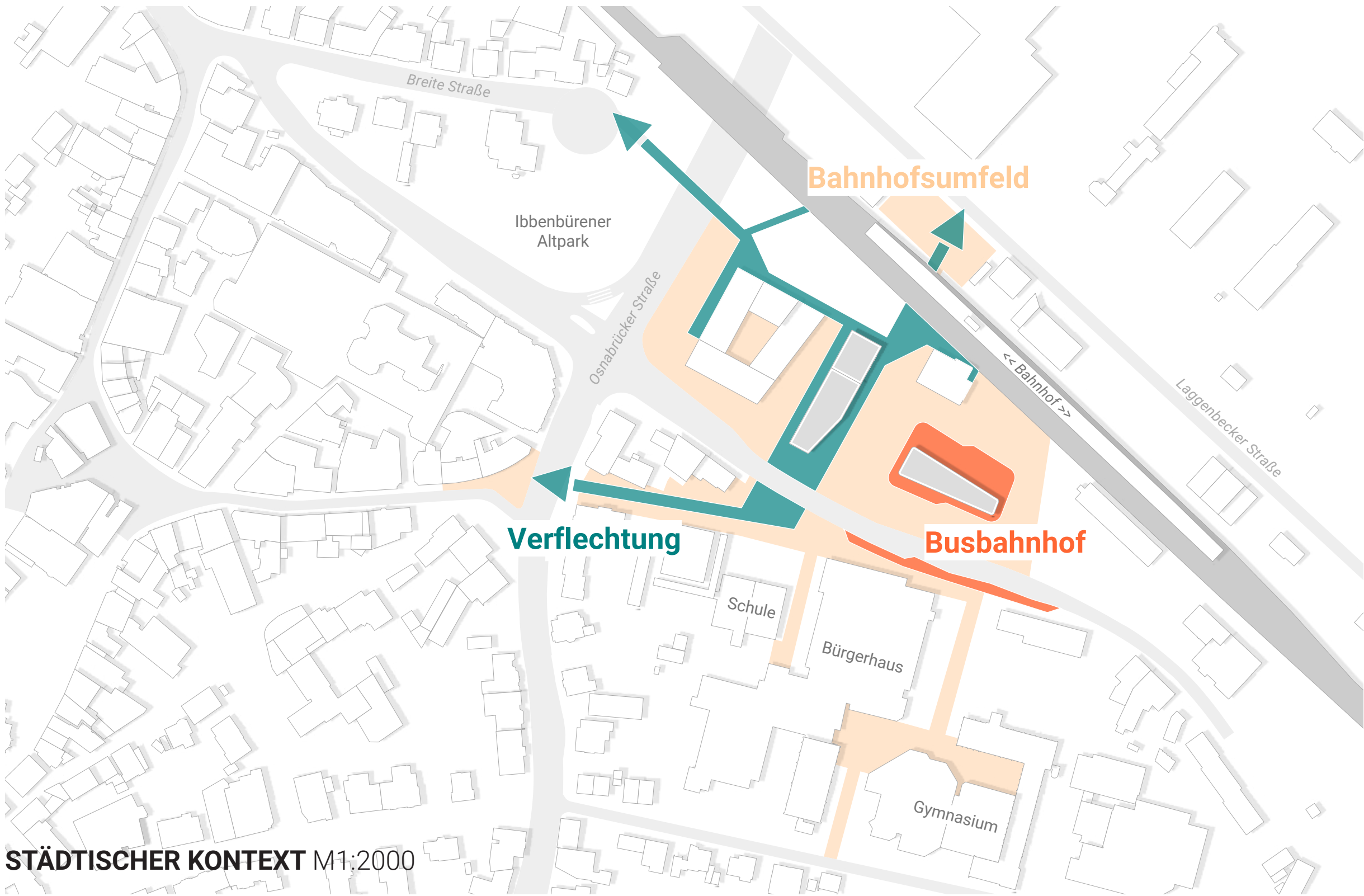
