

DB Station&Service AG

Bahnhofsmanagement Bielefeld

31.10.22

Stellungnahme zum Abschlussbericht „Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker Bielefeld“

Die DB Station&Service AG sieht in der Umnutzung des Bunkers eine Chance, den Radverkehr nutzerfreundlich und komfortabel an das System Schiene anzubinden und somit einen weiteren Beitrag für die Verkehrswende zu leisten.

Prämissen für eine mögliche Umsetzung:

1. Der Zugang zum Fahrgasttunnel darf nur für Fußgänger zugänglich sein. Hierfür sind bauliche/technische Lösungen vorzusehen
2. Für den Bunker ist eine Zugangssicherung vorzusehen (vgl. auch Stellungnahme von der Infostelle „Fahrradparken“ vom 27.10.22)
3. Es sollte geprüft werden, ob die Mobilitätsstation inkl. Service etc. nicht oberirdisch angesiedelt wird- ggf. auch in Überbauung einer Rampe, um die maximale Stellplatzkapazität im Bunker zu generieren und die Verfügbarkeit von Flächen auf dem Vorplatz optimal zu nutzen.
4. Wie in Kap. 8.2 korrekt dargestellt, *„...müssen für verdrängte Nutzungen geeignete Ersatzlösungen gefunden werden und es dürfen der DB keine Nachteile entstehen. Bei Verdrängung aktueller Nutzung von Bereichen zu Gunsten eines Durchstiches zur PU der Bahn, wie z. Bsp. Bfsmision, öffentl. WC Anlage oder Schließfächer, sind geeignete Ersatzlösungen mit gleicher Funktionalität zu errichten und durch die Stadt oder Dritte zu finanzieren. Ggf. während der Bauzeit anfallende Opportunitätskosten sind der DB zu erstatten (z.B. entgangene Erlöse).“* Dieser Grundsatz gilt auch für weitere Planungen, die oberirdische Bereiche der DB/ des Bahnhofs betreffen.
5. Eine Überlassung des Bunkers ist im Weiteren vertraglich zu regeln (z.B. über Nutzungsüberlassungsverträge, Eigentumsübertragung etc.). Hierbei sollte die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) des Landes NRW einbezogen werden.
6. Baumaßnahmen sind aufgrund der Schnittstelle zur Verkehrsstation auf planfeststellungsrelevante Sachverhalte (z.B. Genehmigungsverfahren) und daraus resultierende Anforderungen (formal, baulich, zeitlich, monetär) zu überprüfen. Darüber hinaus ist der Ressourcenbedarf und deren Verfügbarkeit sowohl bei der Stadt, der Bahn und auch auf dem Markt zu berücksichtigen. Diese Aspekte sind insbesondere im Hinblick auf weitere zeitliche Planungen und Detaillierung der Kosten zu beachten.
7. Die im Abschlussbericht dargestellten Kostenschätzungen sollten als Indikation verstanden werden, die mit Blick auf die geopolitische Lage und weitere Sachverhalte (vgl. 5) im Weiteren zu validieren sind.
8. Die grob denkbaren Betreibermodelle sind in den weiteren Planungen detaillierter und in Form entscheidungsfähiger Varianten aufzubereiten und mit den Beteiligten abzustimmen
9. Im Sinne der ganzheitlichen Entwicklung des Bfsumfeldes / Quartiers - insbesondere zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe für umweltbewusste und innovative Fortbewegung wird angeregt, einen Regeltermin mit allen Projektbeteiligten zu organisieren, um Aktivitäten aufeinander abzustimmen.



27.10.2022

Stellungnahme zum Abschlussbericht Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker

Als Grundlage liegen vor:

- Besichtigung des Bunkers am 21. Jan. 2022
- online-Besprechungs-Teilnahmen LK 16.3.22, 27.4.22, 8.8.22
- Protokolle
- Abschlussbericht

Die Infostelle Fahrradparken am Bahnhof bei der DB Station&Service AG, die im Auftrag des BMDV Kommunen bei der Planung von Fahrradparkhäusern berät, nimmt hiermit Stellung zum derzeitigen Stand der Planung, zusammengefasst im vorliegenden Abschlussbericht.

Die Stellungnahme betrachtet die für das Fahrradparken relevanten Themen und ist als Ergänzung zur Stellungnahme des Bahnhofsmanagements der DB Station&Service AG zu verstehen.

Sie orientiert sich dabei an der Reihenfolge des vorliegenden Abschlussberichts.

Ein Hinweis vorweg: Wir verwenden den Begriff Fahrradparkhaus (FPH), da „Radstation“ ein geschütztes Label für ein vom ADFC nach bestimmten Kriterien zertifiziertes Fahrradparkhaus ist, das Parken mit definierten Serviceeinrichtungen kombiniert.

