

EBI

Ideenwettbewerb altstadt.raum

www.altstadtraum.de

Neuordnung altstadt.raum

schafft Mehrwerte!

Aufgabenstellung



Impressum

Auftraggeberin

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Ansprechpartner:
Dominik Brand
Telefon: 0521 51 66603
E-Mail: Dominik.Brand@bielefeld.de

Olaf Lewald (Amtsleiter Amt für Verkehr)
Telefon: 0521 51 3003
E-Mail: Olaf.Lewald@bielefeld.de

Verfahrensbetreuung

scheuven + wachen plus planungsgesellschaft mbh
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Telefon: 0231 18 99 87 10
Mail: bielefeld@scheuven-wachen.de
www.scheuven-wachen.de

Ansprechpartner*innen: Martin Ritscherle, Christoph Schökel, Nathalie Grundmann

PLANKOM
Kommunikation – Planung – Beratung – Forschung
Brookstr. 20
27612 Loxstedt
Telefon: 04703 921 0216
Mail: simone.neddermann@plankom.net
www.plankom.net

Ansprechpartner*innen: Dipl.-Ing. Simone Neddermann, Dipl. Ing. Oliver Kuklinski

Redaktion/Bild- und Kartenmaterial

scheuven + wachen plus planungsgesellschaft mbh
PLANKOM
Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr
Artgerecht Werbeagentur GmbH

Stand

Dortmund/Loxstedt/Bielefeld, Juli 2023



altstadt.raum

scheuven + wachen **plus**
planungsgesellschaft mbh



Termine und Fristen

Versand der Unterlagen

Anfang August

Auftaktkolloquium

14. August 2023

12.00 Uhr – 16.00 Uhr
Ortsbegehung mit fachlichen Inputs,
Klärung erster Rückfragen

Abgabe der Ergebnisse

19. September 2023

bis 12.00 Uhr, digital
alle Details zur Einlieferung der Arbeiten finden sich in Teil B, Punkt 12 (Seite 36) der Aufgabenstellung

Abgabe der Abschlusspräsentation

26. September 2023

bis 12.00 Uhr, digital
alle Details zur Einlieferung der Arbeiten finden sich in Teil B, Punkt 12 (Seite 36) der Aufgabenstellung

Forum altstadt.raum als Abschlussveranstaltung

28. September 2023

17.00 Uhr – 20.00 Uhr
Präsentation der Ergebnisse,
Dialog mit der interessierten Öffentlichkeit

Entscheidungsfindung der Jury

29. September 2023

Inhaltsverzeichnis

Teil A – AUFGABE

1 Das Projekt altstadt.raum	06
■ Ausgangssituation (Anlass und Ziel)	06
■ Bisheriger Prozess	07
■ Alle Projektmaßnahmen im Überblick	10
2 Bestandssituation	12
■ Städtebauliche Einordnung und Besonderheiten der Altstadt	12
■ Erschließung	13
■ Ruhender Verkehr	14
■ Radverkehr	18
■ Öffentlicher Personennahverkehr	20
■ Nutzungsschwerpunkte	20
■ Nachhaltigkeit und Klimaanpassung	23
3 Aufgabenstellung	24
■ Zentrale Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch	24
■ Beschlossene Eckpunkte	25

Teil B – VERFAHREN

4 Allgemeines	30
5 Auftraggeberin	30
6 Betreuung	31
7 Teilnehmende	31
8 Jury	31
■ Fachpreisgericht	31
■ Politik	31
■ Verwaltung	31
■ Vertreter*innen Kernteam	31
■ Beratende Mitglieder	31
9 Beurteilungskriterien	33
10 Unterlagen	33
11 Leistungen	34
12 Einlieferung der Arbeiten	36
13 Honorierung	36
14 Weitere Beauftragung und Nutzung der Arbeiten	36

Teil A

Aufgabe

1 Das Projekt altstadt.raum

Ausgangssituation – Anlass und Ziel

Bielefeld befindet sich im Wandel. Nicht nur im Bereich Verkehr, sondern auch in der Innenstadt findet eine Transformation statt und stellt die Menschen vor Herausforderungen. Die Mobilitätsstrategie beschreibt ein modernes und nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität in Bielefeld bis zum Jahr 2030. Eine moderne und umweltverträgliche Mobilität ist ein wesentlicher Schlüssel für ein auch in Zukunft klimaneutrales, lebenswertes und dynamisches Bielefeld. Dazu wurden sechs Leitziele verfasst:

- Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
- Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen
- Erreichbarkeit für Bürger und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
- Verkehrssicherheit erhöhen/„Vision Zero“
- Negative Wirkung des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

Mit der Reduzierung des MIV von 50 % auf 25 % setzt sich Bielefeld ein ehrgeiziges Ziel. Damit einher geht eine Steigerung des Umweltverbundes auf 75 %.

Neben der Mobilität muss auch der Einzelhandel neue Wege gehen. Das Bauamt der Stadt Bielefeld stellt sich den aktuellen Herausforderungen und hat im Rahmen des „Sofortprogrammes Innenstadt 2020“ des Landes NRW bereits im Oktober 2021 das Planungsbüro Urbanista aus Hamburg beauftragt, ein

Konzept für die strategische Ausrichtung der Innenstadt, die sogenannte **Innenstadtstrategie**, zu erarbeiten. Die Innenstadtstrategie (siehe Anlage Entwurf Innenstadtstrategie) beinhaltet die Ausformulierung eines positiven Zukunftsbilds der Innenstadt. Welche Funktionen und Nutzungen werden die Innenstadt in Zukunft prägen? Wie sieht die Innenstadt der Zukunft aus Sicht ihrer Nutzer*innen aus? Für welche Qualitäten und Atmosphären könnte die Innenstadt in Zukunft stehen?

Das Planungsbüro erarbeitet unter Einbeziehung von Innenstadtakteur*innen und der Öffentlichkeit ein **räumliches Leitbild der Innenstadt mit der Darstellung von Handlungs-, Potenzial-, Anker- und Resonanzräumen**. Die daraus resultierenden Projektimpulse werden in Form von Projektsteckbriefen gegliedert.

Die Innenstadtstrategie dient als Grundlage für die Aktivitäten des City-Managements, für die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) Innenstadt sowie für Bewerbungen auf mögliche weitere Förderprogramme. Durch den Prozess können neue Kooperationen geschlossen und die Basis für weitere Dialog- und Beteiligungsformate geschaffen werden.

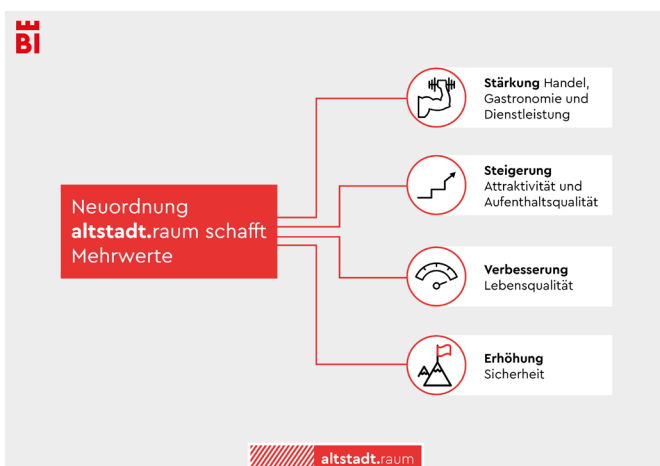
In enger Abstimmung mit der Innenstadtstrategie wurde mit dem altstadt.raum ein **Projekt zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität** in der Altstadt etabliert, das sich vor allem auf den Verkehrsraum fokussiert.

Das Projekt sollte Maßnahmen enthalten zur Verkehrsberuhigung, zur Erhöhung allgemeiner Sicherheit, zur Herausnahme von nicht notwendigem Durchgangsverkehr und zur Reduzierung von nicht notwendigem Ziel- und Quellverkehr. Damit sollten Möglichkeiten geschaffen werden für bessere

Aufenthaltsqualität, die Errichtung von Begegnungszonen, Shared-Space-Konzepten, Außengastronomie und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen durch Bepflanzungen im Fahrbereich. Außerdem sollten Lieferzonen für Einzelhändler, die Teilnehmer der Citylogistik, etc. eingerichtet werden.

Dazu wurde die **Durchführung einer Testphase** beschlossen. Vor der dauerhaften Umsetzung sollten verschiedene Maßnahmen und Eingriffe in den Straßenverkehr getestet und danach evaluiert werden.

Im Juni 2020 beschloss der Rat der Stadt **vier Ziele**, die im Laufe des Prozesses leicht angepasst wurden. Sie stellen in ihrer aktuellen Fassung die übergeordneten Ziele dar, welche den Rahmen für die Aufgabenstellung des Ideenwettbewerbs bilden.



Beschlossene Prozessziele
(Artgerecht Werbeagentur GmbH, Stadt Bielefeld)

Bei allen Überlegungen zur zukunftsfähigen Entwicklung steht eine gute Erreichbarkeit des altstadt.raums im Vordergrund. Unter diesem Aspekt gilt es individuelle Lösungsansätze für alle Verkehrsteilnehmer*innen (Kfz, Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV) zu erarbeiten.

Für die langfristige Perspektive des altstadt.raums sollen im Rahmen dieses Ideenwettbewerbs sowohl erste **Bilder und Ideen für die Neuordnung des Verkehrs als auch die zukünftige Entwicklung der öffentlichen Räume** unter Berücksichtigung vielfältiger Nutzungsinteressen sowie unter Einbeziehung der Bielefelder Stadtöffentlichkeit erarbeitet werden. Dies soll in Anknüpfung an die o.g. durch die Politik beschlossenen Projektziele sowie die in der Aufgabenstellung erläuterten Eckpunkte erfolgen.

