

Freiraumplanerisch-verkehrsplanerischer
Realisierungswettbewerb mit Objektplanung

Neugestaltung Bahnhofsumfeld

Ergebnisdokumentation



1. Preis

Planorama - Maik Böhmer, Berlin mit VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden und
MONO Architekten Greubel Schilp Schmidt PartGmbH, Berlin

(Bildquelle: A. Calitz Visual)

Niederschrift über die Preisgerichtssitzung am 18.06.2024

Ort der Preisgerichtssitzung Stadthalle Bünde, Saal Hengist,
Steinmeisterstraße 13-15, 32257 Bünde

Das Preisgericht tritt um 09:30 Uhr zusammen. Frau Susanne Rutenkröger, Bürgermeisterin Stadt Bünde, begrüßt als Vertreterin der Ausloberin die Mitglieder des Preisgerichts, dankt den Anwesenden für ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an diesem Verfahren und führt in die geschichtlichen Hintergründe dieses Planungswettbewerbs ein. Frau Andrea Brückner, Technische Beigeordnete Stadt Bünde, ergänzt diesen Bericht und führt in die weiteren Hintergründe der Wettbewerbsaufgabe ein.

**Prüfung Anwesenheit /
Beschlussfähigkeit
des Preisgerichts** Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Herrn Ralf Müller, Amtsleiter Amt für Planung, Umwelt und Grünflächen und stimmberechtigter Sachpreisrichter, rückt Frau Eva-Marie Obermark, Amt für Planung, Umwelt und Grünflächen der Stadt Bünde in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Herrn Carsten Witt, Amtsleiter Amt für Verkehrsplanung und Straßenbau und stimmberechtigter Sachpreisrichter, rückt Frau Annette Kühn, Amt für Verkehrsplanung und Straßenbau der Stadt Bünde in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Durch die im Vorfeld entschuldigte Abwesenheit von Frau Ina Bimberg, Landschaftsarchitektin aus Iserlohn und stimmberechtigte Fachpreisrichterin, rückt Herr Christian Jürgensmann, Landschaftsarchitekt aus Duisburg in das stimmberechtigte Preisgericht auf.

Die Prüfung der Anwesenheit / Beschlussfähigkeit führt somit zu folgender Zusammensetzung des Preisgerichts:

- | | |
|---|---|
| Stimmberechtigte
PreisrichterInnen | |
| 1.-4. SachpreisrichterInnen | 1. Andrea Brückner, Technische Beigeordnete Stadt Bünde |
| 5.-9. FachpreisrichterInnen | 2. Eva-Marie Obermark, Amt für Planung, Umwelt und Grünflächen,
Stadt Bünde |
| | 3. Volker Beinke, Stabstelle ÖPNV, Geschäftsführer Stadtverkehrsgesellschaft Bünde mbG, ÖPNV-Beauftragter Stadt Bünde |
| | 4. Annette Kühn, Amt für Verkehrsplanung und Straßenbau,
Stadt Bünde |
| | 5. Martin Diekmann, Landschaftsarchitekt / Architekt / Stadtplaner,
Hannover |
| | 6. Christian Jürgensmann, Landschaftsarchitekt, Duisburg |
| | 7. Rebekka Junge, Landschaftsarchitektin, Bochum |

8. Susanne Schamp, Architektin / Stadtplanerin, Dortmund
9. Axel Springsfeld, Verkehrsplaner / Stadtplaner, Aachen

- Stellvertretende PreisrichterInnen**
10. Sachpreisrichterin
 - 11.-13. Fachpreisrichter
10. Manuela Handke, Geschäftsführende Vorständin der Kommunalbetriebe Bünde AöR
 11. Axel Lohrer, Landschaftsarchitekt / Stadtplaner, München
 12. Martin Rogge, Architekt / Stadtplaner, Düsseldorf
 13. Dr. Philipp Ambrosius, Verkehrsplaner, Bochum

- Sachverständige BeraterInnen**
(ohne Stimmrecht)
14. Susanne Rutenkröger, Bürgermeisterin Stadt Bünde
 15. Günther Berg, Erster Beigeordneter, Kämmerer und Verwaltungsratsvorsitzender
 16. Marc Büker, Bauordnungsamt / Untere Denkmalbehörde
 17. Andy Wollny, Minden-Herforder-Verkehrsgesellschaft mbH
 18. Andrea Kieper, SPD-Fraktion
 19. Hans-Martin Schuster, CDU-Fraktion
 20. Christian Kowalewsky, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
 21. Michael Schneider, UWG-Fraktion

- Vorprüfung**
22. Maria Chudzian, Stadtplanerin, M.Sc.,
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB, Bielefeld
 23. Thomas Geppert, Innenarchitekt, Dipl.-Ing.,
Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB, Bielefeld
 24. Kathrin Meyer zu Rheda, Röver Ingenieurgesellschaft mbH,
Gütersloh

Durch die Prüfung der Anwesenheit wird die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts festgestellt.

Vorsitz und Protokollführung Aus dem Kreis der FachpreisrichterInnen wird Frau Rebekka Junge einstimmig bei eigener Enthaltung zur Vorsitzenden des Preisgerichts gewählt. Die Protokollführung übernimmt die Vorprüfung.

Frau Junge bedankt sich für das Vertrauen und führt in die Aufgabe des Wettbewerbs ein.

Grundsatzberatung, Vorprüfbericht, Zulassung der Wettbewerbsarbeiten Die Vorsitzende versichert der Ausloberin, den TeilnehmerInnen und der Öffentlichkeit die größtmögliche Sorgfalt und Objektivität des Preisgerichts nach den Grundsätzen der RPW 2013.

Alle zu der Sitzung des Preisgerichts zugelassenen Personen geben die Versicherung zur vertraulichen Behandlung der Beratungen und erklären, keinen Austausch mit den TeilnehmerInnen über deren Arbeiten außerhalb des Kolloquiums gehabt zu haben.

Die Vorsitzende erläutert im Detail den vorgesehenen Ablauf des Preisgerichtsverfahrens und übergibt das Wort an die Vorprüfung.

Herr Geppert stellt den allgemeinen Vorprüfungsbericht sowie die Darstellung der Vorprüfungsergebnisse vor, mit dem Hinweis auf die dort zusammengestellten Ergebnisse der weiteren Vorprüfung. Frau Meyer zu Rheda, Röver Ingenieurgesellschaft mbH aus Gütersloh, ist im Zuge des Verfahrens für die Prüfung der verkehrlichen Belange des ZOB in die Vorprüfung mit eingebunden worden. Frau Meyer zu Rheda erläutert allgemein die Struktur sowie die Inhalte ihrer Vorprüfung.

Die dem Preisgericht vorliegende umfangreiche Vorprüfungsunterlage ist ausschließlich für die interne Nutzung während der Preisgerichtssitzung vorgesehen.

Von 15 aufgeforderten TeilnehmerInnen sind 13 Arbeiten abgegeben worden. Aufgrund der Datumsstempel auf den Rollen und Paketen kann von einer fristgerechten Abgabe der Planunterlagen am 16.04.2024 ausgegangen werden.

Die Leistungen wurden von allen TeilnehmerInnen erbracht. Alle Arbeiten waren vorprüfungsfähig. Hinweise auf die VerfasserInnen waren für die Vorprüfung nicht erkennbar. Aufgrund der fristgerechten Abgabe der erbrachten Leistungen und der Vorprüfungsfähigkeit der Arbeiten wird die Zulassung aller abgegebenen Arbeiten empfohlen. Das Preisgericht beschließt einstimmig alle Arbeiten zuzulassen.

