



Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld

🌐 www.bahnhofsumfeld-bielefeld.de



Impressum

Verantwortlich für den Inhalt:

Lars Bielefeld

Steuerung und Koordination:



Stadt Bielefeld
Bauamt

Stadt Bielefeld – Bauamt
Abteilung Stadtentwicklung
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld
www.bielefeld.de

Redaktion:

Sven Dodenhoff
Björn Wehmeier
Johanne Struck
Laura Voelzkow

Konzeption und Bearbeitung:

MACHLEIDT

STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

MACHLEIDT GmbH
Städtebau + Stadtplanung, Berlin/Köln

in Kooperation mit
PLANORAMA Landschaftsarchitektur, Berlin

SHP Ingenieure GbR, Hannover

und
TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg

Juli 2023

gefördert durch



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen

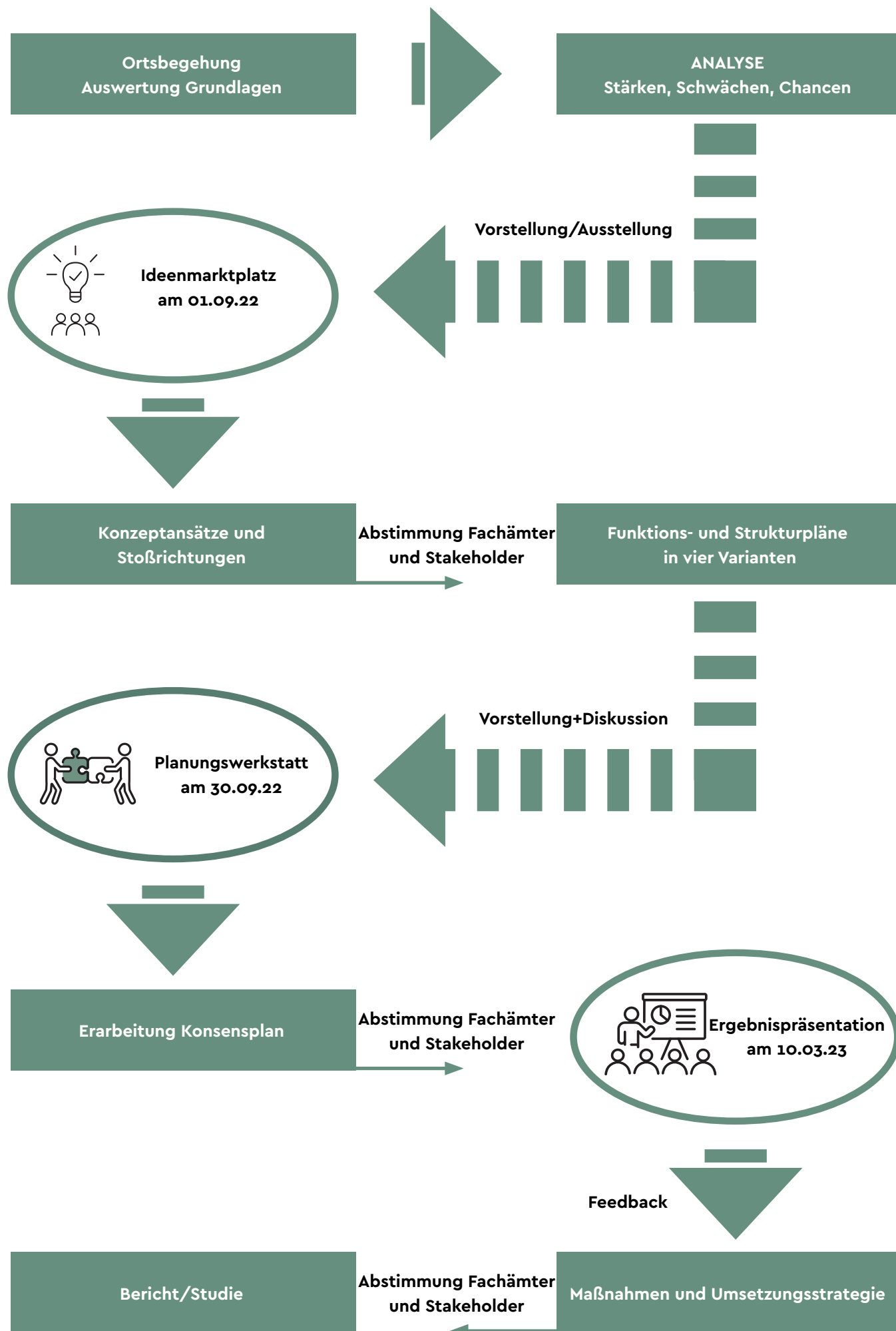


Stadt Bielefeld
Stadtumbau

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Vorgehen und Inhalte	04
Bestandsanalyse	06
Nutzung + Typologien	08
Prägende Bestände + Nachbarschaften	10
Freiraumtypologien + Stadträume	12
Sicherheit + soziale Konflikte	14
Mobilität + Verkehr	15
Einordnung Stadträume	20
Schwächen+Risiken/Stärken + Chancen	24
Stoßrichtungen und Strukturkonzepte	
Konzeptansätze	27
Strukturkonzepte in Varianten	
Variante 1 – Kompakt am Platzrand	30
Variante 2 – Die Insel	34
Variante 3 – Herbert-Hinnendahl-Straße	38
Variante 4 – Entlang des Leinenmeisterhauses	42
Rahmenplan und Funktionsplan	46
Strukturkonzept als Rahmenplan	48
Funktionsplan	50
Detailbetrachtung und Maßnahmenpakete	52
Maßnahmen und Umsetzungsstrategie	58
Prozessübersicht	60
Umsetzungsstrategie	61
Vorgehen zu Erhöhung der Umsetzungswahrscheinlichkeit	62
Resumée	63
Anhang	
Dokumentation der Partizipationsveranstaltungen	
– Ideenmarktplatz	64
– Planungswerkstatt	66
Abbildungsverzeichnis	71



Vorgehen und Inhalte



Ideenmarktplatz auf dem Bahnhofplatz



Planungswerkstatt in der Stadthalle



Ergebnispräsentation in der Stadthalle

Die Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld Bielefeld befasst sich mit der unmittelbaren Umgebung des Bielefelder Bahnhofs im Bereich Bahnhofstraße, Feilenstraße, Herbert-Hinnendahl-Straße, Herforder Straße und Nahariyastraße. Das Bearbeitungsgebiet umfasst den Bahnhofplatz ebenso wie die Bereiche rund um die Stadt- und Ausstellungshalle sowie den Park an der Stadthalle mit dem Übergang zur Stadtbahnhaltestelle.

Neben einer städtebaulich, freiräumlichen und verkehrlichen Analyse des Bearbeitungsgebietes wurde in allen Phasen der Konzepterstellung besonderer Wert auf die Integration der Belange der Bürger*innen Bielefelds sowie der Anrainer und Stakeholder gelegt. Um ein möglichst umfängliches Bild der Aktivitäten und Erwartungen der Akteur*innen vor Ort zu erhalten, wurden in

verschiedenen Projektphasen Gespräche mit Vertreter*innen der Bundes- und Landespolizeibehörden, der Deutschen Bahn und Anrainern wie der Verwaltung der Stadthalle oder den Betreibern des Bielefelder Hofs geführt. Zahlreiche Abstimmungen mit den Fachämtern der Stadt Bielefeld wurden von einem breit angelegten Beteiligungsprozess begleitet.

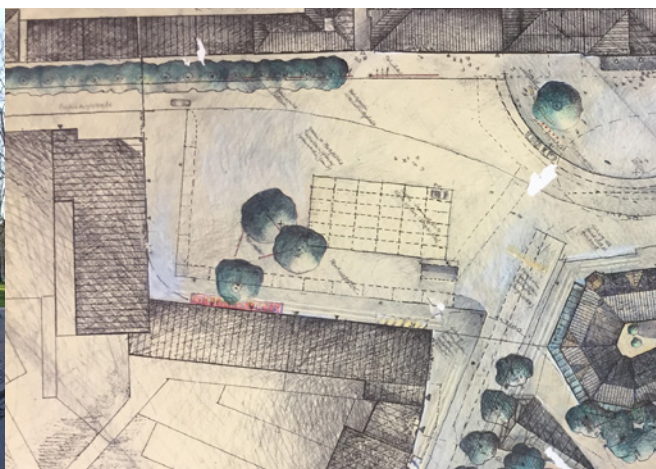
Dieser startete in Form eines aufsuchenden Ideenmarktplatzes auf dem Bahnhofplatz und wurde parallel dazu online über eine eigens erstellte Beteiligungswebseite weitergeführt. Auch die Gruppen von Menschen in sozialen Schwierigkeiten, die sich im Bereich des Stadtbahneingangs aufhalten, wurden gezielt mit Unterstützung durch Streetworker*innen angesprochen. In allen Formaten wurden zunächst Ideen und Visionen für den Ort gesucht, welche

dann in Konzeptansätzen und -varianten einfließen.

Eine Planungswerkstatt in den Räumlichkeiten der Stadthalle diente zur Auseinandersetzung mit diesen strukturellen Konzepten anhand von Struktur- und Funktionsplänen. Durch die Hinweise aus den unterschiedlichen Partizipationsveranstaltungen und von der Webseite www.bahnhofsumfeld-bielefeld.de sowie das Feedback aus der Verwaltung und von den Stakeholdern vor Ort wurde die Planung kontinuierlich angereichert und konkretisiert. Im Ergebnis entstand ein Rahmenplan, der die Grundlage der weiteren Prozessschritte zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeld darstellt. Dieser wurde in einer abschließenden Ergebnispräsentation der interessierten Stadtöffentlichkeit vorgestellt und abschließend diskutiert.



Bestandsanalyse



Die fundierten Kenntnisse der Gegebenheiten vor Ort stellten einen wichtigen Baustein innerhalb der Analyse des Untersuchungsgebietes dar. Daher wurden zunächst mehrere Vor-Ort-Begehungen durch das Planungsteam durchgeführt. Zum Teil wurden diese Begehungen von Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Bielefeld oder der Deutschen Bahn begleitet.

Zeitgleich begann die Sichtung und Auswertung der vorhandenen Planwerke und Grundlagen, vor allem des ISEK und der Beschlüsse zum Bahnhofsumfeld seitens der Politik. Als eine bedeutsame, parallel verlaufende Entwicklung wurde die Machbarkeitsstudie zur Umnutzung des Bahnhofsbunkers zur Radstation erkannt und entsprechend ein regelmäßiger Austausch zwischen den jeweiligen Planungsteams durchgeführt.

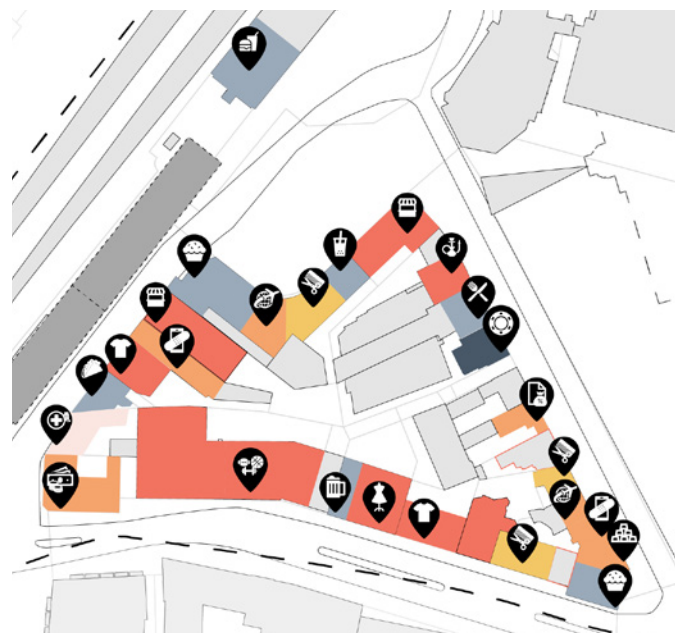
Die folgenden Seiten dokumentieren die wichtigsten Analyseergebnisse aus den Bereichen Städtebau, Freiraum, Mobilität und Stadtleben.

Die abschließenden Auswertungen in Form von Kartierungen zu Stärken und Schwächen sowie Chancen des Gebiets wurden auch in den Partizipationsveranstaltungen diskutiert und um verschiedene Inhalte ergänzt.

Nutzungen

- vorwiegend Wohnen
- Mischnutzungen
- Handel
- Dienstleistungen und Hotel
- Öffentliche Einrichtungen/Behörden

Das Bahnhofsumfeld wird durch einen lebhaften Mix unterschiedlicher Nutzungen geprägt. Ausgehend von den bahnhofsugehörigen Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten im Empfangsgebäude und dessen Seitenflügeln selbst, hat sich entlang der Bahnhofs- und der Herbert-Hinnendahl-Straße eine teils kleinteilige Mischung von kleinen Läden, Dienstleistungsbetrieben und vor allem gastronomischen Angeboten etabliert. Insbesondere der Block zwischen Bahnhofstraße, Feilenstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße weist eine hohe Durchmischung von kleinteiligen Einheiten auf, die im Wesentlichen der üblichen Mischung in Bahnhofsnähe vieler Großstädte entspricht (Gastronomie, Kioske, Reisebüros, Friseure etc.). Im Bereich des Bahnhofsplatzes bestehen mit dem Bielefelder Hof und zukünftig dem IC-Hotel an der Bahnhofstraße 2 die größten Hotelbetriebe Bielefelds. Die Stadthalle mit der angrenzenden Ausstellungshalle bilden einen überregional bedeutsamen Veranstaltungskomplex, welcher hohe Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet hat. Östlich angrenzend gehen die eher gewerblichen Nutzungen in Wohnnutzungen des Ostmannturnviertels über, hier eher punktuell um kleinere Gewerbeeinheiten ergänzt. Mit dem ehemaligen Postamt und der Arbeitsagentur nördlich der Nahariyastraße sowie dem Veranstaltungskomplex nördlich der Bahnstrecke befinden sich weitere stadtweit relevante Komplexe im Bahnhofsumfeld.



Vertiefende Betrachtung des Blocks Feilen-/Bahnhof-/Herbert-Hinnendahl-Straße

Typologien

- weitgehend geschlossene Blockrandbebauung
- perforierte Blockrandbebauung
- geschlossenen Strukturen hoher Dichte
- Sonderbauten
- großflächige Gewerbe/Dienstleistungstypologien

Das Bahnhofsumfeld befindet sich strukturell an einer Gelenkstelle zwischen der südlich angrenzenden Innenstadt, dem gründerzeitlich strukturierten Ostmannurturmviertel im Osten und der Bahnstrecke im Norden und Westen. An die Bahnstrecke angrenzend wurde in den vergangenen Jahren ein durch Freizeitnutzungen und großmaßstäbliche Baukörper geprägtes Quartier am Ostwestfalenplatz umgesetzt. Zusammen mit den speziellen Anforderungen durch die Bahnhofsnutzung im Zentrum des Gebiets entstand über Jahrzehnte hinweg die heutige Bebauungsstruktur, die sich typologisch in vier Einheiten gliedern lässt:

- Die linearen Baukörper des Empfangsgebäudes mit dem im Bau befindlichen IC-Hotel wirken als Abgrenzung zu den Bahngleisen.
- Der kleinteilig gegliederte Block zwischen Feilen-/Bahnhof- und Herbert-Hinnendahl-Straße beinhaltet das Leinenmeisterhaus als besonders prägenden Bau der südlichen Seite des Bahnhofsplatzes.
- Die Stadt- und Ausstellungshalle sowie das Hotel Bielefelder Hof an der Ostseite des Bahnhofsplatzes stellen großformatige Baukörper mit hohem Besucheraufkommen dar.
- Nördlich der Nahariyastraße befindet sich mit dem ehemaligen Postamt eine weitere Großstruktur.



Stadthalle und Ausstellungshalle



kleinteilige Bebauung an der Herbert-Hinnendahl-Straße

Prägende Bestände

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich gleich mehrere prägende Bestandsgebäude, die zum Teil auch unter Denkmalschutz stehen.

Am stärksten wird das baulich-räumliche Gefüge durch die erst kürzlich umfangreich sanierte Fassade des Empfangsgebäudes des Bielefelder Bahnhofs geprägt. Es steht in engem gestalterischen Zusammenhang mit dem gegenüber am Bahnhofsplatz befindlichen Hotel Bielefelder Hof, dessen Altbau ebenfalls unter Denkmalschutz steht. Die historische halbrunde Grundform des Bahnhofsplatzes ist in diesem Teilbereich noch heute eindeutig ablesbar.

An der Südecke des Bahnhofsplatzes prägt weithin sichtbar das Leinenmeisterhaus mit seiner für die 1950er und 1960er Jahre typischen Architektursprache das Bild der Stadt.

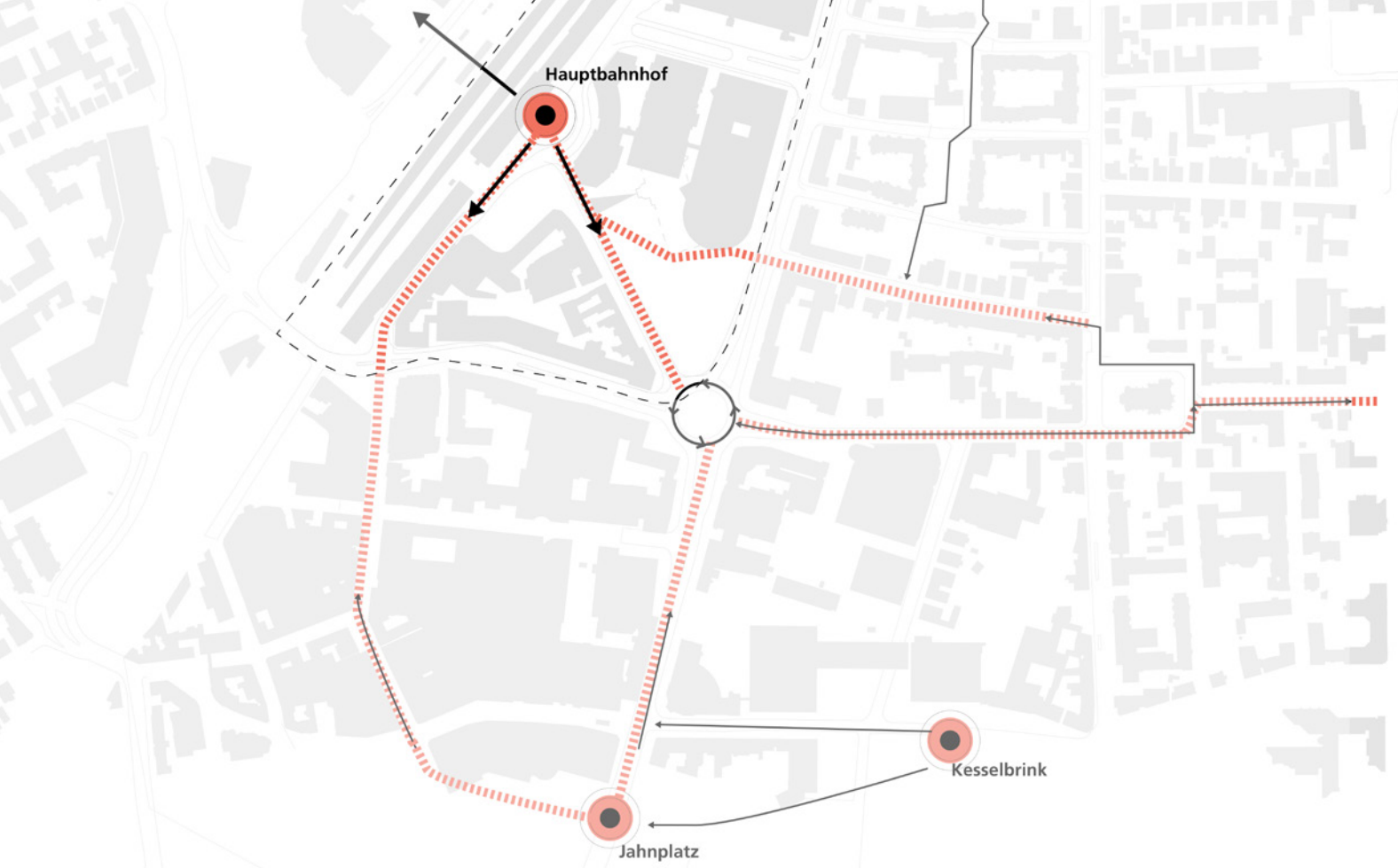
Ergänzt werden die denkmalpflegerisch bedeutsamen Bestände durch die Goßbauten der jüngeren Zeit. Hierbei spielt die Stadthalle mit der zugehörigen Ausstellungshalle eine wichtige Rolle, da diese maßgeblich an der Außenwirkung des Bahnhofsumfeld mitwirken.



Der Bahnhofsplatz mit dem Bielefelder Hof und dem Empfangsgebäude



Stadthalle und Ausstellungshalle



Anbindung an die Nachbarschaften

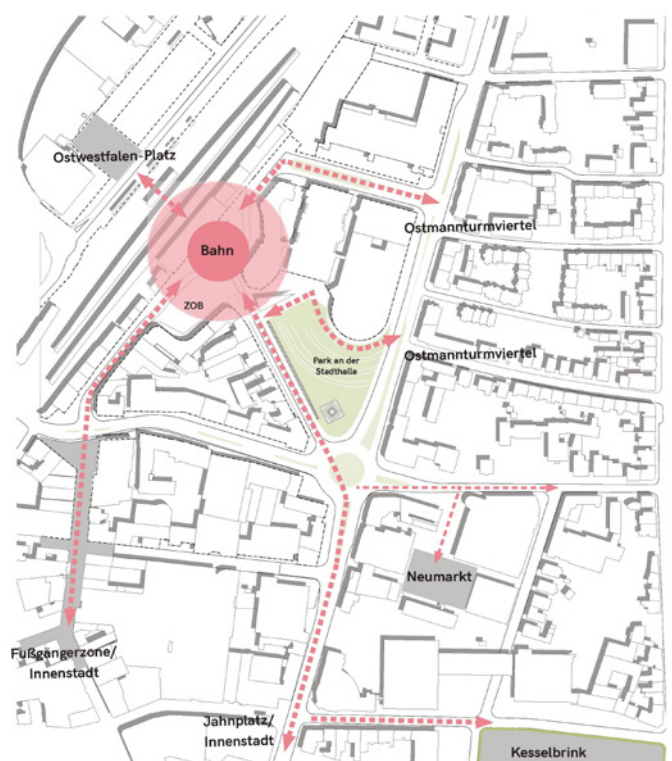
Das Bahnhofsumfeld bildet innerhalb der Gesamtstadt einen wichtigen Vernetzungs- und Knotenpunkt, wenngleich auch in eher randlicher Lage zur Innenstadt.