0. Vorbemerkung

Die Motivationen zur Planung und Bau von Fahrradabstellanlagen können in Kommunen ganz unterschiedlich sein.

So kann es einerseits vor allem darum gehen, die bereits vorhandenen, möglicherweise „wild“ abgestellten Fahrräder zu sortieren und aus dem Straßen- und Stadtbild zu eliminieren. In diesem Fall wird es vor allem darum gehen, viele Stellplätze an einem zentralen Ort – möglicherweise unterirdisch – unterzubringen. Fragen nach Zugangssicherung, Nähe zum Bahnsteig, Dezentralität, oder Betreiberkonzept sind nachrangig.

Ein anderer Ansatz hat vor allem – und insbesondere zukünftige – Nutzer:innen im Blick. Hierbei werden 1. sowohl einfache, nah am Bahnhof gelegene, unentgeltliche und sichtbare Stellplätze, z.B. überdachte Reihenbügel- oder Doppelstockanlagen, neben 2. zugangsgesicherten, attraktiven, ebenfalls möglichst nah gelegenen Stellplätzen, z.B. in Fahrradparkhäusern geschaffen.

Erstere bedienen i.d.R. den Bedarf der zahlreichen Pendler:innen, die bereits heute mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen, mit den vorhandenen Anlagen aber unzufrieden sind (siehe <https://radparken.info/downloads/leitfaeden-studien/db-bmdv-kurzbericht-kerneaussagen.pdf>).

Letztere schaffen ein Angebot für Nutzer:innen, die aufgrund mangelnder Möglichkeiten für die Sicherung von hochpreisigen Fahrrädern, z.B. Pedelecs, bislang auf die Rad-Schiene-Kombination verzichten. Hier liegt großes Potential für den Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund und zur Steigerung des modal split-Anteils des Fahrrades in den Kommunen.

Im vorliegenden Fall bedeutet dies, dass ein Ausbau des Bunkers am Bielefelder Hauptbahnhof als vollständig zugangsgesicherte Anlage für den Bedarf an sicherem Fahrradparken vermutlich ausreicht und der weitere Bedarf durch attraktive, wettergeschützte, günstige und möglichst nah gelegene oberirdische Stellplätze gedeckt werden kann.

Im Folgenden werden diese Hinweise zu den einzelnen Punkten weiter ausgeführt.



Zu 1 Ausgangssituation

Wir befürworten ausdrücklich die Nutzung des Bunkers als Fahrradgarage. Der Bunker wird saniert, damit wird eine Altlast aus dem 2. Weltkrieg zu nutzbarem Raum umfunktioniert. Gleichzeitig wird ein erheblicher Teil der geforderten 2000-4000 Stellplätze (s. Studie TeamRed) in einer zugangsgesicherten und optimal an den Bahnhof angebunden Anlage untergebracht.

Zu 2 Aufgabenstellung

Die Studie des Büros Machleidt aus Berlin ist in Arbeit und liegt im Ergebnis noch nicht vor. Da sie den Schwerpunkt auf Betrachtungen zum Städtebau und zur Siedlungsentwicklung legt, wird sie wichtige Parameter für die Platzgestaltung liefern: die Nutzung, die Wege- und Sichtbeziehungen auf dem Platz und die Erschließung des unterirdischen FPH. Diese Ergebnisse betrachten wir als notwendige Basis für die weitere Planung des Bunker-FPH, insbesondere die Positionierung der FPH-Erschließung. Die hier im Abschlussbericht vorgeschlagenen Erschließungen sind auf dieser Basis zu überprüfen.

Das „Optimum aus Radverkehrssicht“, das mit dieser Untersuchung hier aufgezeigt werden soll, sollte differenziert betrachtet und nochmals diskutiert werden. Es gibt sehr unterschiedliche Bedürfnisse, die alle erkannt und befriedigt werden wollen. Aus Sicht der Nutzenden ist beispielsweise eine unterirdische Lösung NICHT das Optimum. Gerade deshalb sind eine funktionierende Erschließung und attraktive Gestaltung besonders wichtig.