Informationsrundgang Im Informationsrundgang werden die Arbeiten durch Frau Chudzian und Herrn Geppert wertfrei erläutert.

Bewertung der Wettbewerbsarbeiten Anschließend werden die gewonnenen Eindrücke für die Bewertung zusammengetragen. Die in der Auslobung benannten Beurteilungskriterien werden nochmals benannt:

Städtebau / Architektur / Freiraum

- Städtebauliche Qualität / Freiraumqualität / Architekturqualität
- Einbindung in die städtebauliche Umgebung
- Umgang mit Bestand
- Leitbild und gestaltbestimmende Grundidee / Adressbildung
- Identifikationspotenzial, Imagebildung
- Maßstäblichkeit

Gestaltqualität und Funktionalität

- Gestalt-, Nutzungs- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Raum
- Barrierefreiheit und Durchlässigkeit
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- Erfüllung der verkehrlichen Anforderungen
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich der Erstellung und Folgekosten
- Beiträge zum ressourcensparenden und nachhaltigen Bauen in Bezug auf Hochbau und Außenraum
- Nachhaltigkeit hinsichtlich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Neben diesen Beurteilungskriterien werden weitere konkrete Aspekte angesprochen und diskutiert (in ungeordneter Reihenfolge):

- Städtebauliche Haltung
- Qualität der Gesamtkonzeption
- Verbindung Bahnhofsgebäude – Tabakspeicher – Innenstadt

Erster Wertungsrundgang Im ersten Wertungsrundgang werden einstimmig 4 Arbeiten ausgeschieden, die in wesentlichen Punkten das Preisgericht nicht überzeugen konnten:

Tarnzahl	1001	1004	1006
	1010		

Rückholantrag erster Wertungsrundgang Es wird kein Rückholantrag gestellt.

(Mittagspause 13:20 – 13:50 Uhr)

Zweiter Wertungsrundgang Im anschließenden zweiten Wertungsrundgang werden die verbliebenen 9 Arbeiten u.a. unter besonderer Einbeziehung zuvor genannter Aspekte nochmals intensiv diskutiert. Dabei werden 6 Arbeiten mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) ausgeschieden:

Tarnzahl	1002 (6:3)	1003 (E)	1007 (E)
	1011 (8:1)	1012 (8:1)	1013 (7:2)

Rückholantrag zweiter Wertungsrundgang Es wird der Vorschlag gemacht, die ausgeschiedene Arbeit 1002 wieder in das Verfahren zurückzuholen. Der Rückholantrag wird mit einem Stimmenverhältnis von 6:3 bestä-

tigt und die Arbeit 1002 wird in das Verfahren zurückgeholt.
In der engeren Wahl verbleiben somit 4 Arbeiten.

Engere Wahl Die 4 in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten werden nochmals besprochen und anschließend schriftlich beurteilt:

Tarnzahl	1002	1005	1008
	1009		

Die schriftlichen Beurteilungen der engeren Wahl des freiraumplanerisch-verkehrsplanerischen Realisierungswettbewerbes mit Objektplanung „Neugestaltung Bahnhofsumfeld“ werden in Anwesenheit des gesamten Preisgerichts vor den Arbeiten vorgetragen, präzisiert und freigegeben.

Rangfolge und Zuerkennung der Preise Anschließend wird über die Rangfolge der 4 in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten diskutiert. Über die Rangfolge wird mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) wie folgt abgestimmt:

1. Rang	1005	(E)
2. Rang	1009	(E)
3. Rang	1002	(E)
3. Rang	1008	(E)

Nach Abstimmung der Rangfolge wird über die Preisvergabe mit dem angegebenen Stimmenverhältnis (in Klammern, E = einstimmig) wie folgt abgestimmt:

1. Preis	1005	(E)
2. Preis	1009	(E)
Anerkennung, gleichwertig	1002	(E)
Anerkennung, gleichwertig	1008	(E)

Für Preise und Anerkennungen stellt die Ausloberin gemäß Auslobung als Wettbewerbssumme einen Gesamtbeitrag in Höhe von 149.000,00 € (inkl. 19% MwSt.) zur Verfügung.

Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis	60.000,00 €
2. Preis	37.000,00 €
3. Preis	22.000,00 €
Anerkennungen	30.000,00 € (z.B. 2 x 15.000,00 €)

Das Preisgericht beschließt einstimmig die Wettbewerbssumme wie folgt umzuverteilen:

1. Preis	1005	67.000,00 €
2. Preis	1009	52.000,00 €
Anerkennung	1002	15.000,00 €
Anerkennung	1008	15.000,00 €

**Empfehlung des
Preisgerichts**

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig die VerfasserInnen der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit unter Zugrundlegung der schriftlichen Beurteilung mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen.

Abschluss des Preisgerichts

Die Anonymität des Verfahrens wird durch das Verlesen der VerfasserInnenenerklärungen aufgehoben.

Die Vorsitzende bittet um die Entlastung der Vorprüfung und dankt den Mitgliedern des Preisgerichts für ihre Mitwirkung und die rege Beteiligung. Ein besonderer Dank gilt der Vorprüfung, dem Büro Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB, für die gewissenhafte Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens und des Preisgerichts.

Die Vorsitzende gibt den Vorsitz an die Ausloberin zurück. Frau Ruttenkröger bedankt sich im Namen der Ausloberin bei Frau Junge für die Leitung der Preisgerichtssitzung und dankt den übrigen Beteiligten für ihr Engagement an diesem Tag.

Die Sitzung endet um 18:45 Uhr.

Bünde, den 18.06.2024
Das Preisgericht

**Ausstellungseröffnung, Bekanntgabe des Ergebnisses
und Preisübergabe**

am Montag, 01.07.2024 um 15:00 Uhr

Rathaus der Stadt Bünde, Ratssaal,
Bahnhofstraße 13+15, 32257 Bünde

Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten

im Zeitraum von Montag, 01.07.2024 bis Freitag, 19.07.2024

Rathaus der Stadt Bünde, Ratssaal,
Bahnhofstraße 13+15, 32257 Bünde

Öffnungszeiten

Montag bis Donnerstag 8:00 - 16:00 Uhr

Freitag 8:00 - 12:00 Uhr

Anlass und Zweck des Wettbewerbs
(Auszug Auslobung, S. 3f.) „[...] Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds (ca. 1,75 ha) und vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende soll sowohl mittels neuer städtebaulicher Zonierung des Areals, der freiräumlichen Aufwertung des öffentlichen Platz- und Straßenraumes, der Errichtung einer Mobilstation sowie der Neuordnung des Zentralen Omnibus-Bahnhofsbereiches (ZOB) eine optimierte Verknüpfung der einzelnen VerkehrsträgerInnen und des Bahnhofsumfelds mit der Umgebung erreicht werden als auch die Attraktivität und Funktionalität des Bahnhofsumfelds deutlich gesteigert und verbessert werden. [...]

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds als freiraumplanerisch-verkehrsplanerische Realisierungsmaßnahme wird ergänzt um die hochbauliche Objektplanung einer Parkpalette zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Bahnhofsnähe sowie des ZOB. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Teilbereichen sind im Zuge der Neugestaltung des öffentlichen Raumes zu berücksichtigen.

Die Stadt Bünde beabsichtigt unter Berücksichtigung eines positiven Zuwendungsförderbescheids eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahme in Baustufen nach Abschluss des Wettbewerbs.