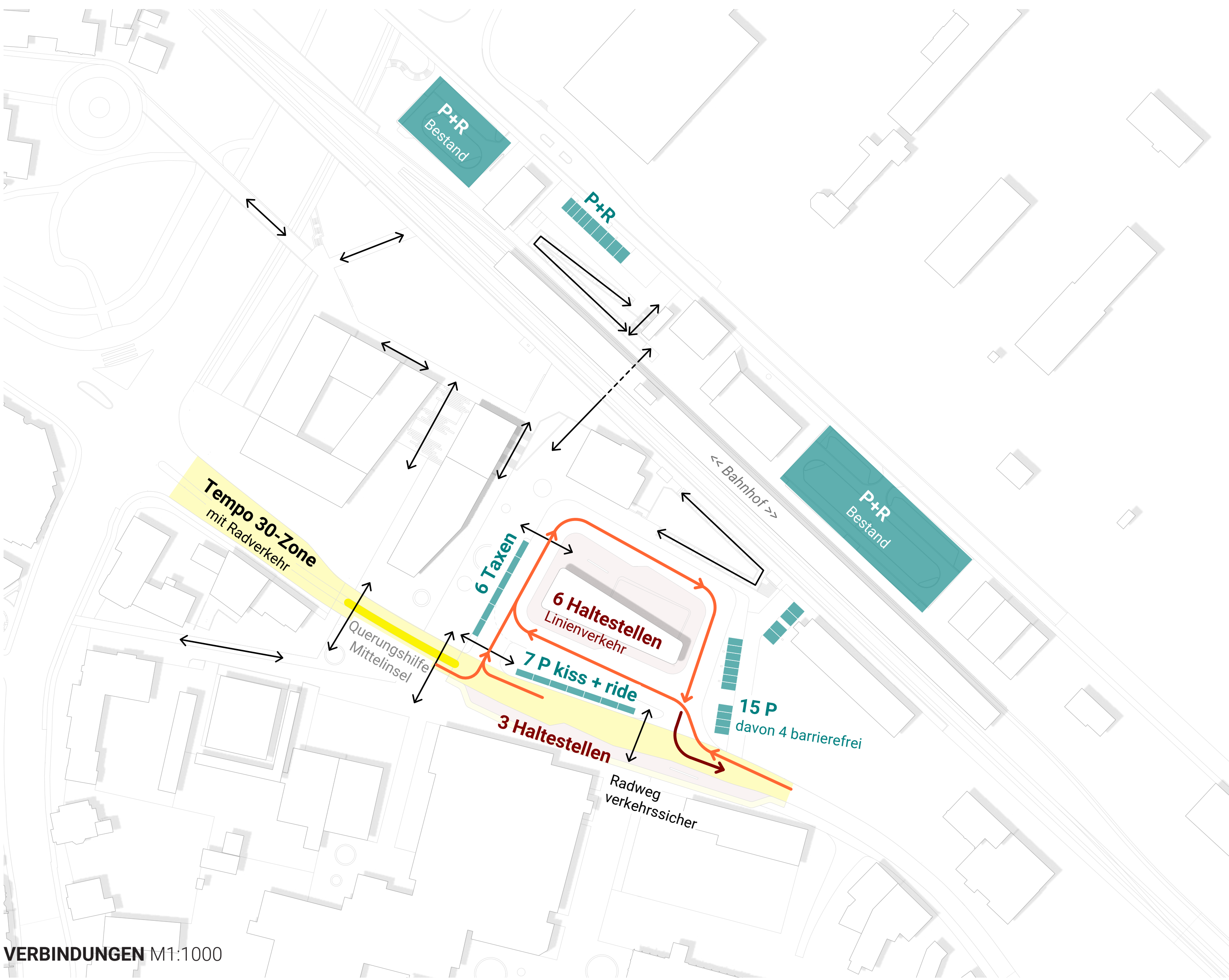