Bisheriger Prozess

Noch vor Beginn der Testphase begann eine intensive Beteiligung in Form von Workshops mit lokalen Stakeholdern (Kaufmannschaft, Anwohner*innen, Interessensverbände, Geschäftstreibende). Auf dieser Grundlage wurden zwischen Juni 2021 und Februar 2022 an diesen sechs Standorten **Verkehrsversuche** durchgeführt:

- Ritterstraße/Süsterplatz
- Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstraße
- Am Waldhof
- Goldstraße/Güsenstraße
- Steinstraße
- Notpfortenstraße/Ritterstraße/Klosterstraße

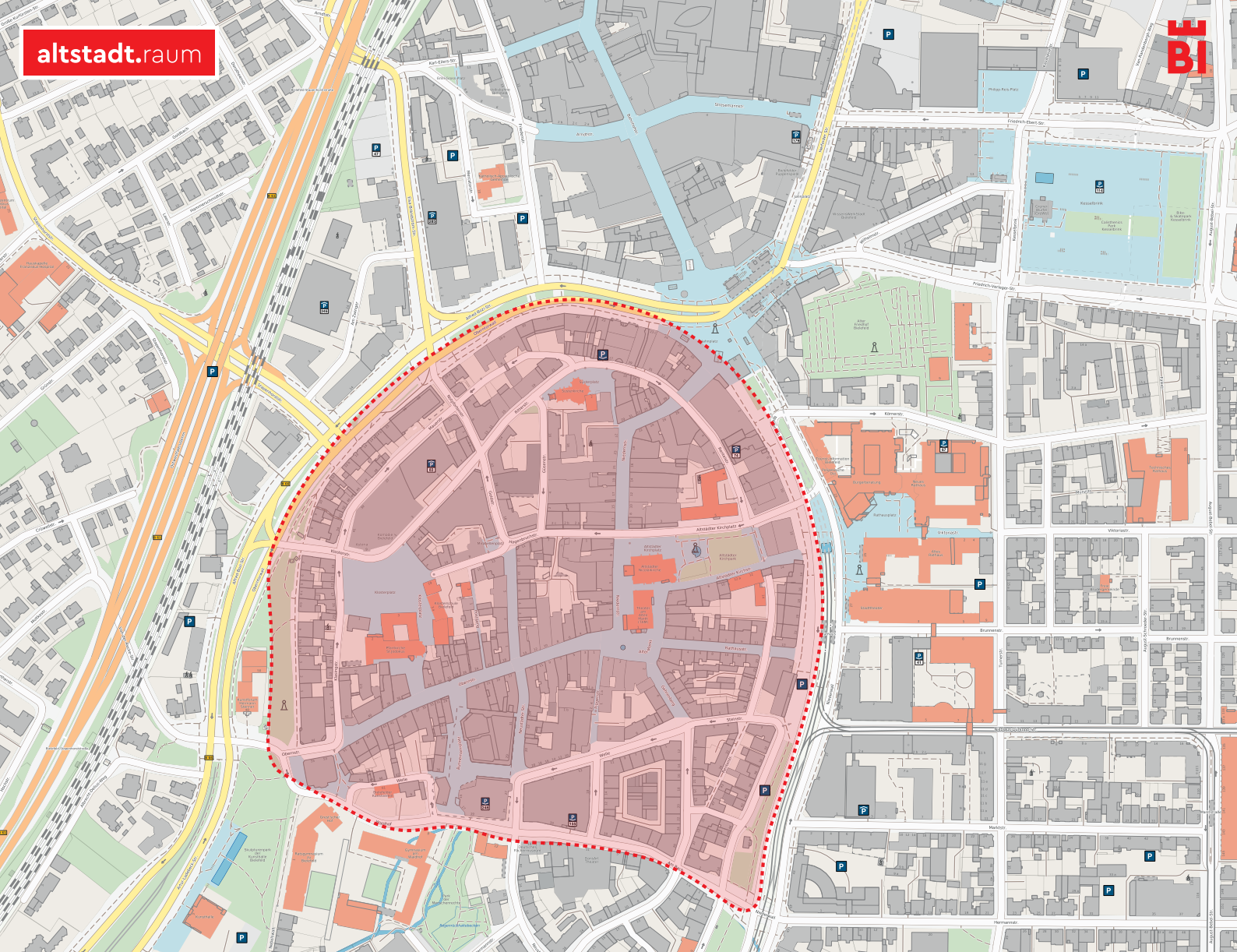
Der räumliche Fokus dieser Verkehrsversuche lag nördlich der Straße Am Bach, welche den Schwerpunktbereich des Handels vom südlichen Teil der Altstadt abtrennt. In dieser Testphase wurden **Fahrradstraßen eingeführt, Straßenführungen geändert, Fußgängerzonen erweitert und Parkstreifen für alternative Nutzungen freigegeben.** Außerdem wurde zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität der Durchgangsverkehr durch die Altstadt verhindert. Darüber hinaus fanden zusätzliches Straßenmobiliar, Fahrradabstellanlagen und Begrünungen auf Parkflächen Platz.

Diese Maßnahmen wurden medial intensiv begleitet.

Auf der Website altstadtraum.de konnten Bürger*innen Anregungen und Hinweise äußern sowie gewünschte Maßnahmen verorten. Außerdem wurden in unterschiedlichen Formaten mit Interessierten und Gewerbetreibenden Dialoge angestoßen, um über bevorstehende Maßnahmen zu informieren. Dazu kamen verschiedene Umfragen, sowohl von der Verwaltung beauftragt, als auch von anderen Verbänden.

Nach Beendigung der Testphase begann die Auswertung der erhobenen Daten. Diese werden Ihnen für die Bearbeitung der Aufgabe zur Verfügung gestellt (siehe Anlage Auswertung Verkehrsversuche).

Im Sommer 2022 wurde das Projekt zunehmend kontroverser diskutiert. Es wurde deutlich, dass sich die Bürger*innen trotz der zahlreichen Beteiligungsformate nicht ausreichend mitgenommen und informiert fühlten. Daher wurde im Herbst 2022 ein erneuter Kommunikations- und Beteiligungsprozess aufge-



Abgrenzung Projektgebiet altstadt.raum
(Artgerecht Werbeagentur GmbH, Stadt Bielefeld)

setzt. Dieser wurde von einer externen Moderation begleitet, um den Prozess zu versachlichen und eine höhere Akzeptanz der Bevölkerung zu erreichen. Ziel war es, die Aufgabenstellung für diesen Ideenwettbewerb zu erarbeiten. Dazu wurde im November 2022 das sogenannte **Kernteam** ins Leben gerufen, um die Interessen aller Altstadt-Akteure bestmöglich abbilden zu können. Dies umfasste Vertreter*innen aus verschiedenen Clustern:

- **Politik – Ratsfraktionen:** SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, CDU, FDP
- **Politik – Bezirksvertretungen:** alle Bezirksbürgermeister*innen
- **Beiräte:** Beirat für Behindertenfragen, Integrationsrat, Klimabeirat, Seniorenrat
- **Wirtschaftsvertreter*innen:** Altstadt Kaufmannschaft, Bielefeld Marketing, Dehoga, Handelsverband, Handwerkskammer, IHK, Kreishandwerkerschaft
- **Ärzte*innen:** Ein Vertreter der Ärzteschaft
- **Schulen/Universitäten:** Fachhochschule des Mittelstands, Kindermann-Stiftung, Klosterschule, Schulleitung und Schülervvertretung Ratsgymnasium, Schulleitung und Schülervvertretung Gymnasium am Waldhof, AstA Universität Bielefeld
- **Eigentümer*innen/Anwohner*innen:** Haus & Grund, Mieterbund
- **Kirchen:** Altstädter Nikolaikirche, St. Jodokus Mitte, Süsterkirche, Landeskirchenamt
- **Übergeordnete Organisationen:** Bielefelder Verkehrsverein e.V., Kulturpact, Open Innovation City Bielefeld, Pro Bielefeld
- **Verkehrsinstitutionen:** ADFC, Initiative „gesund unterwegs“, moBiel, Parkhausbetreiber, Taxiunternehmen Bieta, Verkehrsclub Deutschland
- **Verwaltung:** Dezernat 03, Leiter Amt für Verkehr, Stab Dezernat 04, Bauamt, Presseamt, WEGE, Polizei Direktion Verkehr

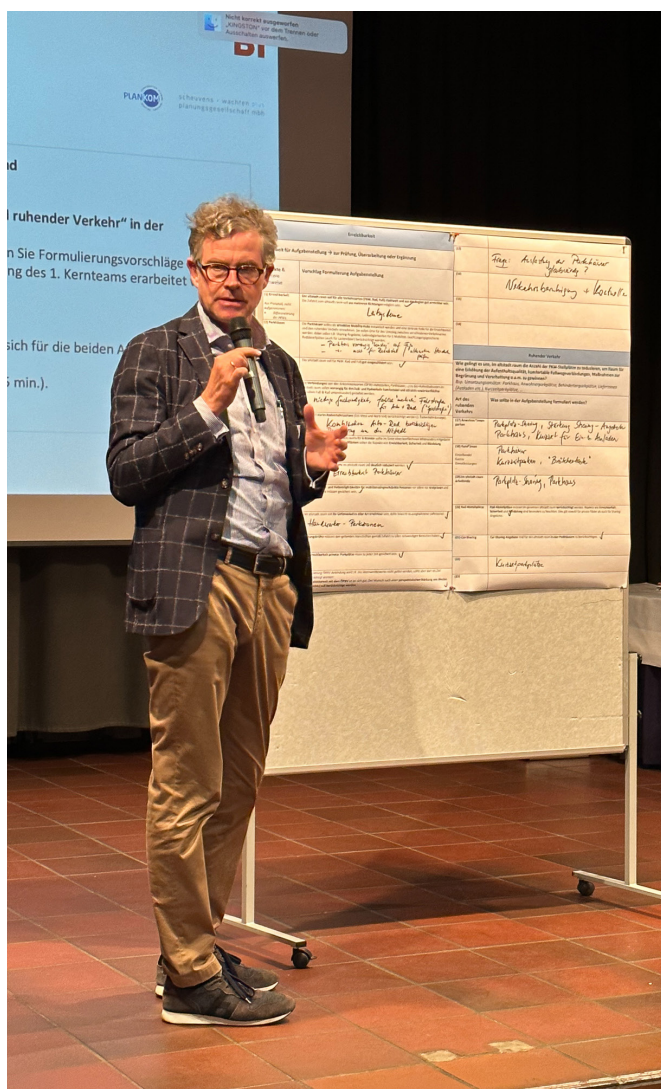
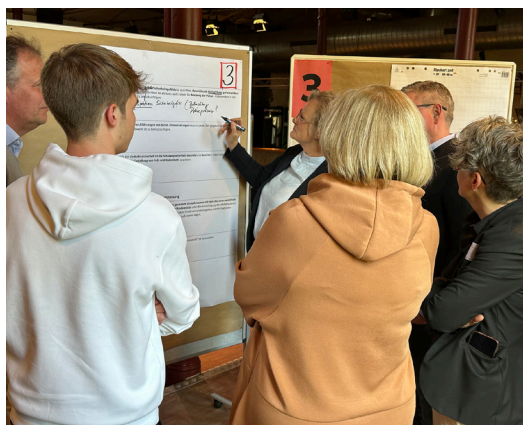
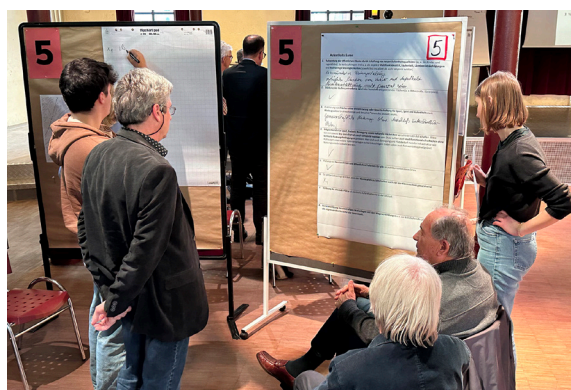
Begleitet wurde der Prozess vom sogenannten **Koordinationssteam**, das seinem Namen entsprechend lediglich eine koordinierende Funktion innehatte. Es bestand aus einer/m Vertreter/in der einzelnen Ratsfraktionen, der Bezirksbürgermeisterin für den Stadtbezirk Mitte sowie der stellv. Bezirksbürgermeisterin und dem stellv. Bezirksbürgermeister, dem Beigeordneten des Dezernats 03, dem Vorsitzenden der Kaufmannschaft Altstadt, einer Vertreterin des Citymanagements, einer/m Vertreter/in des Handelsverbands und einer/m Vertreter/in der IHK, einer/m Vertreter/in des Stabs Dezernat 04, einer/m Vertreter/in des Partizipationsteams des Presseamtes und dem Leiter des Amtes für Verkehr.