Zu 6.1 Abmessungen von Fahrgassen und Parkständen

Fahrradboxen sind per se teuer, platzraubend und wenig nachhaltig. Für die Sicherung eines einzigen Fahrrads ist ein erheblicher Materialaufwand erforderlich. Sie in einem bereits zugangsgesicherten FPH zu platzieren, bedeutet doppelten Aufwand. Außerdem werden Fahrradboxen oft, besonders von Inhabern von Jahresabonnements, missbraucht, um andere Gegenstände als Fahrräder dort zu lagern. Für absolut diebstahlsicheres Parken werden andere Lösungen empfohlen (s. Kapitel oberirdische Lösungen)

Ladestationen in FPH können auf wenige begrenzt werden (für Touristen). Die Reichweiten von Akkus reichen für Pendlerinnen in der Regel für mehrere Fahrten aus, so dass bequemer Zuhause oder am Arbeitsplatz geladen wird.

Zu 6.2.1 Rampen

Bei der Erschließung per Rad sind Rampen zu bevorzugen. Technische Anlagen (Fahrsteige, Aufzüge) evozieren permanente Betriebskosten und sind nicht zu 100 Prozent verfügbar.

Die Richtlinien und Empfehlungen für die Rampenneigung und die Notwendigkeit, ein Podest einzubauen sind auf die Regeln für barrierefreies Bauen zurückzuführen. Inzwischen haben sich bei Fahrradrampen 10 Prozent Gefälle OHNE Podest etabliert.

Es wird empfohlen, alternativ zu den geraden Rampen andere Formen, wie z.B. eine Spiralrampe, zu prüfen. Diese ist kompakter und beeinträchtigt die vorhandenen Wegebeziehungen weniger.



Zu 6.2.2. Fahrsteige/Rollsteige

Da sie aus funktionalen Gründen zwingend zu überdachen sind und damit als – mehr oder weniger transparente - Baukörper in Erscheinung treten, ist deren städtebauliche Einbindung zu berücksichtigen. Als technische Einrichtungen generieren Fahrsteige Nachfolgekosten.

Zu 6.2.5 Aufzug

Aufzüge als Erschließung für ein FPH sollten nur dann in Betracht gezogen werden, wenn es KEINE anderen Erschließungsmöglichkeiten gibt. Der Durchsatz ist gering, die Nutzung mit Wartezeiten verbunden (eine Tatsache, auf die Radfahrende sehr sensibel reagieren). Wegen der notwendigen Redundanz sind mindestens zwei Aufzüge nötig. Neben den Investitionskosten entstehen dauerhaft Betriebskosten (Strom, Wartungsverträge).

Auch Sonderräder sind in der Lage, Steigungen von 10 Prozent zu befahren. Außerdem besteht die Möglichkeit, für diese (es sind in der Regel eher wenige, die am Bahnhof abgestellt werden) auf der Platzebene eine gesicherte Abstellmöglichkeit zu schaffen.

Zu 6.3 Bewertung

Rampen sind der Erschließung für Radfahrende vorbehalten. Fußgänger nutzen eine Treppe, die so platziert werden muss, dass die Versuchung, die Rampe zu nutzen, erst gar nicht entsteht.

Zu 7 Einzugsbereich der Radstation

Wir gehen davon an, dass die Studie des Büros Machleidt ein verkehrsplanerisches Konzept und eine quantitative Ermittlung beinhaltet.

zu 8.1 Planung Fahrradparken im Bunker

Die angegebenen Maße für die notwendige lichte Raumhöhe für Doppelstockanlagen sind in der Regel Herstellerangaben auf der Basis von Normrädern. Die Praxis zeigt, dass größere Raumhöhen nötig sind: bei 3 m lichter Raumhöhe sind – bis auf Sonderräder – alle Fahrradtypen unterzubringen (auch Räder mit Kindersitzen, die nicht unten, sondern nur oben parken können). Bei der hier denkbaren maximalen Höhe von 2,84 ist mit einer Reduktion der dargestellten Kapazität von 800 Rädern zu rechnen. Evtl. lässt sich dies mit der Installation von Vertikalparkern, zumindest teilweise, kompensieren.

Zu 8.2 Verbindung zwischen Bunker und Fahrgasttunnel

Eine kurze fußläufige Verbindung zwischen dem Bunker und den Gleisen ist wichtig für die Attraktivität des FPH. Die Anbindung für Fußgänger (nicht für Räder!) auf der Ebene -1 über den Durchstich in den Fahrgasttunnel ist eine optimale Wegeverbindung.

Die Notwendigkeit, das Bunker-FPH auf der Südostseite mit der andere Bahnhofseite über den alten Gepäcktunnel zu verbinden, bringt für die Nutzenden keine Vorteile. Den von Nordwesten anfahrenden Radfahrenden wäre gedient, wenn sie genau dort eine Abstellmöglichkeit hätten. Da die Gesamtkapazität auf verschiedene Orte aufgeteilt werden muss, sollte auch auf der anderen



Bahnhofsseite ein Angebot für zugangsgesichertes Parken geschaffen werden. Hier kommen u.U. Sammelschließanlagen, die durch die B+R Offensive der DB Station&Service AG vermittelt werden können, in Betracht.