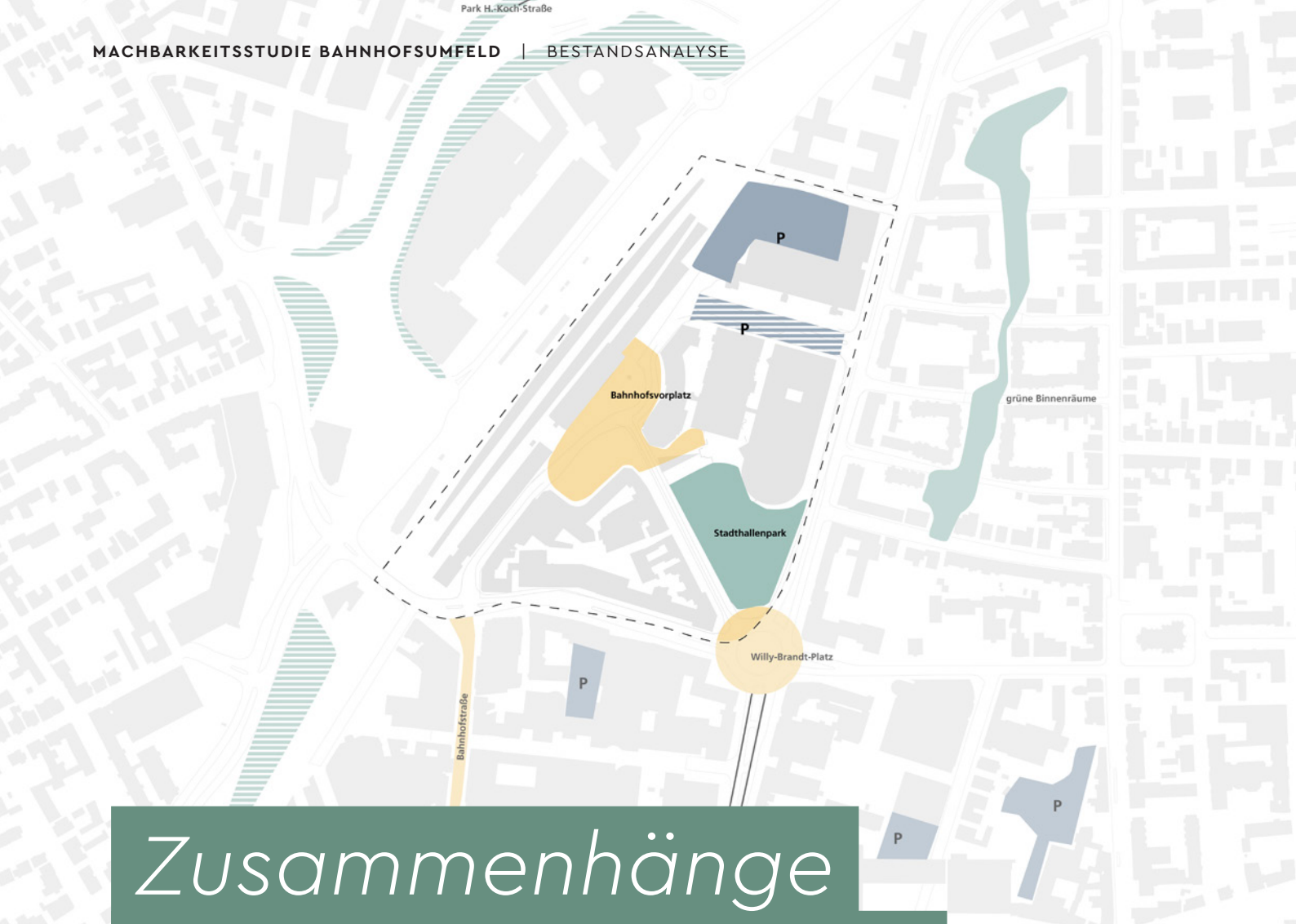
Der mittige Bahnhofplatz wird über die Bahnhofstraße direkt mit der Fußgängerzone und der südlich angrenzenden Altstadt verknüpft.

Entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße wiederum verläuft die direkteste Verbindung entlang des Willy-Brandt-Platzes und des Neumarkts hin zum Kesselbrink, der seit seiner Umgestaltung zu einem stadtweiten Anlaufpunkt für Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen geworden ist.

Entlang der Herforder Straße ergibt sich darüber hinaus eine weitere bedeutsame Anbindung in Richtung Jahnplatz, der als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt in Bielefeld zu sehen ist und ebenfalls in den vergangenen Jahren umfangreich umgestaltet wurde.

An der Südseite der Stadthalle vorbei besteht darüber hinaus eine gute Verknüpfungsmöglichkeit ins Ostmannsturmviertel mit seinen gründerzeitlichen Wohnvierteln. Durch den Bahnhofstunnel wird zudem das nördlich der Gleise befindliche Dienstleistungsquartier am Boulevard angebunden.





Zusammenhänge Freiraumtypologien

Im engeren und erweiterten Bahnhofsumfeld finden sich typologisch unterschiedliche Freiräume vor, deren Spannweite vom grünen Park bis hin zum vollflächig versiegelten Verkehrsplatz reicht.

Den größten Freiraum stellt flächenmäßig der Park an der Stadthalle dar. Seine Struktur und Gestaltung beruht in weiten Teilen nach wie vor auf einem Wettbewerbsergebnis aus den 1980er Jahren. Die sich zwischen Stadthalle und Herbert-Hinnendahl-Straße aufspannenden Rasenwellen sind entlang der Straße zusätzlich mit einem Robinienhain belegt, welcher als Filter zwischen dem Straßenraum und dem Park agiert.

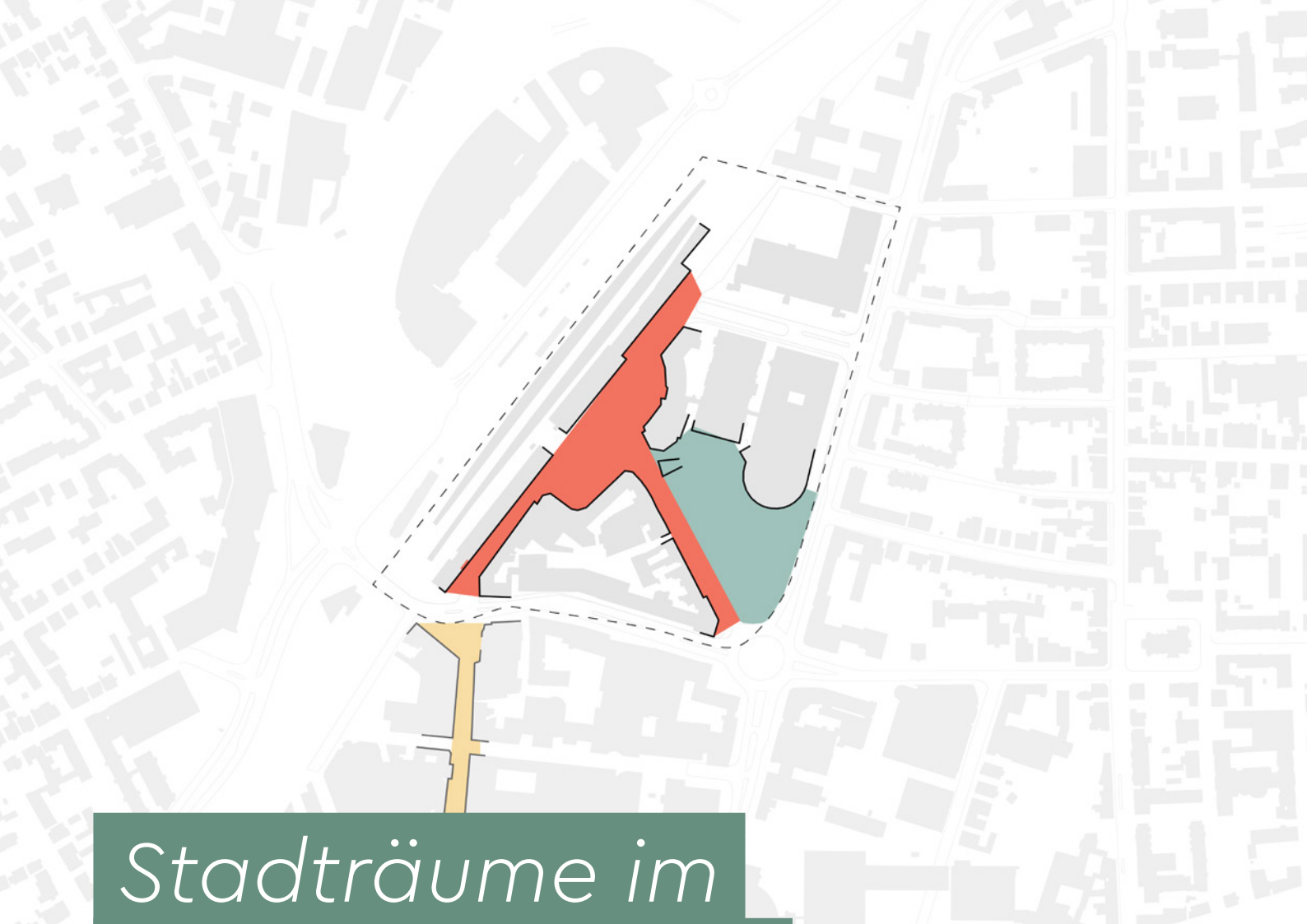
Nördlich daran grenzt der Vorplatzbereich der Stadthalle mit dem dreieckigen Abgang zur Stadtbahn an. Dieser Bereich ist stark frequentiert und hoch versiegelt. Zwischen Bahnhofsgelände, Bielefelder Hof und Leinenmeisterhaus spannt sich der eigentliche Bahnhofplatz auf. Er ist durch einen hohen verkehrlichen Druck, massive Versiegelung und fragmentierte Flächenzuschnitte geprägt und vermag keine angemessene räumliche Qualität auszustrahlen. Ergänzt werden die großen Freiräume durch die öffentlichen Straßenräume, die verkehrlich dominiert und nicht zusammenhängend gestaltet sind.



verkehrlich dominierter Bahnhofplatz



wellenförmige Gestaltung im Park an der Stadthalle



Stadträume im Bahnhofsumfeld

Die differenzierten Anforderungen an die öffentlichen Räume im Untersuchungsgebiet lassen sich auch bei den unterschiedlichen Stadträumen und deren Zusammenhängen ablesen. Räumlich betrachtet stellt der Bahnhofplatz zusammen mit der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße ein vielschichtiges Gelenk innerhalb des Bahnhofsumfelds dar. Alle drei Teilräume werden durch einen hohen Anteil an verkehrlichen genutzten Flächen dominiert und weisen eine ineinander übergehende Oberflächenstruktur auf. Dennoch sind sie nicht als Kontinuum erfahrbar, da Verkehrsführungen den räumlichen Zusammenhang mehrfach trennen und die Erlebbarkeit einschränken.



Visitenkarte Bielefelds: der Bahnhofplatz

Den zweiten wichtigen Stadtraum im Bahnhofsumfeld stellt der Bereich des Parks an der Stadthalle gemeinsam mit dem Vorplatz der Stadt- und Ausstellungshalle und dem Stadtbahneingang dar. Hier werden mehrere unterschiedliche räumliche Prägungen durch die dort befindlichen Baumstrukturen und die flankierenden Großbauten der Stadt- und Ausstellungshalle zusammengehalten. Es entsteht der Eindruck eines im Inneren fragmentierten Bereichs, dessen Nutzbarkeit durch räumliche Defizite und soziale Konfliktlagen zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen stark eingeschränkt wird. Zustand und Bespielung dieses Bereichs tragen wesentlich zum heute eher negativen Image des Bahnhofsumfeld bei.



soziale Konflikte am Schnittpunkt zwischen Bahnhofplatz und Park an der Stadthalle

Sicherheit und soziale Konfliktpunkte

- Park an der Stadthalle mit unübersichtlichen Wellen
- Bahnhofsvorplatz

- gefährdete Randbereiche
- Verteilungsbewegungen

Das Bahnhofsumfeld wird auch durch soziale Konfliktpunkte geprägt. Durch die starke Konzentration der offenen Bielefelder Drogenszene um den Stadtbahneingang sowie im Vorfeld der Stadthalle kommt es hier immer wieder zu Auseinandersetzungen, die vorrangig innerhalb der Szene geschehen, aber auch für Passant*innen bedrohlich sein können.

Der Hauptbahnhof ist zudem ein Ort, an dem auch hilfesuchende Menschen aus anderen Städten und Ländern in Bielefeld ankommen und sich dort zeitweise aufhalten.

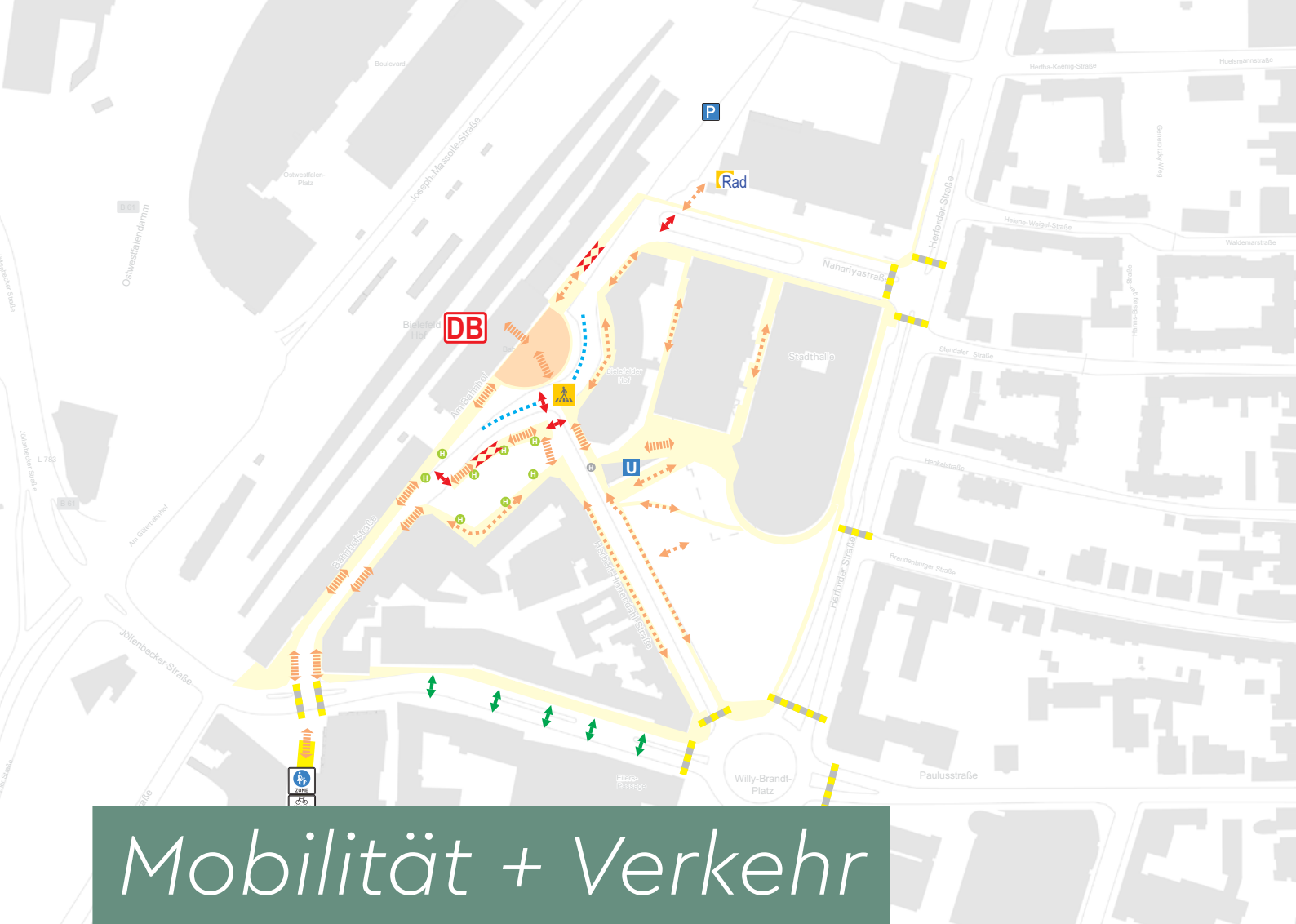
Die Szene vor Ort besteht aus Menschen mit sehr diversen Problemlagen. Viele sind von Alkohol und weiteren illegalen Substanzen abhängig und/oder sind wohnungs- oder obdachlos. Aber auch Menschen, die sich in allgemeinen schwierigen Lebenslagen befinden, einsam sind und Anschlüsse suchen, treffen sich hier und suchen soziale Kontakte. Ihr Aufenthalt erstreckt sich auch in die benachbarten Wohngebiete, wobei hier zum Schutz vor Witterung oder für die eigene Notdurft vor allem wenig einsehbare Areale, wie Nischen und Innenhöfe genutzt werden. Auch der Bahneingang sowie Zugänge zur Stadthalle und dem anliegenden Parkhaus sind davon betroffen.



brachliegender Wasserlauf und Wellengestaltung im Park



Umfeld des Stadtbahnabgangs



Mobilität + Verkehr

Fußverkehr

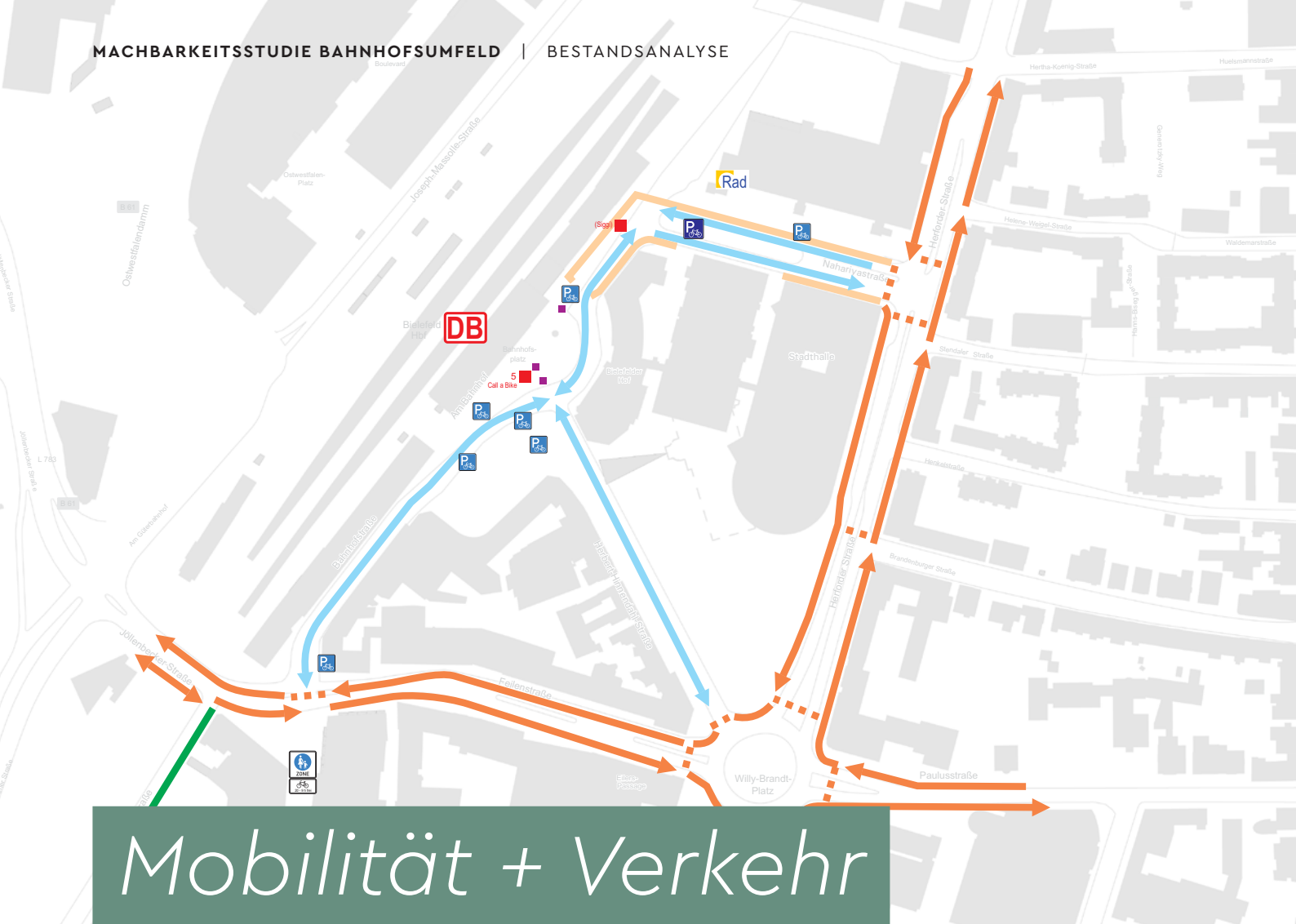
Die wichtige Wegebeziehung zwischen dem Bahnhof/ZOB über die Bahnhofstraße in Richtung der Fußgängerzone ist im Bestand wenig attraktiv und nicht intuitiv erkennbar.

Die hoch frequentierte Fußverkehrsverbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle und dem Bahnhof ist nicht in ausreichender Breite ausgebaut. Hinzu kommt die eingeschränkte Querbarkeit, im Besonderen der Bahnhofstraße, aufgrund bereichsweise großer Fahrbahnquerschnitte.

Die Bewegungsräume für den Fußverkehr sind im gesamten Bahnhofsumfeld sehr knapp oder zu gering bemessen. Dies gilt insbesondere für die Bereiche nördlich des Bahnhofplatzes sowie innerhalb des ZOBs. Hier ist in weiten Teilen ein Nebeneinander von Zufußgehenden und Kinderwagen/Gehhilfen nicht möglich.

Die stark befahrene Fahrbahn entlang des Bahnhofplatzes stellt zudem eine funktionale und gestalterische Barriere dar. Die Barrierefreiheit für mobilitäts- oder sehbehinderte Menschen ist im gesamten Bahnhofsumfeld stark eingeschränkt.

- Gehwegflächen
- Fußgängerzone
- gesicherte Furt (LSA)
- Fußgängerüberweg
- Mittelsinsel
- Hauptwegebeziehung
- Wegebeziehung
- eingeschränkte Querbarkeit
- Barrierewirkung (funktional / gestalterisch)
- beengte Gehwegbereiche
- Ankunftsfläche ohne Aufenthaltsqualität



Mobilität + Verkehr

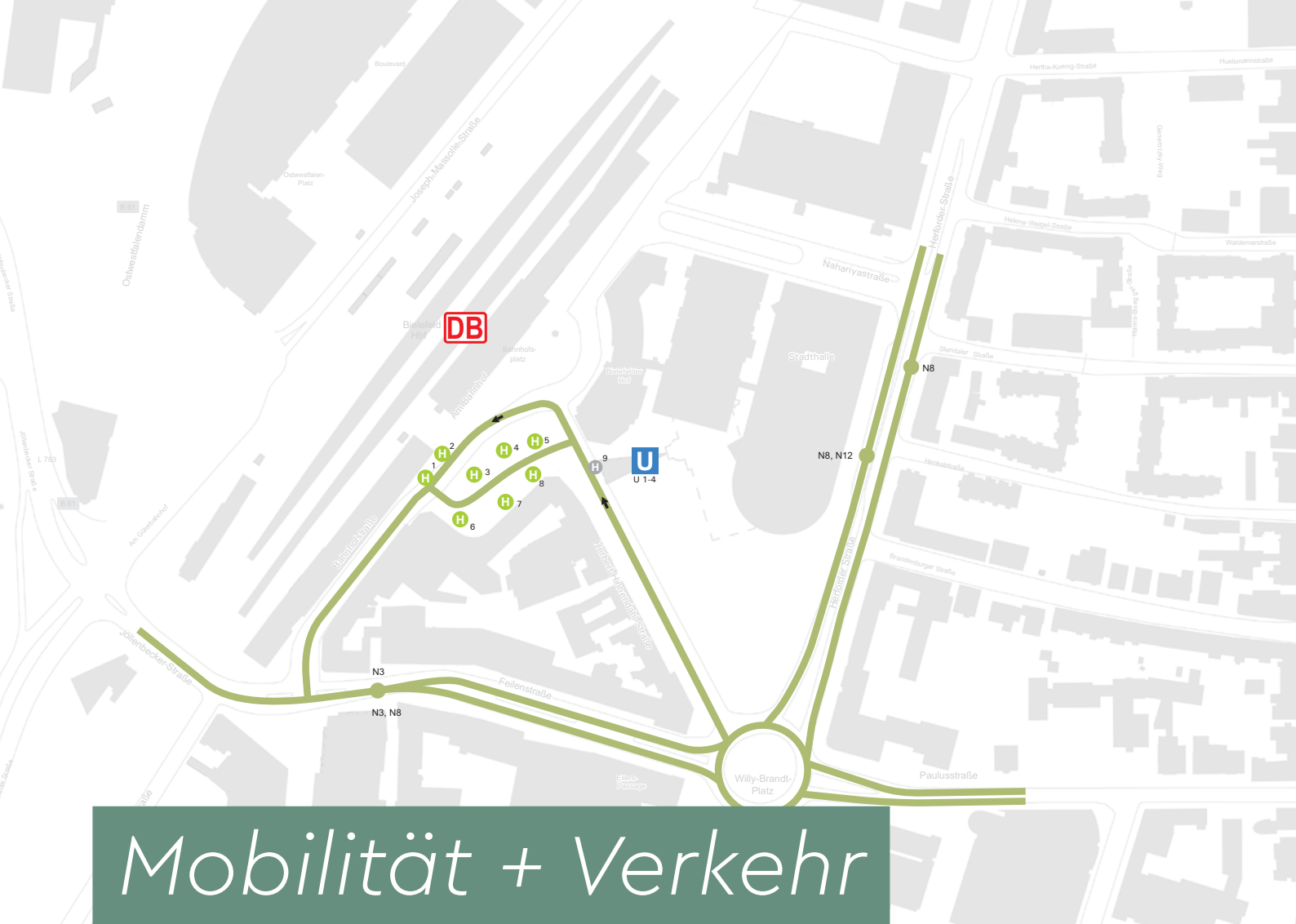
Radverkehr

Die Führung des Radverkehr erfolgt im Bahnhofsumfeld im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (zulässige Geschwindigkeit 20 km/h). Im übergeordneten Straßennetz wird der Radverkehr auf benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (Radwege oder Radfahrstreifen) geführt. Bauliche, plötzlich endende oder unterbrochene Radwege ohne Benutzungspflicht im nördlichen Bahnhofsumfeld sorgen aufgrund der Uneindeutigkeit für Unsicherheiten.