Ziel des Wettbewerbes ist es, über alternative und optimierte Konzepte, die den unterschiedlichen Anforderungen in gleicher Weise gerecht werden, ein geeignetes Team (LandschaftsarchitektIn, IngenieurIn der Verkehrsplanung, ArchitektIn) für die weiteren Planungsleistungen zu finden.“

1. Preis – 1005



Planorama - Maik Böhmer, Berlin

Maik Böhmer, Landschaftsarchitekt

Mitarbeit: Fabian Karle, Mareen Leek, Janina Gäckler, Sarah Lemnitz, Sanaz Asgari Asl, Tomm Schneider, Otis Schmidt

VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden

Annegret Bock-Unger, Ingenieurin

Mitarbeit: Oliver Dworschak



MONO Architekten Greubel Schilp Schmidt PartGmbB, Berlin

Jonas Greubel, Architekt

Daniel Schilp, Architekt

André Schmidt, Architekt

Mitarbeit: Mariana Varela, Sina Wendl, Noah Ehlers

Mitwirkende extern:

Perspektiven: A. Calitz Visual

Beurteilung durch das Preisgericht

In einer beeindruckenden Klarheit organisieren die VerfasserInnen die erforderlichen Funktionsbereiche mit Straße, ZOB und Speicherpark in hintereinander geschichtete, kraftvolle wie eigenständige Teilräume. So gelingt eine gut lesbare und sehr robuste stadträumliche Struktur, die den Unbilden einer zukünftigen vertiefenden Planung sicherlich statthalten kann.

Vom Bahnhof kommend reicht der orientierende Blick weit zum Tabakspeicher als markanter Trittstein in Richtung Innenstadt. Ein neuer, räumlich angenehm proportionierter Bahnhofplatz bildet einladend den Auftakt der den Blick begleitenden Wegeachse durch diese Teilräume. Bedauerlicherweise wird dieser an sich stimmige Auftakt durch Wendekreis und Kiss & Ride-Stellplätze störend überlagert.

Erstaunlich unpräzise und doch funktionierend werden die erforderlichen Grundstückszufahrten in diese Wegeverbindung integriert, die räumlichen Übergänge von öffentlich in privat mit Hecken visuell dezent kaschiert.

Der Übergang vom Bahnhofplatz zum ZOB erfolgt gut einsichtig auf kurzem Weg. Unter einem großen Dach, gut wettergeschützt, werden mittels einer kompakten Anordnung die Haltestellen mit guter Erkennbarkeit vom Bahnhof aus und optimaler Umsteigeoption auf

kurzem Wege untereinander gelungen organisiert. Kritisch wird die Enge von Bahnsteigen und der Busaufstellflächen sowie die Sicherheit bei den Busausfahrten im Bereich des dargestellten Fußgängerübergangs diskutiert. Die südlichen Buszufahrten erscheinen zudem noch sehr beengt. Die Anforderungen der Stadtbuslinie im Detail werden vermisst. Bemängelt wird die fehlende räumliche Zäsur nach Norden in Richtung Gastgarten Bahndepot.

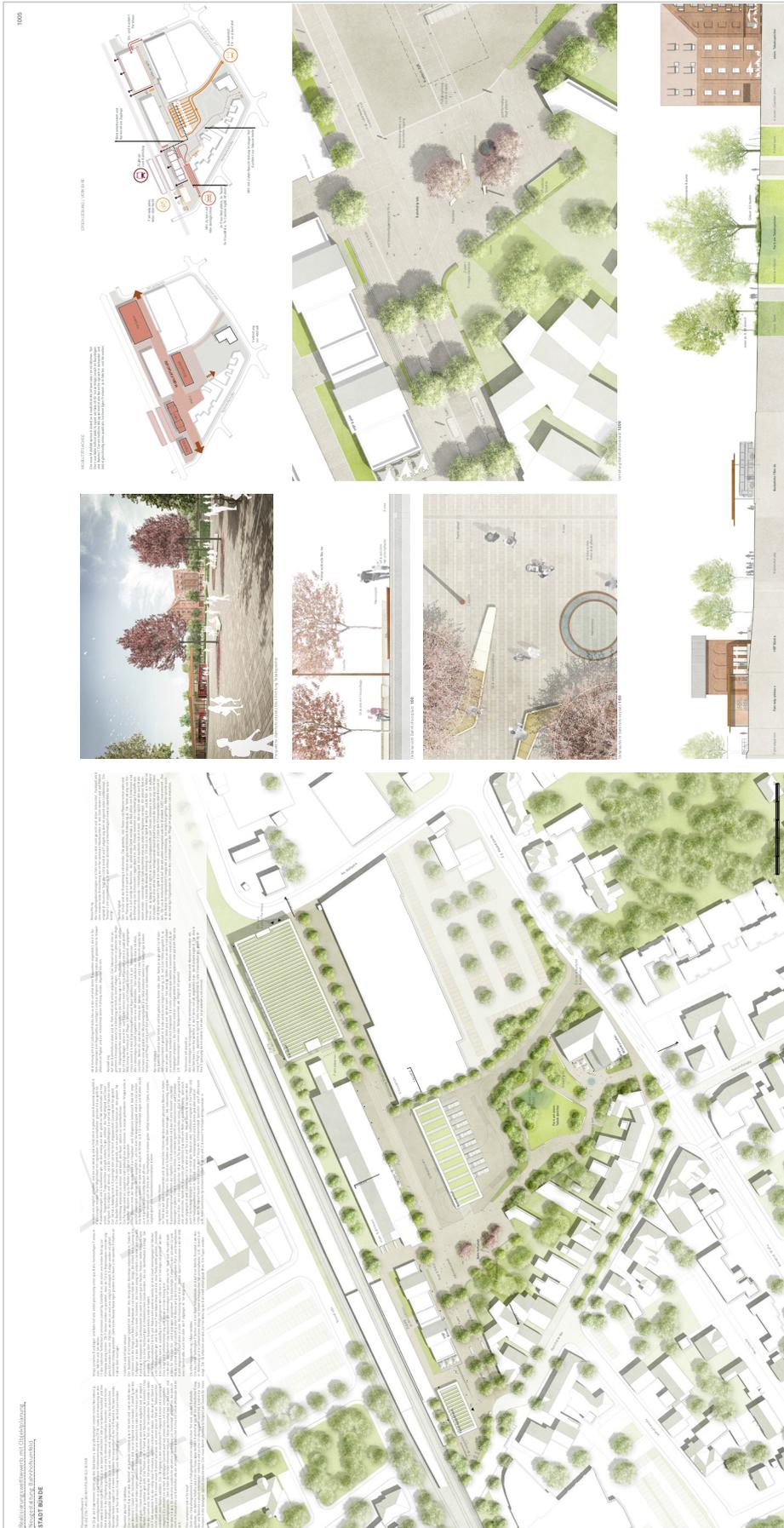
Vor dem Tabakspeicher gelingt ein überraschend großzügiger parkartiger Freibereich, ein einladendes kühles Pendant zum steinernen ZOB, das mit seiner zu erwartenden Aufenthaltsqualität einer zukünftigen Entwicklung und Bespielung des Baudenkmals sicherlich dienlich sein wird.

Das Parkdeck ist städtebaulich vertretbar gesetzt und in der Materialität der Fassade sinnfällig aus dem Ort entwickelt. Die innere Organisation ist durch vermehrte Kreuzungen etwas ungünstig organisiert.