8.3 Erweiterungen

Den Bunker als unterirdisches Fahrradparkhaus zu nutzen, ist sinnvoll, nahezu zwingend. Denn das Gebäude ist bereits vorhanden, die Lage ist optimal und er bietet durch seine Geschichte, mit dem besonderen Raumzuschnitt und der speziellen Atmosphäre großes Potential, ein besonderer Ort mit klarem Alleinstellungsmerkmal zu werden, kurz gesagt ein attraktiver Ort für fahrradaffine Menschen.

Der Vorschlag, einen oder mehrere neue „Bunker“ dazu zu bauen, ist dagegen aus mehreren Gründen zu hinterfragen:

- Tiefgeschosse sind die teuersten Geschosse, die man bauen kann. Mit FPH kann man keine Rendite erwirtschaften. Zurückhaltung bei Investitionskosten ist Gebot.
- Tiefgeschosse bedingen lange Planungs- und Bauzeiten und behindern auf großer Fläche die Nutzung des öffentlichen Platzes.
- für manche Menschen stellt der Aufenthalt in einen unterirdischen Raum eine große Hürde dar. Da Tiefgaragen als Angsträume thematisiert und auch erlebt werden, erreichen wir mit dem Bunker nicht alle Menschen (analog Autogaragenvermeidende). Es sollten deshalb ergänzend oberirdische zugangsgesicherte Anlagen errichtet werden.
- Fahrradparkhäuser sind die Zeichen einer neuen Radverkehrskultur, die nicht nur erwünscht ist, sondern politisch gefordert ist! FPH sollten im Stadtraum gut sichtbar sein und nicht versteckt werden.

Als Ergänzung des Gesamtangebots und als garantiert diebstahlsichere Plätze bieten sich z.B. automatische Parkhäuser als Turmlösungen an (wie im Abschlussbericht unter Punkt 15 bereits vorgeschlagen) die innerhalb eines Jahres geplant, gebaut und eröffnet werden können.

Zu 10 Ausstattung des Fahrradparkhauses

Eine Verlagerung der Serviceeinrichtungen auf die Platzebene, v.a. das Leihräderangebot, ist sinnvoll. Dadurch sind sie auch für (noch-)Nicht-FPH-Nutzende sichtbar und die Kapazität der Stellplätze im Bunker wird erhöht.

Grundrisslayouts mit alternativen Abstellanlagen-Typen sollten aufgezeigt und die Gesamtkapazität überprüft werden.

Zu 11. Umfang zugangsgesichertes Parken

Das FPH im Bunker muss komplett zugangsgesichert sein. Es ist von außen nicht einsehbar. Für das Sicherheitsempfinden der Nutzenden ist eine Registrierung aller Nutzenden wichtig.



Mehrere Zugänge erschweren die Orientierung für die Nutzenden sowie die Überwachung für die Betreiber und erhöhen die Kosten durch mehrfache Zugangssysteme/Schranken.

Zu 12 Kosten

Unsere Besichtigung des Bunkers zeigte einen teils desolaten Zustand aufgrund eindringender Nässe. Ein gesondertes Gutachten für die Bunkersanierung ist als Basis für eine Kostenindikation notwendig. In den dargestellten 15 % Baukostenreserve lassen sich im Normalfall Baukostensteigerungen abbilden, nicht jedoch die hier bestehenden Unwägbarkeiten wegen der Sanierungskosten sowie der derzeitigen unsicheren geopolitischen Lage.

Zu 13 Zeitschiene

Der Zeitschiene ist nach unserer Schätzung zu knapp kalkuliert. Für noch ausstehende und zusätzlich notwendige Gutachten, die Sanierung, das Entwickeln von Alternativplanungen und Wettbewerbsverfahren ist von zusätzlichem Zeitbedarf auszugehen.

Zu Fördermöglichkeiten kann die Infostelle gezielt beraten.

Zu 14 Betreibermodell

Ergänzend zu den dargestellten Betreibermodellen:

Es ist wichtig, das Modell möglichst frühzeitig zu definieren, da es auch den Raumbedarf beeinflusst. Wird z. B. Personal benötigt, sind entsprechende Sozialräume erforderlich. Die Infostelle bietet zu diesem Thema Veranstaltungen an.