Die vorhandenen Radabstellmöglichkeiten sind stark ausgelastet (die Nachfrage übersteigt das Angebot), dadurch werden auf dem Bahnhofplatz teilweise Räder wild abgestellt. Die Radstation in der Nahariyastraße ist schwer auffindbar und weit entfernt vom Bahnhofszugang, der dortige Fahrradkäfing ist wenig attraktiv.

Die Fahrradstraße Friedenstraße ist bislang nicht zufriedenstellend an die Feilenstraße angebunden. In der Abfolge Friedenstraße – Bahnhofstraße – Bahnhofplatz – Nahariyastraße verläuft eine der Radhaupttrouten Bielefelds. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde darüber hinaus die Verbindung Bahnhofplatz – Park an der Stadthalle – Brandenburger Straße hervorgehoben.

- benutzungspflichtige Radverkehrsanlage
- baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht
- Radverkehr, Mischverkehr auf der Fahrbahn
- - - gesicherte Furt (LSA)
- Fahrradstraße
- Rad Radstation
- P Fahrradkäfing mit Zugangskontrolle
- P Fahrradbügel
- Leihfahrräder
- wild abgestellte Fahrräder



ÖPNV

Auf dem südlichen Bahnhofplatz befinden sich acht Linienbus-haltestellen sowie eine Haltemöglichkeit für Fernbusse.

Der ZOB stellt sich als große, zergliederte Fläche dar und nimmt einen Großteil des Bahnhofplatzes ein. Da der Bahnhof für viele Linien als Anfangs- und Endpunkt dient, stehen viele Busse längere Zeit im zentralen Bereich (Pausenzeiten). Hierdurch wird die optische und funktionale Barrierewirkung des ZOBs verstärkt. Die Linienbushaltestellen innerhalb des ZOBs sind im Bestand nicht barrierefrei ausgebaut.

An der Stadtbahnhaltestelle befindet sich eine ergänzende Ausstiegsposition, die den direkten Umstieg vom Bus in die Stadtbahn fördert. Die Anfahrt des ZOBs erfolgt je nach Linie über die Herbert-Hinnendahl-Straße und die Bahnhofstraße, die Abfahrt über die Bahnhofstraße.

Zwischen Bahnhof und Stadthalle befindet sich die Stadtbahnhaltestelle, die eine zentrale Funktion innerhalb der Umsteigebeziehungen zwischen Stadtbahn, Bus und vor allem Regionalverkehr am Hbf erfüllt.

-  Busverlauf mit Haltestelle
-  Halteposition ZOB
-  Halteposition ZOB, nur Ausstieg
-  Zugang U-Bahn (unterirdisch)

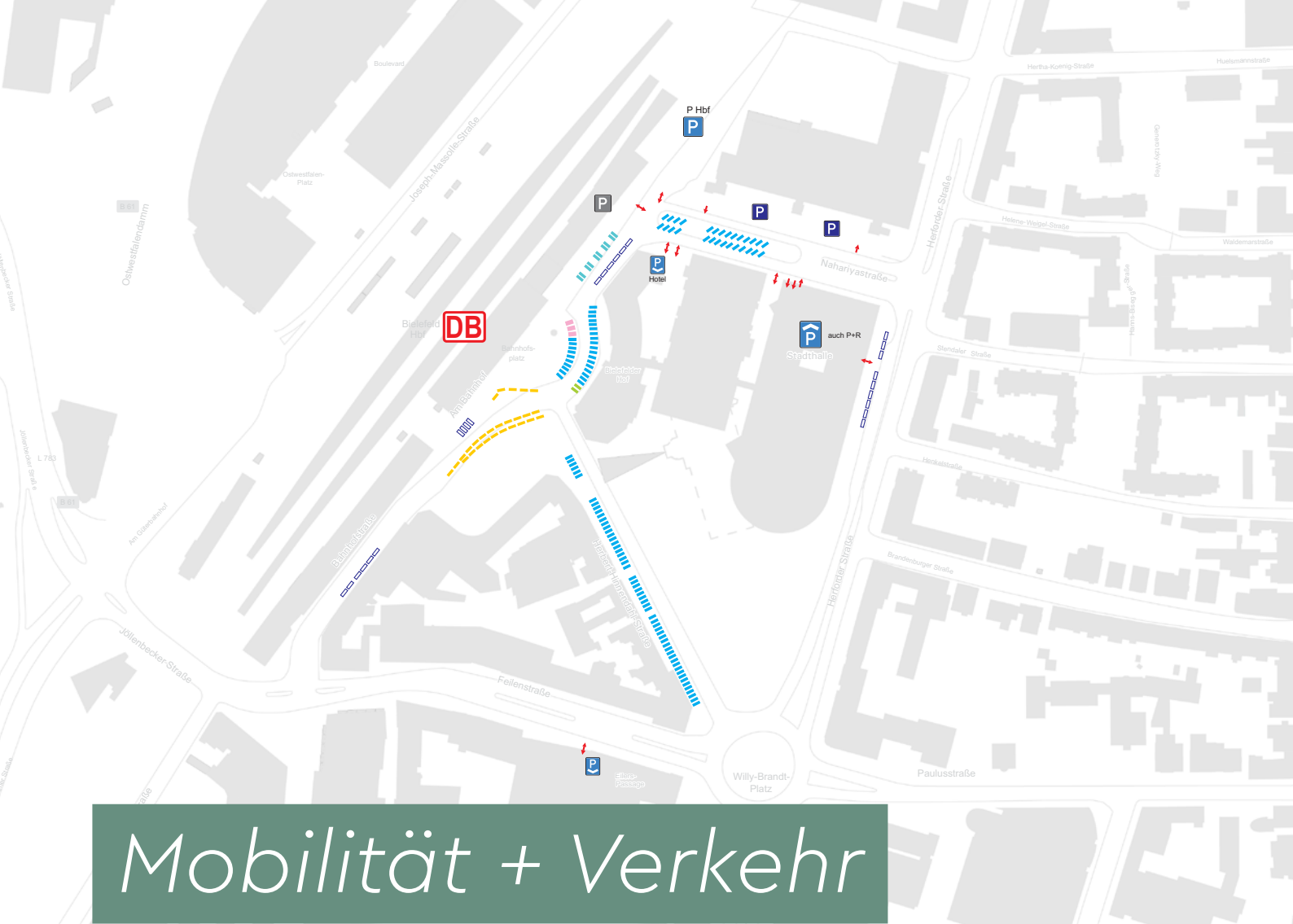
Die Zufahrt zum Bahnhofsumfeld erfolgt über signalisierte Knotenpunkte von der Feilenstraße, der Herforder Straße und vom Willy-Brandt-Platz aus.

Das gesamte Bahnhofsumfeld ist Bestandteil einer Tempo-20-Zone. Die einzige Ausnahme bildet der westliche Bereich der Nahariyastraße, der der Andienung vieler Parkhäuser und Stellplätze dient.

Der zentrale Knotenpunkt vor dem Bahnhof ist vorfahrtsge-regelt (rechts vor links), was mitunter zu langen Rückstaus in die Herbert-Hinnendahl-Straße führt.

In der Nahariyastraße bestehen große Fahrbahnflächen, die den Bereich unübersichtlich gestalten.

- 18



Mobilität + Verkehr

Ruhender Verkehr

Das gesamten Bahnhofumfeld ist Bestandteil einer Haltverbotszone, das Parken ist nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. In der Herbert-Hinnendahl-Straße, auf dem Bahnhofsplatz sowie in der Nahariyastraße gibt es ein großes Angebot an kostenpflichtigen Senkrecht- und Schrägparkständen, deren Nutzung rund um die Uhr auf eine Stunde beschränkt ist. In der Herbert-Hinnendahl-Straße und auf dem Bahnhofplatz wirken die Parkstände als starke Barriere und schränken sowohl die Querbarkeit als auch die nutzbaren Flächen für den Fußverkehr stark ein.

Auf dem südlichen Bahnhofplatz gibt eine sehr große Anzahl an Taxistellplätzen, welche eine starke funktionale Barriere darstellen; die Vorfahrt vor dem Bahnhof stellt sich unstrukturiert dar.

Auf dem nördlichen Bahnhofplatz stehen Behindertenstellplätzen sowie Stellplätze für Elektrofahrzeuge zur Verfügung, die nördlich des Bahnhofs ansässige Bundespolizeistation verfügt über eigene Stellplätze im Straßenraum.

In der Nahariyastraße befinden sich einige Zufahrten zu zahlreichen Stellplätzen in Parkhäusern, Tiefgaragen und ebenerdigen Parkflächen.

- Kurzzeitstellplätze (Parkschein): ca. 112
- eingeschränktes Haltverbot: 10; Herforder Str.: 9 (bzw. 2 Lkw / Reisebusse)
- Behindertenstellplätze: 3
- Taxiplätze: 27
- Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Lademöglichkeit (max. 4 Stunden): 2
- Stellplätze Polizei: 10
- P Parkplatz Hauptbahnhof
- P DB-Parkplatz (privat)
- P Dauerparken, gebührenpflichtig
- ↔ Grundstückszufahrt

Einordnung Stadträume



Bahnhofspatz

negativ:

- wenig Aufenthaltsqualität
- Verkehrsflächen dominieren
- wenig Sitzgelegenheiten
- kein Grün/ Schatten
- zerschnittener Raum durch Bahnhofstraße
- Abtrennung durch parkende Autos zum restlichen Stadtraum
- kein zusammenhängendes Platzgefühl von Vorplatz ZOB/ angrenzenden Straßenräume
- viele Materialien (Material, Formate, Ausbesserungen)

positiv:

- zentrale Lage mit Anbindung in die angrenzenden Stadtteile
- klare Fassung
- Knotenpunkt ÖPNV

möglich:

- einheitliche, klare und offene Gestaltung
- repräsentative Gestaltung als Entree zur Stadt
- Ort des Ankommens
- Verbesserung der Orientierung
- Aufenthaltsqualität
- barrierefreie Gestaltung

ZOB

negativ:

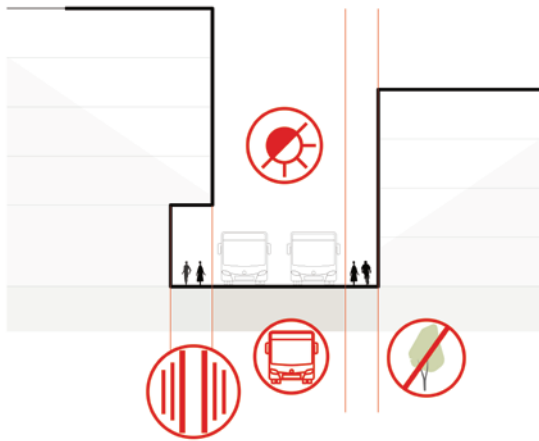
- keine Aufenthaltsqualität
- Abschirmung durch Taxistand und Fahrräder
- Barrierefreiheit nicht gegeben
- beansprucht zu viel Platz

positiv:

- Nähe zum Bahnhof
- Nähe zum Stadtbahneingang

möglich:

- reduzierter Flächenbedarf verkehrlicher Nutzung
- mehr Orientierung
- Integration von Fahrradparkhaus/ Bunker mit oberirdischer Nutzung
- Ankunftsort Fahrrad
- mehr Aufenthaltsqualität
- Integration von Grün
- Klimaanpassung



Bahnhofstraße

negativ:

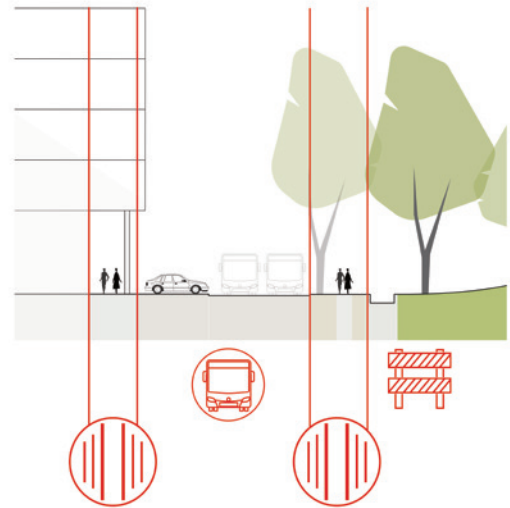
- keine leitende Wirkung
- Lenkung zur Fußgängerzone fehlt
- keine Verbindung zum Bahnhofsvorplatz (Material, Qualität)
- Baumfällungen durch Neubau IC-Hotel

positiv:

- Aufweitung im Bahnhofsbereich
- Blickbeziehung in die Fußgängerzone
- klare Raumgrenzen durch Gebäude
- hoch frequentierte Verbindung

möglich:

- Vermittlungsraum Bahnhof und Innenstadt
- einheitliches Erscheinungsbild
- Auftaktcharakter Bahnhof/ Fußgängerzone
- Verweilmöglichkeiten für Kurzaufenthalt



Herbert-Hinnendahl-Straße

negativ:

- wenig Aufenthaltsqualität
- von ruhendem Verkehr geprägt
- beengte Wegeverbindung auf der Parkseite
- unattraktiver Weg auf der Gebäudeseite (keine einladenden Nutzungen und Autos)

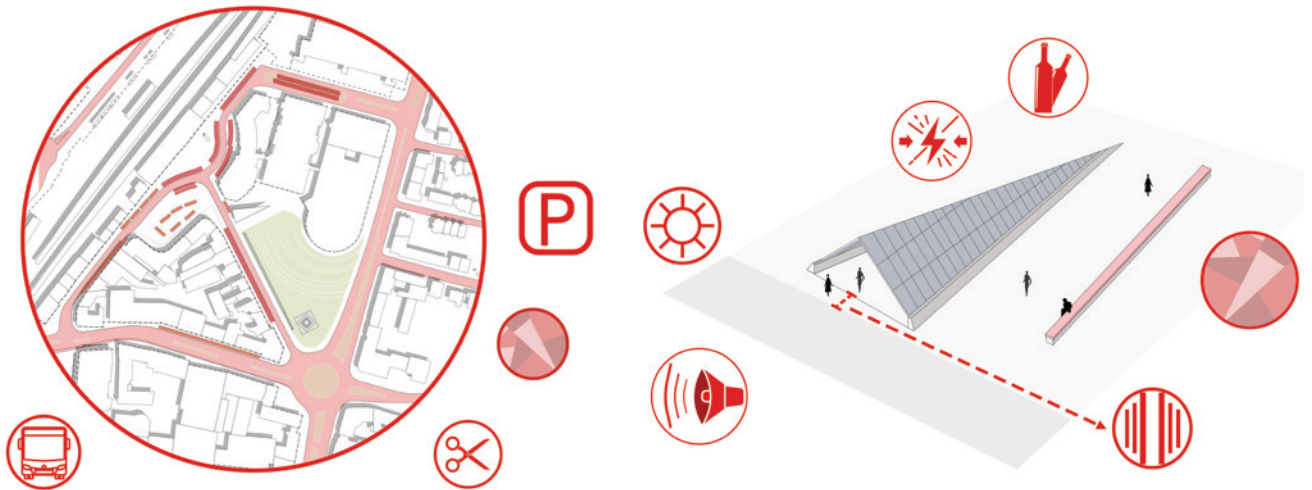
positiv:

- klare Fassung Gebäude/ Baumhain
- zwei unterschiedliche, angrenzende Qualitäten
- direkte Zuwegung und visueller Bezug zum Bahnhof

möglich:

- Entfall der Stellplätze
- einheitliche Gestaltung
- zusätzliche Baumreihe im Westen
- promenadenartiger Charakter
- mehr Aufenthaltsqualität
- Aktivierung Erdgeschossnutzungen
- Klimaanpassung

Einordnung Stadträume



Nahariyastraße

negativ:

- sehr breiter, untergenutzter Raum
- viel Verkehrsfläche
- untergenutzte Mittelinsel
- fehlender Auftakt für Stadthalle
- nicht benötigte Parkplätze
- schlecht integriert, eher isoliert

positiv:

- wertvoller Baumbestand
- weite Raumkanten/ Raumwirkung
- Blickbeziehung zur Schienenanlage

möglich:

- Reduzierung des Verkehrs
- weite Flächen
- Aktivierung als Funktionsraum der Stadthalle
- Integration der Mittelinsel

Stadtbahneingang

negativ:

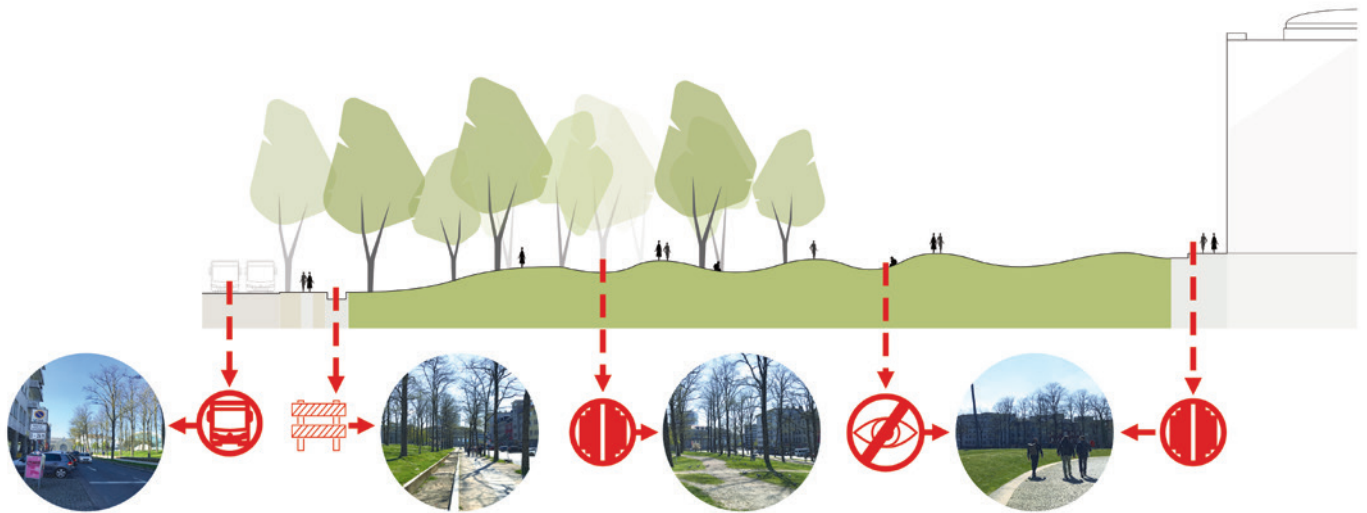
- Verkehrsraum der Herbert-Hinnendahl-Straße begrenzt die Zugänglichkeit
- keine einheitliche Gestaltung der befestigten Flächen
- Ballungen intoxikierter Personen bei Regen und Kälte im Eingangsbereich
- regelmäßiges Fragen nach Geld am Eingang
- Pöbeleien, Streitigkeiten und körperliche Auseinandersetzungen
- illegaler Handel mit Rauschmitteln

positiv:

- offener, zugänglicher Raum
- viel Lichteinfall
- barrierearmer Zugang

möglich:

- Verbesserung der Anbindung zum Bahnhof durch breiteren Gehweg
- Aufweitung des Haltestellen-/Ausstiegsbereichs unmittelbar vor dem Stadtbahneingang
- Angebot von attraktiveren und konfliktarmen Aufenthaltsstrukturen, um Ballungen im Eingangsbereich entgegenzuwirken



Park an der Stadthalle

negativ:

- wenig Aufenthaltsqualität
- kein Nutzungsangebot
- keine intuitive Wegeverbindung und Orientierung
- viele Bereiche sind nicht einsehbar/ Wellen werden von Gruppen in sozialen Problemlagen genutzt und bilden Unsicherheitsräume
- Überlagerung von Wellentopographie und Baumraster -/ Weiterentwicklung ohne Eingriff in den Baumbestand schwierig
- Brunnenelement als Barriere
- offen zur Herforder Straße – keine Fassung, Lärmeintrag
- Urheberrecht Büro WES

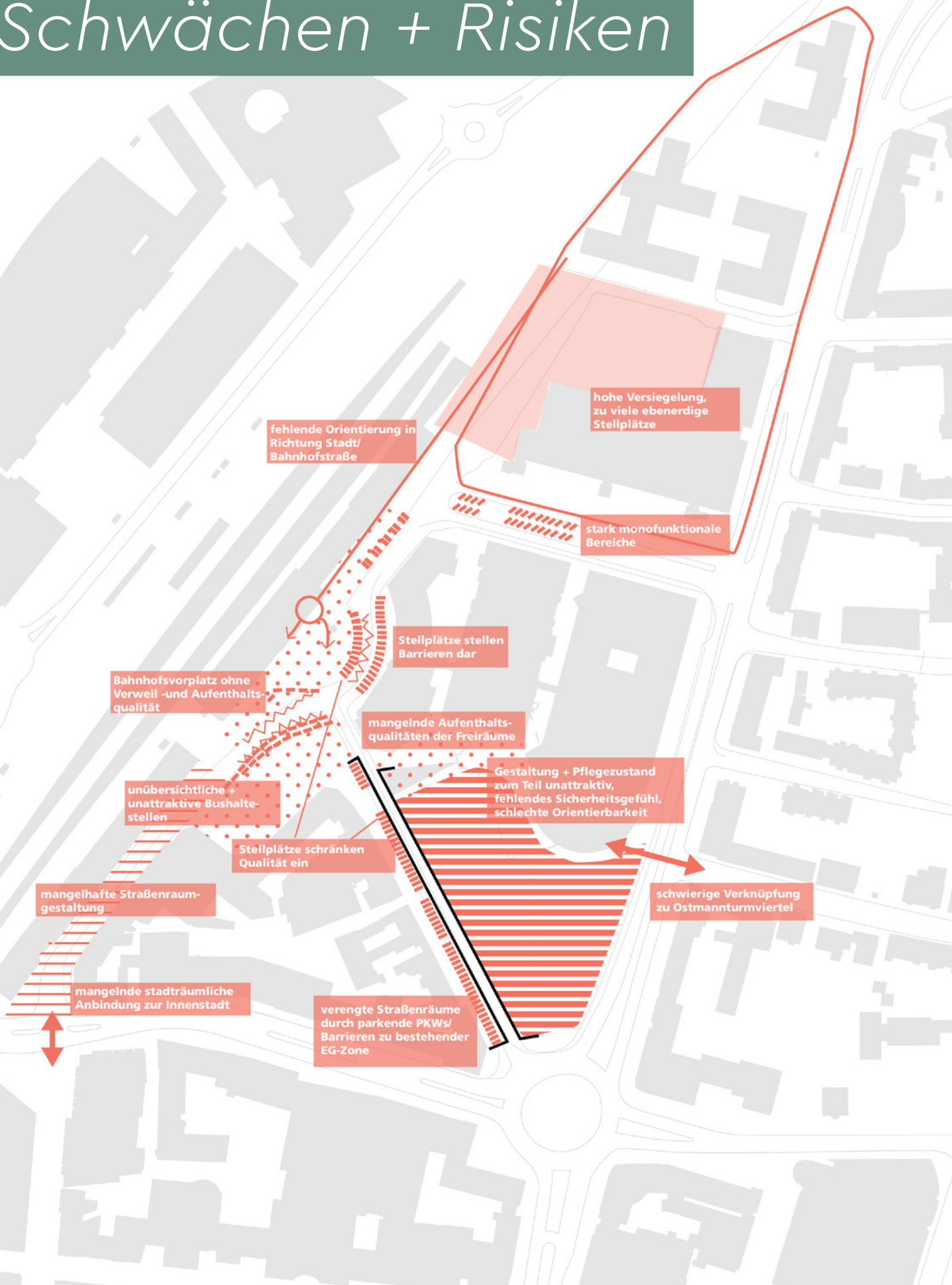
positiv:

- großzügige Freifläche
- Grünfläche in zentraler Lage
- Baumbestand und offene Bereiche

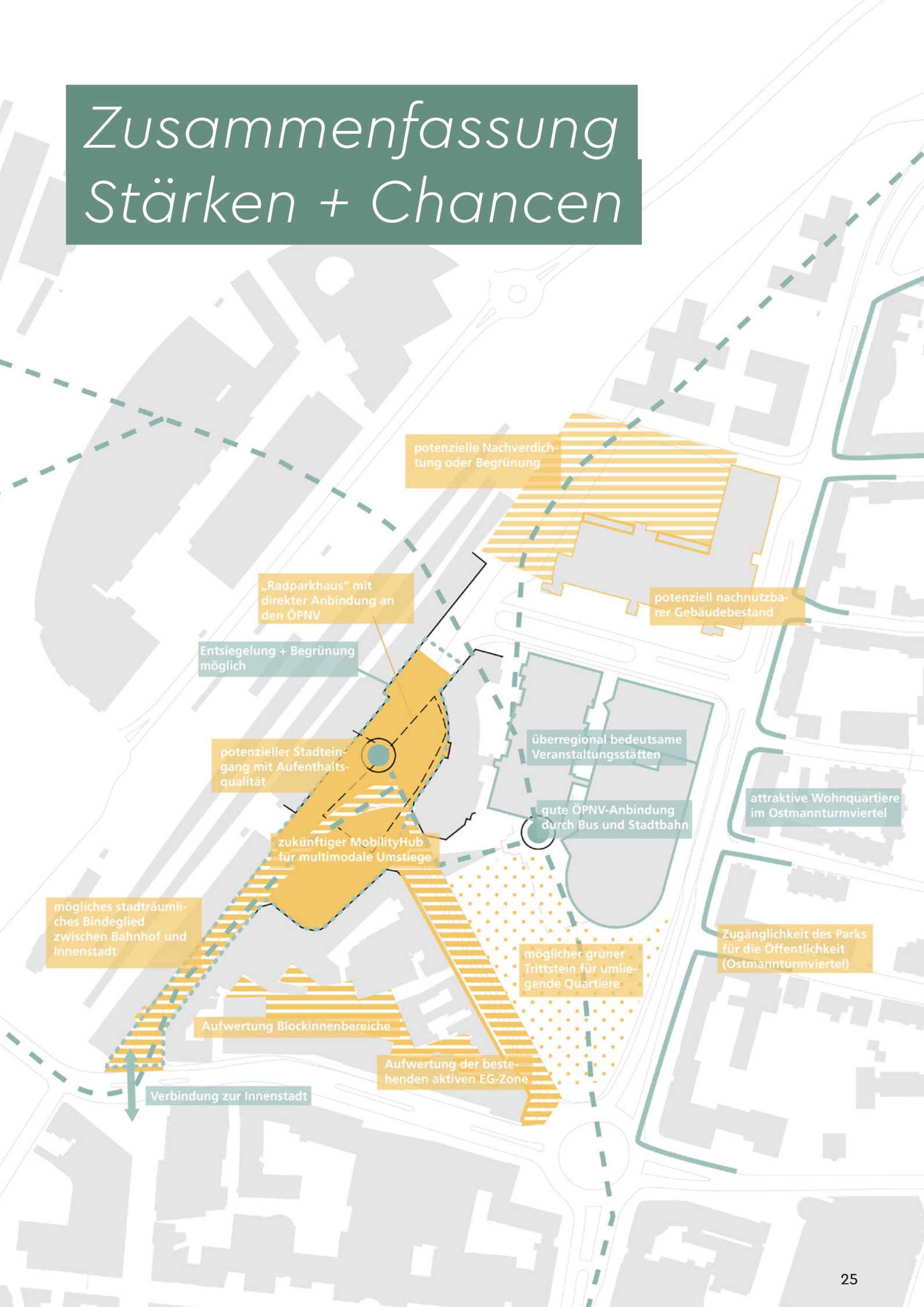
möglich:

- klare und offene Gestaltung
- bessere Orientierung/ weniger Barrieren
- neue Wegeverbindungen
- Vermeidung von Angsträumen
- neues Nutzungsangebot
- mehr Aufenthaltsqualität
- stadtklimatische Aufwertung

Zusammenfassung Schwächen + Risiken



Zusammenfassung Stärken + Chancen



potenzielle Nachverdichtung oder Begrünung

„Radparkhaus“ mit direkter Anbindung an den ÖPNV

Entsiegelung + Begrünung möglich

potenzieller Stadteingang mit Aufenthaltsqualität

zukünftiger MobilityHub für multimodale Umstiege

mögliches stadträumliches Bindeglied zwischen Bahnhof und Innenstadt

Aufwertung Blockinnenbereiche

Verbindung zur Innenstadt

Aufwertung der bestehenden aktiven EG-Zone

möglicher grüner Trittstein für umliegende Quartiere

überregional bedeutsame Veranstaltungsstätten

gute ÖPNV-Anbindung durch Bus und Stadtbahn

potenziell nachnutzbarer Gebäudebestand

attraktive Wohnquartiere im Ostmannturmviertel

Zugänglichkeit des Parks für die Öffentlichkeit (Ostmannturmviertel)



Stoßrichtungen und Strukturkonzepte

Durch die detaillierte Betrachtung der Gegebenheiten im Bahnhofsumfeld und die sorgfältige Analyse der bestehenden Planungsgrundlagen konnte ein umfassendes Bild des Betrachtungsraumes gewonnen werden. Die umfangreichen Ergänzungen aus den Partizipationsveranstaltungen vervollständigten dieses.

Im folgenden Schritt wurden aus den bisherigen Erkenntnissen in einem diskursiven Prozess mit der Stadtverwaltung und weiteren Stakeholdern Stoßrichtungen und Konzeptansätze für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofsumfelds erarbeitet. Diese werden in die Themenbereiche Städtebau, Freiraum, Mobilität und Verkehr gegliedert, umfassen aber auch die sozialen und funktionalen Aspekte wie Anforderungen durch die Bevölkerungsgruppen am Stadtbahneingang oder die Anfahrbarkeiten der Geschäfte und Hotels vor Ort.

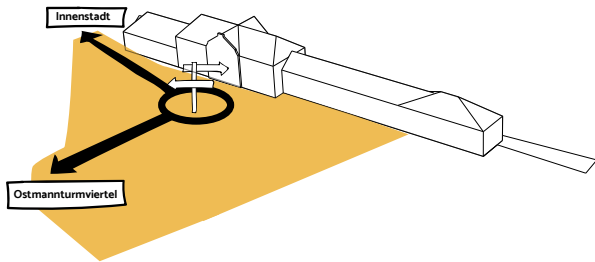
Die Stoßrichtungen wurden im nächsten Schritt als Prämissen zur Entwicklung von unterschiedlichen Funktions- und Strukturkonzepten herangezogen.

In diesem Prozess wurden die funktionalen Anforderungen an das Bahnhofsumfeld, welche vor allem im Bereich der Mobilität enorm hoch und zum Teil widersprüchlich waren, in einem fortlaufenden Austauschprozess mit räumlich-strukturellen Entwürfen abgeglichen und insgesamt vier übergeordnete Varianten erarbeitet.

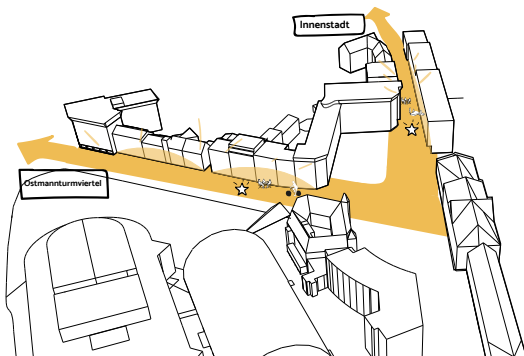
Diese Varianten wurden sowohl mit den Bürger*innen innerhalb der Planungswerkstatt, als auch mehrfach mit den zuständigen Fachleuten der Stadtverwaltung und den weiteren Stakeholdern im Bahnhofsumfeld diskutiert. Abschließend entstand eine Bewertungsmatrix, die die wichtigsten Kernpunkte der städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Belange beinhaltet und eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Konzepte ermöglicht.

Konzeptansätze Stoßrichtungen

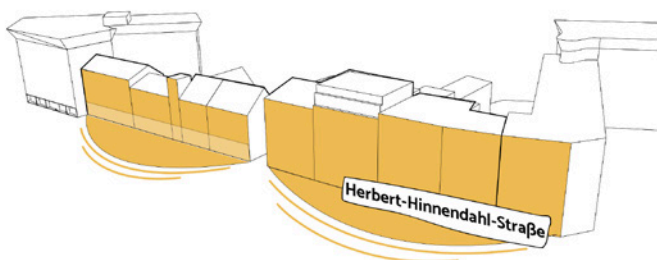
Städtebau



Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten für alle Nutzergruppen im Bahnhofsumfeld und darüber hinaus

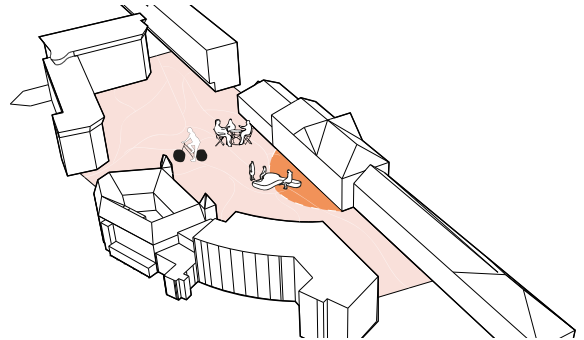


Gestalterisch-funktionale Optimierung der Verknüpfung zu Innenstadt/Altstadt und Ostmannturmviertel, intuitiv erlebbar

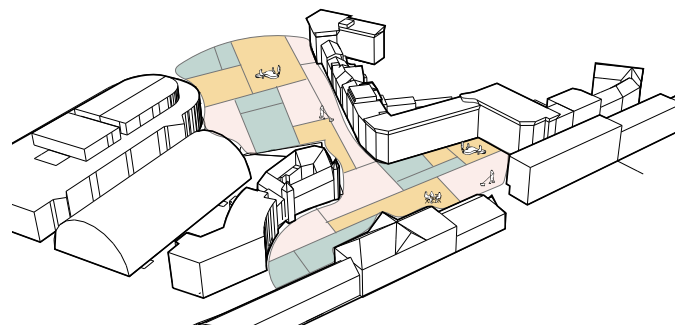


Aufwertung der Gebäude und des Geschäftsbesatzes im direkten Umfeld, vor allem entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße

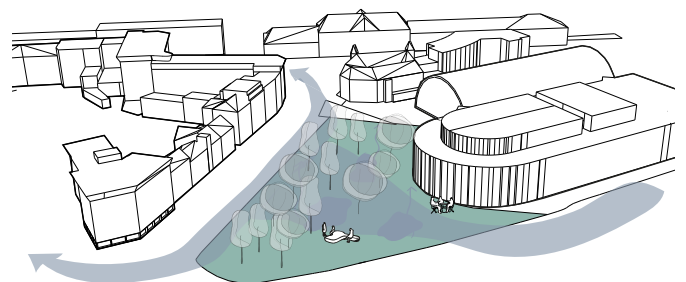
Freiraum



Neugestaltung des Bahnhofsplatzes im Sinne eines Ankommens-, Transfer- und Aufenthaltsorts am Rande der Innenstadt

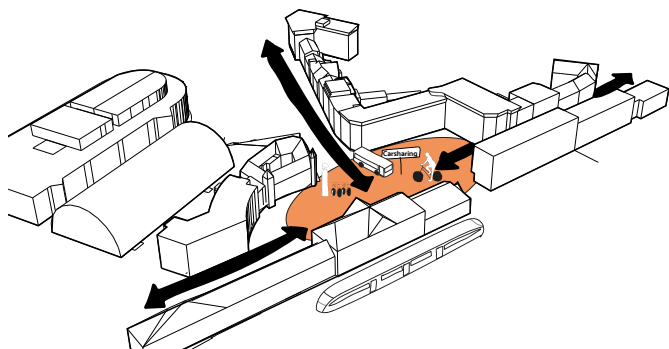


Weiterentwicklung von Funktion und Gestaltung der Freiräume und öffentlichen Räume im Gebiet hin zu einem Netz aus sich ergänzenden, individuellen Verweil- und Flanierangeboten für alle Nutzergruppen



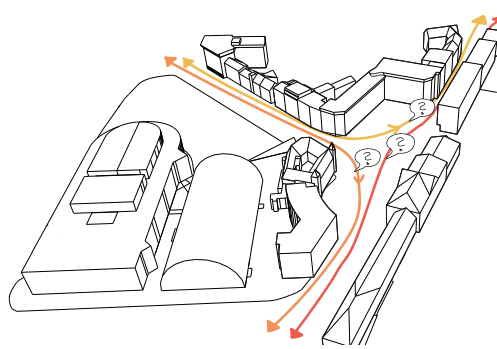
Transformation des Parks an der Stadthalle zum stadtklimatisch-ökologisch wertvollen Grünraum mit Aufenthaltsqualität und einer Strategie mit Toleranzräumen und einem Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen

Mobilität

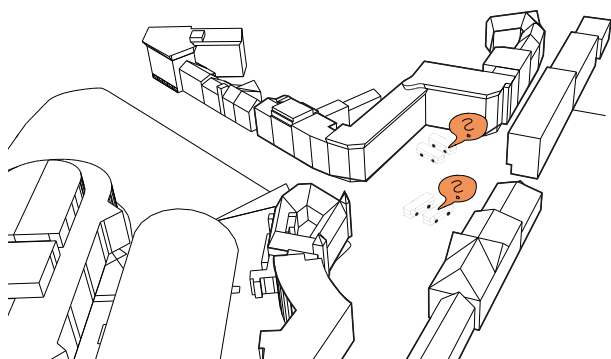


Transformation vom Umstiegspunkt zur multimodalen Mobilitätszentrale mit vielfältigem Angebot

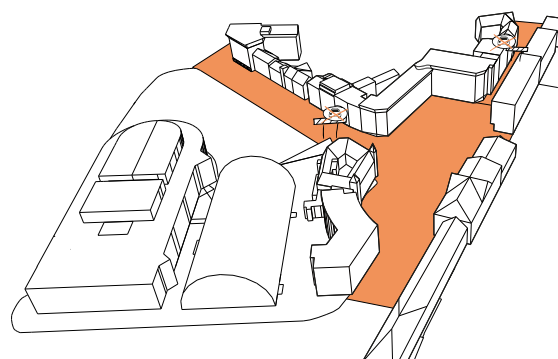
Verkehr



Optimierung der nötigen Verkehrsflüsse von Kfz und Anlieferung



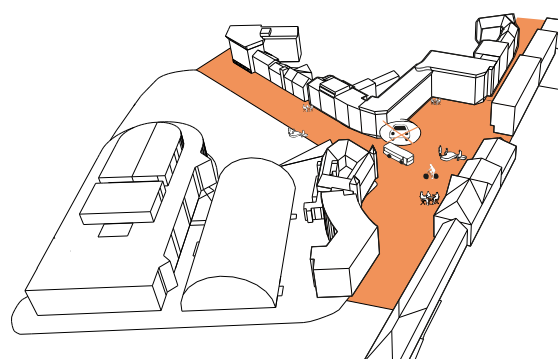
Neuorganisation von Positionierung und Abläufen innerhalb des Busbahnhofs



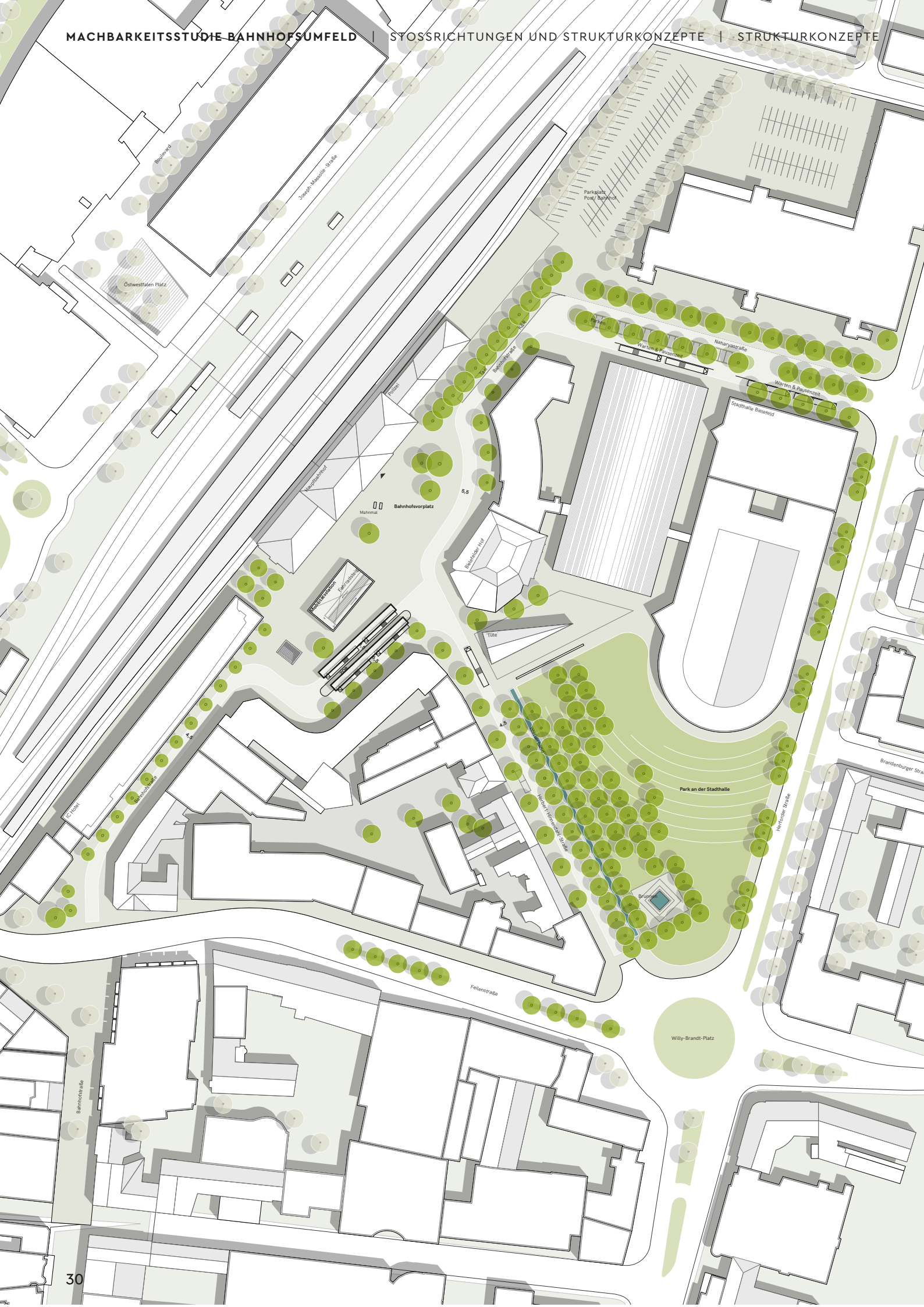
Minimierung der Zu- und Durchfahrtsmöglichkeiten für den MIV auf das benötigte Maß



Integration eines attraktiven Radparkhauses mit direkter Verknüpfung zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr



Ausgestaltung des Bahnhofsumfelds als weitgehend autoarme Zone mit verbesserter Qualität der Fuß- und Radverkehre



Variante 1 – Kompakt am Platzrand

Strukturplan

Bahnhofsbplatz und ZOB

- Kompakte Anordnung der Bushaltestellen entlang des südwestlichen Platzrands
- Zusammenhängender und großzügiger Bahnhofsbplatz mit wenig verkehrlicher Beeinträchtigung
- Reduktion von Stellplätzen und Verkehrsflächen zugunsten höherer Aufenthaltsqualität
- Einheitliche Gestaltung des zentralen Bereichs zwischen Bahnhof, Bielefelder Hof und Leinenmeisterhaus
- Offene und klare Platzgestaltung mit guter Orientierung.
- Mobilitätsstation aus allen Richtungen gut sicht- und erreichbar
- Freie Blickbeziehung Bahnhof – Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhof – Bahnhofstraße Richtung Innenstadt
- Wasserelemente in Platzfläche integrierbar
- Baumpflanzungen und flächiges Grün bei entsprechender Aufbauhöhe über Fahrradstation möglich

Park an der Stadthalle und Umfeld Stadtbahnzugang

- Beibehaltung der Bestandssituation
- Keine Verbesserung der bestehenden Problemlagen
- Barriere durch Brunnenband und Vermüllung des leeren Trops
- Beengter und nicht barrierefreier Gehbereich zwischen Brunnen und Herbert-Hinnendahl-Straße
- Rasenwellen erzeugen nicht einsehbare Bereiche und Angsträume
- Interne Parkerschließung erfolgt ausschließlich anhand von Trampelpfaden auf den Rasenwellen
- Beengte Situation entlang des Stadtbahneingangs mit Konfliktpotential zwischen Passanten und Drogenszene
- Kein Eingriff in den Baumbestand
- Baumreihe entlang der Herforder Straße bildet vegetative Raumkante

Straßenräume

- Barrieren werden abgebaut sowie die Orientierung verbessert
- Entfall der Parkplätze in der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglicht komfortablere Gehbereiche
- Zusätzliche Baumreihen in der Bahnhof- und Herbert-Hinnendahl-Straße stärken den grünen Charakter des Quartiers sowie die intuitive Leitung und Orientierung im Raum
- Erhalt der Bestandsbäume in der Nahariyastraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Städtebau

nutzbare Gliederung öffentlicher Raum	+
prägnante Quartiersidentität	+
Freihaltung von Sichtachsen	+
funktional-gestalterische Mehrwerte	+
stadtklimatische Verbesserung	+
Integration Seitenbereiche in Quartier	○
Bezüge zu angrenzenden Quartieren	-
Denkmalschutz	○

Freiraum

Vorplatz & Straßenräume	
Gestalterische Qualität	+
Aufenthaltsqualität	+
Einladende Situation Mobilitätsstation + zusätzliche Nutzungen	++
Erhalt und zusätzliche Baumpflanzungen	+
Integration von Wasserelementen	+
Park an der Stadthalle	
Gestalterische Qualität	--
Interne Erschließung und Verknüpfung Quartier	--
Barrierewirkung / Einsehbarkeit im Park und nach Außen	--
Gutes Nutzungsangebot	--
Integration Bestandsgehölze	++
Lärmeinwirkung Herforder Straße	--



Legende

- Radverkehr
- Busverkehr (ÖPNV)
- Taxi
- Vorfahrt (Kiss + Ride)
- - - Anliegerverkehr, Liefern/Laden

Variante 1 – Kompakt am Platzrand

Funktionsplan

Fußverkehr

- Stärkung der Achsen Bahnhofstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße durch verbreiterte Gehwege
- Gute fußläufige Verbindungen zwischen Bahnhof und ZOB, ZOB und Stadtbahnhaltestelle und Stadtbahnhaltestelle und Bahnhof durch breitere Gehwege
- Bessere Querbarkeit durch Reduzierung von Verkehrsflächen und Kfz-Verkehrsaufkommen (nur Anlieger)

Radverkehr

- Führung auf allen Relationen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Tempo 20-Zone)
- Erreichbarkeit Fahrradparkhaus über Vorplatz aus allen Richtungen, Sicht durch haltende Busse eingeschränkt, ggf. Konfliktpotenzial mit Busfahrgästen

Busse

- Zwei parallele Bussteige mit je zwei Haltepositionen am südlichen Platzrand
- Doppelhaltestellen, dynamische Belegung sinnvoll; betrieblich nachteilig, da kein unabhängiges Ausfahren aus nördlicher, zweiter Position möglich ist (betriebliche Regelung erforderlich)
- 4 Haltepositionen für Gelenkbusse
- Ausstiegshaltestellen an der Stadtbahnstation
- Wartepositionen in der Nahariyastraße