STADT IBBENBÜREN BAHNHOF



Entwickelt aus dem landschaftlichen Kontext und der Maßstäblichkeit der Stadt entsteht das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept für das Bahnhofsumfeld in Ibbenbüren. Die vorgeschlagenen Interventionen bilden einen eigenständigen, neuen Stadtraum, der die angrenzenden Nachbarschaften integriert und die bestehenden stadträumlichen Defizite auflöst.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts werden zwei Gebäude vorgeschlagen: Das Fahrradhaus ist vom Vorplatz und der Bahnsteigsebene zugänglich und enthält Verleih, sowie Lade- und Reparaturstation. Im vorgelagerten Cluster können Gastronomie, Service oder Einzelhandel etabliert werden. Das Fahrradhaus, der Gastronomiekomplex und die Überdachungen werden bewusst in zwei Cluster unterteilt um eine stufenweise Realisierung zu ermöglichen. Je nach Bedarf und Umsetzungsstrategie kann zunächst der Bau des Fahrradhauses vorgenommen werden und eine spätere Ergänzung mit der Gastronomie erfolgen. Die hochbaulichen Strukturen und das Busterminal erhalten schwebende, transparente Dachkonstruktionen mit extensiver Begrünung. Das Terminal nimmt mit seiner Ausrichtung Bezug auf die Bahnstrecke, das Hochbau-Ensemble orientiert sich Richtung Innenstadt und bildet einen prägnanten Antritt am neuen Bahnhof Ibbenbüren. Der neu gestaltete Vorplatz verbindet den Bahnhof mit den angrenzenden Quartieren.