Zu 15 Möglichkeiten oberirdischen Parkens im Umfeld

Das Gesamtangebot an Abstellmöglichkeiten sollte dezentral sein, unterschiedliche Qualitäten anbieten und in Etappen realisierbar sein. Zugangsgesicherte Plätze und frei zugängliche, einfache Plätze konkurrieren nicht miteinander, sondern ergänzen sich. Denn die Bedürfnisse der Nutzenden sind verschieden. Den einen ist größtmögliche Nähe zum Bahnhofseingang, den anderen die absolute Diebstahlsicherung wichtig. Dabei gilt die Regel: je sicherer der Abstellplatz ist, desto weiter entfernt vom Gleis kann er sein. In der Praxis hat sich herauskristallisiert, dass 20-40 % der Anlagen zugangsgesichert sein sollten.

Die Auslastung eines FPH lässt sich nicht nur über die Lage, sondern über weitere Faktoren steuern: Zugänglichkeit, Raumatmosphäre, Serviceeinrichtungen, anwesendes Personal, Gebührengestaltung und vor allem ein gutes Stadtmarketing.

Den Vorschlag, ein automatisches Parkhaus als Turm als Option vorzusehen, stützen wir ausdrücklich. Bei der Standortwahl sind dabei neben den vom Fahrradparken bestimmten Kriterien gleichrangig die städtebaulichen Kriterien zu berücksichtigen. Ein auffälliges Zeichen sollte an der richtigen Stelle stehen.

Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof



Zu 16 Empfehlungen

Wir empfehlen, auf unterirdische Erweiterungen des Bunker-FPH zugunsten oberirdischer Lösungen zu verzichten, eventuell sogar zeitlich vorgezogen (!).

Die Ergebnisse der Studie des Büros Machleidt, die Mitte 2023 erwartet werden, sowie ein Sanierungsgutachten des Bunkers sind nach u. E. Voraussetzung für weitere Planungsschritte.

Die Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, 27.10.2022

Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker am Hauptbahnhof Bielefeld

Hier: Stellungnahme im Rahmen des Abschlussberichts der Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker

Das Baugrundstück befindet sich in dem per Ratsbeschluss festgelegten Stadtumbaugebiet „Nördlicher Innenstadtrand“. Eine Maßnahme des Stadtumbaugebietes ist die Machbarkeitsstudie zur gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die Machbarkeitsstudie wird seit Mitte März 2022 von dem Planungsteam *Machleidt GmbH, Planorama Landschaftsarchitektur, SHP Ingenieure GbR & Tollerort entwickeln & beteiligen* erarbeitet. Ziel der Studie ist die Erarbeitung grundsätzlich gestalterischer und funktionaler Veränderungsoptionen bezogen auf Städtebau, Freiraum, Verkehr und Stadtgestalt. Die Entwicklungsziele und Strukturkonzepte dienen als wesentliche Grundlage für den anstehenden städtebaulichen Planungswettbewerb des Bahnhofsumfeldes. Infolgedessen soll in den kommenden Jahren das gesamte Bahnhofsumfeld mit Unterstützung verschiedener Fördermöglichkeiten umgestaltet werden.

In dieser Stellungnahme wird ebenfalls die Einschätzung des Planungsteams der Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld eingebunden.

Zugangs- und Erweiterungsvarianten

Der Abschlussbericht hat zum Ergebnis, dass die Zugangsvariante *Fahrsteig und Treppe kombiniert* aufgrund des Komforts und der Sicherheit bevorzugt wird (vgl. S.19). Diese Variante sowie die *Variante 4 – Bunker mit vergrößerter südwestlicher Erweiterung* (S. 26) wird positiv bewertet.

- Die Variante 4 stellt eine kompakte Anlage mit kurzen Wegen dar, insbesondere im Vergleich zu Variante 3.
- Die kompakte Anordnung stärkt die Argumentation für nur einen zentralen Zugang mit Steigen auf dem Platz.
- Der Bau der Anlage in einem Bauabschnitt spart Kosten und ermöglicht bereits nach Fertigstellung 2000 Stellplätze.

Verortung der Zugänge

Alle vier Varianten weisen einen Zugang von der Herbert-Hinnendahl-Straße auf. Die Verortung des Zugangs in der Herbert-Hinnendahl-Straße ist aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht nicht zu empfehlen und problematisch. Wir verweisen hierbei auf die Expertise der Büros *Machleidt GmbH, Planorama Landschaftsarchitektur, SHP Ingenieure GbR*.