Taxis

- Lage im Nordosten des Bahnhofsplatzes, kein Queren der Fahrbahn erforderlich
- Entfernung zum Haupteingang vergleichbar mit heutiger Situation

MIV + Parken

- Umwidmung der Herbert-Hinnendahlstraße und der Bahnhofstraße zu Einbahnstraßen (Radverkehr frei)
- Bringen, Holen und Parken in der Nahariyastraße, nur Anliegerverkehr
- re in der Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße zulässig

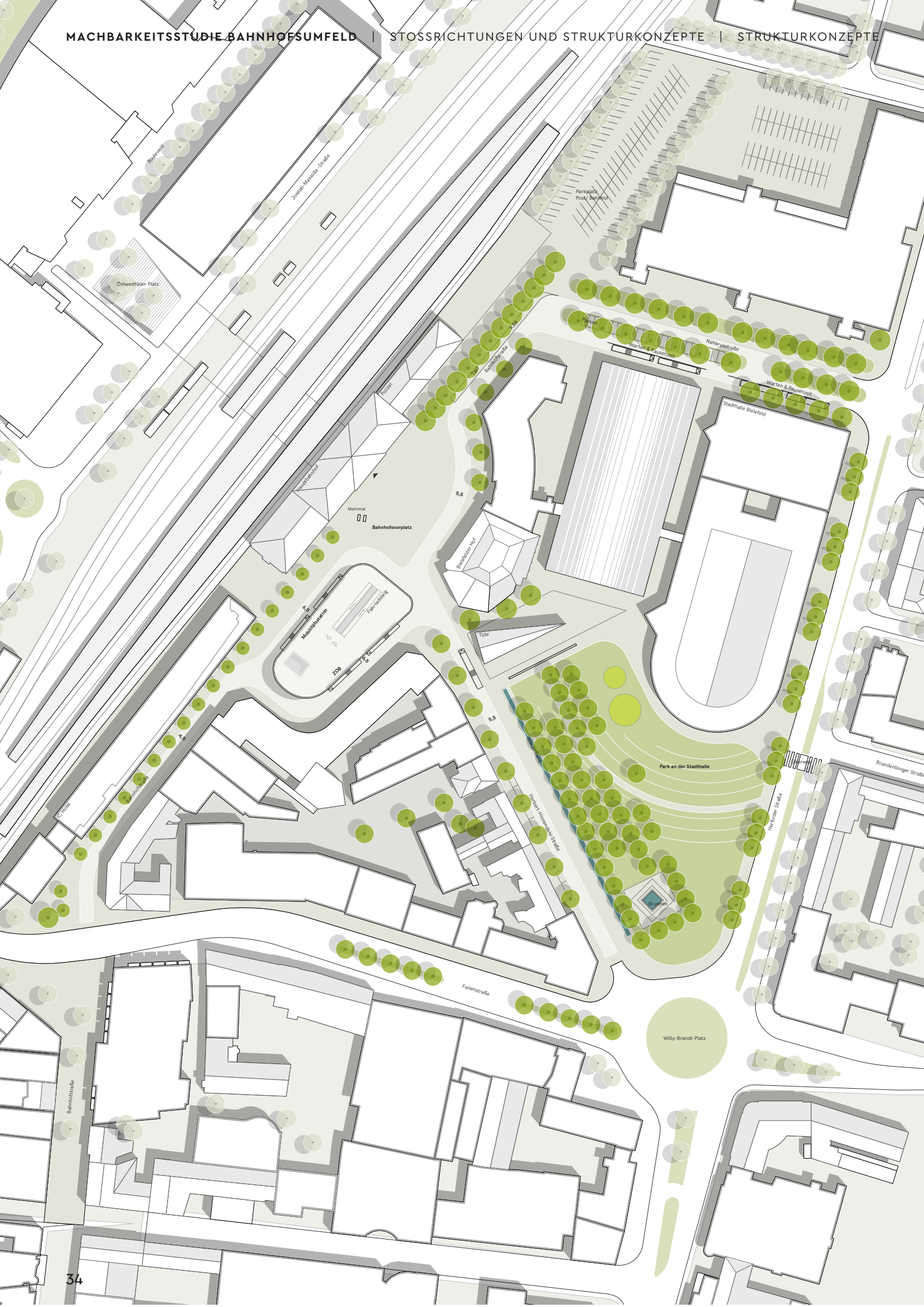
Anlieferung/Anlieger

- Zufahrt in die Grundstücke weiterhin frei
- Lieferbereiche in der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Mobilität

komfortable Wegeverbindung Bhf – ZOB	+
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – ZOB	+
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – Bhf	+
hohe Funktionalität im Betriebsablauf	○
gute Orientierbarkeit, Haltestellenerkennbarkeit	○
gute Erreichbarkeit Taxistand	+
gute Erreichbarkeit Fahrradparkhaus	○
Stärkung Achse Bahnhofstraße für F+R	++
Stärkung Achse Herbert-Hinnendahl-Straße für F+R	++
verträgliche Abwicklung Individualverkehr	++



Variante 2 – Die Insel

Strukturplan

Bahnhofsbplatz und ZOB

- Große Dachkonstruktion verbindet Bushaltestellen und Mobilitätsstation
- Raumwirksames Dach bedarf hoher architektonischer Qualität. Mögliche Konkurrenz zu angrenzenden, denkmalgeschützten Gebäuden
- Gestalterische und funktionale Zweiteilung des Bahnhofsbplatz
- Verbindung von Bahnhof – ZOB sowie Zugang zur Mobilitätsstation nur mit Querung der Fahrbahn möglich
- Es entsteht eine vom Bahnhofsbplatz losgelöste Inselform
- Viel Verkehrsraum zu Lasten von Aufenthaltsqualität.
- Reduktion von Stellplätzen zugunsten von Aufenthaltsqualität und Orientierung
- Freie Blickbeziehung Bahnhof – Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhof – Bahnhofstraße Richtung Innenstadt
- Kleine Platzfläche im direkten Bahnhofsvorfeld lässt wenig Raum für Wasserelemente und Grün

Park an der Stadthalle und Umfeld Stadtbahnzugang

- Geringer Eingriff in Bestandssituation und Baumstruktur
- Entfall der Baumreihe entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglicht komfortablen Gehbereich
- Neue Wegeverbindung innerhalb des Parks sowie Aufweitung der Grünfläche im Bereich Stadthalle/ Herforder Straße stärken Verbindung zwischen Bahnhof und Ostmannsturmviertel
- Freiraumangebote können neue/ zusätzliche Nutzergruppen anziehen und dem aktuellen Erscheinungsbild des sozialen Brennpunkts entgegenwirken
- Baumreihe entlang der Herforder Straße bildet vegetative Raumkante
- Weiterhin bestehende Problemlagen: Barriere durch Brunnenband und Vermüllung des leeren Trops, Rasenwellen erzeugen nicht einsehbar Bereiche und Angsträume, Beengte Situation entlang des Stadtbahneingangs mit Konfliktpotential zwischen Passanten und Drogenszene

Straßenräume

- Barrieren werden abgebaut sowie die Orientierung verbessert
- Entfall der Parkplätze in der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglicht komfortablere Gehbereiche
- Zusätzliche Baumreihen in der Bahnhof- und Herbert-Hinnendahl-Straße stärken den grünen Charakter des Quartiers sowie die intuitive Leitung und Orientierung im Raum
- Erhalt der Bestandsbäume in der Nahariyastraße

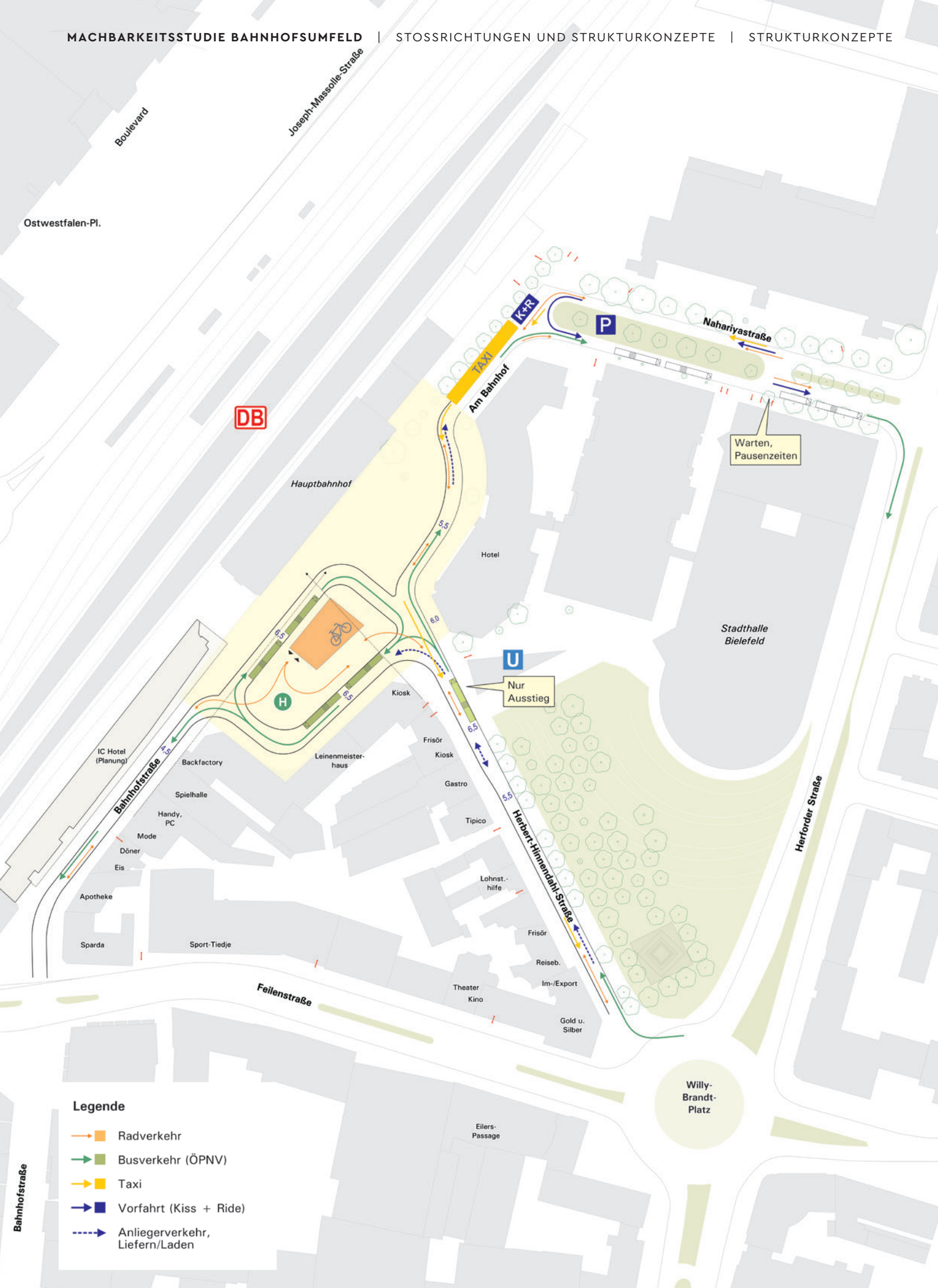
Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Städtebau

nutzbare Gliederung öffentlicher Raum	-
prägnante Quartiersidentität	○
Freihaltung von Sichtachsen	-
funktional-gestalterische Mehrwerte	○
stadtklimatische Verbesserung	○
Integration Seitenbereiche in Quartier	○
Bezüge zu angrenzenden Quartieren	○
Denkmalschutz	-

Freiraum

Vorplatz & Straßenräume	
Gestalterische Qualität	○
Aufenthaltsqualität	○
Einladende Situation Mobilitätsstation + zusätzliche Nutzungen	-
Erhalt und zusätzliche Baumpflanzungen	○
Integration von Wasserelementen	○
Park an der Stadthalle	
Gestalterische Qualität	--
Interne Erschließung und Verknüpfung Quartier	-
Barrierewirkung / Einsehbarkeit im Park und nach Außen	--
Gutes Nutzungsangebot	○
Integration Bestandsgehölze	++
Lärmeinwirkung Herforder Straße	--



Variante 2 – Die Insel

Funktionsplan

Fußverkehr

- Stärkung der Achsen Bahnhofstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße durch verbreiterte Gehwege
- Gute fußläufige Verbindungen zwischen Bahnhof und ZOB, ZOB und Stadtbahnhaltestelle und Stadtbahnhaltestelle und Bahnhof durch breitere Gehwege
- Bessere Querbarkeit durch Reduzierung von Verkehrsflächen und Kfz-Verkehrsaufkommen (nur Anlieger)

Radverkehr

- Führung auf allen Relationen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Tempo 20-Zone)
- Erreichbarkeit Fahrradparkhaus über Vorplatz aus allen Richtungen, Querung von Busfahrgassen erforderlich, Sicht durch haltende Busse eingeschränkt, Konfliktpotenzial mit Busfahrgästen aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeit

Busse

- Haltestelleninsel im westlichen Platzbereich, kurze Wege zwischen den Bushaltestellen
- Doppelhaltestellen, dynamische Belegung sinnvoll; betrieblich sehr nachteilig, da zur An-/Abfahrt der nördlichen Haltestellen jeweils die Insel umrundet werden muss
- 4 Haltepositionen für Gelenkbusse
- Ausstiegshaltestellen an der Stadtbahnstation
- Wartepositionen in der Nahariyastraße

Taxis

- Lage im Nordosten des Bahnhofplatzes, kein Queren der Fahrbahn erforderlich
- Entfernung zum Haupteingang vergleichbar mit heutiger Situation

MIV + Parken

- Umwidmung der Bahnhofstraße zur Einbahnstraße (Radverkehr frei)
- Bringen, Holen und Parken in der Nahariyastraße, nur Anliegerverkehre in der Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße zulässig

Anlieferung/Anlieger

- Zufahrt in die Grundstücke weiterhin frei
- Lieferbereiche in der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Mobilität

komfortable Wegeverbindung Bhf – ZOB	+
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – ZOB	+
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – Bhf	+
hohe Funktionalität im Betriebsablauf	–
gute Orientierbarkeit, Haltestellenerkennbarkeit	–
gute Erreichbarkeit Taxistand	+
gute Erreichbarkeit Fahrradparkhaus	–
Stärkung Achse Bahnhofstraße für F+R	++
Stärkung Achse Herbert-Hinnendahl-Straße für F+R	++
verträgliche Abwicklung Individualverkehr	++

Variante 3 – Herbert-Hinnendahl-Straße

Strukturplan

Bahnhofplatz und ZOB

- Größtmöglicher, zusammenhängender Platzbereich mit wenig verkehrlicher Beeinträchtigung
- Verlagerung des ZOBs in die Herbert-Hinnendahl-Straße.
- Reduktion von Stellplätzen und Verkehrsflächen zugunsten höherer Aufenthaltsqualität
- Einheitliche, klare Gestaltung des zentralen Bereichs zwischen Bahnhof, Bielefelder Hof und Leinenmeisterhaus
- Mobilitätsstation aus allen Richtungen gut sicht- und erreichbar. Verspricht in Kombination mit zusätzlichen Nutzungen hohe Aufenthaltsqualität
- Verbindung Bahnhof – ZOB mit Querung Bahnhofstraße
- Freie Blickbeziehung Bahnhof – Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhof – Bahnhofstraße Richtung Innenstadt
- Wasserelemente in Platzfläche integrierbar
- Baumpflanzungen und flächiges Grün bei entsprechender Aufbauhöhe über Fahrradstation möglich

Park an der Stadthalle und Umfeld Stadtbahnzugang

- Stärkerer Eingriff in Bestandssituation und Baumstruktur
- Entfall der Baumreihe und des Brunnenbands entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglichen komfortablen Gehbereich sowie überdachte Wartebereiche
- Aufhebung der Barrierewirkung durch Wegnahme des Brunnenbands
- Lineare Anordnung der Bushaltestellen in der Herbert-Hinnendahl-Straße erzeugt Barriere zum Park + Lärmeintrag
- Lichtung des Baumhains schafft hellen und differenzierten Parkeindruck, zusätzliche Baumpflanzungen Richtung Herforder Straße verbinden beide Parkhälften und gleichen Baumfällungen aus
- Auflösen der Rasenwellen durch Terrassierung erhöht Aufenthaltsqualität und vermeidet nicht einsehbare Bereiche
- Zusätzliche Wegeverbindungen sowie Aufweitung der Grünfläche im Bereich Stadthalle/ Herforder Straße stärken Verbindung zwischen Bahnhof und Ostmanturviertel
- Freiraumangebote können zusätzliche Nutzergruppen anziehen und heutigem Erscheinungsbild entgegenwirken
- Entfall des Brunnens am Willy-Brandt-Platz
- Baumreihe entlang der Herforder Straße bildet vegetative Raumkante
- Konfliktpotential zwischen Passanten und Drogenszene

Straßenräume

- Barrieren werden abgebaut und Orientierung verbessert
- Zusätzliche Baumreihen in der Bahnhof- und Herbert-Hinnendahl-Straße stärken grünen Charakter des Quartiers sowie die intuitive Leitung und Orientierung im Raum
- Entfall der Parkplätze in der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglicht komfortablere Gehbereiche

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Städtebau

nutzbare Gliederung öffentlicher Raum	++
prägnante Quartiersidentität	+
Freihaltung von Sichtachsen	+
funktional-gestalterische Mehrwerte	+
stadtklimatische Verbesserung	++
Integration Seitenbereiche in Quartier	+
Bezüge zu angrenzenden Quartieren	+
Denkmalschutz	+

Freiraum

Vorplatz & Straßenräume

Gestalterische Qualität	++
Aufenthaltsqualität	++
Einladende Situation Mobilitätsstation + zusätzliche Nutzungen	++
Erhalt und zusätzliche Baumpflanzungen	+
Integration von Wasserelementen	++

Park an der Stadthalle

Gestalterische Qualität	+
Interne Erschließung und Verknüpfung Quartier	+
Barrierewirkung / Einsehbarkeit im Park und nach Außen	+
Gutes Nutzungsangebot	++
Integration Bestandsgehölze	-
Lärmeinwirkung Herforder Straße	--



Legende

- Radverkehr
- Busverkehr (ÖPNV)
- Taxi
- Vorfahrt (Kiss + Ride)
- - - → Anliegerverkehr, Lieferrn/Laden

Variante 3 – Herbert-Hinnendahl-Straße

Funktionsplan

Fußverkehr

- Stärkung der Achsen Bahnhofstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße durch verbreiterte Gehwege
- Gute fußläufige Verbindungen zwischen Stadtbahnhaltestelle und Bahnhof durch breitere Gehwege, sehr gute Verbindung zwischen ZOB und Stadtbahnhaltestelle durch unmittelbare Nähe, Verschlechterung der Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB durch größere Entfernung
- Bessere Querbarkeit durch Reduzierung von Verkehrsflächen und Kfz-Verkehrsaufkommen (nur Anlieger)

Radverkehr

- Führung auf allen Relationen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Tempo 20-Zone)
- Erreichbarkeit Fahrradparkhaus über Vorplatz aus allen Richtungen, gute Sichtverhältnisse, kein Konfliktpotenzial mit Fahrgästen

Busse

- Haltepositionen entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße, direkte Nähe zur Stadtbahnhaltestelle, Fahrtzielanzeiger Richtung Bahnhof gerichtet
- Doppelhaltestellen, dynamische Belegung sinnvoll; betrieblich nachteilig, da keine separate Ausstiegsposition
- 4 Haltepositionen für Gelenkbusse
- Wartepositionen in der Nahariyastraße

Taxis

- Lage im Nordosten des Bahnhofsplatzes, kein Queren der Fahrbahn erforderlich
- Entfernung zum Haupteingang vergleichbar mit heutiger Situation

MIV + Parken

- Umwidmung der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße zu Einbahnstraßen (Radverkehr frei)
- Bringen, Holen und Parken in der Nahariyastraße, nur Anliegerverkehre in der Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße zulässig

Anlieferung/Anlieger

- Zufahrt in die Grundstücke weiterhin frei
- Lieferbereiche in der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Mobilität

komfortable Wegeverbindung Bhf – ZOB	○
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – ZOB	++
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – Bhf	+
hohe Funktionalität im Betriebsablauf	○
gute Orientierbarkeit, Haltestellenerkennbarkeit	++
gute Erreichbarkeit Taxistand	+
gute Erreichbarkeit Fahrradparkhaus	++
Stärkung Achse Bahnhofstraße für F+R	++
Stärkung Achse Herbert-Hinnendahl-Straße für F+R	+
verträgliche Abwicklung Individualverkehr	++

Variante 4 – Entlang des Leinenmeisterhauses

Strukturplan

Bahnhofsbplatz und ZOB

- Kompakte Anordnung der Bushaltestellen entlang des südwestlichen Platzrands
- Zusammenhängender und großzügiger Bahnhofsbplatz mit wenig verkehrlicher Beeinträchtigung
- Reduktion von Stellplätzen und Verkehrsflächen zugunsten höherer Aufenthaltsqualität
- Einheitliche, klare Gestaltung des zentralen Bereichs zwischen Bahnhof, Bielefelder Hof und Leinenmeisterhaus
- Mobilitätsstation aus allen Richtungen gut sicht- und erreichbar
- Verbindung DB – ZOB ohne Querung von Straßen möglich
- Freie Blickbeziehung Bahnhof – Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhof – Bahnhofstraße Richtung Innenstadt
- Wasserelemente in Platzfläche integrierbar
- Baumpflanzungen und flächiges Grün bei entsprechender Aufbauhöhe über Fahrradstation möglich

Park an der Stadthalle und Umfeld Stadtbahnzugang

- Überplanung der Bestandssituation
- Starker Eingriff in Baumstruktur, nur einzelner Erhalt
- Ausgleichspflanzungen mit klimaangepassten Baumarten entlang Parkränder verjüngen Gehölzbestand aus teilweise vergreisten/ abgängigen Robinien
- Entfall der Baumreihe und des Brunnenbands entlang der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglichen komfortablen Gehbereich
- Aufhebung der Barrierewirkung durch Wegnahme des Brunnenbands
- Auflösung der Wellen durch großzügige, zusammenhängende und gut einsehbare Parkfläche
- Neue Wegestruktur und Aufweitung der Grünfläche im Bereich Stadthalle/ Herforder Straße stärken Verbindung zwischen Bahnhof und Ostmannsturmviertel
- Freiraumangebote in Kombination mit Aufenthaltsbereichen können neue/ zusätzliche Nutzergruppen anziehen und dem aktuellen Erscheinungsbild des sozialen Brennpunkts entgegenwirken
- Neue Baumpflanzungen erzeugen einheitliche, vegetative Raumkanten

Straßenräume

- Barrieren werden abgebaut sowie die Orientierung verbessert
- Zusätzliche Baumreihen in der Bahnhof- und Herbert-Hinnendahl-Straße stärken den grünen Charakter des Quartiers sowie die intuitive Leitung und Orientierung im Raum
- Entfall der Parkplätze in der Herbert-Hinnendahl-Straße ermöglicht komfortablere Gehbereiche
- Erhalt der Bestandsbäume in der Nahariyastraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Städtebau

nutzbare Gliederung öffentlicher Raum	++
prägnante Quartiersidentität	+
Freihaltung von Sichtachsen	+
funktional-gestalterische Mehrwerte	+
stadtklimatische Verbesserung	+
Integration Seitenbereiche in Quartier	++
Bezüge zu angrenzenden Quartieren	++
Denkmalschutz	+

Freiraum

Vorplatz & Straßenräume	
Gestalterische Qualität	+
Aufenthaltsqualität	+
Einladende Situation Mobilitätsstation + zusätzliche Nutzungen	++
Erhalt und zusätzliche Baumpflanzungen	+
Integration von Wasserelementen	+
Park an der Stadthalle	
Gestalterische Qualität	++
Interne Erschließung und Verknüpfung Quartier	++
Barrierewirkung / Einsehbarkeit im Park und nach Außen	+
Gutes Nutzungsangebot	++
Integration Bestandsgehölze	--
Lärmeinwirkung Herforder Straße	+



Legende

- Radverkehr
- Busverkehr (ÖPNV)
- Taxi
- Vorfahrt (Kiss + Ride)
- Anliegerverkehr, Liefern/Laden

Variante 4 – Entlang des Leinenmeisterhauses

Funktionsplan

Fußverkehr

- Stärkung der Achsen Bahnhofstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße durch verbreiterte Gehwege
- Gute fußläufige Verbindungen zwischen ZOB und Stadtbahnhaltestelle und Stadtbahnhaltestelle und Bahnhof durch breitere Gehwege, sehr gute Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB, da kein Queren der Fahrbahn erforderlich ist
- Bessere Querbarkeit durch Reduzierung von Verkehrsflächen und Kfz-Verkehrsaufkommen (nur Anlieger)

Radverkehr

- Führung auf allen Relationen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Tempo 20-Zone)
- Erreichbarkeit Fahrradparkhaus über Vorplatz aus allen Richtungen, Sicht durch haltende Busse eingeschränkt, ggf. Konfliktpotenzial mit Busfahrgästen

Busse

- Haltepositionen am südlichen Platzrand parallel zum Leinenmeisterhaus, Erreichbarkeit vom Bahnhof ohne Queren der Fahrgasse
- Zwei Einzelhaltestellen, eine Doppelhaltestelle, dynamische Belegung sinnvoll; betrieblich vorteilhaft, da ein unabhängiges Ausfahren möglich und keine Umwegfahrten erforderlich sind
- 3 Haltepositionen für Gelenkbusse, eine Halteposition für Solobusse
- Ausstiegshaltestellen an der Stadtbahnstation
- Wartepositionen in der Nahariyastraße

Taxis

- Lage im Nordosten des Bahnhofplatzes, kein Queren der Fahrbahn erforderlich
- Entfernung zum Haupteingang vergleichbar mit heutiger Situation

MIV + Parken

- Umwidmung der Bahnhofstraße zur Einbahnstraße (Radverkehr frei)
- Bringen, Holen und Parken in der Nahariyastraße, nur Anliegerverkehre in der Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße zulässig

Anlieferung/Anlieger

- Zufahrt in die Grundstücke weiterhin frei
- Lieferbereiche in der Herbert-Hinnendahl-Straße und der Bahnhofstraße

Auswertung der Stellungnahmen der Fachämter in Matrixform

Mobilität

komfortable Wegeverbindung Bhf – ZOB	++
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – ZOB	+
komfortable Wegeverbindung U-Bahn – Bhf	+
hohe Funktionalität im Betriebsablauf	+
gute Orientierbarkeit, Haltestellenerkennbarkeit	+
gute Erreichbarkeit Taxistand	+
gute Erreichbarkeit Fahrradparkhaus	○
Stärkung Achse Bahnhofstraße für F+R	++
Stärkung Achse Herbert-Hinnendahl-Straße für F+R	++
verträgliche Abwicklung Individualverkehr	++



Rahmenplan und Funktionsplan

Auf Grundlage der Diskussionen und der Auswertung der Matrix wurden die wichtigsten Grundsätze der zukünftigen Entwicklung deutlich. Diese flossen in die Erstellung des Konsensplans ein. Der Konsensplan besteht, wie auch schon die Strukturkonzepte, aus den aufeinander aufbauenden Elementen des Funktionsplans und des Strukturkonzepts.