STADT IBBENBÜREN BAHNHOF



STADT IBBENBÜREN BAHNHOF

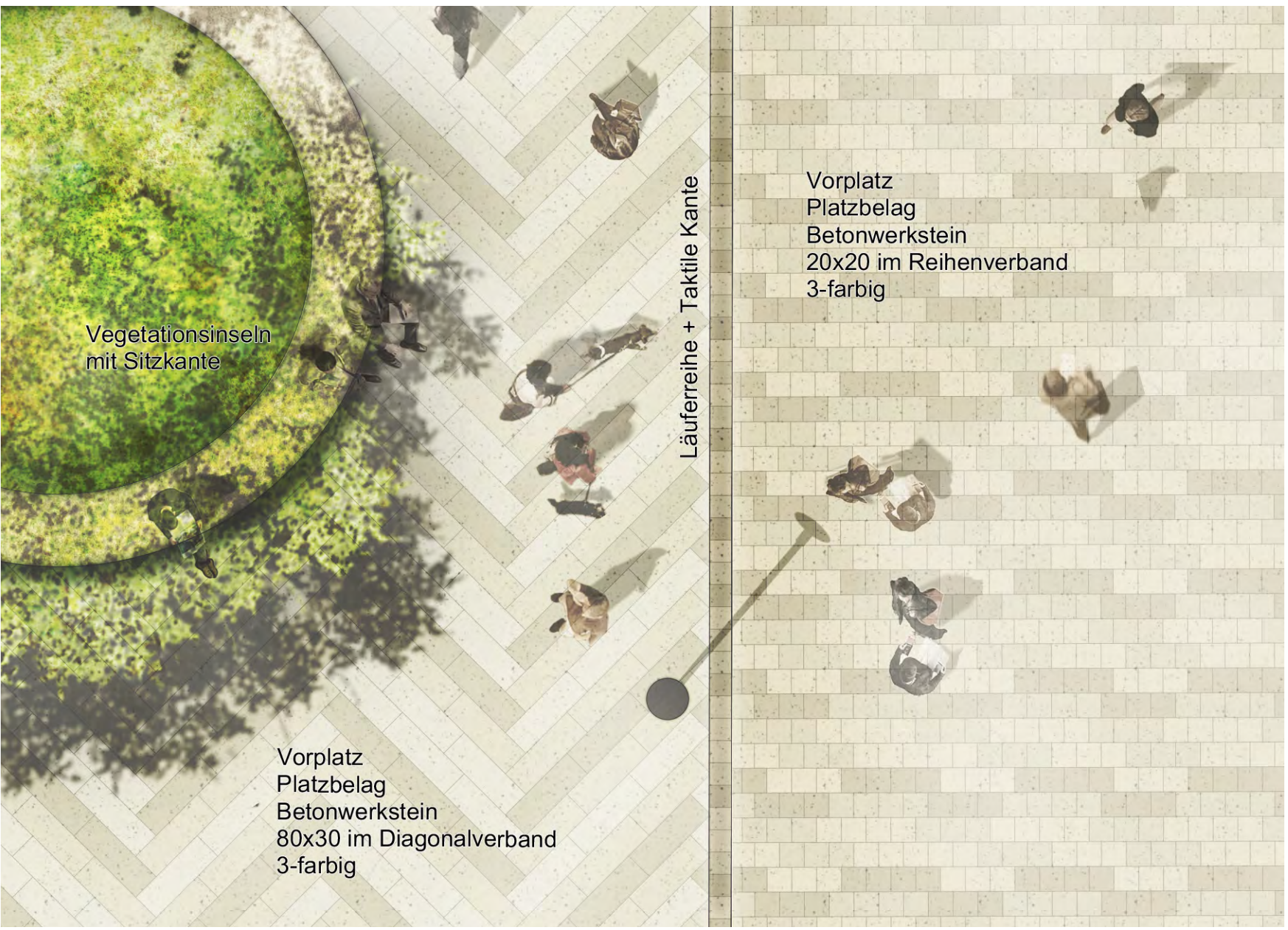


bündelt sämtliche Verbindungsachsen und schafft, analog zum Hochbau, einen markanten Antritt im Stadtbild. Die klare, urbane Platzstruktur ermöglicht eine gute Orientierung, die radialen Vegetations- und Sitzinseln ermöglichen Qualitätsvollen Aufenthalt in den Wartebereichen. Die Platzfläche und das Bahnhofsumfeld werden mit zwei Belagemustern bespielt:

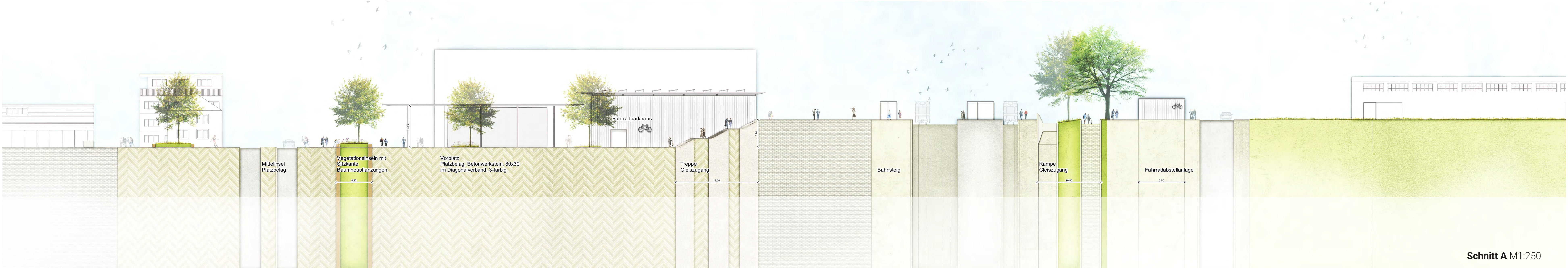
Ein „Teppich“ aus Betonwerkstein im Reihenverband fasst den Bahnhofsvorplatz, das Terminal und die angrenzenden Nachbarschaften wie das Bürgerhaus und die Kaufmännischen Schulen zu einer räumlichen Einheit zusammen. Ein zweiter Belageteppich im Ellenbogenverband umspielt die Neubauten und erstreckt sich als großzügiges Band in Richtung Süden über die Wilhelmstraße, um einen Brückenschlag zur Innenstadt zu bilden. Das Belagband und das Baumkarree bilden eine qualitätsvolle Verbindung mit leitender Funktion in Richtung Innenstadt. Vorplatz und Bahnsteigebene werden durch großzügige Treppen und Rampenanlagen miteinander verbunden, nördlich der Gleisanlage entsteht eine zusätzliche P+R Anlage. Haptik und Format des Bodenmaterials werden hier weitergeführt um die Geste des Ankommens auch in diesem Abschnitt zu formulieren. Das neue Terminal ist geprägt von einer großzügigen Vegetationsinsel mit Sitzkanten und lichem Blätterdach. Zusammen mit der perforierten Dachkonstruktion entsteht ein attraktives Spiel aus Licht und Schatten und eine angenehme klimatische Situation an warmen Tagen. Die ortsbildprägenden Bestandsgebäude werden durch sensible Neupflanzungen aus