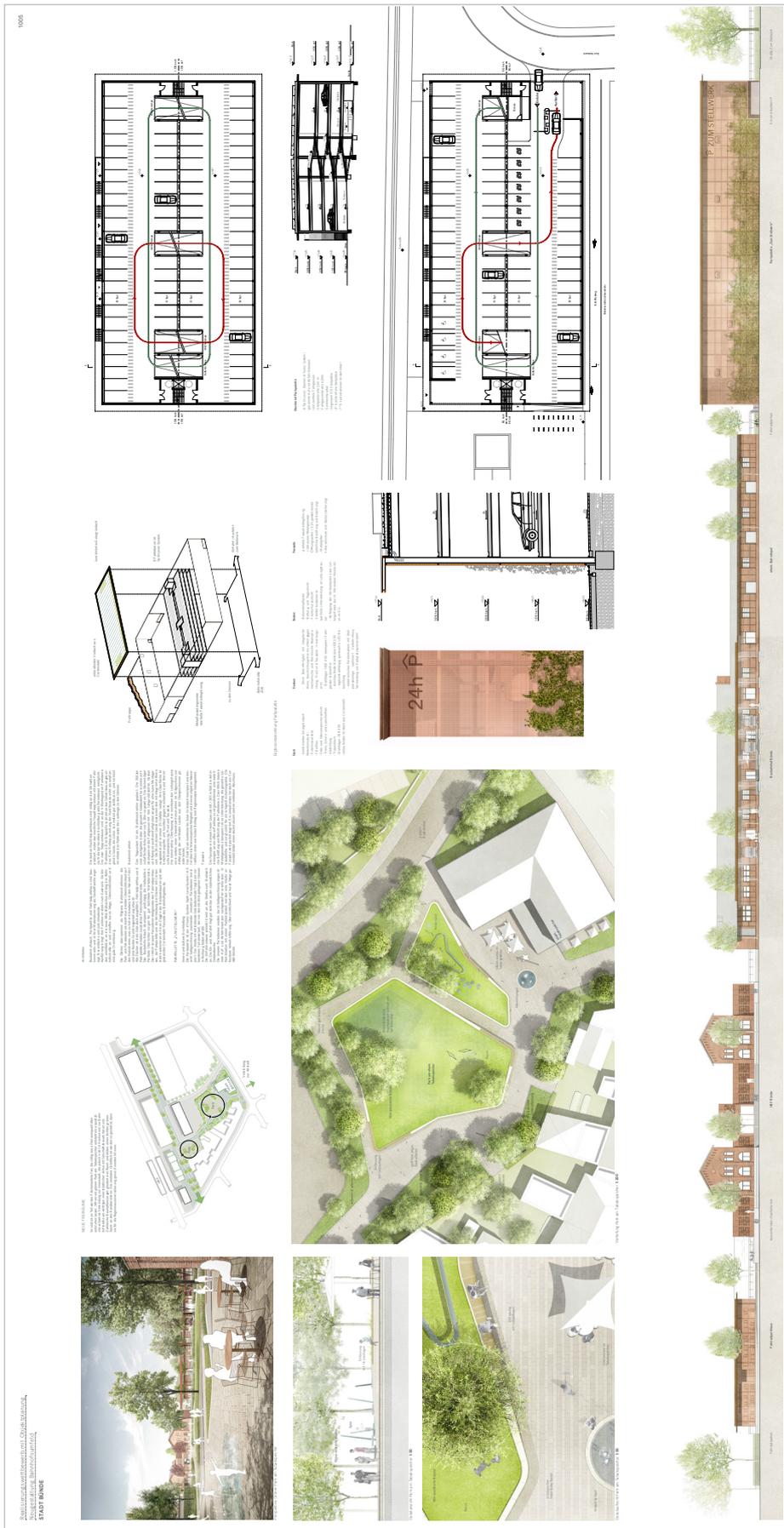
Rein visuell erscheint der Stadtboden in Teilen sehr frei und stark versiegelt. Busbefahrene Bereiche sind richtigerweise in Ort beton ausgeführt. Der restliche Stadtboden in gebändertem barrierefreiem Natursteinbelag ist grundsätzlich angemessen hochwertig, vielleicht aber in seiner doch sehr präzisen Durcharbeitung und stringenten architektonischen Ausrichtung noch etwas zu urban gestaltet für diesen Ort. Die erforderlichen Elemente für Barrierefreiheit können gut integriert werden.

Aufgrund kompakter Flächenzuschnitte, langlebiger Materialien und den eher extensiv ausgelegten Vegetationsflächen sind angemessene Gestehungs- wie Unterhaltskosten zu erwarten.

Durch ihre konsequente wie klare städtebauliche Struktur, die großzügigen und doch kompakt organisierten Teilbereiche und die aufgezeigte Materialität wie Durcharbeitung stellt die Arbeit eine zielführend robuste Lösung für die gestellte Aufgabe und die intendierte Aufwertung der Verbindung in Richtung Innenstadt dar.



(Bildquelle: Planorama - Maik Böhmer, Berlin mit VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden und MONO Architekten Greubel Schlip Schmidt PartGmbH, Berlin 2024)



(Bildquelle: Planorama - Maik Böhmer, Berlin mit VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden und MONO Architekten Greubel Schlipf Schmidt PartGmbH, Berlin 2024)

2. Preis – 1009



**GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer +
Markus Pieper + Sandra Patzelt + David Theidel +
Marcel Wiegard PartG mbB, Köln**

Hubertus Schäfer, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt
Mitarbeit: Max Kumetat, Sascha Nolte, Zijing Deng, Tobias Bick, Malavika Sheela Retna, Kim Boedeker

BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, Osnabrück

Christoph Rehbock, Diplomingenieur
Mitarbeit: Daniel Ebbers, Semih Öz, Christoph Rehbock



CROSS Architecture Sporer Wens PartGmbH, Aachen

Cornelius Wens, Dipl.-Ing. Architekt
Mitarbeit: Markus Sporer, Rajani Singh, Steffen Stupp

Mitwirkende extern:

WillnerVisualisierung, David Willner

Beurteilung durch das Preisgericht

Den VerfasserInnen gelingt es mit einfachen Mitteln die räumlichen Disparitäten des Bahnhofsumfeldes zu gliedern und einen Spannungsbogen vom Bahnhofgebäude bis zum Tabakspeicher zu gestalten. Dies beginnt mit der Herausnahme des Individualverkehrs vor dem Bahnhof durch Verlagerung des Kiss & Ride-Parkplatzes an die Bahnhofstraße, welches dem Bahnhof einen autofreien Vorplatz verschafft und im Weiteren eine nahezu uneingeschränkte Fußgänger- und Radfahrerverbindung nach Osten zur Parkpalette ermöglicht. Begrüßenswert erscheint das Angebot einer barrierefrei gestalteten Rampe an der Bahnhofstraße. Der Kiss & Ride-Parkplatz ist allerdings viel zu klein dimensioniert, um den verkehrlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

Ausgehend vom „Entreeplatz“ vor dem Bahnhofsgebäude bis zum Tabakspeicher wird eine Sichtachse gebildet, welche als Rückgrat zwischen den Gebäuden fungiert, beidseits von grünen Pflanzinseln gesäumt ist und eine parkartige Atmosphäre schafft. Die unterschiedlich geformten Pflanzinseln schaffen Aufenthaltsqualitäten und bieten in differenzierter Ausgestaltung Orte zum Verweilen, Treffen und Spielen. Auch gelingt es in der Verortung der „Grüninseln“ den heterogenen Rückraum der Bestandsbebauung zu harmonisieren und auf selbstverständliche Weise die rückseitige Erschließung für die AnliegerInnen zu erschließen.

Die Ausgestaltung der durchaus begrüßenswerten grünen Inseln erscheint jedoch in der Form sowie auch der Ausstattung zu verspielt und kleinteilig. Hier wäre eine zurückhaltende Ausgestaltung und ein Mehr an nutzungsoffenen Räumen dem Ort eher angemessen.

Der Ausbau des Radweges OWL als Fuß- und Radverbindung parallel zu den Bahnanlagen überzeugt mit der begleitenden Begrünung und der Abgrenzung zur Lieferrampe des Einzelhandels.