Das Strukturkonzept stellt die eigentliche Rahmenplanebene dar. In diesem Plan werden Flächenqualitäten, eine Grundstruktur der Gliederung von öffentlichem Raum und potenziellen Baufeldern sowie Schwerpunktfächen für Mobilität und Grünflächen dargestellt.

Ergänzend dazu zeigt der Funktionsplan detailliert die Anforderungen und Setzungen der Machbarkeitsstudie in den verkehrlichen Belangen auf. Hierbei werden neben quantitativen

Aussagen zu Flächenbedarfen, Haltestellenanzahl und den unterschiedlichen Stellplätzen auch qualitative Voraussetzungen für die weitere Entwicklung aufgezeigt. Dieser Aspekt umfasst die Führung der einzelnen Verkehrsarten ebenso wie die Berücksichtigung der betrieblichen Abläufe innerhalb des ZOBs.

Sowohl der Funktionsplan, als auch das Strukturkonzept wurden in der Ergebnispräsentation der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und auf der Beteiligungswebseite zum Prozess veröffentlicht. Das zu diesen Gelegenheiten geäußerte Feedback wurde bei der weiteren Detaillierung berücksichtigt.

Anschließend an die Darstellung der beiden Hauptpläne werden die einzelnen Schlüsselbereiche des Bahnhofsumfelds detaillierter betrachtet und Maßnahmenpakete zur Umsetzung der Ideen zusammengestellt.



Das Strukturkonzept als Rahmenplan

Innerhalb des Arbeitsprozesses wurden durch die Betrachtung der unterschiedlichen funktionalen und strukturellen Konzeptvarianten verschiedene Ansätze gegeneinander abgewogen und in Teilen kombiniert. Neben funktionalen Anforderungen soll das Strukturkonzept des Konsensplans auch die städtebaulichen und freiräumlichen Potenziale des Bahnhofsumfeldes aufzeigen. Daher wurden die bereits erläuterten Vorzüge der jeweiligen Varianten sowohl auf funktionaler als auch auf stadträumlicher Ebene bestmöglich miteinander verknüpft. Der im Ergebnis entstandene Konsensplan wurde anschließend vertiefend ausgearbeitet und dient innerhalb der Machbarkeitsstudie als Rahmenplan für die zukünftigen Entwicklungen und weiteren Planungsschritte. Er stellt als Strukturplan keinen konkreten gestalterischen Entwurf dar, sondern setzt lediglich die Rahmenbedingungen, die in den vertiefenden Verfahren zur Anwendung kommen sollen.

In der Grundidee folgt der Rahmenplan den Inhalten der bevorzugten Variante 4. Durch die Anordnung der Bushaltestellen in Randlage und die Integration des oberirdischen Anteils des zukünftigen Fahrradparkhauses entsteht im Südwesten des Bahnhofsplatzes ein funktional optimierter und gestalterisch wie stadträumlich gut integrierter Schwerpunkt der öffentlichen Mobilität. Die Durchgängigkeit der Platzfläche von Hauskante zu Hauskante, welche lediglich durch die eingezeichneten Fahrbereiche untergliedert wird, schafft im Bahnhofsumfeld eine neue Großzügigkeit und ein adäquates Entrée für die Stadt Bielefeld. Potenzielle Standorte für zusätzliche Baumpflanzungen und Bereiche für Wasserspiele werten den Vorplatz klimatisch auf und schaffen eindeutige Orientierungspunkte.

Die Verknüpfung mit den angrenzenden Stadträumen wird über Baumreihen und Alleen in der Bahnhofstraße, Herbert-Hinendahl-Straße und der Nahariyastraße hergestellt.

Der zentrale Bereich um den Abgang zur Stadtbahn im Übergang zum Park an der Stadthalle wird durch die Umgestaltung aufgewertet. Schlecht einsehbare Bereiche, die dazu beitragen, dass Angsträume entstehen, werden aufgelöst und Barrieren innerhalb des Parks zugunsten einer offenen und vielfältiger nutzbaren Freifläche minimiert. Hier wurden insbesondere die Gliederungselemente und zusätzlichen nutzungs-offenen Intarsien im Parkbereich aus der Variantendiskussion übernommen, die zu einer Belebung der Anlage führen können. Die Verbindung zu den umgebenden Stadtquartieren wird in alle Himmelsrichtungen durch die funktional und topographisch eingepassten neuen Wege verbessert. Durch die konsequente Förderung des Radverkehrs und der Fußgänger*innen erfährt das Bahnhofsumfeld eine bessere Erreichbarkeit bei gleichzeitig reduziertem Aufkommen des MIV.

Es sollen partielle Wetterschutzmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten und eine ergänzenden Infrastruktur mit Toiletten und Sanitärräumen in der Nähe des Aufenthaltsortes der Gruppen am Stadtbahneingang geprüft werden. Sie können etwas abseits der Laufwege Konfliktpotentiale und Ballungen an einem Ort verringern.

Im insgesamt baulich stark ausgenutzten Bahnhofsumfeld ergeben sich nördlich der Nahariyastraße dennoch potenzielle Baufelder für eine hochbauliche Entwicklung.



Legende

- Radverkehr
- Busverkehr (ÖPNV)
- Taxi
- Vorfahrt (Kiss + Ride)
- - - Anliegerverkehr, Liefern/Laden
- Potenzialflächen

Der Funktionsplan als Grundlage

Die Variante 4 – entlang des Leinenmeisterhauses zeigt sich aufgrund der breit gefächerten funktionalen, aber im Platzbereich auch freiräumlichen Vorteile als Vorzugsvariante und bildet die Grundlage des Konsensplans.

Den verkehrlich-funktionalen Schwerpunkt bildet die Neustrukturierung des ZOBs mit den vier Haltepositionen am südlichen Platzrand in Kombination mit dem Zugang zum Fahrradparkhaus, welcher zentral auf dem westlichen Platzbereich angeordnet ist. Die Verknüpfung zwischen Fahrradparkhaus (Bike+Ride) und sowohl ZOB als auch Bahnhof sowie zwischen Bahnhof und ZOB ist ideal, da die Wege kurz und komfortabel sind und kein Queren der Fahrbahn erforderlich ist. Zusätzliche Ausgänge in Form von Aufzügen mit Treppen zur zukünftigen Radstation werden in der weiteren Planung verortet.

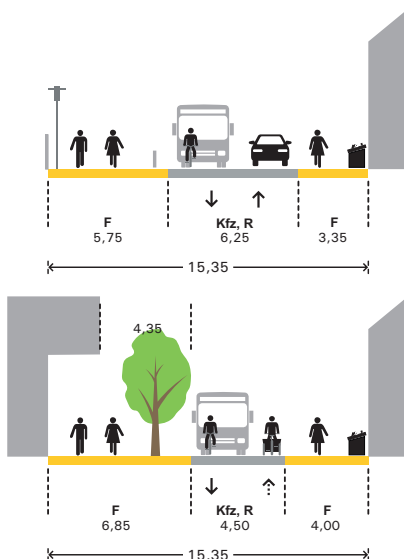
Auch die Verbindung zwischen Stadtbahnhaltestelle und ZOB wird optimiert, durch kürzere Wege und reduzierte Fahrbahnen. Auf dem Bahnhofsvorplatz steht gut sichtbar die Förderung der Umweltverbundes im Vordergrund. Vier Wartepositionen für die Linienbusse werden in der Nahariyastraße vorgesehen.

Taxen stellen sich gut sichtbar im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes auf, die Abfahrt kann über die Herbert-Hinnendahl-Straße oder die Bahnhofstraße erfolgen. Nachrückerpositionen befinden sich nördlich des Platzes sowie in der Nahariyastraße.

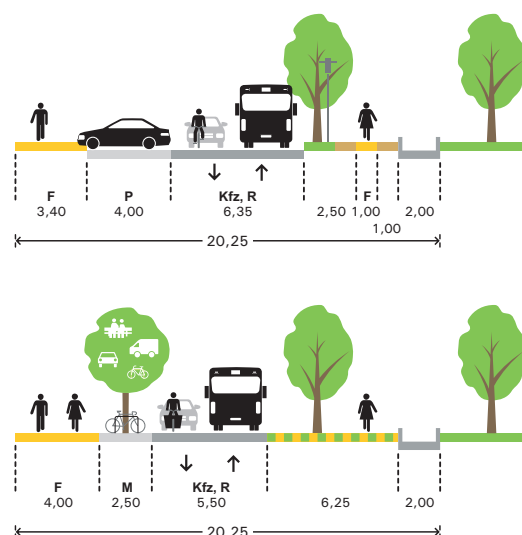
Der motorisierte Individualverkehr wird ausschließlich in der Nahariyastraße abgewickelt – Ausnahmen bilden lediglich Anlieger- und Lieferverkehre, die weiterhin auch in der Herbert-Hinnendahl-Straße und in der Bahnhofstraße zugelassen sind. Die Bahnhofstraße wird als Einbahnstraße Richtung Feilenstraße betrieben. Über die Nahariyastraße werden die Tiefgaragen, Parkhäuser und -plätze erschlossen, die ein Langzeitparken erlauben. Im Straßenraum der Nahariyastraße werden Kurzzeitparkstände und eine Drop off-Zone vorgesehen, die ein Bringen und Holen ermöglichen. Im nördlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden in geringer Entfernung zum Bahnhofseingang Behindertenstellplätze vorgesehen.

Anlieger- und Lieferverkehre sind weiterhin im gesamten Bahnhofsumfeld möglich. Zur Andienung stehen in der Herbert-Hinnendahl-Straße ein Multifunktionsstreifen und in der Bahnhofstraße ausgewiesene Lieferflächen, die auch als Vorfahrt für das neue IC-Hotel dienen können, zur Verfügung. Das Hotel Bielefelder Hof erhält nördlich des Platzes eine Vorfahrt.

Für den Fußverkehr ergeben sich auf allen Relationen breite, komfortable Wege, so dass insbesondere die Achsen Bahnhofstraße und Herbert-Hinnendahl-Straße gestärkt werden. Der Radverkehr wird im Bahnhofsumfeld im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Durch die schon bestehende Regelung als Tempo 20-Zone und die geplante Reduzierung des Kfz-Verkehrs entsteht eine verträgliche und eindeutige Führung. In der Einbahnstraße Bahnhofstraße ist der Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.



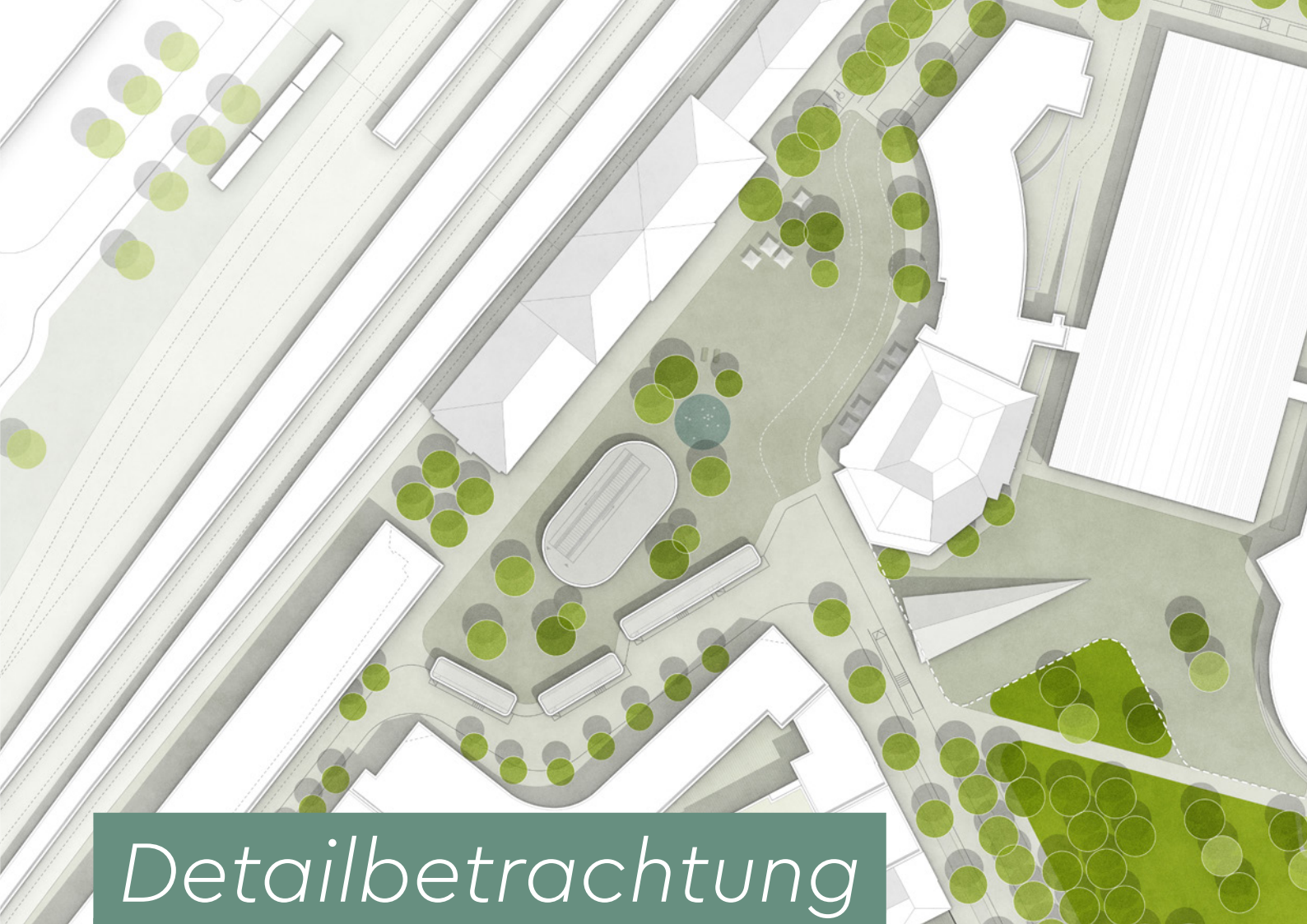
Profilschnitt West-Ost Bahnhofstraße;
oben: Bestand, unten: Vorschlag gemäß Funktionsplan



Profilschnitt West-Ost Herbert-Hinnendahl-Straße;
oben: Bestand, unten: Vorschlag gemäß Funktionsplan

Übersicht über die Teilbereiche





Detailbetrachtung Bahnhofsplatz

Der Bahnhofsplatz stellt das Herz des Bahnhofsumfelds dar. Dem entsprechend werden an ihn die intensivsten Nutzungs- und höchsten Gestaltungsansprüche gleichermaßen gestellt. Der Strukturplan sieht eine durchgängige und besser erlebbare Fläche vor. Der Bereich zwischen Bahnhof, Leinenmeisterhaus sowie Bielefelder Hof wird als ein zusammenhängender Raum gelesen. Die unterschiedlichen Funktionen, die heute in diesem Bereich untergebracht sind, werden im Funktionsplan neu geordnet und zum Teil entflochten. Durch die Setzungen kann eine deutliche Verbesserung der Orientierung und der Anschlüsse an die Innenstadt erreicht werden. Gemäß der Anregungen der Bürger*innen aus den Beteiligungswerkstätten wird der überwiegende Teil des Platzes von Durchfahrtsverkehren frei gehalten. Lediglich die An- und Abfahrt der Linienbusse im Bereich der zentralen Haltestelle vor dem Leinenmeisterhaus und die Andienung der Gebäude des direkten Bahnhofsumfelds erfolgen über die Fahrbereiche des Platzes. Während Durchgangsverkehre im Gebiet künftig also ausgeschlossen sind, werden sämtliche Bereiche und Verbindungen attraktiv und sicher für Fußgänger*innen und Radfahrende nutzbar gemacht. Der Bahnhofsplatz wird zudem über die punktuelle Möglichkeit von Baumpflanzungen und Wasserspielen gestalterisch und stadtklimatisch zukunftsfähiger aufgestellt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Gestaltung der Platzfläche wird von der Festlegung zur Umsetzung des unterirdischen Rad-

parkhauses unter der Platzfläche und dem damit verbundenen Umbau des Bestandsbunkers abhängen. Der Eingangsbereich hierzu wird innerhalb eines auf die Bewegungsströme optimierten Bauwerks vorgesehen, welches zudem ergänzende Angebote wie Radwerkstatt, Mobilitätsterminals, eine Toilette „für alle“ oder Kioske aufnehmen kann. Im Bereich des Stadtbahnabgangs werden gezielt Aufenthaltsmöglichkeiten für die dortigen Gruppen von Menschen in sozialen Schwierigkeiten neu angeordnet und bedarfsgerecht ergänzt, um eine Trennung und Abkopplung von den Passantenströmen zu erreichen.

Maßnahmenpakete:

- Anpassung der Verkehrsführung der unterschiedlichen Verkehrsarten im gesamten Platzbereich
- Umsetzung der zentralen Haltestellenanordnung im Kontext der Anforderungen an das Fahrradparkhaus unter der Platzfläche und der Integration einer Mobilitätsstation
- Neugestaltung der Platzfläche im Sinne eines durchgängig erlebbaren Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Umbau der Verkehrswege und der Anschlüsse an die umgebenden Straßen zugunsten eines autoarmen Bahnhofsumfelds
- Einrichtung einer geordneten und nach Möglichkeit betreuten Aufenthaltsmöglichkeit für das Klientel an der Stadtbahnhaltestelle zur Minderung sozialer Konflikte

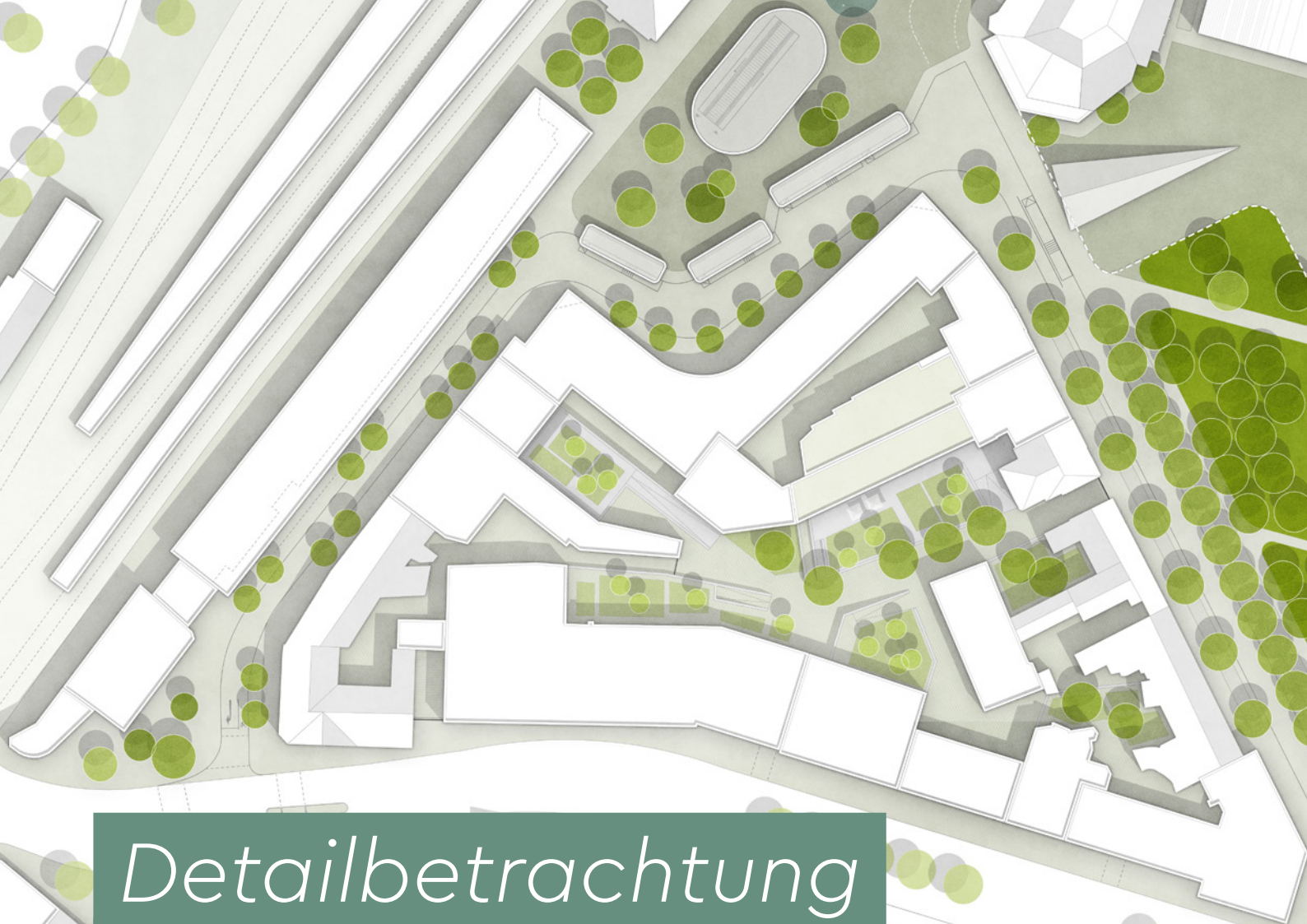
Detailbetrachtung Park an der Stadthalle

Der Entwurf für den Teilbereich setzt an den grundsätzlichen räumlichen Problemlagen an, die im Bestand die Nutzung und das Image des Ortes beeinträchtigen. Durch den weitgehenden Wegfall der „Wellen“ innerhalb des Parks und eine Anpassung der Topografie zugunsten mehrerer Ebenen mit verbindenden Wegen werden viele der heutigen Angsträume und vermüllten Bereiche offener und besser einsehbar. Die behutsame Auslichtung des bestehenden Robinienhains, in dem einige Bäume ohnehin abgängig sind, und die gezielte strategische Neupflanzung von klimaangepassten Bäumen kreieren zukünftig das Bild eines Übergangs zwischen der alleegesäumten Herbert-Hinnendahl-Straße und den offeneren Flächen unmittelbar an der Stadthalle. Dazu trägt auch die Entfernung des stillgelegten „Wasserbands“ bei. Diese Flächen können zukünftig auch neuen Nutzungen im Zusammenhang mit Veranstaltungen in und um die Stadthalle zur Verfügung stehen und somit zu einer aktiven Bespielung des Parks beitragen. Entsprechende infrastrukturelle Voraussetzung sind in der weiteren Planung zu beachten. Durch die neuen und direkteren Wegeverbindungen zwischen Bahnhofplatz und Herforder Straße/ Ostmanturmviertel wird auch die Wegequalität in diesem von Mobilitätsansprüchen geprägten Raum deutlich verbessert. Die Anbindung erfolgt über Aufweitungen im Bereich der Zugänge zur Stadthalle und parallel zum Stadtbahnabgang. Der Bereich vor der Stadthalle soll durch die städtebauliche Gestaltung

zukünftig eine Abgrenzung zum Park an der Stadthalle und den dort anzutreffenden Gruppierungen erfahren. Die Herbert-Hinnendahl-Straße wird in ihrem Profil neu strukturiert. Die senkrecht ausgerichteten Kurzzeitstellplätze entlang der westlichen Bebauungsreihe werden zugunsten breiter Gehwege und eines multifunktional nutzbaren Streifens (Begrünung, Liefern, Fahrradparken,...) aufgegeben. Dadurch entsteht insgesamt ein Profil, welches den Schwerpunkt der Frequentierung hin zum Umweltverbund verlegt. Die neuen, straßenbegleitenden Baumreihen weisen intuitiv den Weg vom Bahnhof Richtung Willi-Brandt-Platz und definieren die aufgeweiteten Vorzonen der Gebäude, die sich auch für aktivierende Nutzungen (z.B. Gastronomie, Sitzmöglichkeiten) anbieten. Auch die Herforder Straße soll zukünftig vom durchgehenden Motiv einer Baumreihe geprägt werden. Die Anpassung der Querungshilfe auf Höhe der Brandenburger Straße stärkt zusätzlich die Verbindungsfunktion der neuen Wege im Park auch über die Herforder Straße hinaus.