Detail - Landschaftstreppe M1:50



Detail - Platz M1:50



Schnitt A M1:250



Schnitt B M1:250

Stadtklima-verträglichen Gehölzen wie u. A. Liquidambar styraciflua, Alnus x spaethii, Gleditsia triacanthos, und Koeleria paniculata ergänzt.

Der ZOB wird in Form einer großen Bushaltestelle auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes angelegt und hat 6 unabhängig an- und abfahrbare Haltepositionen für Gelenkbusse, die mit Hochborden, taktilen Leitsystemen und dynamischem Fahrgastinformationssystem barrierefrei gestaltet werden. Er wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Der ZOB ist über 2 Zufahrten an die Wilhelmstraße angebunden. Die westliche Zufahrt dient nur zum Anfahren, so dass die Wegebeziehungen im nördlichen Seitenraum nur wenig gestört werden. Die Ausfahrt der Busse erfolgt signaltechnisch gesichert im Osten. Durch den Einrichtungsverkehr kann die westliche Busfahrgasse von Fahrgästen sicher überquert werden. Auf der Südseite der Wilhelmstraße sind 3 weitere unabhängig an- und abfahrbare Haltepositionen für Gelenkbusse vorgesehen, die als Wartepositionen für Pausenzeiten bzw. zu Spitzenzeiten im Schülerverkehr als Abfahrtsposition nutzbar sind. Sowohl an der großen Bushaltestelle (Nordseite) als auch auf der Südseite der Wilhelmstraße stehen ausreichend große, nicht überdachte Flächen zur Anlage von Ladeeinrichtungen für E-Busse zur Verfügung.

In der Wilhelmstraße ist im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine lange, 3 m breite Mittelinsel als Überquerungshilfe im Zuge der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt vorgesehen; zusätzlich wird durch einen entsprechenden Oberflächenbelag der Fahrbahn die Bedeutung für querenden Fußverkehr verdeutlicht. Im Zuge der Wegeverbindung östlich der Schule kann die für die Busausfahrt erforderliche Lichtsignalanlage als Überquerungshilfe gestaltet werden. Der Radverkehr wird grundsätzlich regelkonform im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30-Zone). Da im Bereich der Bushaltestellen an der Schule die Busse direkt auf die Fahrbahn ausfahren, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit in diesem Bereich ein Radweg im südlichen Seitenraum vorgesehen; der Radverkehr wird hier über kurze Radfahrstreifen in den Seitenraum bzw. wieder auf die Fahrbahn geleitet. Das große Fahrradhaus wird direkt von der Wilhelmstraße über den Bahnhofsvorplatz angefahren (Fußgängerzone, Radverkehr frei). Ein kleineres Fahrradparkhaus liegt an der Laggenbecker Straße.

Am östlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes sind 5-6 Taxistellplätze angeordnet; Taxen fahren über die westliche ZOB-Fahrgasse an und ab.