- Aufgrund des Zugangs/Fahrsteigs in der Herbert-Hinnendahl-Straße wird der gesamte Vorbereich des Bahnhofs verengt und eine "Schlucht" in hoch frequentierter Situation geschaffen. Im Straßenraum entsteht eine deutliche Barriere für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und dem ÖPNV. Aufgrund der Nähe zu der Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof werden nicht einsehbare Räume geschaffen, somit entstehen Angsträume und die soziale Kontrolle kann nicht gewährleistet werden.
- Nach Überprüfung durch Schleppkurven (s. Anlage) eines Gelenkbusses ist eine Befahrbarkeit grundsätzlich möglich. Allerdings rückt die Fahrgasse weiter auf den Vorplatz, als dies im Bestand der Fall ist. Die Platzfläche wird entsprechend kleiner und die Möglichkeiten der Platzgestaltung sowie Nutzung verringern sich.
- Noch problematischer ist, dass der Bus an dem Eingang der Stadtbahnhaltestelle direkt vor dem Zugang zum Radbunker stünde. Das heißt er blockiert regelrecht den Zugang. Fährt er

dann los kommt es zu Fahrwegüberschneidungen zwischen Bus- und Radverkehr. Hier gilt es also auch den Verkehrssicherheitsaspekt zu beurteilen.

- Im Bericht sind in allen vier Varianten ein Treppenhauszugang bzw. Aufzug nordöstlich vom Bahnhofsgebäude eingetragen (s. Anlage). Das Treppenhaus kann nicht wie dargestellt realisiert werden, da dann keine Fahrgasse mit angemessenen Gehwegen mehr zwischen Bahnhofsvorplatz und Nahariyastraße möglich ist.
- Die notwendigen Rettungswege (Aufzug + TRH - südwestlich und nordöstlich des Fahrradparkhauses) stehen wahllos, ohne städtebauliche Integration auf dem Bahnhofplatz. Die Platzierung ergibt sich derzeit in erster Linie aus der Logik des Fahrradparkhauses im KG. Spätestens im weiteren Planungsprozess muss eine angemessenere Verortung mit Bezug auf den öffentlichen Raum des Bahnhofplatzes gefunden werden. Ohne städtebauliche Integration werden beide Anlagen zu Schmutzecken. So, wie sie derzeit angeordnet sind, zerstückeln den Platz und verhindern das Schaffen von Aufenthaltsqualität. Diese Art von Bauwerken sind geeignet das Sicherheitsempfinden herabzusetzen. Dies sollte vermieden werden.
- Im Bericht werden vier Fahrsteige empfohlen (S. 39). Zwei Steige sind nach Sicht von 600 ausreichend (vgl. Amsterdam 3750 Stellplätze mit 2 Steigen). Im Bericht werden Beispiele aufgeführt, die deutlich mehr Radstellplätze haben und trotzdem über zwei Fahrsteige erschlossen werden und funktionieren. Beim Zugang auf dem Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße sind die Fahrsteige darüber hinaus noch mit einer Treppe kombiniert, sodass sich die Kapazität erhöht.
- Bei dem Zugang über die Herbert-Hinnendahl-Straße stellt sich die Frage, wie breit diese sein muss und kann. Der Straßenraum ist ca. 18,50m breit. Die aktuelle Fahrgasse ist ca. 5,50m breit. Fahrgasse + Stellplätze ca. 10,50m breit. Es wird im Zweirichtungsverkehr nur eine schmale Zufahrt für den Radfahrer geben können. Raumansprüche weiterer Verkehrsteilnehmenden (ÖPNV, Fußgänger*innen) müssen bei der Straßenraumbreite beachtet werden.

Ein zusätzlicher Zugang aus der Herbert-Hinnendahl-Straße ist aus städtebaulicher und vor allem fußverkehrlicher (Querbarkeit, Flächenverfügbarkeit) Sicht nicht zu empfehlen und darüber hinaus im Hinblick auf die Erschließung nicht erforderlich, es können also Kosten für Herstellung und Unterhaltung gespart werden.

Zugang in Kombination mit oberirdischer Lösung

Der Abschlussbericht bewertet eine Kombination aus Zugang Radstation und oberirdischem Mobilitätsangebot als positiv, diese Haltung wird von 600 unterstützt (vgl. S.29). Ein zentraler Zugang zum Parkhaus sowie eine oberirdische Radstation, ÖPNV Zugang und Mobilitätsstation können räumlich auf dem Bahnhofsvorplatz umgesetzt werden und bieten eine konzentrierte und strukturierte Lösung für die Nutzer*innen. Der Hauptbahnhof kann mit dem Fahrrad von der Bahnhofstraße, der Herbert-Hinnendahl-Straße sowie der Nahariyastraße erschlossen werden, somit ist eine zentrale, gebündelte Mobilitätsstation auf dem Vorplatz sinnvoll. Ebenso wird eine oberirdische Lösung am nordöstlichen Bahnhofsgebäude (ehemalige Radstation) empfohlen, da die Nähe zum Eingang Hauptbahnhof sowie die Sichtbarkeit gewährleistet wird.