Maßnahmenpakete:

- städtebauliche Gestaltung und Abgrenzung des Bereichs vor der Stadthalle zur angrenzenden Parkfläche
- Umgestaltung der Freifläche des Parks an der Stadthalle
- Umgestaltung des Profils der Herbert-Hinnendahl-Straße
- Anpassung Randbereiche der Herforder Straße inkl. Anpassung des Überwegs Höhe Brandenburger Straße



Detailbetrachtung Bahnhofstraße

Das Umfeld der Bahnhofstraße verändert sich in den kommenden Jahren durch verschiedene Projekte maßgeblich. Den größten Einfluss auf die zukünftige Gestaltung wird der Neubau des IC-Hotels haben. Durch die Dimensionen und die Gliederung des neuen Baukörpers entsteht auf der nördlichen Straßenseite eine deutliche Veränderung entgegen dem Status quo.

Um den Straßenraum für Fußgänger*innen und Radfahrende attraktiv zu gestalten, wird im Strukturplan eine Veränderung des Gesamtprofils vorgeschlagen. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße entsteht ein Profil mit größeren Flächenanteilen für den nicht motorisierten Verkehr. Eine verspringende Baumreihe auf beiden Straßenseiten ermöglicht die klare räumliche Führung bei gleichzeitiger Gewährleistung der notwendigen Anfahrbarkeiten für Anlieferung und Anfahrt von zwei Bussen für Hotelgäste.

Die den Gebäuden auf der Ostseite vorgelagerte und deutlich verbreiterte multifunktionale Zone schafft Möglichkeiten für eine aktive Bespielung wie beispielsweise Außengastronomie.

Der zentrale Block zwischen Herbert-Hinnendahl-Straße, Feilenstraße und Bahnhofstraße weist insbesondere in den Innenbe-

reichen städtebauliche Mängel auf. Die hohe Anzahl an privaten Grundstückseigentümer*innen erfordert hier ein langfristiges Konzept zur Herausnahme von versiegelten Flächen, wie sie zum Beispiel durch die Nutzung als Stellplätze aktuell bestehen. In Kombination mit Dach- und Fassadenbegrünung kann der gesamte Innenbereich stadtklimatisch aufgewertet und attraktiv nutzbar gemacht werden.

Maßnahmenpakete:

- Integration der Anforderungen des Planungsstandes des IC-Hotels in kommende Planungen für die Bahnhofstraße
- Planung und Umsetzung der neuen Profileinteilung der Bahnhofstraße zwischen Bahnhofsvorplatz und Feilenstraße
- Berücksichtigung der Planungsideen für die Bahnhofstraße bei der Neugestaltung des Übergangs Feilenstraße in Richtung Innenstadt
- Aktive Beteiligung von Eigentümer*innen und Benutzer*innen des Blocks zwischen Bahnhofstraße, Herbert-Hinnendahl-Straße und Feilenstraße bei der Auslotung von Spielräumen zur Aufwertung des Blockinnenbereichs

Detailbetrachtung Nahariyastraße

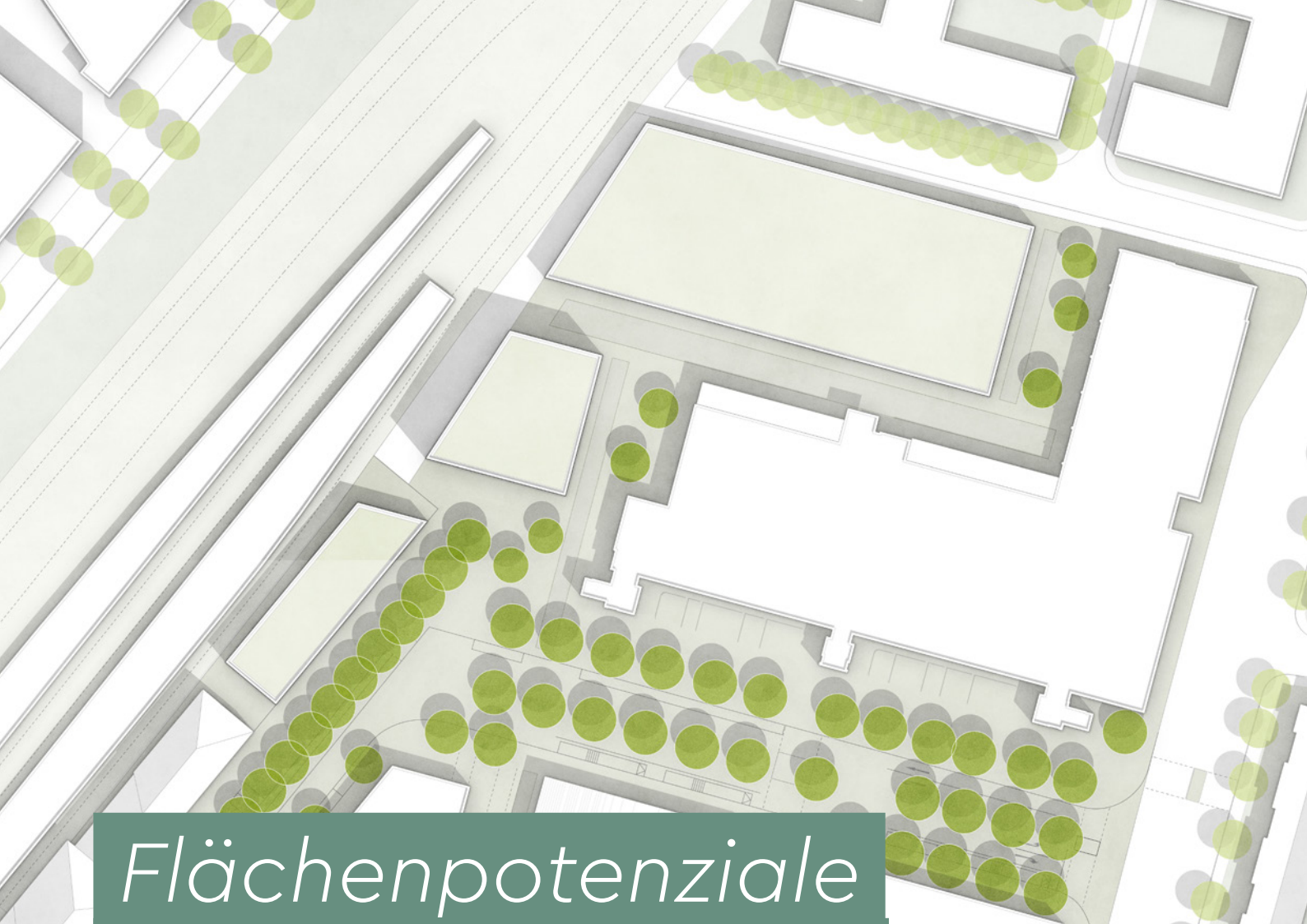
Im Bereich der Nahariyastraße wird zukünftig ein Großteil des Individualverkehrs im Bahnhofsumfeld abgewickelt. Die heute nicht durchgängig effizient genutzten Flächen zwischen der Stadthalle und dem nördlich angrenzenden ehemaligen Postgebäude bieten das Potenzial, insbesondere die Verkehrsströme von Kfz und Sonderverkehren verträglich abzuwickeln und dabei gleichsam die Erreichbarkeit des Bahnhofs weiter zu gewährleisten. Dazu wurden im Funktionsplan sämtliche erforderlichen oberirdischen Stellplätze entsprechend ihrer Nutzungsanforderungen verortet. Während sich noch eine ausreichende Anzahl an Kurzzeitstellplätzen für Hol- und Bringverkehre vorfindet, werden Langzeitstellplätze in den Bereichen der bestehenden Parkhäuser im Umfeld untergebracht. Die neu eingerichteten Pausenbereiche für vier Linienbusse am südlichen Fahrbahnrand sind mit entsprechenden Infrastrukturen (WCs, ggf. Pausenraum) im Umfeld aufzuwerten. Der Strukturplan sieht für den Straßenraum eine eindeutige Gliederung analog des heutigen Profils mit kleineren Anpassungen vor. Die Baumreihen in Richtung Bahnhofstraße können ergänzt und annähernd alle Bestandsbäume erhalten werden. Die Anfahrbarekeit der bestehenden Stellplatzanlagen wird weiterhin gewährleistet, Durchgangsverkehre in Richtung Bahnhofsplatz werden mit Ausnahme von Taxis hingegen ausgeschlossen. Vor dem Nordflügel des Bahnhofs werden die derzeit bekannten Sonderstellplätze gebündelt. Diese umfassen drei

Behindertenstellplätze, drei Stellplätze für Einsatzfahrzeuge der Polizei sowie einen Stellplatz für Besucher*innen. Die Stellplätze der DB-Bereitschaft und weitere funktional wichtige werden wie im Bestand auf der heute durch die DB als Parkplatz genutzte Fläche nördlich des Nordflügels verortet, idealerweise zukünftig zusammen mit dem Wirtschaftshof innerhalb eines gemeinsamen Baukörpers.

Vor dem Bielefelder Hof werden bis zu vier Kurzzeitstellplätze als Vorfahrt eingeplant, die bei Bedarf auch anderweitig zugewiesen werden können. Am nördlichen Vorplatzrand befinden sich fünf Taxi-Plätze weitere 15 werden als Nachrücker in der Nahariyastraße verortet.

Maßnahmenpakete:

- Detaillierte Planung und Berechnung der erforderlichen Stellplatzanzahlen für Kurzzeit-, Kiss and Ride- und Sonderstellplätze
- Abstimmung und Einarbeitung der Anforderungen an Aufenthalts- und Pausenbereiche für Busfahrer*innen
- Umgestaltung der Nahariyastraße als Funktionsraum für den Individualverkehr am Bahnhof und Integration der geplanten Funktionen in das neue Straßenprofil
- Prüfung der Anordnung zusätzlicher Nutzungen (WC etc.) im möglichen Funktionsgebäude auf den DB-Flächen



Flächenpotenziale Nördlicher Bereich

Der Bereich nördlich der Nahariyastraße wird heute vorwiegend durch hoch versiegelte Stellplätze und Abstellflächen in dienenden Funktionen für den Bahnhof und das ehemalige Postgebäude geprägt. Zugleich bilden sie für Bahnreisende aus Richtung des Schienenfeldes aber auch einen der zentralen Ankommenspunkte in der Stadt und prägen so das Image des Bahnhofsumfeldes mit.

Daher wurde im Strukturkonzept als eine Variantenbetrachtung die Möglichkeit der baulichen Entwicklung dieser heute in Teilen untergenutzten Flächen diskutiert. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit des Erhalts der Zugänglichkeit und Andienung einzelner Gleistrassen die über die hier beschriebenen Flächen erreicht und zum Teil entfluchtet werden. Dennoch ergeben sich innerhalb der bestehenden Rahmenbedingungen unterschiedlich große Entwicklungsfelder für eine zukünftige bauliche Entwicklung. Unmittelbar nördlich des Bahnhofsgebäudes, in einem Bereich in dem bis vor wenigen Jahren noch ein Fahrradparkhaus bestand, ist die heutige Nutzung als Versorgungs- und Abstellbereich der Bahninfrastruktur künftig unter Berücksichtigung der funktionalen Anforderungen auch innerhalb eines Baukörpers vorstellbar. Dieser Baukörper bietet in den oberen Geschossen

darüber hinaus die Möglichkeit der Unterbringung weiterer Fahrrad- oder Sonderstellplätze.

Die Flächen nördlich des ehemaligen Postgebäudes und des heutigen Parkplatzes am Hauptbahnhof bieten sich ebenfalls für eine bauliche Entwicklung an. Insbesondere das südliche, kleinere Baufeld kann durch eine höhergeschossige Entwicklung ein positives Merkzeichen in der nahen räumlichen Silhouette des Bahnhofsumfeldes darstellen. Die im Strukturplan dargestellten Baufelder sind nicht als Gebäudekubaturen, sondern als mögliche Gesamtumgriffe baulicher Maßnahmen zu verstehen.

Maßnahmenpakete:

- Ansprache und Aktivierung der Grundstückseigentümer*innen und Ausloten von Spielräumen für die bauliche Entwicklung
- Detaillierte Betrachtung der Anforderungen insbesondere der Deutschen Bahn und der Bundespolizei hinsichtlich der Funktionsflächen im Bereich nördlich des Bahnhofsgebäudes
- Erarbeitung von städtebaulichen Kenndaten als rahmengebende Faktoren einer zukünftigen Entwicklung



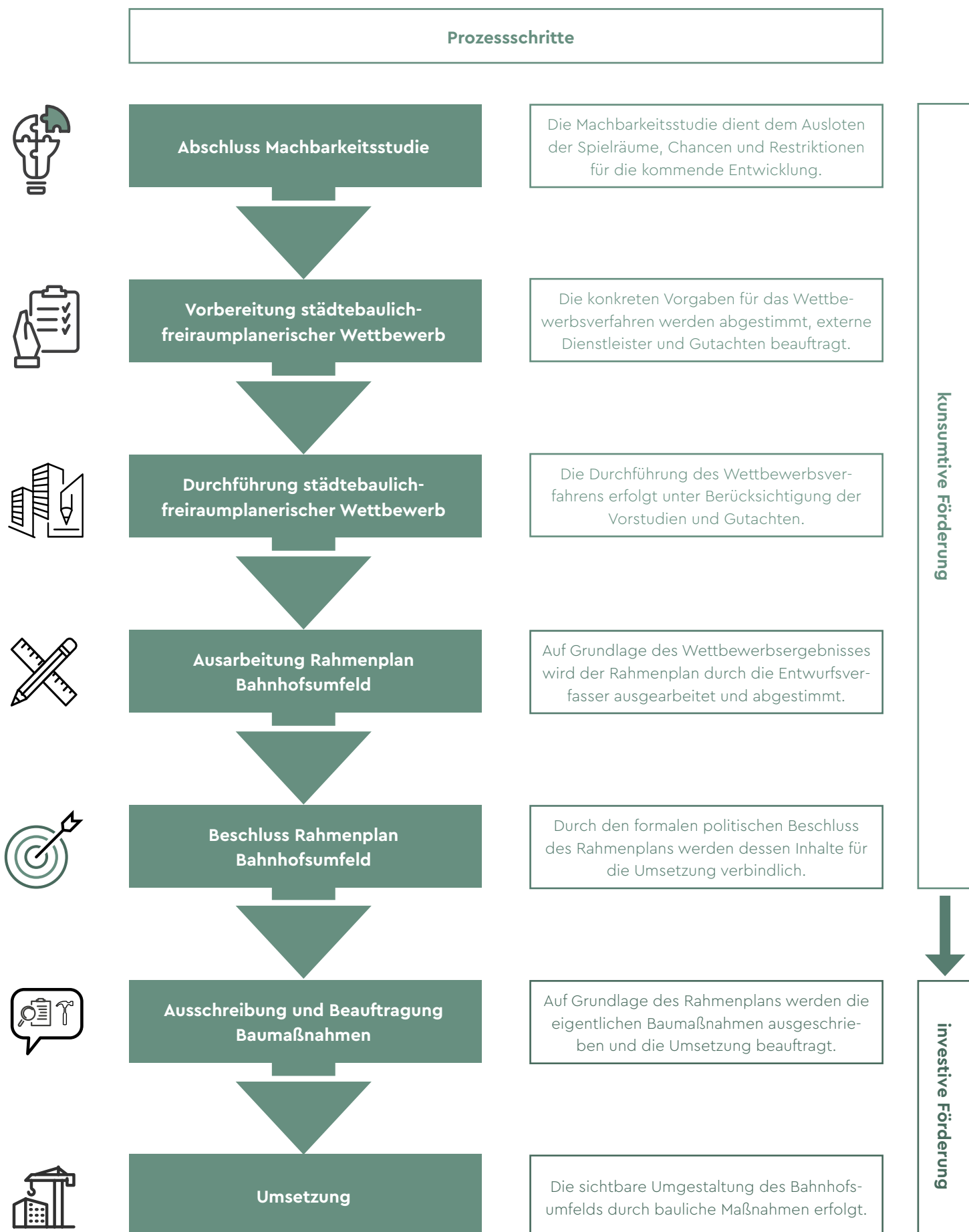
Maßnahmen und Umsetzungsstrategie

Zur Umsetzung der Ziele für das Bahnhofsumfeld wurden Maßnahmenpakete erarbeitet, die auf unterschiedlichen inhaltlichen und zeitlichen Ebenen liegen und teils ineinander greifen. Die weitere Ausdifferenzierung dieser Pakete erfolgt seitens der Stadtverwaltung in den nun anschließenden Planungsphasen, allen voran innerhalb der Vorbereitung des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs für das Bahnhofsumfeld.

Nachfolgend werden die aktuellen und kommenden Prozessschritte in ihrer aufeinander aufbauenden Abfolge dargestellt und deren Inhalt genauer erläutert.

Den Abschluss des Kapitels und der Machbarkeitsstudie stellen die Ausführungen zur Umsetzungsstrategie dar. Hier wird ebenfalls die zentrale Bedeutung des freiraumplanerischen Wettbewerbs hervorgehoben, welcher die eigentlichen räumlichen Setzungen der Umgestaltung definiert und in ein übergreifendes Leitbild eingebunden ist.

Abschließend wird das Vorgehen zur Erhöhung der Umsetzungswahrscheinlichkeit umrissen sowie ein kurzes Résumé gezogen.



Umsetzungsstrategie

Die Umsetzung der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds erfordert neben dem guten Zusammenspiel von Politik und Verwaltung ebenso die Integration der Anlieger und der Zivilgesellschaft in den Prozess. Alle Akteur*innen sollten den durch die Machbarkeitsstudie eingeschlagenen Weg weiterverfolgen, um gemeinsam die definierten Zielvorstellungen zu erreichen. Der offene Dialog während des Erarbeitungsprozesses sollte auch im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess fortgesetzt werden. Die Einbindung von lokalen Akteuren in die Stadtentwicklung eröffnet Möglichkeiten und leistet einen Beitrag zur Partizipation.

Darüber hinaus beinhaltet die Machbarkeitsstudie auch Zielaussagen und Maßnahmen, deren Umsetzung auf die intensive Mitwirkung Privater angewiesen ist. Die im städtebaulich-funktionalen Strukturkonzept beschriebenen Maßnahmen dienen als Orientierungsrahmen für die nächsten Schritte in Politik und Verwaltung. Es bedarf einer vorausschauenden ganzheitlichen Organisationsstruktur im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung, um die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu gewährleisten.

Dabei müssen die jeweiligen Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander berücksichtigt und in eine sinnvolle, aufeinander

aufbauende Abfolge gebracht werden. Als zentraler Baustein innerhalb des Umsetzungsprozesses ist der auf die Machbarkeitsstudie folgende freiraumplanerische Wettbewerb für das Bahnhofsumfeld zu benennen. Im Rahmen dieses Verfahrens sollen die Vorgaben aus dem Strukturkonzept in eine Gestaltungsidee für den Bahnhofplatz, den Park an der Stadthalle und die umliegenden öffentlichen Räume überführt werden. Einzelne Informationen oder Untersuchungen, die zur möglichst zielgenauen Ausschreibung des Wettbewerbs von Nöten sind, sollen daher zeitnah eingeholt werden.

Die Durchführung des Wettbewerbs soll von einem Partizipationsangebot an alle Interessierten begleitet werden, auch eine Vorstellung der Entwürfe in der Öffentlichkeit im Vorfeld der Preisgerichtsentscheidungen ist möglich. Weitere Beteiligungsschritte sind im Nachgang vorzusehen.

Die Akquise möglicher Fördermittel ist kontinuierlich prozessbegleitend durch die Stadtverwaltung zu prüfen.

Viele der zuvor gelisteten Maßnahmen können in ihrem vollen Umfang erst mit Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses quantifiziert werden und sind daher vor allem qualitativ dargestellt.

Vorgehen zur Erhöhung der Umsetzungswahrscheinlichkeit

Die Umsetzung der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in Bielefeld erfordert zunächst ein hohes Maß an Kommunikation und Koordination seitens der federführenden Stellen der Stadtverwaltung. Mit Fertigstellung der Machbarkeitsstudie wird ein erster wichtiger Baustein im Gesamtprozess abgeschlossen.

Die Umsetzbarkeit des Ergebnisses des als nächsten Schritt vorgesehenen städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs hängt wesentlich vom Konkretisierungsgrad der Aufgabenstellung innerhalb der Auslobung ab. Für deren Inhalte bietet die vorliegende Machbarkeitsstudie eine gute und belastbare Grundlage. Aufbauend auf den Konsensplan und der Maßnahmenübersicht sind die Ziele des Verfahrens

vorab eng mit den betreffenden Stellen der Stadtverwaltung, aber auch mit den Anliegern und Stakeholdern im Bahnhofsumfeld wie der DB Station und Services, den betroffenen Verkehrsunternehmen, der Stadthalle und der Polizei abzustimmen.

Ebenfalls bereits im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens sind die Rahmenbedingungen und Vorgaben zur Integration des geplanten Radparkhauses unter dem Bahnhofplatz verbindlich zu klären. Insbesondere die Diskussionen innerhalb der Bürger*innen und der Politik bezüglich des Umgangs mit der im Bahnhofsumfeld anzutreffenden Drogen- und Alkoholikerszene machen darüber hinaus die Einbeziehung des Sozialdezernats in einem frühen Abstimmungsstadium erforderlich.

Zudem sollten Fördermöglichkeiten für den weiteren Prozess und die spätere Umsetzung eruiert werden, um gegebenenfalls durch entsprechende Schwerpunktsetzungen auf themenspezifisch gebundene Gelder (z.B. Klimaanpassungsfonds, Innovative Mobilitätssysteme etc.) zugreifen zu können.