Östlich des ZOB werden über eine separate Fahrgasse die 15 Senkrechtplätze (für Behinderte, E-Mobilität, Carsharing und Stellwerk-Personal) erreicht. 7 Kurzparkstände befinden sich an der Wilhelmstraße südlich des ZOB.

Die Entwurfsansätze reagieren auf die angrenzenden Räume und Nutzungsansprüche. Die Städtebauliche Setzung erzeugt klare übersichtliche Strukturen und eine räumliche Orientierung. Die verbindende Funktion die Aufenthaltsqualität und die klare Gestaltsprache erzeugen einen zeitgenössischen Stadtbaustein welcher das gesamte Areal belebt und eine prägende Charakteristik erzeugt.

Stadt Ibbenbüren Bahnhof

Freiraum- und verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb

Entwickelt aus dem landschaftlichen Kontext und der Maßstäblichkeit der Stadt entsteht das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept für das Bahnhofsumfeld in Ibbenbüren. Die vorgeschlagenen Interventionen bilden einen eigenständigen, neuen Stadtraum, der die angrenzenden Nachbarschaften integriert und die bestehenden stadträumlichen Defizite auflöst.

Städtebau

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts werden zwei Gebäude vorgeschlagen: Das Fahrradhaus ist vom Vorplatz und der Bahnsteigsebene zugänglich und enthält Verleih, sowie Lade- und Reparaturstation. Im vorgelagerten Cluster können Gastronomie, Service oder Einzelhandel etabliert werden. Das Fahrradhaus, der Gastronomiekomplex und die Überdachungen werden bewusst in zwei Cluster unterteilt um eine stufenweise Realisierung zu ermöglichen. Je nach Bedarf und Umsetzungsstrategie kann zunächst der Bau des Fahrradhauses vorgenommen werden und eine spätere Ergänzung mit der Gastronomie erfolgen. Die hochbaulichen Strukturen und das Busterminal erhalten schwebende, transparente Dachkonstruktionen mit extensiver Begrünung. Das Terminal nimmt mit seiner Ausrichtung Bezug auf die Bahnhofsanlage, das Hochbau-Ensemble orientiert sich Richtung Innenstadt und bildet einen prägnanten Antritt am neuen Bahnhof Ibbenbüren.

Freianlagen

Der neu gestaltete Vorplatz verbindet den Bahnhof mit den angrenzenden Quartieren, bündelt sämtliche Verbindungsachsen und schafft, analog zum Hochbau, einen markanten Antritt im Stadtbild. Die klare, urbane Platzstruktur ermöglicht eine gute Orientierung, die radialen Vegetations- und Sitzinseln ermöglichen Qualitätsvollen Aufenthalt in den Wartebereichen. Die Platzfläche und das Bahnhofsumfeld werden mit zwei Belagsmustern bespielt:

Ein „Teppich“ aus Betonwerkstein im Reihenverband fasst den Bahnhofsvorplatz, das Terminal und die angrenzenden Nachbarschaften wie das Bürgerhaus und die

Kaufmännischen Schulen zu einer räumlichen Einheit zusammen. Ein zweiter Belagsteppich im Ellenbogenverband umspielt die Neubauten und erstreckt sich als großzügiges Band in Richtung Süden über die Wilhelmstraße, um einen Brückenschlag zur Innenstadt zu bilden. Das Belagsband und das Baumkarree bilden eine qualitätsvolle Verbindung mit leitender Funktion in Richtung Innenstadt.

Vorplatz und Bahnsteigebene werden durch großzügige Treppen und Rampenanlagen miteinander verbunden, nördlich der Gleisanlage entsteht eine zusätzliche P+R Anlage. Haptik und Format des Bodenmaterials werden hier weitergeführt um die Geste des Ankommens auch in diesem Abschnitt zu formulieren. Das neue Terminal ist geprägt von einer großzügigen Vegetationsinsel mit Sitzkanten und lichtem Blätterdach. Zusammen mit der perforierten Dachkonstruktion entsteht ein attraktives Spiel aus Licht und Schatten und eine angenehme klimatische Situation an warmen Tagen. Die ortsbildprägenden Bestandsgehölze werden durch sensible Neupflanzungen aus Stadtklima-verträglichen Gehölzen wie u. A. *Liquidambar styraciflua*, *Alnus x spaethii*, *Gleditsia triacanthos*, und *Koelreuteria paniculata* ergänzt.