Das Kernteam hat u.a. auf Grundlage der Erfahrungen und Auswertungen der Testphase **Eckpunkte** für die Aufgabenstellung in drei ca. dreistündigen Treffen formuliert. Diese Eckpunkte wurden im Rahmen einer **zweiwöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung** allen interessierten Bielefelder*innen zur Prüfung und Kommentierung vorgelegt: Online in Form eines Fragebogens und in Präsenz bei einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung. Es wurde eine Vielzahl von Anregungen zu den Eckpunkten eingebracht, die vom Moderationsteam

sorgfältig ausgewertet wurden.

In einer vierten Sitzung arbeitete das Kernteam die Rückmeldungen der Öffentlichkeit ein. Neben der Finalisierung der Aufgabenstellung verständigte sich das Kernteam auf sogenannte „Lupenräume“, also Räume in der Bielefelder Altstadt, die neben dem Gesamtkonzept von den Planungsbüros vertieft betrachtet werden sollen.

Impressionen der Kernteamsitzungen (Artgerecht Werbeagentur GmbH)



Alle Projektmaßnahmen im Überblick

1 Süsterplatz/Ritterstraße/ Niedernstraße

Was?

In der Niedernstraße wurde die Fußgängerzone erweitert, um neue Flächen für die Außengastronomie, Sitzgelegenheiten und Begrünung zu schaffen. Zusätzlich wurden in der Renteistraße Fahrradständer und Schließfächer installiert und zur weiteren Verkehrsberuhigung der Süsterplatz sowie die Ritterstraße zusätzlich für Durchgangsverkehr gesperrt.

Warum?

Die Aufenthaltsqualität rund um den Süsterplatz sollte auf diese Weise erhöht werden. Die Fußgängerzone in der Niedernstraße war dadurch größer, ruhiger und lud zum Bummeln und Verweilen ein. Durch die zusätzliche Verkehrsberuhigung in der Ritterstraße wurde hier neuer Raum für die Außengastronomie geschaffen. Die neuen Möglichkeiten wurden von den Betreibern und ihren Gästen sehr gut angenommen. Mehr Menschen belebten die Ritterstraße und machten sie zu einem Ort, an dem man sich gerne aufhält, um einen Kaffee zu trinken oder in Ruhe einen kleinen Snack zu genießen. Bäume lockerten die Atmosphäre zusätzlich auf, wirkten im Sommer Starkhitze entgegen und sorgten so für ein besseres Straßenraumklima. Durch die neuen Fahrradständer und Schließfächer in der Renteistraße konnte die Fahrradkultur in der Altstadt gestärkt werden. Auf diese Weise konnten beispielsweise kleine Einkäufe schnell mit dem Rad erledigt und anschließend gemeinsam mit dem Fahrradhelm problemlos verstaut werden, um noch ein paar Stunden in der Altstadt zu genießen.

2 Altstädter Kirchplatz/ Hagenbuchstraße

Was?

Auf dem Altstädter Kirchplatz sollte es aktiv werden. Dafür wurden Tischtennisplatten, Kicker, Sandkästen, neue Sitzgelegenheiten sowie neue Fahrradständer und Schließfächer installiert. Zusätzlich wurde der Durchgangsverkehr teilweise unterbunden.

Warum?

Der Altstädter Kirchplatz wurde durch kleine Maßnahmen in einen aktiven Erlebnisraum verwandelt. Ob die Kolleg*innen in der Mittagspause zu einem Match herausfordern oder den Feierabend mit Freunden bei einem kleinen Turnier genießen – auf dem Altstädter Kirchplatz war immer was los. Und auch Familien mit Kindern konnten durch den

geringeren Verkehr und den neuen Erlebnisbereich mit Sandkasten und Spielmöglichkeiten ihre Zeit rund um den Altstädter Kirchplatz ganz neu genießen. Fahrradständer und Schließfächer unterstützten auch hier wieder die Mobilität mit dem Rad in der Altstadt.

3 Waldhof

Was?

Der Waldhof wurde durch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs in eine Fahrradstraße umgewandelt. Zusätzlich wurde eine Elternhaltestelle sowie ein Carsharing Stellplatz in der Obernstraße eingerichtet.

Warum?

Die Verkehrsberuhigung am Waldhof sollte vor allem den Schüler*innen vor Ort zu gute kommen und zu deren Sicherheit beitragen sowie den Schulweg für alle Schüler*innen ruhiger und entspannter gestalten. Durch ausgewiesene Elternhaltestellen konnten Eltern ihre Kinder weiterhin mit dem Pkw zur Schule bringen. Auch der Raum rund um die Kunsthalle, das Kunstforum Hermann Stenner, den Skulpturenpark und die angrenzende Gastronomie profitierten von der Verkehrsberuhigung und verwandelten diese Kulturszene der Stadt wieder in einen lebenswerten Ort, an dem Kunst und Kultur ungestört erlebt werden konnten. Der Carsharing-Stellplatz sollte Alternativen für alle bieten, die auf ein eigenes Auto verzichten oder neue Wege der Mobilität testen wollten.

4 Goldstraße/Güsenstraße

Was?

In der Gold- und Güsenstraße wurden unter anderem verschiedene Begrünungsmaßnahmen umgesetzt. Passend dazu wurden neue Sitzgelegenheiten geschaffen. Es wurde einiges getan, um das Fahrradfahren in der Altstadt zu fördern und zu erleichtern. Unter anderem wurden auch hier neue Fahrradständer platziert sowie eine moderne „meinSiggli“-Fahrradverleihstation eingerichtet. Zusätzlich wurde die bestehende Fahrradstraße aus der Hagenbruchstraße über die Goldstraße bis an den Obertorwall verlängert.

Warum?

Durch die Fahrradmaßnahmen in der Goldstraße, aber auch an vielen anderen Orten der Altstadt wurde eine komfortable Ost-West-Verbindung für den Radverkehr geschaffen. Eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr ermöglichte für viele Menschen den einfachen Umstieg auf das Fahrrad. Dies entlastete die Altstadt vom Autoverkehr und gab allen Nutzer*innen, die tatsächlich auf das Auto angewiesen sind, mehr Raum. Genau das entspricht den Zielen der Mobilitätsstrategie, die vom Rat der Stadt beschlossen wurden. Durch die „meinSiggli“-Fahrradstation, an der man ganz einfach per App eines von rund insgesamt rund 600 Rädern spontan buchen und nutzen konnte, wurde das Radfahren erleichtert. Die zusätzlichen Begrünungsmaßnahmen rund um Gold- und Güsenstraße machten den Ort lebenswerter

und ließen ihn an einigen sonst tristen Stellen neu aufblühen. Und praktischerweise halfen die Kugelakazien auch dabei, lästige Falschparker von ihrem Vorhaben abzuhalten.

5 Steinstraße

Was?

An der Steinstraße wurde es kreativ. Neben zusätzlicher Begrünung und neuen Sitzgelegenheiten wurde hier mit tatkräftiger Unterstützung der ansässigen Gewerbetreibenden gemeinsam ein besonders kreativer Ort für Straßenkunst geschaffen. Darüber hinaus wurde in der Nähe am Gehrenberg ein weiterer Carsharing-Stellplatz eingerichtet.

Warum?

Kunst braucht Raum! Und genau diesen haben Straßenkünstler*innen aus Bielefeld in der Steinstraße bekommen. In Kombination mit zusätzlicher Begrünung und neuen Sitzgelegenheiten wurde die Steinstraße zusätzlich belebt und die Lebens- und Aufenthaltsqualität für alle Altstädter*innen sowie Besucher*innen erhöht. Außerdem wurde eine Carsharing Station eingerichtet, um auch hier neue Wege der Mobilität zu fördern.