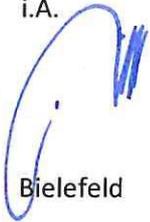
Argumente für nur einen zentralen Steig auf dem Platz:

- Möglichkeit einer zentralen und belebten bzw. einladenden Zufahrt mit Angeboten der Mobilitätsstation
- Zufluss des Fahrradverkehrs aus allen 3 Richtung in etwa gleich, also keine klare Wertung hinsichtlich der Ausrichtung des Steigs

- Entfernung Zugang Steig Herbert-Hinnendahl-Straße und Steig auf dem Platz beträgt nur 50m
- Erstellung der Anlage müsste bei einer Steiganlage in einem Bauabschnitt erfolgen. Dies ist insgesamt zu empfehlen, da so Kosten gespart werden und der ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by several vertical strokes.

Bielefeld

DB

Hauptbahnhof

Am Bahnhof

Nahariyastraße

?

8,10m

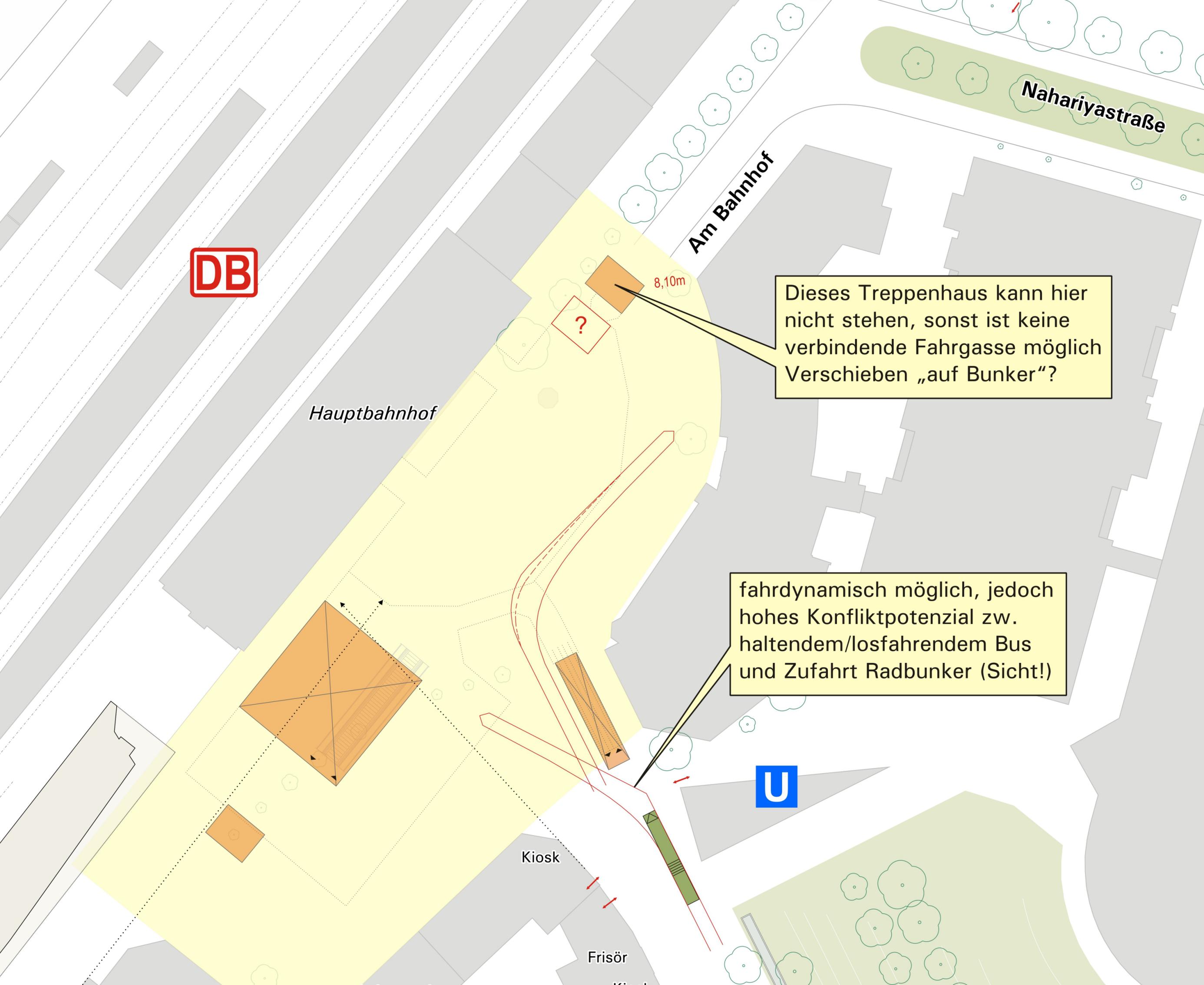
Dieses Treppenhaus kann hier nicht stehen, sonst ist keine verbindende Fahrgasse möglich
Verschieben „auf Bunker“?