Den Anforderungen an den Klimawandel und das ressourcenschonende Bauen wird in vielfältiger Art und Weise Rechnung getragen. Das beabsichtigte Recycling vorhandener Oberflächenbeläge, die Pflanzung von schattenspendenden Bäumen und eine lokale Versickerung sowie Wasserrückhaltung in den „Pflanzinseln“, deren Zulauf begünstigt wird durch die Topografie nach Süden, bietet einen ökologischen Mehrwert.

Der an heutiger Stelle neu gestaltete ZOB wird den geforderten Anforderungen nur bedingt gerecht. Gut gelungen ist die eindeutige Trennung zwischen Einfahrt und Ausfahrt des ZOB. Die Verortung und Gestaltung des begrünten Witterungsschutzes inmitten der Anlage und an den Seitenpositionen bietet einen Mehrwert. Allerdings sind lediglich acht Haltekanten und Wartepositionen beinhaltet, wobei eine Warteposition an der Ausfahrt unsinnig erscheint. Für den Stadtbus wird eine Halteposition vermisst. Die Verzahnung am Perron ist zu schmal ausgeprägt, die Anfahrbarkeit ist nicht überall gegeben. Die Entwicklungslänge für die Absenkungen zwischen den Haltekanten erscheint zu kurz.

Kritisch angemerkt werden insbesondere die großen Wegelängen, um über den ZOB auf die Bussteige zu gelangen.

Das Parkhaus bietet eine gute Gebrauchsfähigkeit und die Erschließung sowie Verkehrsführung im Parkhaus erscheint gelungen. Durch Verschiebung der Stellplatzflächen entstehen allerdings kurze Sackgassen, die zu Umkehrungen zwingen.

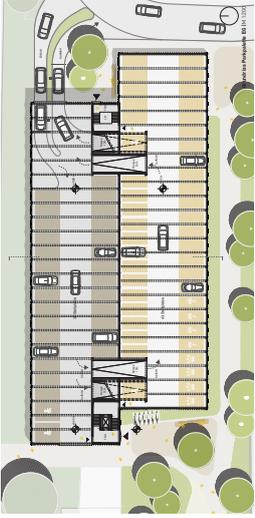
Die Arbeit bietet einen wertvollen Beitrag zur Arrondierung der gegebenen heterogenen Ausgangssituation. Die Fußgängerachse zwischen Bahnhofsgebäude und Tabakspeicher überzeugt und die Ausgestaltung und Ausstattung lässt einen hohen Nutzwert sowie entsprechende Aufenthaltsqualitäten erwarten, wenngleich die Pflanzinseln durchaus einfacher gestaltet werden könnten, nicht zuletzt in Bezug auf die zu erwartende Pflege und Unterhaltung. Es verbleibt das große Manko der zu langen Wegestrecken, um auf den zentralen Perron des ZOB zu gelangen.

BLAU-GRÜNER STADTEINGANG BÜNDE

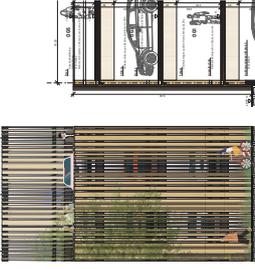
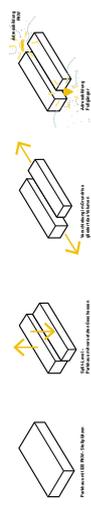
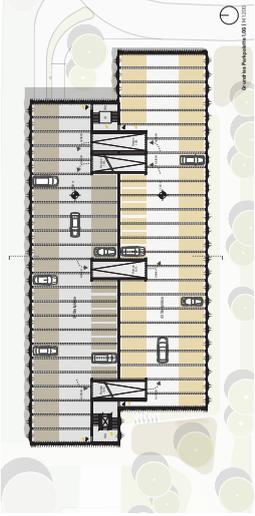


Der städtische Stadteingang mit „Auenwegen“ in Bünde, 2018

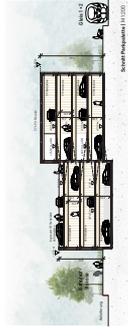
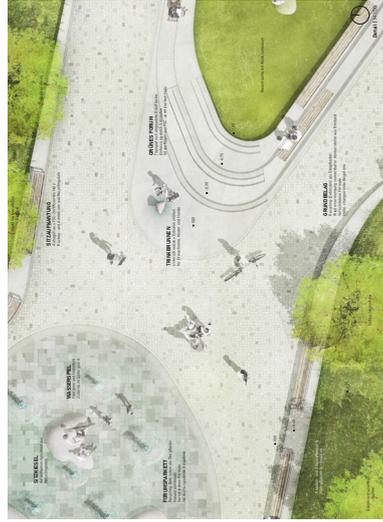
2



PRINZIPIELLE Die Station für Bünde ist ein Bauprojekt, das die Anforderungen an einen modernen Bahnhof erfüllt und gleichzeitig die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf den öffentlichen Raum erfüllt. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Stadteingangs und wird durch den „Auenweg“ mit dem Stadteingang verbunden. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Stadteingangs und wird durch den „Auenweg“ mit dem Stadteingang verbunden. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Stadteingangs und wird durch den „Auenweg“ mit dem Stadteingang verbunden.



1009



(Bildquelle: GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper + Sandra Patzelt + David Theidel + Marcel Wiegard Partg mbB, Köln mit BPR Ingenieure GmbH & Co. KG, Osnabrück und CROSS Architecture Sporer Wens PartGmbH, Aachen 2024)

Anerkennung – 1002



Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford

Nils Kortemeier, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Mitarbeit: Kim Brandt (B.Eng. Freiraumplanung), Laura Struckmeyer (M.Sc. Landschaftsarchitektur), Dipl.-Ing. Thomas Buchholz

Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH, Enger

Dr.-Ing. Klaus Bockermann

Mitarbeit: Dipl.-Ing. Christoph Meinert, Ina Klüter, M.Sc.



BKS Architekten GmbH, Lübbecke

Mario Schurbohm, Dipl.-Ing. Architekt BDA

Mitarbeit: Philipp Harazim, M.A. Architekt

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit stellt eine gute Lösung für den Bereich vor dem Bahnhofsgebäude dar. Sämtliche Stellplätze für Kiss & Ride-Parkplätze sowie Taxen sind westlich neben dem Bahnhofsgebäude (im Bereich des bestehenden Gebäudes für Fahrradstellplätze) angeordnet, dadurch entsteht eine freie Blickbeziehung beim Verlassen des Bahnhofes in Richtung Stadtmitte.

Die Fahrradstellplätze sind in einem neu geplanten Bike-Port direkt an der Einbindung zur Bahnhofstrasse verortet, wo sie eine sinnhafte Verbindung zu den weiterführenden, nördlich der Gleise gelegenen Schulen bilden.

Lediglich die Stadtbuslinie verbleibt in der Bahnhofstraße in sichtbarer Entfernung zum Eingang und Ausgang.

Die Jury würdigt die klar definierte West-Ost-Verbindung vom Bahnhof bis zur Parkpalette, die durch das Herausnehmen des motorisierten Individualverkehrs eine hohe Aufenthaltsqualität erwarten lässt und den Stadtraum an dieser Stelle deutlich aufwertet.

Der Bahnhof und das Nachbargebäude erhalten so eine Adresse, attraktive Vorbereiche und Wegeverbindungen.