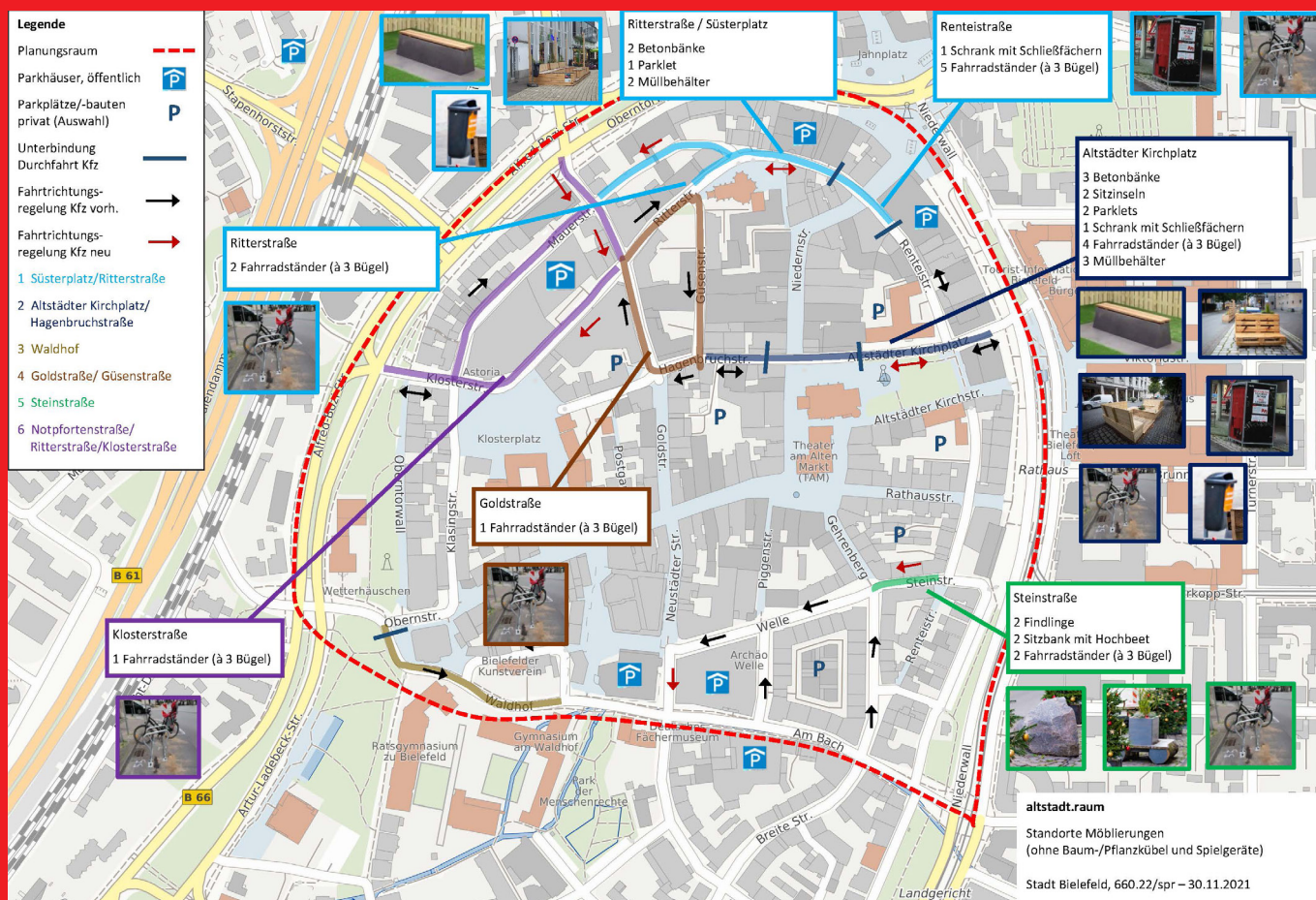
6 Notpfortenstraße/Ritterstraße/Klosterstraße

Was?

Die Notpfortenstraße wurde in eine Einbahnstraße umgewandelt. Der freigewordene Raum wurde dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Ritterstraße und Mauerstraße wurden ebenfalls in eine Einbahnstraße umfunktioniert, um Fahrbeziehungen zu vereinfachen und Raum für Anliefererinnen zu schaffen.

Warum?

Insgesamt sollte durch diese Veränderungen eine Beruhigung des Verkehrs erzielt werden, um so auch rund um die Klosterschule mehr Sicherheit für die Schüler*innen gewährleisten zu können. Mit der Einbahnstraßenregelung in der Notpfortenstraße sollte erprobt werden, ob die Klosterstraße als einzige Ausfahrt aus der Altstadt ausreichend ist.



Detailplan zur Möblierung und Durchführung der Testphase (Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld)

2 Bestandssituation

Städtebauliche Einordnung und Besonderheiten der Altstadt

Das Projektgebiet des altstadt.raums befindet sich im Stadtzentrum Bielefelds im Stadtteil Mitte und umfasst ca. 2,21 km². Die in der Stadtkarte erkennbare charakteristische Hufeisenform begrenzt das Projektgebiet. Die genaue Abgrenzung verläuft im Osten, Norden und Westen entlang des Innenstadtrings bestehend aus den Straßen Niederwall und Oberntorwall/Alfred-Bozi-Straße.

Im Süden endet das Projektgebiet nördlich der Straßen Waldhof und Am Bach. Die Altstadt weist einen hohen Nutzungsmix aus Handel und Gewerbe, Gastronomie und Hotellerie, Wohnen, kulturellen und religiösen Einrichtungen, Niederlassungen des Gesundheitssektors, Schulen und weiteren Bildungseinrichtungen, öffentlichen Plätzen sowie Verkehrsflächen und Parkhäusern auf. Entsprechend der Nutzungsvielfalt bestehen seitens der Bielefelder Bevölkerung – als spezifische Interessenträger*innen – wie z.B. Gewerbetreibenden und Besucher*innen der Altstadt ebenso vielfältige Nutzungsansprüche und Bedarfe.

Unumstritten in diesem Zusammenhang ist die Aufenthaltsfunktion der Altstadt für Einkäufe, Nutzung der Gastronomie oder reines Flanieren. Die Wege und Straßen in der Altstadt bilden zudem ein Verbindungsnetz zwischen den südlich gelegenen Grünflächen des Parks der Menschenrechte und des Skulpturenparks sowie dem nordöstlich gelegenen Friedhof Bielefeld, welche seitens der Bielefelder*innen als Aufenthaltsorte genutzt werden.

Im Norden mündet der altstadt.raum am **Jahnplatz**, einer großen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße. Diese wurde 2021 frisch saniert und klimafreundlich ausgebaut. Unmittelbar daran anschließend beginnt die Bahnhofstraße, eine Verlängerung der Fußgängerzone. Der Jahnplatz wirkt dabei wie eine Zäsur der Bielefelder Fußgängerzone.

Die **kleinteiligen Gebäude- und Platzstrukturen** in der Altstadt führen zu einer gemütlichen Atmosphäre. Dem gegenüber steht die Bahnhofstraße mit ihrem städtebaulichen Charme der 1960er und 1970er Jahre

und einer stark monofunktionalen Ausrichtung auf den Einzelhandel. Die Eigentümerverhältnisse der Immobilien in der Bahnhofstraße werden von institutionellen Anlegern sowie Kapital- und Immobiliengesellschaften geprägt, wohingegen die Altstadt von Privatpersonen und Selbstnutzer*innen dominiert wird.



- oben** Kreuzung Oberntorwall/Waldhof
- mitte** Sanierter Verkehrsknotenpunkt am Jahnplatz
- unten** Alter Markt mit Wochenmarkt

Im Osten endet das klassische Einkaufsviertel an der Niedernstraße und mündet im Rathaus, dem Stadttheater und einer Gastronomiezeile. Dieser abrupte Wandel der Nutzungen wird auch durch die räumliche Trennung der Stadtbahnlinie verstärkt. Südlich der Straße Am Bach steigt der Wohnanteil deutlich an, allerdings sind auch hier im Erdgeschoss noch einige kleine Läden vorzufinden. Dazu kommen weiter westlich mit dem **Park der Menschenrechte** und dem Skulpturenpark zwei große, innerstädtische und gut frequentierte Grün- und Freiflächen. Außerdem befinden sich hier das Ratsgymnasium und das Gymnasium am Waldhof.

Im Westen bilden die Alfred-Bozi-Straße, die Eisenbahnlinie und der Ostwestfalendamm große städtebauliche Barrieren in deren Zwischenräume sich einige Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt haben. Weiter westlich beginnen die Wohngebiete des Bielefelder Westens.

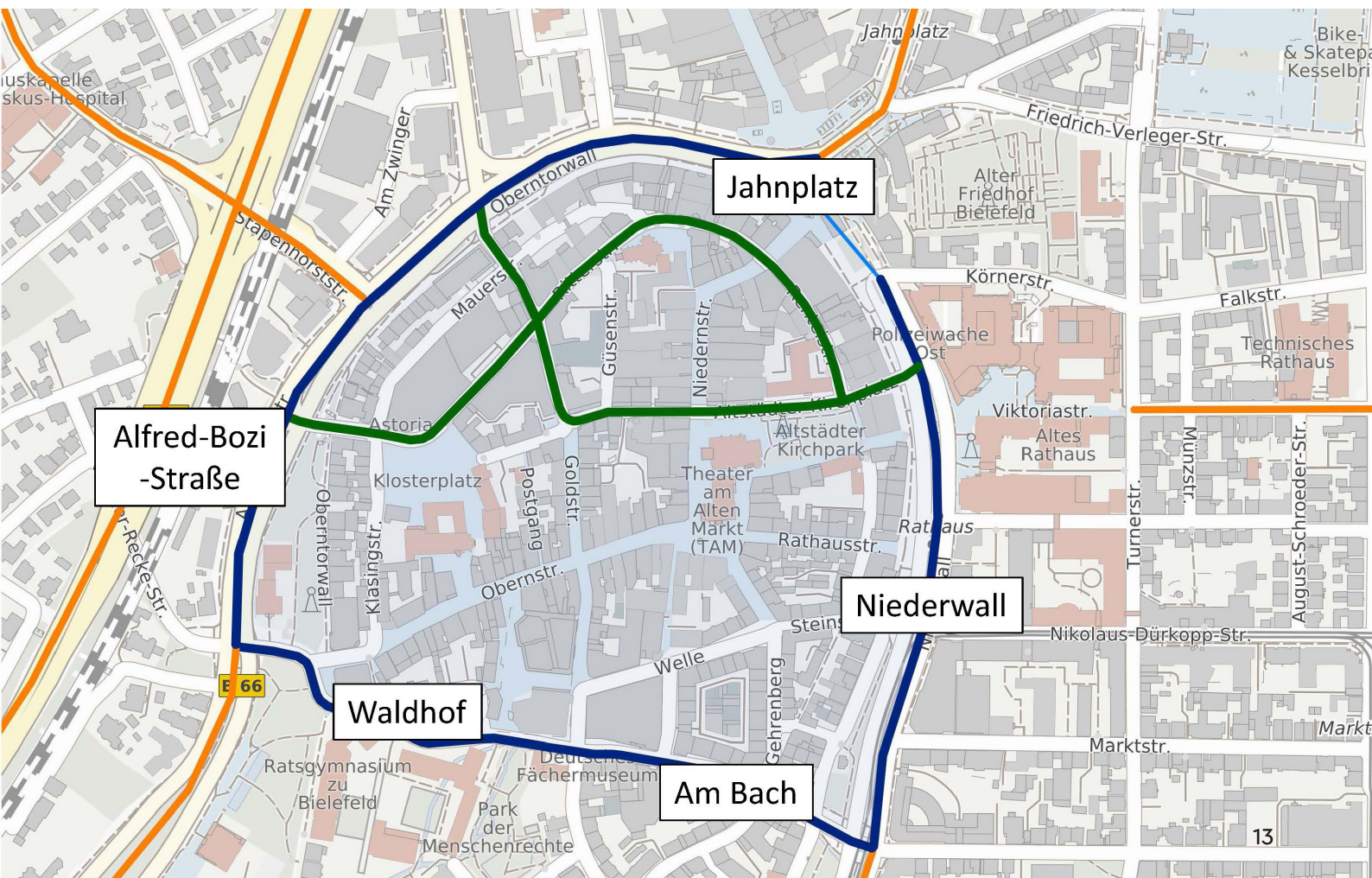
Erschließung des altstadt.raums
(Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)