ZOB

Der ZOB wird in Form einer großen Bushalteinsel auf der Ostseite des Bahnhofsvorplatzes angelegt und hat 6 unabhängig an- und abfahrbare Haltepositionen für Gelenkbusse, die mit Hochborden, taktilen Leitsystemen und dynamischem Fahrgastinformationssystem barrierefrei gestaltet werden. Er wird im Einrichtungsverkehr betrieben. Der ZOB ist über 2 Zufahrten an die Wilhelmstraße angebunden. Die westliche Zufahrt dient nur zum Anfahren, so dass die Wegebeziehungen im nördlichen Seitenraum nur wenig gestört werden. Die Ausfahrt der Busse erfolgt signaltechnisch gesichert im Osten. Durch den Einrichtungsverkehr kann die westliche Busfahrgasse von Fahrgästen sicher überquert werden. Auf der Südseite der Wilhelmstraße sind 3 weitere unabhängig an- und abfahrbare Haltepositionen für Gelenkbusse vorgesehen, die als Wartepositionen für Pausenzeiten bzw. zu Spitzenzeiten im Schülerverkehr als Abfahrtposition nutzbar sind. Sowohl an der großen Bushalteinsel (Nordseite) als auch auf der Südseite der Wilhelmstraße stehen ausreichend große, nicht überdachte Flächen zur Anlage von Ladeeinrichtungen für E-Busse zur Verfügung.

Rad- und Fußverkehr

In der Wilhelmstraße ist im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine lange, 3 m breite Mittelinsel als Überquerungshilfe im Zuge der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt vorgesehen; zusätzlich wird durch einen entsprechenden Oberflächenbelag der Fahrbahn die Bedeutung für querenden Fußverkehr verdeutlicht. Im Zuge der Wegeverbindung östlich der Schule kann die für die Busausfahrt erforderliche Lichtsignalanlage als Überquerungshilfe gestaltet werden.

Der Radverkehr wird grundsätzlich regelkonform im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30-Zone). Da im Bereich der Bushaltestellen an der Schule die Busse direkt auf die Fahrbahn ausfahren, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit in diesem Bereich ein Radweg im südlichen Seitenraum vorgesehen; der Radverkehr wird hier über kurze Radfahrstreifen in den Seitenraum bzw. wieder auf die Fahrbahn geleitet.

Das große Fahrradhaus wird direkt von der Wilhelmstraße über den Bahnhofsvorplatz angefahren (Fußgängerzone, Radverkehr frei). Ein kleineres Fahrradparkhaus liegt an der Laggenbecker Straße.

Taxiverkehr

Am östlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes sind 5-6 Taxistellplätze angeordnet; Taxen fahren über die westliche ZOB-Fahrgasse an und ab.

Vorfahrt/Kurzparken

Östlich des ZOB werden über eine separate Fahrgasse die 15 Senkrechtstellplätze (für Behinderte, E-Mobilität, Carsharing und Stellwerk-Personal) erreicht. 7 Kurzparkstände befinden sich an der Wilhelmstraße südlich des ZOB.

Die Entwurfsansätze reagieren auf die angrenzenden Räume und Nutzungsansprüche. Die Städtebauliche Setzung erzeugt klare übersichtliche Strukturen und eine räumliche Orientierung. Die verbindende Funktion die Aufenthaltsqualität und die klare Gestaltsprache erzeugen einen zeitgenössischen Stadtbaustein welcher das gesamte Areal belebt und eine prägende Charakteristik erzeugt.