen Flächen entwickeln, solange die Stadtbahn noch nicht gebaut ist. In der Vorplanung wird auch eine Stadtbahnhaltestelle „Kesselbrink“ mit einer Breite von ca. 12 m geplant werden. Die Länge wird 85 m zuzüglich der Zuwegungen zum Bahnsteig zwischen Schiene und Straße betragen. Diese Vorplanung wird den Teilnehmern zur Verfügung gestellt.

Aufgabe der Teilnehmer wird es sein, diese Vorplanung in ihre Platzgestaltung zu integrieren und für die Wege- und Platzflächen vor der Randbebauung des Kesselbrinks Leitdetails zu entwickeln.

Gestaltung der Straße Kesselbrink

Die Trennung zwischen Platz Kesselbrink und den vorhandenen Fußgängerzonen soll durch eine Umgestaltung der Straße Kesselbrink künftig verringert bzw. aufgehoben werden. Deshalb wird künftig der Individualverkehr nur noch aus Richtung Süden bis zur Wilhelmstraße möglich sein. Weiter nach Norden ist nur noch die Durchfahrt für Linienbusse; Rad- und ggf. Taxiverkehr möglich.

Zwar soll die Straße künftig eine hochwertige Gestaltung z.B. als Mischverkehrsfläche erfahren, doch muss die Belastbarkeit für den Linienbusverkehr gegeben sein. Deshalb ist eine Oberfläche tragfähig genug auszubilden, sie muss auch die hohen Bewegungskräfte der Busse aufnehmen können.

Ruhender Verkehr

Künftig werden in der Tiefgarage unter dem Kesselbrink rund 400 Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Zufahrt wird über die Friedrich-Verleger-Straße und die Friedrich-Ebert-Straße erfolgen, die zentrale Ausfahrt in der Straße Kesselbrink zur Friedrich-Verleger-Straße.

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 Parkständen in Senkrecht- oder Schrägaufstellung.

Fahrradabstellanlagen

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 zu stellen. Da Fahrradabstellanlagen zumeist als Angebotsplanung vorgesehen werden, sind in der ersten Phase mindestens 4 Abstelleinheiten von jeweils 10 Plätzen zu schaffen und Erweiterungsmöglichkeiten zu größeren Anlagen (mit jeweils 10 weiteren Abstellplätzen) vorzusehen. Die in Bielefeld üblichen Abstellbügel sollen dabei verwendet werden. Wünschenswert wäre die Überdachung von rd. 50% der geplanten Abstelleinheiten, wobei diese in andere oberirdische Anlagen (z. B. die Aufgänge der Tiefgarage) integriert werden können.

Taxistellflächen

Innerhalb des Wettbewerbsgebietes sind Taxistellflächen vorzusehen. In der Machbarkeitsstudie wurde ein möglicher Standort für künftige Taxistellflächen in der Nähe des Zugangs zur Innenstadt in der Straße Kesselbrink vorgeschlagen.

Haltestelle für Linienbusse, Stadtbahn

Auch künftig sind Bushaltestellen für den Linienbusverkehr an den heute befindlichen Stellen (Straße Kesselbrink, Friedrich-Ebert-Straße, Friedrich-Verleger-Straße, August-Bebel-Straße) vorzusehen. Diese werden in der Vorplanung der Friedrich-Ebert-, Friedrich-Verleger- und August-Bebel-Straße berücksichtigt. Die Bushaltestellen sind mit einem Buskapstein zu versehen und die Herstellung der Fahrbahnbereiche in Beton oder halbstarrem Asphaltbauweise zu berücksichtigen.

In der Straße am Kesselbrink sollen die Teilnehmer zwei Haltepunkte von je 20m Länge vorsehen. Die Haltestellen sind mit einem Bahnsteig zum barrierefreien Einstieg in die Busse (18 cm Höhe) zu versehen.

Für alle Bushaltestellen und die Stadtbahnhaltestelle soll eine Konzeption für Wartebereichsüberdachungen entwickelt werden, die sich in die Platzgestaltung einfügen.