Erschließung

Den Rahmen des altstadt.raums bilden die **Alfred-Bozi-Straße, Jahnplatz, Niederwall, Am Bach und Waldhof**. Einfahrten in das Gebiet sind über die Obernstraße, Klosterstraße, Notpfortenstraße, Altstädter Kirchplatz, Gehrenberg und Am Bach möglich.

Eine Durchfahrt durch den altstadt.raum ist über zwei Routen möglich und wird teilweise als Abkürzung oder für den „Poserverkehr“ missbraucht. Die erste Route verläuft von Westen nach Osten über die Notpfortenstraße/Klosterstraße – Ritterstraße – Renteistraße – Altstädter Kirchplatz. Die zweite Route verläuft von Osten nach Westen über den Altstädter Kirchplatz – Hagenbruchstraße – Goldstraße – Ritterstraße.

Überörtlich ist Bielefeld aus verschiedenen Richtungen erreichbar. Der Ostwestfalendamm ist die schnellste Verbindung zur Autobahn A33 und A2. Die Stapenhorststraße ist die Verbindung nach Nordwesten Richtung Universität, Dornberg und Werther. Die Jöllenbecker Straße führt in den Norden nach Schildesche und Jöllenbeck. Die Herforder Straße bindet Heepen und überörtlich Herford und Bad Salzungen

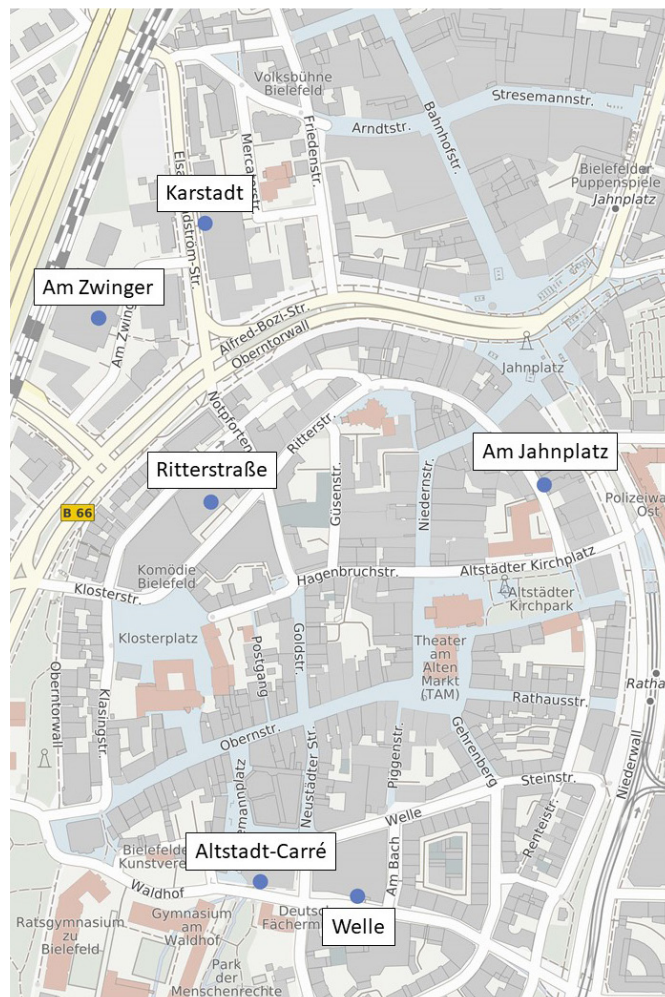


an. Die Heeper Straße führt nach Heepen und im weiteren Verlauf nach Leopoldshöhe. Die Detmolder Straße ist die Hauptverbindung nach Stieghorst und überörtlich nach Lage, Lemgo und Detmold. Die Arthur-Ladebeck-Straße führt nach Süden Richtung Gadderbaum, Brackwede, Senne und im weiteren Verlauf nach Gütersloh.

Ruhender Verkehr

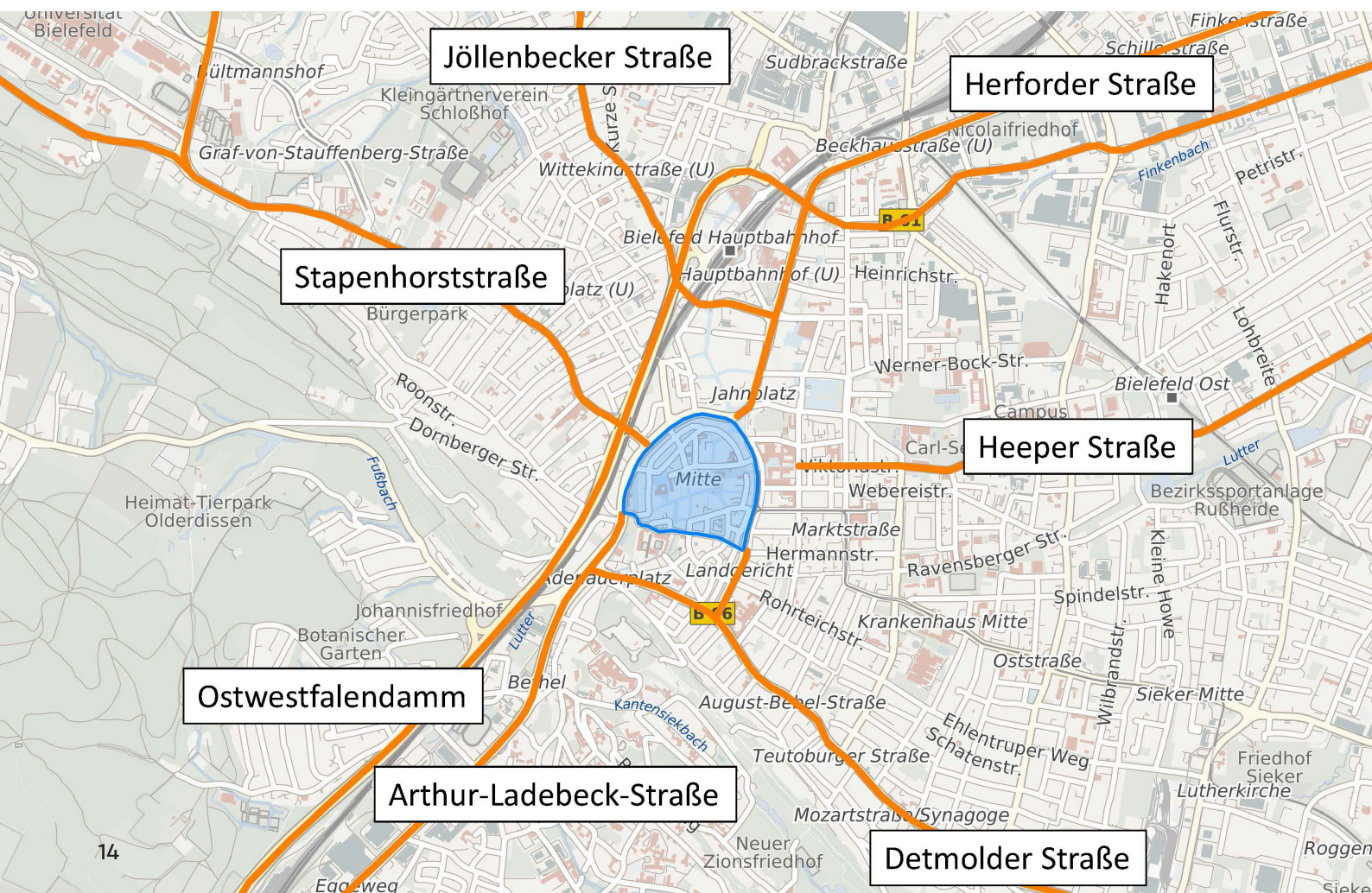
Während der Testphase wurden sechs Parkhäuser im Projektgebiet oder in unmittelbarer Umgebung auf ihre Kapazitäten untersucht. Dabei handelte es sich um die **Parkhäuser Am Zwinger, Karstadt, Ritterstraße, Am Jahnplatz, Altstadt-Carré und Welle**.