Die Wegeverbindung und Sichtbeziehung zum Tabakspeicher am westlichen Rand mit dem Fuß- und Radweg überzeugen nicht. Sie werden durch einen Grünstreifen mit Bäumen von der Fläche des ZOB abgeschirmt und dadurch eingeschränkt. Dabei bleibt die vorhandene Grünbepflanzung zu den rückseitigen Grundstücksgrenzen der kleinen Parzellen erhalten und wird noch ergänzt. Der Bereich um den Tabakspeicher erscheint als südlicher Ankerpunkt von der Stadtmitte aus zu beengt und nicht ausreichend gestaltet.

Die Parkpalette fügt sich in der Höhenentwicklung gut ein und stellt mit der ruhigen Gliederung der Fassade einen dezenten Bezug zur Historie her. Die Anordnung der Fahrspuren im Inneren der Parkpalette weist jedoch Kreuzungen auf.

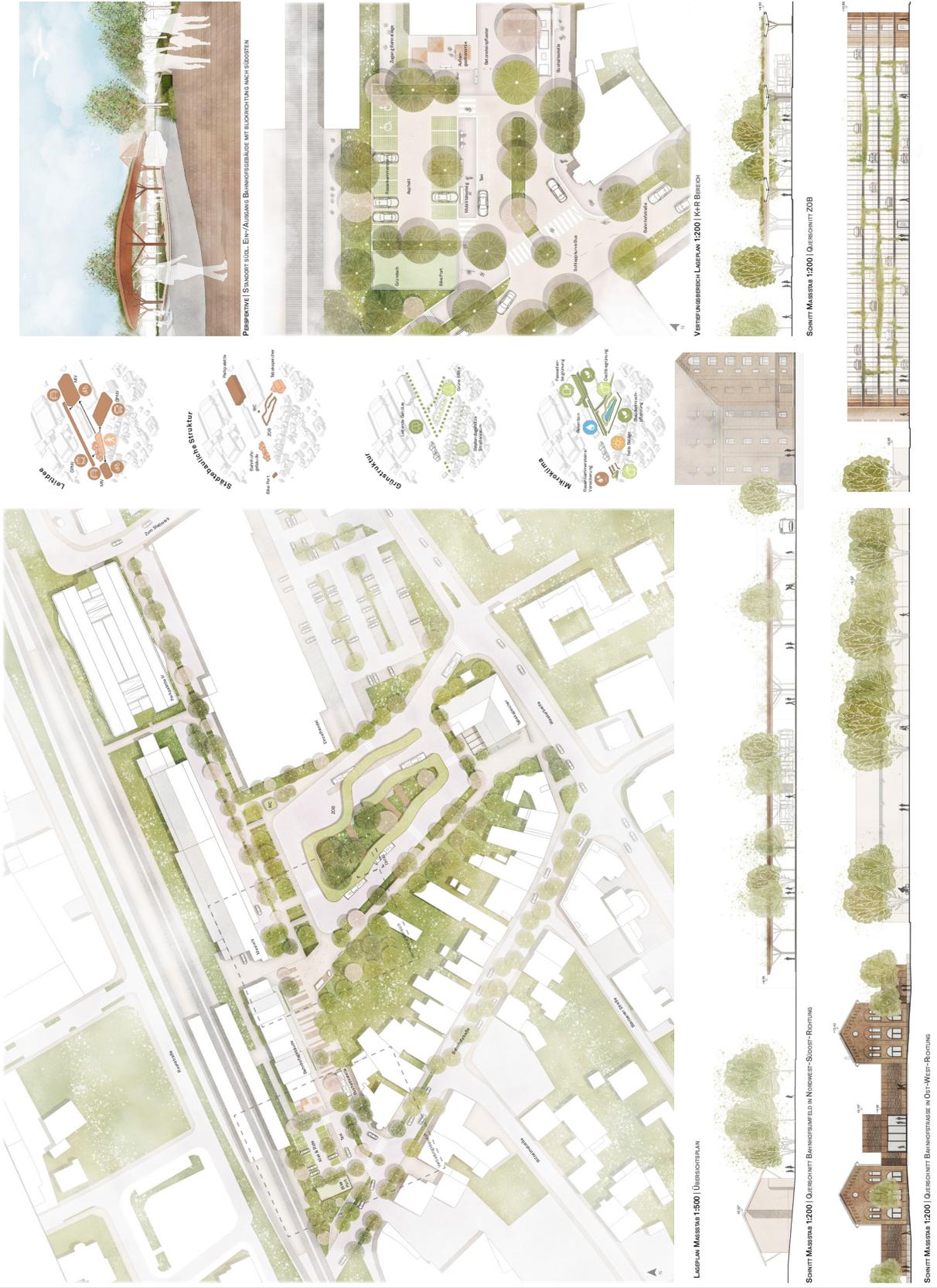
Der ZOB stellt mit dem schleifenartig geformten Dach einen Kontrapunkt zur klaren Gliederung der Bahnhofstraße dar. Die geschwungenen Dächer sollen die Verbindung und Sichtbeziehung vom Bahnhof zum Tabakspeicher betonen. Dabei folgen die zu schmalen Dächer etwas zu unruhig den versetzten Anordnungen der Gelenkbusse. Eine übersichtliche Orientierung erscheint jedoch fragwürdig. Die fehlende klare Orientierungsmöglichkeit für die Busreisenden wird verstärkt durch das Bild des „urbanen Waldes“, der in der Mitte des ZOB zwischen den Dächern entstehen soll.

Die Erreichbarkeit für Reisende gelingt nur an drei Stellen und dient ebenfalls nicht einer einfachen Orientierung. Die Befahrbarkeit für Gelenkbusse ist an einigen Stellen zu eng geplant.

Die Arbeit erscheint wirtschaftlich. Maßnahmen für eine nachhaltige und klimafreundliche Realisierung (Baumrigolen, Retentionsflächen) und die Begrünung der Fassade der Parkpalette sind angemessen vorgesehen.

Insgesamt wird die Stärke der Arbeit im Umgang mit dem Band vom Bahnhof zur Parkpalette gesehen.

NEUGESTALTUNG BAHNHOFSUMFELD | BÜNDE



(Bildquelle: Korteimer Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford mit Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH, Enger und BKS Architekten GmbH, Lübbecke 2024)

Anerkennung – 1008



LILL + SPARLA Landschaftsarchitekten PartGmbB, Köln

Heinrich Sparla, M.Arch. M.Sc. Landschaftsarchitekt

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln

Rafael Casser, Dipl.-Ingenieur

Mitarbeit: Dipl.-Geogr. Christoph Richling

Stefan Schmitz bda Architekten und Stadtplaner, Köln

Stefan Schmitz, Architekt und Stadtplaner

Mitarbeit: Franziska Enderle, Nico Uhlenbrok

Beurteilung durch das Preisgericht

Die VerfasserInnen sind dem Gebot der Nachhaltigkeit verpflichtet und setzen ihr Konzept unter Beibehaltung des heutigen, raumgreifenden ZOB (Dächer, Pavillons und Flächenaufteilung) um.

Das bahnbegleitende Band aus Radstation, Bahnhof, und Gastronomie ergänzen sie im östlichen Bereich um eine Parkpalette mit vier Ebenen.

Die Verbindung zwischen Bahnhofsgebäude und Tabakspeicher arbeiten sie mit einer den Architekturstilen der 90er Jahre verpflichteten Arkade heraus. Die Jury würdigt die so entstehende städtebauliche Qualität.

Auch andere gute und richtige Ansätze werden leider nicht konsequent zu Ende entwickelt: Das Band vor den Gebäuden an der Bahn bleibt für den motorisierten Individualverkehr befahrbar; die Wendeschleife am Bahnhof unterbricht eine eigentlich geboten erscheinende Fortsetzung der „Pergolenachse“, die Kammstruktur entlang der Arkade erscheint unpassend und wird zusätzlich von störenden Funktionen (Parken vor dem Tabakspeicher) ihres Wertes beraubt.