Bereits der Erarbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, wie präsent und wichtig das Bahnhofsumfeld in der Wahrnehmung der Bürger*innen und der Kommunalpolitik ist. Der begonnene Partizipationsprozess sollte daher im Rahmen der anschließenden Verfahren bis hin zur Umsetzung weitergeführt werden. So kann eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung ebenso erreicht werden wie die Zustimmung der politischen Akteure.

Résumé

Das Bahnhofsumfeld in Bielefeld stellt sich heute als heterogener und stark beanspruchter Raum dar, der von einem hohen Nutzungsdruck geprägt wird. Die funktionalen Verflechtungen innerhalb des vergleichsweise kleinen Betrachtungsraums erfordern die Bereitstellung wesentlicher Flächenanteile für die Ausbildung eines attraktiven Mobilitätsknotens im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

Die Flächenkonkurrenz zwischen den verschiedenen Ansprüchen an den Gesamttraum darf dauerhaft aber nicht zu Abstrichen bei der Aufenthalts- und Gestaltqualität des Bahnhofsumfeld führen. Andernfalls sind heute in Teilbereichen bereits festzustellende räumlich-soziale Problemstellungen nicht zu überwinden.

In Stoßrichtungen, Strukturplan und Maßnahmenübersicht bietet die Machbarkeitsstudie einen Überblick über die

zeitgemäßen Anforderungen an die kommende räumlich-funktionale Entwicklung des Umfelds. Diese sind immer im Zusammenhang mit den sozialen und gestalterischen Zielen zu sehen, die durch die Stadtöffentlichkeit und die Politik definiert wurden.

Insgesamt bietet die Machbarkeitsstudie eine robuste Grundlage für die weiteren Prozesse zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Ansprüche an den Raum ergeben sich in den kommenden Jahren Chancen, das Potenzial als attraktiver Ankommensort und hochwertige Mobilitätsdrehscheibe mit dem Wunsch nach besonderer Aufenthaltsqualität zu verbinden und gleichsam die sozialen Konflikte in den Blick zu nehmen, die das Bahnhofsumfeld heute in vielen Bereichen dominieren.



<https://bahnhofsumfeld-bielefeld.de>

Anhang

Thematische Zusammenfassung des Ideenmarktplatzes am 02.09.2022 auf dem Bahnhofplatz

Am 02. September 2022 fand auf dem Bahnhofplatz als öffentlicher Auftakt des Prozesses der Machbarkeitsstudie ein Ideenmarktplatz statt. Passant*innen konnten den ganzen Tag über ihre Ideen schriftlich oder mündlich einbringen und sich zum Projekt informieren. Im Tagesverlauf wurden so mehrere hundert Personen erreicht, die zum Teil umfangreiche Vorschläge machten und Anmerkungen vorbrachten. Die folgenden drei Grafiken fassend die wesentlichen Inhalte zusammen.



Anmerkungen und Ideen aus dem Themenbereich Verkehr und Mobilität

FREIRAUM

Vorplatz (heute)

Zu viel Müll/ zu wenige Müllbehälter

„Schön ist anders“

Kein Grund zum Verweilen

Bäume und blühende Bereiche

klimaresilient

mehr Begrünung

mehr Schattenspender

Sauberkeit durch bessere Gestaltung

Verweilen

Grünräume mit Aufenthaltsqualität
(auch für Kinder)

„Piazza-Feeling“

mehr Sitzmöglichkeiten

Entsiegelung

Nicht am Jahnplatz orientieren

Wasserlauf am Park abreißen

Stein aus der Region

Barrierefreiheit

Helle Steine mit
Kontrastelementen
für Sehbehinderte

**Wasser im öffentlichen
Raum**

An historischen Materialien orientieren

Trinkbrunnen

Bodenbeläge

Neue Brunnen und Wasserfläche

inklusive Materialien

Weniger grobes Kopfsteinpflaster

Anmerkungen und Ideen aus dem Themenbereich Freiraum

SONSTIGES

regelmäßigere Reinigung

Räume für Kunst, Kultur

nichtkommerzielle Nutzungsangebote

vielfältige Nutzungen

Sauberkeit

mehr Müllbehälter

kostenfreie öffentliche
Toiletten

Außengastronomie auf
Vorplatz und Hotel

sichern täglicher Versorgung
(Nahversorger, Drogeriemarkt)

mehr Polizei-/ Ordnungsamtspräsenz

Café in Verbindung mit
neugestalteter Tüte

Toiletten- und Waschräume für
Obdachlose (Nahariyastraße)

mehr Lichtquellen

Lösungen für Probleme mit
Obdachlosen/Anhängigen
suchen

Sicherheit

Abhängigen

durch Sozialarbeiter

Konsum- und Schutzraum
einrichten

Anmerkungen und Ideen aus dem Themenbereich Sonstiges

Thematische Zusammenfassung der Planungswerkstatt am 30.09.2022 in der Stadthalle Bielefeld

An der Planungswerkstatt am 30. September 2022 beteiligten sich rund 40 Interessierte und Anlieger*innen. Nach einem gemeinsamen Rundgang wurden die aktuellen Stände der Analyse und die vier funktional-räumlichen Strukturkonzepte präsentiert. An Gruppentischen gab es zu den Einzelthemen Diskussionen und im gemeinsamen Austausch wurden neue Ideen entwickelt und dokumentiert. Nachfolgend werden die Auswertungen des Bürger*innenfeedbacks an den vier Gruppentischen zusammengefasst.

Strukturkonzept 1 – Kompakt am Platzrand

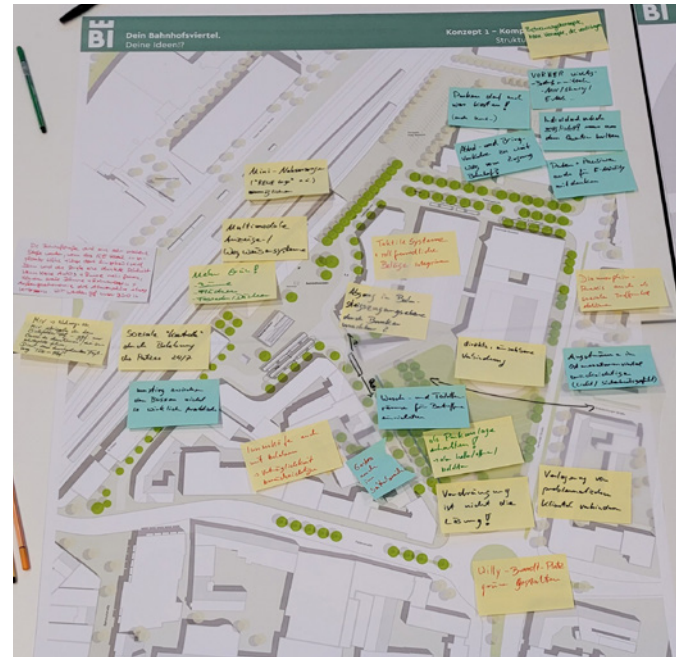
Schwerpunkte der Diskussion anhand des Strukturkonzepts 1 waren zum einen die Anforderungen und Chancen, die durch einen grundlegenden Umbau des Erschließungssystems im Bahnhofsumfeld entstehen und zum anderen der Umgang mit den heute meist in schlechtem Zustand befindlichen öffentlichen Räumen, allen voran dem Park an der Stadthalle.

Bahnhofsbereich

- Belebung des Platzes 24/7, auch um soziale Kontrolle zu schaffen
- Weniger Verkehr, mehr Mobilität: Autos und andere Nicht-ÖPNV-Verkehre konsequent vom Platz fern halten, um Fußgänger*innen und Radfahrenden sichere und komfortable Wege vorzuhalten
- Taktile Systeme und rollfreundliche Beläge zur Gewährleistung durchgängiger Barrierefreiheit
- Mehr Grünelemente für höhere Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung
- Multimodale Anzeigesysteme direkt am Bahnhofsausgang, um Orientierung und Erreichbarkeiten zu verbessern
- Unterirdische Verbindung Stadtbahn-Bunker-Bahnsteigverteilerebene prüfen

Park an der Stadthalle/ Bereich um Stadtbahneingang

- Als Parkanlage erhalten bzw. Charakter als Erholungsraum schaffen, heller/offener/belebter
- Direkte, ebenerdige Querungen zwischen Bahnhof und Ostmannurturmviertel
- Drogenszene im Park und am Stadtbahneingang als große Herausforderung und mit eingeschränktem Sicherheitsgefühl verbunden, dennoch Verdrängung keine Lösung
- Verlagerung der Szene in die Seitenbereiche und das Ostmannurturmviertel verhindern, bereits heute immer wieder Probleme im westlich angrenzenden Quartier
- Wasch- und Toilettenräume für geordnete Hygienebedingungen im Parkumfeld anbieten
- Diamorphinpraxis in direktem Einzugsbereich wird kritisch gesehen hinsichtlich möglicher Erhöhung der Anzahl der am Ort verweilenden Drogenkonsument*innen



Umgebende Straßenräume

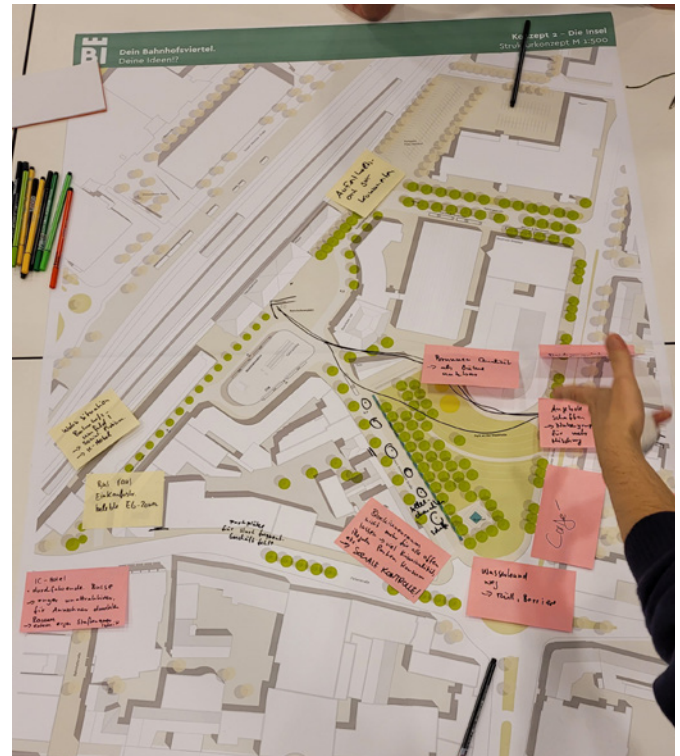
- Gestaltung und Gliederung der Bahnhofstraße und Hindendahl-Straße zugunsten von umweltschonenden Fortbewegungsarten wie Radfahren oder Zufußgehen
- IC-Hotel in Größe und Masse am Standort möglicherweise mit negativen Auswirkungen auf den Charakter der Straße und die Besonnung der angrenzenden Bebauung
- Nahariyastraße unter Umständen zu weit vom Hauptportal entfernt, um Kiss+Ride- bzw. Kurzzeitstellplätze attraktiv anzubieten
- Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen und Anlieferung auch in den seitlichen Straßenräumen mitdenken

Allgemein

- VOR der Umgestaltung Bedarfe für Sharing, E-Mobility etc. ermitteln, um zielgerichtet planen zu können
- Mini-Nahversorger („à la REWE to Go“) im Bahnhof einrichten
- Parken im Straßenraum sollte minimiert und bewirtschaftet werden
- Öffentliche Räume grüner und klimaresistenter gestalten
- Bushaltestellenanordnung nicht unbedingt praktikabel für Umstiege

Strukturkonzept 2 – Die Insel

- Im Rahmen der Diskussion ergaben sich eine Diskussionsrunde zum Thema Freiraum sowie eine Diskussionsrunde zum Thema Verkehr
- Von entscheidender Bedeutung für Vorplatzgestaltung und Zuwegungen ist die Berücksichtigung des möglichen „Radbunkers“. Aus drei möglichen Richtungen können Zugänge über Rampen entstehen. Der aktuell wahrscheinlichste führt über die Herbert-Hinnendahl-Straße mit entsprechendem Konfliktpotenzial für die Erschließungsnotwendigkeiten, die Anordnung der Buspositionen und den Zugangsbereich der Stadtbahn. Die Nutzung des Bunkers ist in Teilen noch offen. Die Entscheidung soll noch in diesem Jahr fallen. Auf jeden Fall sollte ein oberirdischer Zugang nicht mit einem dominanten Baukörper erfolgen.
- Die Reduzierung der Buspositionen auf das unbedingt erforderliche Maß wird begrüßt. Die priorisierende Berücksichtigung der verbleibenden Buspositionen wird von einigen in Frage gestellt. Die Nahariyastraße und die Herforder Straße (zum Warten) werden hier dann favorisiert.
- Der östliche Bahnhofsvorplatz sollte zwingend autofrei werden. Schon das Überfahren durch Busse wird hier als problematisch erachtet. Stellplätze sollten hier generell entfallen.
- Stellplätze sollten im betrachteten Raum stark reduziert werden. Die Stellplatzanlagen um die Nahariyastraße sind hier dann gezielt für notwendige Angebote zum Beispiel von Anwohnern einzubeziehen.
- Viele Äußerungen zeigen, dass auch Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße autofrei sein könnten (Busverkehr exklusive). Anlieger- und Lieferverkehre wären natürlich ausgenommen. Am Ende der Herbert-Hinnendahl-Straße wird in diesem Zusammenhang ein Wendehammer vorgeschlagen.



- Der Fußverkehr sollte in erster Priorität behandelt und gefördert werden. Hier wird neben dem Radverkehr der größte Nachholbedarf gesehen. Die Verbindung Bahnhof/ Stadtbahneingang ist gestalterisch und funktional besonders abzubilden, ebenso die Hinführung zur Innenstadt. In diesem Kontext wird auch das Thema Wetterschutz angesprochen und zum Beispiel eine großzügige Überdachung des Bahnhofsvorplatzes angeregt. Angesprochen wurde mehrfach auch das Thema soziale Sicherheit, dem man mit einem offenen und hellen Raum entsprechen sollte.

Thematische Zusammenfassung der Planungswerkstatt am 30.09.2022 in der Stadthalle Bielefeld

Strukturkonzept 3 – Hinnendahl-Straße

Allgemein/Verschiedenes

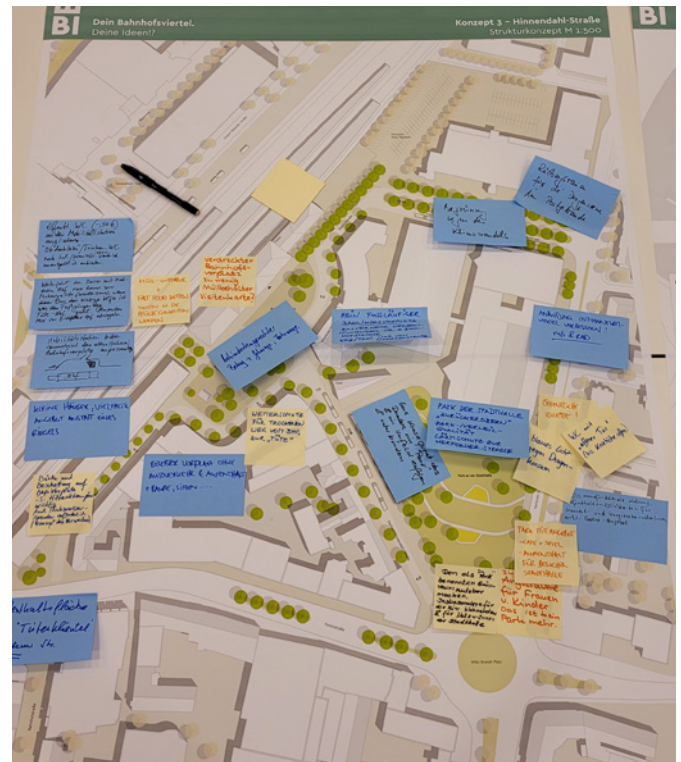
- Begrünung als Maßnahme gegen Klimawandel
- Unterschiedliche Interessenslagen gleichrangig beachten und abwägen.
- Es soll öffentlicher Raum für alle sein. Es soll keine Verdrängung stattfinden.
- Kann der Taxiverkehr nicht ausschließlich über die Nahariyastraße abgewickelt werden?
- Je weniger Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz desto besser.
- Fernbusbahnhof Nahariyastraße?
- Witterungsgeschützter Fußweg Hbf – Stadtbahneingang fehlt.
- Prostitution in der Nahariyastraße unbedingt unterbinden.

Park an der Stadthalle

- Öffentliche Toiletten am Park an der Stadthalle.
- Verbesserung der Anbindung des Ostmannurturmviertels mit dem Bahnhofsumfeld für Fahrradpendende und zu Fuß Gehende. Auch entlang der Stadthalle.
- WC mit 'offener Tür' (bis Kniehöhe offen).
- Blaues Licht gegen Drogenkonsum.
- Park mit Angeboten wie Spiel und Sport sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Besucher der Stadthalle.
- Keine monofunktionale Nutzungen, Aufenthaltsmöglichkeiten für Konzert- und Kongressteilnehmende, evtl. ein Gastronomieangebot.
- Zu viele Angsträume für Kinder und Frauen.
- Den Grünraum nutzbar machen, insbesondere für Anwohner und für Nutzer*Innen der Stadthalle.
- Park an der Stadthalle zurückerobern, Park- und Verweilqualität erhöhen und Lärmschutz zur Herforder Straße.
- Konsequent das Dealen im Park und im Umfeld verfolgen und unterbinden.
- Rückzugsraum für die Drogenszene im Postgebäude.

Bahnhofsvorplatz/ ZOB

- Rein fußläufiger Bahnhofsvorplatz, Busverkehr von Herbert-Hinnendahl-Straße Richtung Bahnhofstraße, KFZ/ Taxi nur von Nahariyastraße.
- 'Behindertengerechter' Belag auf Gehwegen und Fahrwegen.
- Verdreckter Bahnhofsvorplatz, mehr und größere Müllbehälter.



- Unterflur-Müllcontainer als Alternative/ Ergänzung zu bestehenden Müllbehältern.
- Fast-Food-Ketten sollen wegen der Verschmutzung in die Pflicht genommen werden.
- Der Bahnhofsvorplatz ist keine Visitenkarte für die Stadt.
- Wetterschutz für trockenen Weg von Bahnhof zum Stadtbahneingang.
- Belebter Vorplatz ohne Autoverkehr.
- Mehr Aufenthalt mit Sitzmöglichkeiten und Bäumen.
- Öffentliche Toilette (50 Cent) an die Mobilitätsstation angliedern.
- Menschen in sozialen Problemlagen, Drogenabhängige - WC nach hellem, französischem Vorbild unentgeltlich anbieten.
- Die Busse mit Endstation Hauptbahnhof sollen nur dann zur Nahariyastraße (Wartezone) weiterfahren, wenn diese Busse die einzigen Fahrzeuge sind, die den Fußgängerweg Tüte – Hauptbahnhof queren. Ansonsten soll der Bereich für den MIV vor dem Bielefelder Hof abgeriegelt werden.

- Die Mobilitätsstation bitte dem alten (früheren) Bahnhofsvorplatz geometrisch anpassen (Halbkreis Bahnhofsvorplatz).
- Eine kleinteilige Gliederung (kleine Häuser, die im Maßstab der Umgebung entsprechen) mit einem vielfältigen Angeboten wären besser als ein baulicher Riegel (IC Hotel).
- Bänke und Beschattung auf dem Bahnhofsvorplatz (entsprechend Hitzeaktionsplan).
- Trinkwasserspender integrieren (stärkt Konzept des Verweilens).

Mobilitätskonzept

- Parken im Bereich Nahariyastraße ausschließlich im Parkhaus zulassen.
- Dach von U-Bahn an der Tüte bis zum Bahnhofsgebäude.
- Bahnhofsvorplatz für den Autoverkehr sperren. Fuß- und Radverkehr ermöglichen.
- 4 Bus-Positionen sind absolutes Minimum, besser wären 5 Positionen (z.B. vor Leinemeisterhaus). Kombination aus Variante 3 und 4!
- Konflikt bei der Querung des Zebrastreifens zwischen Fußgänger – Bus- und Autoverkehr. Daher den Durchgangsverkehr zur Nahariyastraße nur für Anlieger erlauben?

Thematische Zusammenfassung der Planungswerkstatt am 30.09.2022 in der Stadthalle Bielefeld

Strukturkonzept 4 – Entlang des Leinenmeisterhauses

Überwiegend wurden die Probleme mit den Drogenkonsumierenden diskutiert. Es wird befürchtet, dass durch Verdrängung der Gruppen neue Treffpunkte in den umliegenden Quartieren entstehen könnten. Wichtig sei es, im Bahnhofsumfeld mehr Sicherheit und soziale Kontrolle zu schaffen.

Sicherheit durch Gestaltung

- Bei der kompletten Umgestaltung des Parks wurden die klare Wegeführung und die Blickwinkel zwischen Bahnhof und Ostmannsturmviertel entlang der Stadthalle begrüßt. Durch den Weg im Park können tote Winkel auf Höhe der Stadthalle umgangen werden.
- Durch die Neugestaltung werden uneinsehbare Angsträume wie die bestehenden Wellen aufgebrochen. Es sollten zusätzlich Lösungen für die Räume zwischen Stadthalle und Messehalle gesucht werden.
- Im gesamten Bahnhofsumfeld sollten mehr Lichtquellen installiert werden, um das Sicherheitsgefühl zu verbessern

Parkgestaltung

- Der neue Park sollte sich zukünftig durch klare Linien und ein attraktives und vielfältiges Sport- und Freizeitaktivitätsangebot auszeichnen
- Der Fahrradverkehr zwischen Bahnhofsumfeld und Ostmannsturmviertel sollte eine direkte Verbindung durch den Park erhalten

Sauberkeit

- Öffentliche Toiletten sollten die Sauberkeit im Bahnhofsumfeld verbessern, ohne damit neue Konsumräume zu schaffen.

Verkehrliche Situation

- Prüfen, ob Möglichkeit besteht, Bushaltestellen wie z.B. für Fernbusse auf der Bahnhofsrückseite zu schaffen
- Bushaltestellen und Mobilitätsstation auf dem Bahnhofsvorplatz sollten dezent gestaltet werden. Die Größe der Mobilitätsstation wurde außerdem in Frage gestellt, sie sollte nicht den Blick auf das Bahnhofsgebäude stören
- Die Herbert-Hinnendahl-Straße sowie der Bahnhofplatz als weitgehend autofreier Bereich wurde begrüßt



- Ausstiegsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte sollten näher am Bahnhofseingang positioniert werden

Versorgung/ Gewerbebesatz

- Die Unterbringung eines Nahversorgers im Bahnhofsumfeld sollte im Zuge der zukünftigen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes mitgedacht werden.
- Variante 4 ermöglicht eine attraktive Ausgestaltung der Erdgeschosszone entlang Herbert-Hinnendahl-Straße, dabei sollte besonders eine vielfältige Nutzungsmischung angestrebt werden. Aktuell wird das Angebot als zu monofunktional empfunden. Außenbereiche von Gastronomie könnte zukünftig in Verbindung mit dem Park stehen

Abbildungsverzeichnis

Seite	Bezeichnung	Quelle
5	Fotografien Partizipationsveranstaltungen	Stadt Bielefeld
6	Luftbild	https://www.geoportal.nrw
7	Lageplan Bahnhofplatz	Stadt Bielefeld
7	Titelbild INSEK Nördlicher Innenstadtrand	Stadt Bielefeld
14	Foto Umfeld des Stadtbahnabgangs	Stadt Bielefeld
30,34,38,42	Funktionspläne Varianten	Plangrundlage: OpenStreetMap.org
46	Funktionsplan Konsensplan	Plangrundlage: OpenStreetMap.org
48	Foto	Kai Uwe Oesterhelweg

Alle nicht auf dieser Seite genannten Fotos und Grafiken wurden durch das Planungsteam Machleidt/Planorama/SHP zum Teil auf Grundlage von Geodaten der Stadt Bielefeld erstellt.