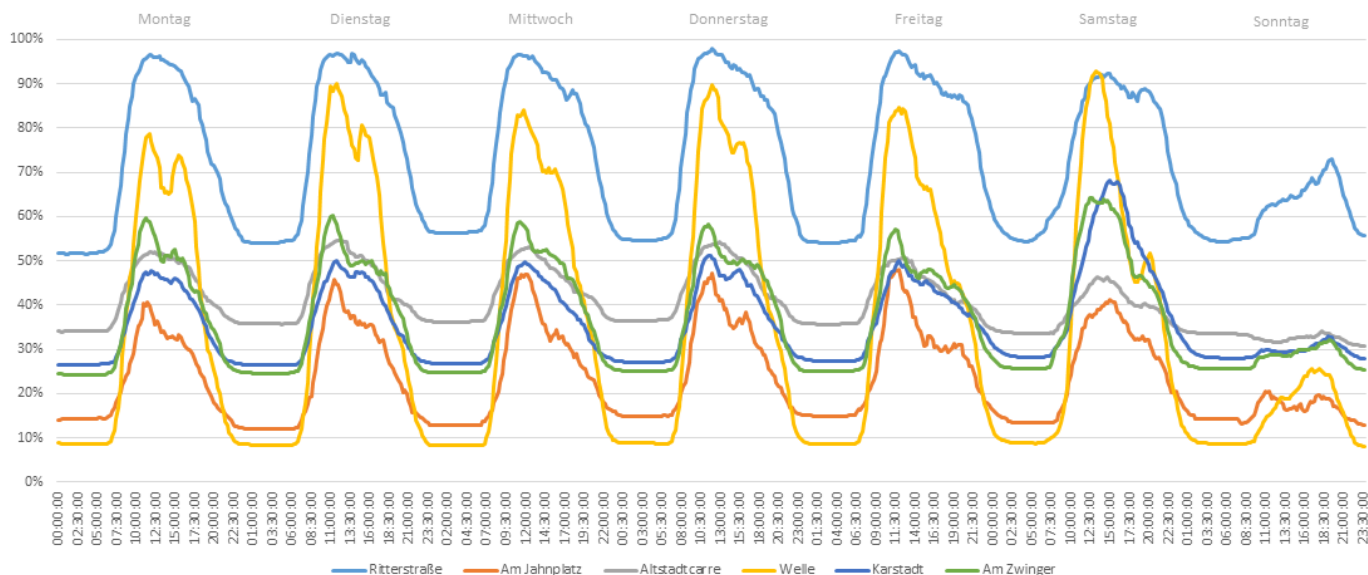
Die durchgeführten Untersuchungen zeigen einen **ähnlichen Verlauf der Auslastungen sowohl an Werktagen als auch an den Wochenenden**. Die dabei auffälligsten Unterschiede liegen in den prozentualen Auslastungen der Parkhäuser. In allen untersuchten Parkhäusern wurden freie Kapazitäten gemessen. Die Standorte Ritterstraße und Welle werden mit Abstand am häufigsten genutzt. Die restlichen Parkhäuser liegen mit ihrer Auslastung in der Spitzenstunde



unten Überörtliche Erschließung des altstadt.raums (Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)

oben Standorte der Parkhäuser im und um den altstadt.raum (Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)





Auslastungsvergleich aller Parkhäuser, Vergleich aller gemessenen Wochen im Durchschnitt (Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld)

im Durchschnitt bei unter 60%. Allerdings ist mit Blick auf den Untersuchungszeitraum zu beachten, dass einige Messungen während der Corona Zeit stattgefunden haben. Die genauen Messungen sind in den mitgelieferten Anhängen zu finden.

Für die Planung ist zu beachten, dass das Parkhaus Ritterstraße ab dem dritten Quartal 2023 für 24 Monate saniert wird und in dem Zeitraum keine Stellplätze nutzbar sein werden.

Neben den zentral gelegenen Parkhäusern verfügt das Plangebiet über ca. **280 Parkplätze** im öffentlichen Raum. Besonders im nördlichen Bereich entlang der Ritterstraße, der Renteistraße sowie dem Altstädter Kirchplatz finden sich straßenbegleitende Parkplätze für Besucher*innen, vereinzelt auch für Anwohner*innen. Der andere Schwerpunktbereich der Parkflächen im öffentlichen Raum findet sich im süd-östlichen Teilbereich des Plangebietes, entlang des Niederwalls sowie der Welle und Am Bach. Schwerpunkte für das Anwohner*innen-Parken finden sich in der unteren Renteistraße und in der Klasingsstraße. Insgesamt **34 von den rund 280 Parkplätzen sind ausgewiesene Bewohnerparkplätze**. Darüber hinaus finden sich **14 ausgewiesene Behindertenparkplätze** über die gesamte Altstadt verteilt.

Zu den 280 ausgewiesenen Parkplätzen im öffentlichen Raum innerhalb des Plangebiets, kommen **weitere 200 in der übrigen Altstadt**. Insgesamt finden sich also ca. 480 öffentliche Parkplätze in der Altstadt innerhalb der Parkzone Z (siehe Abbildung).



Parkplätze im altstadt.raum (Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)

- 279 öffentliche Parkplätze im altstadt.raum, davon
- 14 Behindertenparkplätze
- 34 Bewohnerparkplätze
- Abgrenzung altstadt.raum
- Abgrenzung Parkzone Z (gesamte Altstadt)



Waldhof
(scheuven + wachten plus)



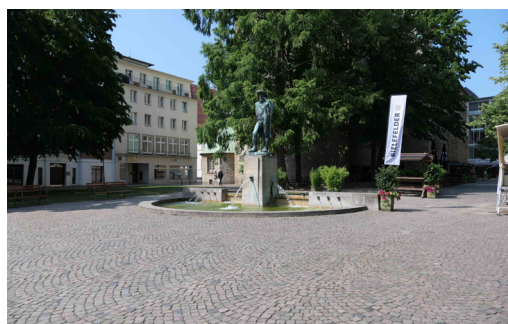
Grünanlagen am Oberntorwall
(scheuven + wachten plus)



Klosterplatz
(scheuven + wachten plus)



Ausfahrt Welle
(scheuven + wachten plus)



Leineweberdenkmal am Altstädter Kirchpark
(scheuven + wachten plus)



Ritterstraße Richtung Osten
(scheuven + wachten plus)



Bunnemannplatz
(scheuven + wachten plus)



Altes Rathaus Bielefeld
(scheuven + wachten plus)



Straßenraum Altstädter Kirchplatz
(scheuven + wachten plus)



Park der Menschenrechte
(scheuven + wachten plus)



Welle
(scheuven + wachten plus)



Kreuzung Goldstraße/Hagenbruchstraße
(scheuven + wachten plus)

Radverkehr

Die Stadt Bielefeld hat 2020 ein umfassendes Radverkehrskonzept beschlossen. Dabei wurden neben verschiedenen Standards auch elf Entwicklungskorridore festgelegt, die die Ortsteile und das Umland besser erschließen.

Der altstadt.raum liegt innerhalb des Korridors Innenstadt-Ring und ist Ziel verschiedener Hauptrouten der Kategorie 1 und 2 des Radverkehrskonzepts. Innerhalb des Projektgebiets sind keine dieser Routen vorgesehen. Lediglich der **Waldhof und Am Bach** im Süden des Betrachtungsbereichs sind Teil einer Hauptroute. Darüber hinaus verläuft eine Radverbindung über die Route **Notpfortenstraße/Goldstraße/Hagenbruchstraße/Altstädter Kirchplatz** (siehe Karte).

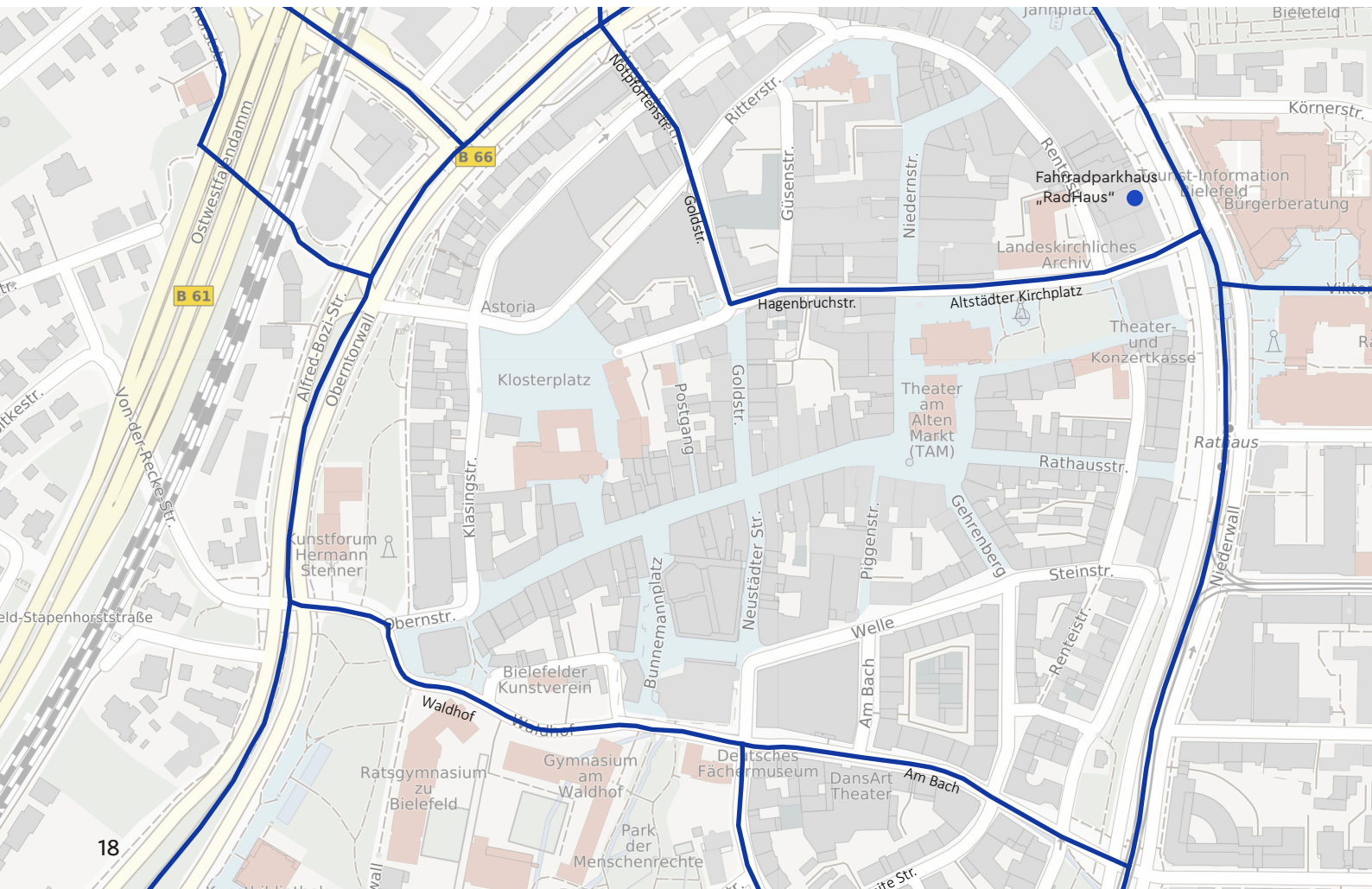
Durch die weitläufige Fußgängerzone im altstadt.raum ist in vielen Teilbereichen das Fahrradfahren verboten.