Die an der Grundstücksgrenze verlaufende Erschließungsfläche mit den Carsharing-Parkplätzen ist funktional fraglich, der vorgeschlagene „Waldrand“ ist dem Ort nicht angemessen.

Die Materialverwendung ist unklar. Warum das Bahnhofsvorfeld von der Wegediagonale abgesetzt ist, kann nicht nachvollzogen werden.

Das Parkhaus mit den geneigten wendelartigen Parkrampen entspricht nicht den Erwartungen der Ausloberin und seine Funktionalität erschließt sich nicht vollends, Schrägparker und nur 4,50 m breite Fahrbahnen ergeben zwar ein schlankes Gebäude, ohne jedoch den Gegenwert des Baumerhaltes südlich des Bauwerks zu bieten. Die Schrägaufstellung ist für P&R-Anlagen ungewöhnlich.

Ein direkter Zugang zur Bahn wird leider nicht angeboten. Der Fußweg zum Bahnhof ist schmal bzw. auf der falschen Seite geführt.

Die Fassadengestaltung mit Klinkersockel und semitransparenter Vergitterung der oberen Ebenen unterstützt die Leichtigkeit des Bauwerks und fügt sich gut ein.

Die Haltepositionen der Buslinien sind – wie heute – eingeschränkt anfahrbar (es muss der jeweils andere Haltepunkt frei sein); die Halteposition 2 kann mit Gelenkbussen nicht bordsteinparallel angefahren werden. Die Zuwegung zur Mittelinsel ist wie heute auf eine Ost-West-Querung beschränkt.

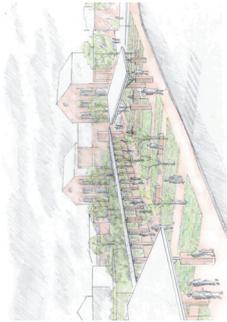
Die postulierte Intensivierung der Vegetation mittels Baumpflanzungen steht im Kontrast zur orthogonalen Gestaltung, die Sichtbeziehung Bahnhof – Tabakspeicher ist eingeschränkt.

Aussagen zum Umgang mit Niederschlagswasser werden vermisst, die Möglichkeiten sind aber ohnehin wegen des Erhalts bestehender Flächen begrenzt.

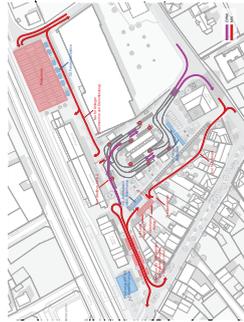
Leider lässt der Entwurf zahlreiche Chancen ungenutzt; daher liegen die Qualitäten nur in der grundsätzlichen Haltung, mit dem Bestand respektvoll und nachhaltig umzugehen.



Flügelkomplexion Altkern



Wegweise spätere Bahnhofsvorplatz



Wegweise späte

Ziel des Entwurfs ist die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes unter Berücksichtigung der historischen Bausubstanz und der Integration in das städtische Umfeld. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.

- Nach Westen ein großer Bereich mit Büros, der die Gemeinschaft der verschiedenen Interessengruppen einbezieht.
- Nach Osten der Zugang zum Bahnhof, der die historische Bausubstanz integriert.

In der Umrüstung des Altkerns sind ein neues LGA-Objekt in einem kleinen, zentralen Bereich, ein neues Bürogebäude und ein neues Wohngebäude zu integrieren. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.

- Ökologie
- Energieeffizienz
- Wassernutzung
- Grünflächen
- Mobilität
- Soziale Integration
- Wirtschaftlichkeit

Die Grundidee des Entwurfs ist es, ein neues, modernes Gebäude zu integrieren, das die historische Bausubstanz einbezieht. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.

Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.

Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.

Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt. Die Planung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, die die Bedürfnisse der Bewohner und die Anforderungen der Stadtverwaltung erfüllt.



Legende Nr. 1008

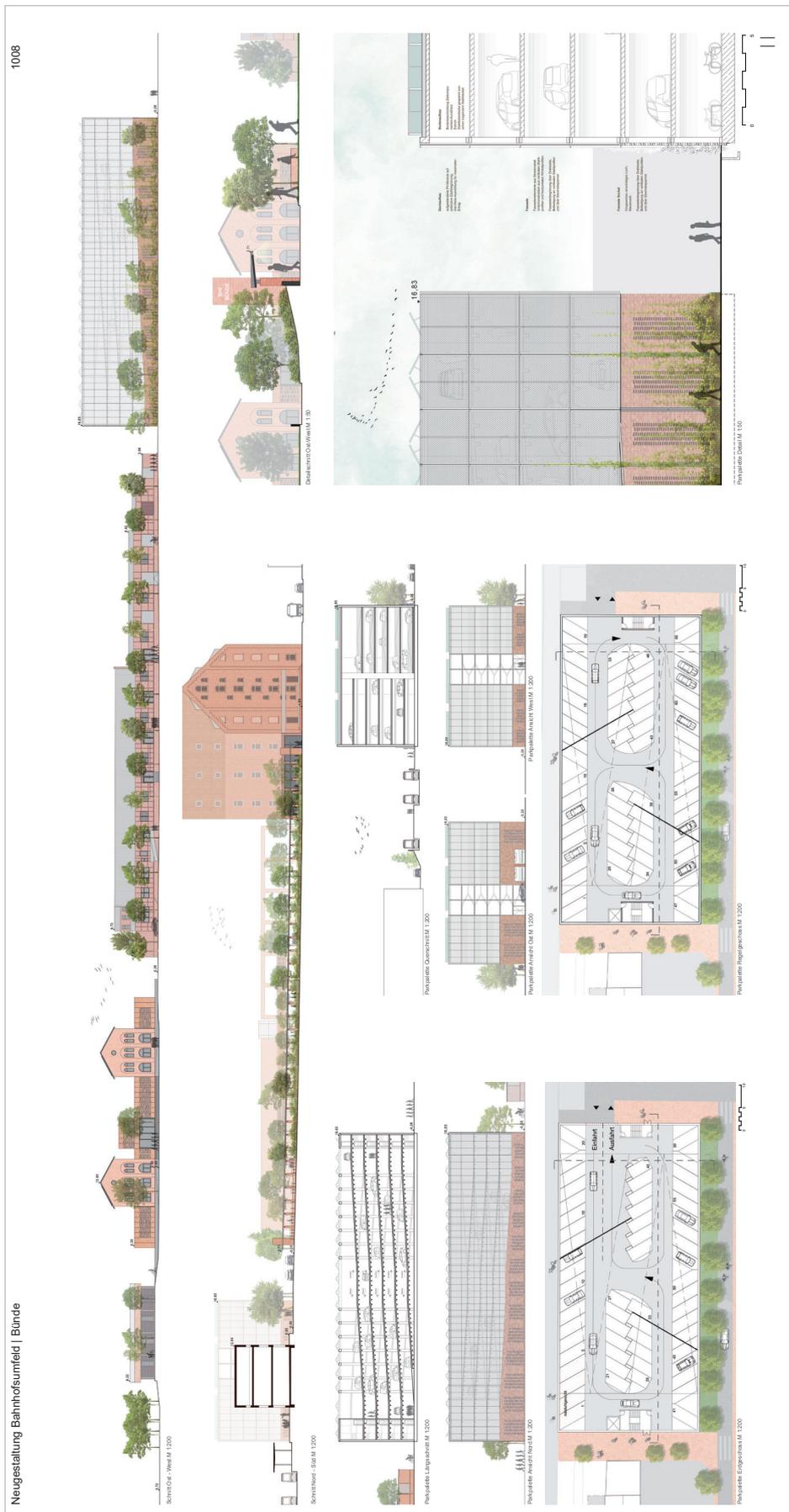


Verbindung Vorplatz, Bahnhofsplatz Nr. 1200



Verbindung Bahnhofsplatz Nr. 1200

(Bildquelle: LILL + SPARLA Landschaftsarchitekten PartGmbH, Köln mit Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln und Stefan Schmitz bda Architekten und Stadtplaner, Köln 2024)