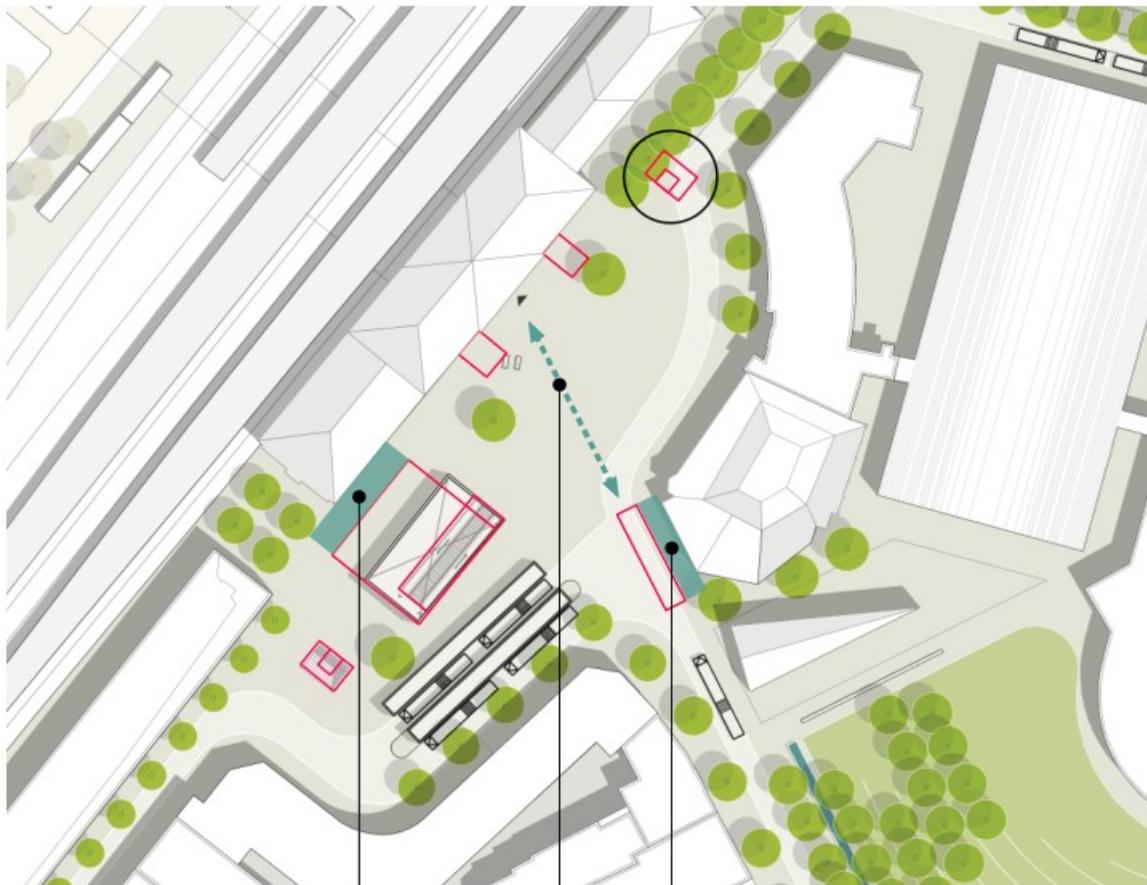
fahrdynamisch möglich, jedoch hohes Konfliktpotenzial zw. haltendem/loshahrendem Bus und Zufahrt Radbunker (Sicht!)

U

Kiosk

Frisör





Engstelle zwischen Mobilitätsstation und Bahnhof (5,5m). Schlechte Verbindung Richtung Fußgängerzone und Konflikt mit historischer Fassade. Vorschlag: geringere Gebäudetiefe und/ oder Orientierung des Gebäudes Richtung Leinemeisterhaus.

Engstelle zwischen Überdachung Steig und Bebauung Bielefelder Hof. Überdachung befindet sich an der Stelle des heutigen Bords. Zwischen den beiden Architekturen verbleibt somit ein Zwischenraum von nur 4,5m.

Direkte Sichtbeziehung auf das Bahnhofsportaal wird durch das Dach verstellt.