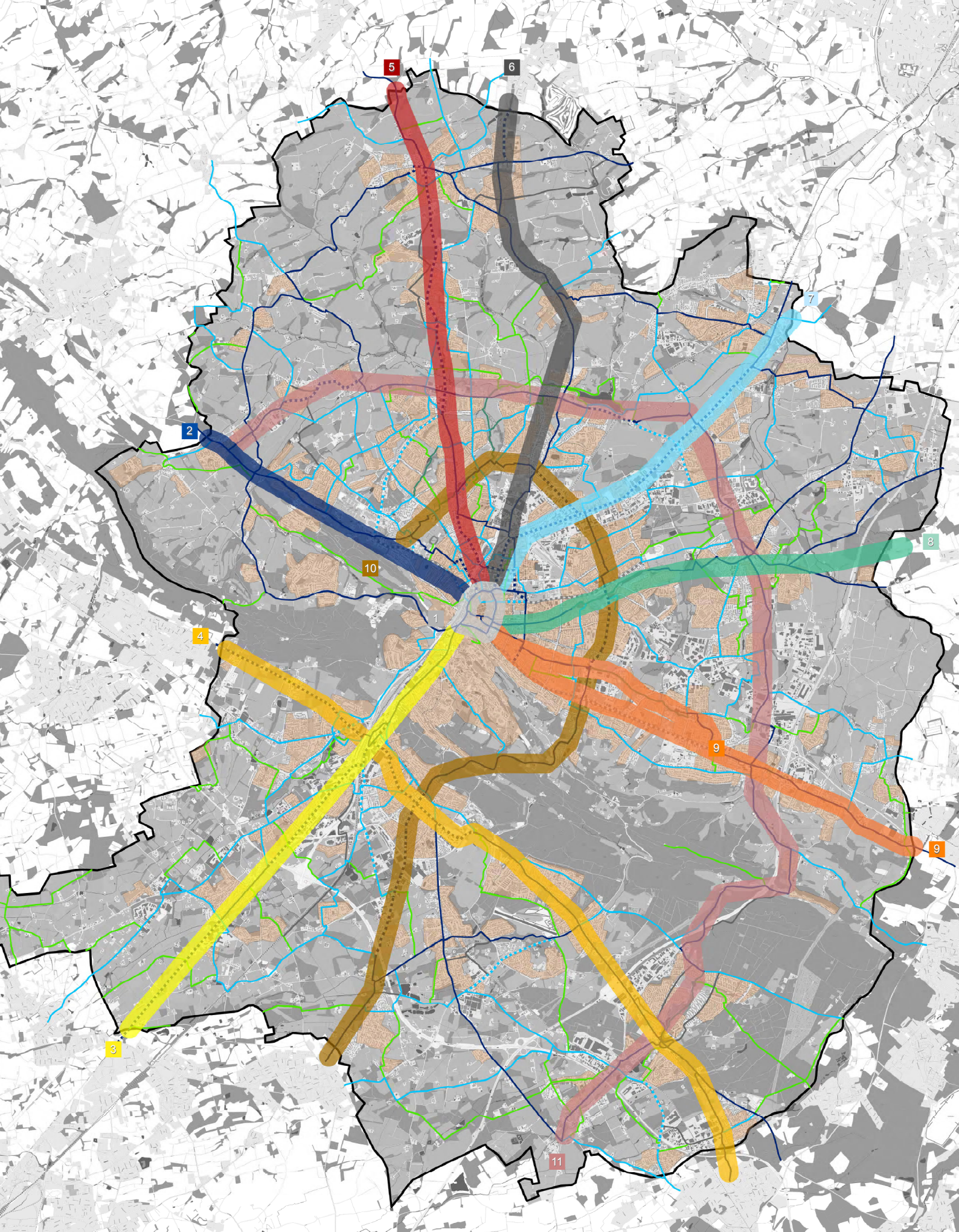
Während des Verkehrsversuchs wurden 45 Fahrradbügel im altstadt.raum aufgestellt. Diese mussten nach Beendigung der Testphase wieder abgebaut werden, um den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

Seitdem wurden 32 neue Fahrradabstellanlagen am Jahnplatz errichtet. Dazu kommt ein Fahrradparkhaus am Niederwall für 125 Fahrräder und 5 Lastenräder. Weitere Fahrradabstellanlagen sind im gesamten Innenstadtgebiet angedacht, werden jedoch bis zum finalen Entwurf für den altstadt.raum zurückgehalten.

rechts Radverkehrskonzept – Entwicklungskorridore (Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)

unten Ausschnitt Zielnetz Alltagsradverkehr Altstadt Bielefeld (Amt für Geoinformation und Kataster, Stadt Bielefeld)





Legende

Zielverbindungen

- Hauptroute, Kategorie I
- Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche Streckenabschnitte
- Hauptroute, Kategorie I, zusätzliche perspektivische Streckenführung
- Hauptroute, Kategorie II
- Hauptroute, Kategorie II, zusätzliche Streckenabschnitte
- Radverkehrsverbindung Freizeit
- Alltagsradverbindungen in Grünzügen
- Ergänzungen der Bezirke

Entwicklungskorridore

- 1 Innenstadt
- 2 Universitätsroute
- 3 Route Gütersloh
- 4 Senne-Route
- 5 Route Nord
- 6 Obersee-Route
- 7 Route Herford
- 8 Heepen-Route
- 9 Route Ost
- 10 Innerer Ring
- 11 Äußerer Ring

Sonstiges

- Flächenschließung
- Stadtgrenze

Entwicklungskorridore

M 1:25.000

26.03.2020

Stadt Bielefeld

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



STADT- UND VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN
www.stadt-und-verkehrsplanungs-buero-kaulen.de
 Tel.: 0531/33 44 4 Fax: 0531/33 44 8
 Delektromble 2 D-32034 Acofen



Öffentlicher Personennahverkehr

Nach dem Hauptbahnhof Bielefeld ist der **Jahnplatz** der zentrale Ankommensort für Menschen, die mit dem ÖPNV in Richtung Altstadt reisen. Räumlich fungiert er darüber hinaus als stadträumliches Verbindungsglied zwischen der Alt- und der Neustadt. Durch den direkten Anschluss an die Altstadt bindet der zentrale Verkehrsknotenpunkt 25 Buslinien und 4 Bahnlinien an das Plangebiet. Der östliche Rand der Altstadt wird durch die Haltepunkte der Stadtbahn (Rathaus, Landgericht, Adenauer Platz) erschlossen. Der südliche Rand wird hingegen durch verschiedene Buslinien erschlossen. Hier sind die Bushaltestellen Notpfortenstraße, Klosterstraße und Kunsthalle unmittelbar im Westen an den altstadt.raum angrenzend zu nennen. Alle Stationen im Bereich des Hufeisens sind fußläufig zu erreichen. Im altstadt.raum selber gibt es keine ÖPNV-Haltepunkte.

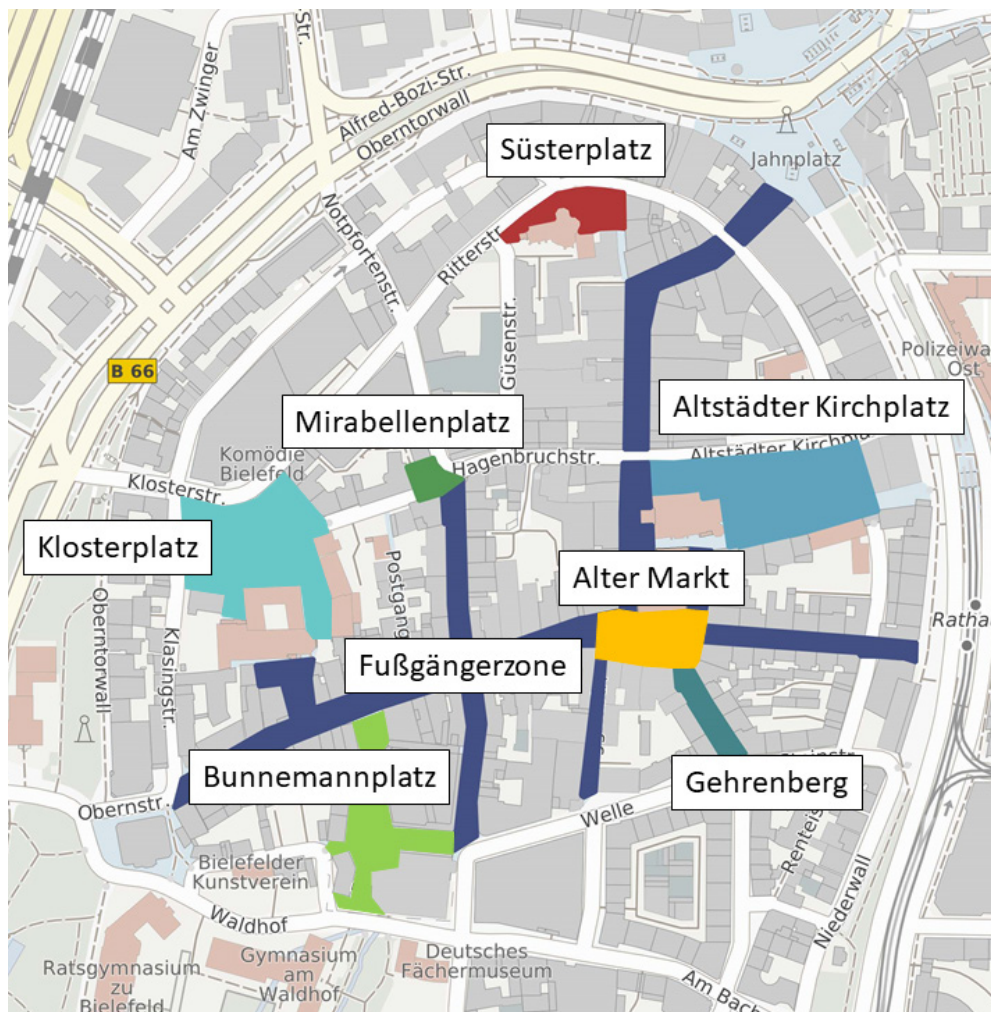
Nutzungsschwerpunkte

Im altstadt.raum sind viele innenstadttypische Nutzungen vorhanden. Darüber hinaus weisen aber vor allem die Plätze im altstadt.raum, die als Lupenräume

bearbeitet werden sollen, unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte, Potentiale sowie stadträumliche Herausforderungen auf. Diese wurden schon zu Beginn der Verkehrsversuche herausgearbeitet und durch die umgesetzten Maßnahmen fokussiert.