(Bildquelle: LILL + SPARLA Landschaftsarchitekten PartGmbH, Köln mit Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln und Stefan Schmitz bda Architekten und Stadtplaner, Köln 2024)

Weitere TeilnehmerInnen (in aufsteigender Reihenfolge, nach Tarnzahl sortiert)

1001



Visualisierung

plant Landschaftsarchitektur, Bünde

Melanie Pottebaum, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin (FH)
Mitarbeit: Michael Pottebaum

KIRCHNER Infrastrukturplanung GmbH, Stadthagen

Jörg Weiß, Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen (FH)
Mitarbeit: Carten Flick

b44 architekten

bley | hack | duesterhus architekten partgmbb, Lemgo

Andre Hack, Dipl.-Ing. Architekt
Mitarbeit: Reinhard Schwakenberg, Dipl.-Ing. Architekt

Mitwirkende extern:

Visualisierungen: Günter Nakotte, Dipl.-Ing. (FH)



1003



Pola Landschaftsarchitekten, Berlin

Jörg Michel, Landschaftsarchitekt
Mitarbeit: Théo Pietronave, Hinal Palan, Kuang-yu Niu

Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG, München

Helmut Ammerl, Institut Verkehrsplanung/Verkehrstechnik

Hinrichs Wilkening Architekten, Berlin

Sven Hinrichs, Architekt



1004



Lohaus + Carl + Köhlmos PartGmbB
Landschaftsarchitekten + Stadtplaner, Hannover

Prof. Irene Lohaus, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin
Mitarbeit: Thomas Steinborn, Dipl.-Ing.; Elisabeth Unger, B.Sc.

SHP Ingenieure, Hannover

Prof. Dr.-Ing. Daniel Seebo, Bauingenieur
Mitarbeit: Lukas Ernst-Milosev, M.Sc.



Hübotter + Stürken + Dimitrova,
Architektur & Stadtplanung, Hannover

Gert Stürken, Dipl.-Ing. Architekt

Mitwirkende extern:

Visualisierungen: PROFORMA – Markus Eusterbrock

Tragwerksplanung: DREWES+SPETH, Martin Speth

1006



KRAFT.RAUM.

Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung, Düsseldorf

René Rheims, Landschaftsarchitekt

Mitarbeit: Lucia Neumann, Lucas Baumann, Greta Schejok

Ingenieurbüro Angenvoort + barth Partnerschaft, Krefeld

Markus Ridder, Dipl.-Ing.

Mitarbeit: Lukas Ernst-Milosev, M.Sc.



New Architekten, Köln

Michael Weichler, Architekt

Friedrich Keuthen, Architekt

Mitarbeit: Ela Arigün



Holzwarth Landschaftsarchitektur, Berlin

Gerd Holzwarth, Landschaftsarchitekt
Mitarbeit: Mathias Maurerlechner, Mohammed Essam,
Jonathan Preuß, Zhaojun Wang

ARGUS Stadt und Verkehr Part mbB, Hamburg

Dipl.-Ing. Nils Weiland,
Diplom-Ingenieur Bauingenieurwesen und Umwelttechnik
Mitarbeit: Benedikt Dülme, M.Sc.; Jolasse Lampert, M.Sc.;
Sarah Hippe



TRUArchitekten Part mbB, Berlin

Tim Bauerfeind, Architekt MA (arch.)



**mesh Landschaftsarchitekten PartGmbB
Prominski | Nakamura | Prominski, Hannover**

Msashi Nakamura, Landschaftsarchitekt Dipl.-Ing.
Mitarbeit: Martin Prominski, Angela Prominski, Arved Altena

PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover

Svea Coerdt, Umweltingenieurin
Mitarbeit: Dipl.-Ing. Heinz Mazur, Georg Herner



JASA Studio, Berlin

Jan Saggau, Architekt

Mitwirkende extern:
Jan Mittelstädt, Schöne Neue Welt Ingenieure, Berlin

1011



MERA GmbH, Hamburg

Dipl.-Ing. Nils Krieger, Landschaftsarchitekt
Mitarbeit: Alexander Teichmann

**Gertz Gutsche Rügenapp,
Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Hamburg**

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

**SCHALTRAUM, Dahle-Dirumdam-Heise,
Partnerschaft von Architekten mbB, Hamburg**

C. Dahle, Dipl.-Ing. Architekt
C. Dirumdam, Dipl.-Ing. Architekt
T. Heise, Dipl.-Ing. Architekt

Mitwirkende extern:
Lisa Brunnert



1012



plateau Landschaftsarchitekten, Hannover

Heike Schäfer, Landschaftsarchitektin
Christiane Diehl, Landschaftsarchitektin
Mitarbeit: B.Sc. Pauline Gehr

**dmo - digital mobility Consultants
Ingenieure und beratende Betriebswirte Meier-Berberich &
Partner PartG - AG Hamburg PR 1128, Hamburg**

Dipl.-Ing. Martin Röhrleef, Verkehrsplaner



**kellner schleich wunderling architekten + stadtplaner GmbH,
Hannover**

Karin Kellner, Architektin und Stadtplanerin
Jörn Schinkel, Architekt



Landschaftsarchitektur+, Hamburg

Felix Holzapfel-Herziger, Landschaftsarchitekt
Mitarbeit: Shirin Azad, Clara Benevenuti, Dicle Sancar,
Volker Scharein, Lena Selchert

ibt Ingenieure + Planer Infrastruktur und Stadtentwicklung GmbH & Co. KG, Osnabrück

Florian Lamping, Bauingenieur (M.Sc.)



tun-architektur, Thomas Müller / Nathalie Dudda PartG mbB, Hamburg

Thomas Müller, Architekt
Mitarbeit: Daniel Aust, Arman Jeddi

Mitwirkende extern:
Burkhardt Wand (Lichtplanung)
Jens Micolowsky (Visualisierung)

Eckdaten Wettbewerbsverfahren

Realisierungswettbewerb als nichtoffener Wettbewerb mit vorgeschaltetem Auswahlverfahren nach RPW 2013 und nachgeschaltetem Verhandlungsverfahren gemäß § 17 (5) VgV; bei der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen unter der Reg-Nr. 41/23 registriert. Ebenso wurde die Auslobung der Ingenieurkammer Nordrhein-Westfalen vorgelegt, die die Übereinstimmung mit der Nummer RPW-2023/202 vermerkt hat.

- 06.10.2023 Wettbewerbsbekanntmachung, EU-weit
- 07.11.2023 Ende der Bewerbungsfrist
- 13.11.2023 Losziehung
- KW 48 Versand der Unterlagen
- 11.01.2024 Frist für Rückfragen
- 06.02.2024 Kolloquium
- 16.04.2024 Abgabe Planunterlagen
- 18.06.2024 Preisgerichtssitzung
- 01.07.2024 Ausstellungseröffnung
- 01.07. – 19.07.2024 Ausstellung

Wettbewerbsmanagement

Drees & Huesmann Stadtplaner PartGmbB
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld
www.dhp-sennestadt.de

Ausloberin

Stadt Bünde
Bahnhofstraße 15, 32257 Bünde
www.buende.de