Der **Klosterplatz** im Westen des altstadt.raums vereint viele verschiedene Nutzungen. Er wird sowohl von der angrenzenden Klosterschule als Schulhof als auch von der St. Judokos Kirche als Kirchplatz genutzt. Zusätzlich finden mehrmals im Jahr Veranstaltungen wie Weihnachts- und Abendmärkte statt. Die etablierte (Außen-)Gastronomie auf dem Klosterplatz verschwand aufgrund von Beschwerden der direkten Anlieger nach und nach. Der Fokus einer langfristigen Perspektive liegt hier auf einer verträglichen Berücksichtigung der verschiedenen Nutzungsinteressen der o.g. Anlieger in Verbindung mit einer stadträumlichen Aufwertung der Platzsituation.

Im Süden des altstadt.raums ist der **Bunnemannplatz** zu finden. Stadträumlich stellt er die Verbindung zwischen dem Park der Menschenrechte und der Hauptverbindung der Fußgängerzone, der



Aufenthaltszonen und -orte im altstadt.raum
(Amt für Geoinformation und Kataster, Amt für Verkehr, Stadt Bielefeld)

Jahnplatz



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

21	22	23	24	25	26	27
28	29	48	52	61	62	80.2
83	87	88	95	142	157	
158	196	350	351	369		

Notpfortenstraße



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

21	22	24	27	28	29	48
61	62	80.2	83	87	88	95
142	157	158				

Klosterstraße



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

21	22	24	27	28	29	48
80.2	87	95	142			

Kunsthalle



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

21	22	24	28	29	48	80.2
83	87	88	95	142		

Adenauerplatz



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

- ▶ Von Schildesche über Jahnplatz nach Senne
 - ▶ Von Senne über Jahnplatz nach Schildesche

Rathaus



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

1 2 3 4

Landgericht



- ▶ Haltestelle als Start übernehmen
- ▶ Haltestelle als Ziel übernehmen

- ▶ Von Schildesche über Jahnplatz nach Senne
 - ▶ Von Senne über Jahnplatz nach Schildesche

- ▶ Von Altenhagen über Jahnplatz nach Sieker
 - ▶ Von Sieker über Jahnplatz nach Altenhagen

Obernstraße, her. Besonders für Schüler*innen essenziell ist der angrenzende Überweg über den Waldhof, welcher eine sichere Querung für den täglichen Schulweg sicherstellen muss.

Der Platz verfügt vor allem an seinen Rändern über mehrere Gastronomieangebote, welche den Platz durch Außenbereiche punktuell beleben. Im Süden befindet sich dazu das kürzlich abgebrannte „Golden Tulip“ Hotel, dass aktuell saniert wird. Abgesehen vom Leinewebermarkt, dem ältesten und damit traditionsreichsten Bielefelder Stadtfest, der einmal in Jahr stattfindet, fehlt dem Platz eine eigene Nutzungsprägung.

Die größte Grünfläche des altstadt.raums bietet der **Altstädter Kirchplatz** in Verbindung mit dem angrenzenden **Kirchpark**. Da dieser durch eine Hecke vom Straßenraum getrennt ist, wird er nicht gänzlich in den umliegenden Raum integriert. Die Hecke wirkt dabei wie eine räumliche Zäsur. Hier sind einige Sitzgelegenheiten vorzufinden, die zum Aufenthalt einladen. Nördlich der Kirche befinden sich vor allem während Veranstaltungen, wie z.B. dem Leinewebermarkt oder dem Weihnachtsmarkt, einige Buden, Bühnen sowie Stände. Seit einiger Zeit haben sich die Stände auch abseits der größere Stadtfeste fest etabliert. Als verkehrlich wichtiger Punkt ist der **Kreuzungsbereich von Niederstraße und Altstädter Kirchplatz** zu nennen. Fungierend als wichtige Verbindungsachse und Teil der Fußgängerzone zwischen Jahnplatz, dem Alten Markt sowie der Obernstraße, ist die Besucherfrequenz der Niedernstraße, besonders an den Wochenenden, sehr hoch.

Der **Süsterplatz** an der Ritterstraße ist im Norden des altstadt.raums zu finden. Dieser ist stark durch Außengastronomie geprägt. Anders als auf dem Bunnemannplatz bespielt diese hier den gesamten Platz. Im Norden gliedern sich darüber hinaus einige kleine Einzelhändler an den Platz. Die direkt angrenzende Ritterstraße zeichnet sich durch einen seitlichen Parkstreifen aus, sodass abgesehen von einzelnen Bäumen zwischen den Parkplätzen, wenig Grün vorhanden und kein konsumfreier Aufenthalt möglich ist. Bereits die Verkehrsversuche haben gezeigt, dass die hier durchgeführten Maßnahmen sowohl von den betroffenen Gastronomen als auch von den Nutzer*innen gut angenommen wurden.



- oben** Bunnemannplatz
- mitte** Altstädter Kirchpark
- unten** Süsterplatz mit angrenzender Ritterstraße

Nachhaltigkeit und Klimaanpassung

Mitte 2021 hat die Stadt Bielefeld mit der Umsetzung ihres **Klimaanpassungskonzepts** begonnen. Das Konzept basiert auf einer Analyse der Wirkung von Hitze und Starkregen und hat als zentrale Planungselemente die Planungshinweiskarten „Stadtklima“ sowie „Starkregenvorsorge und wassersensible Stadtentwicklung“ erarbeitet. Die Karte Stadtklima weist für die heutige Situation und den kurzfristigen Planungshorizont bis 2050 aus, wo sich Wärmeinseln befinden, welche Grün- und Freiflächen tagsüber klimatische Erholungsräume und welche Flächen nachts ein gesundes Schlafraumklima bieten. Die Karte zur Starkregenvorsorge und wassersensiblen Stadtentwicklung verortet Gebiete für Objektschutz, Oberflächenabfluss, Retention und Versickerung. Für die Umsetzung der Maßnahmen zur Klimaanpassung wurde ein Klimaanpassungsmanagement geschaffen, welches die Aufgaben der Umsetzung und des Controlling- und Kommunikationskonzepts koordiniert.

Das Klimaanpassungskonzept samt der o.g. Karten wird dieser Aufgabenstellung als Anhang beigefügt.

Darauf aufbauend hat die Stadt Bielefeld einen Förderantrag zur „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“ gestellt und in diesem Rahmen einen Förderbescheid über 3,9 Mio. € bekommen. Diese sollen u.a. auch im Nachgang an den Ideenwettbewerb für die Klimafolgenanpassung eingesetzt werden, um mehr Begrünung und Wasser in die Altstadt

zu bringen. Durch die Symbiose des Förderantrags und dem Projekt altstadt.raum sollen Aufenthalts- und Lebensqualität der Besucher und Anwohner zusätzlich erhöht werden.

Neben dem Aspekt der Klimaanpassung ist die Stadt Bielefeld auch im Bereich der **Nachhaltigkeit** aktiv. Mit der ebenfalls im Jahr 2021 verabschiedeten ersten kommunalen Nachhaltigkeitsstrategie trägt die Stadt Bielefeld aktiv zur Umsetzung der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen bei.

Mit über 50 Akteur*innen wurden über einen Zeitraum von zwei Jahren übergeordnete Markenbausteine, Handlungsfelder sowie strategische Ziele für Bielefeld erarbeitet (siehe Abbildung unten). Besonders der Markenbaustein **„Lebenswerte Großstadt“** mit Zielen wie „Ressourceneffiziente Großstadt“ sowie „Grüne Großstadt“ steht in Zusammenhang mit den von der Politik formulierten Projektzielen und soll zukünftige (räumliche) Entwicklungen im altstadt.raum direkt beeinflussen.

LEBENSWERTE GROSSSTADT - LEITLINIE MIT SDG-BEZÜGEN UND STRATEGISCHEN ZIELEN

SOZIAL GERECHTE GROSSSTADT	1, 5, 10, 11, 16, 17	<ul style="list-style-type: none"> Beteiligung stärken Kooperationen für ein Leben ohne Armut schaffen Moderne und offene Gesellschaft festigen
RESSOURCEN-EFFIZIENTE GROSSSTADT	7, 11, 12, 13	<ul style="list-style-type: none"> Emissionen senken Mobilität nachhaltig gestalten Abfallaufkommen senken und Kreislaufwirtschaft ausbauen
GRÜNE GROSSSTADT	2, 11, 12, 13, 15, 16	<ul style="list-style-type: none"> Biologische Vielfalt erhalten Grüne Infrastruktur sicherstellen Flächenmanagement nachhaltig gestalten
GESUNDE GROSSSTADT	3, 6, 11, 12, 13, 15	<ul style="list-style-type: none"> Besundes Leben für alle ermöglichen Trinkwasserqualität sichern
ENGAGIERTE GROSSSTADT	4, 12, 17	<ul style="list-style-type: none"> Kulturelle Teilhabemöglichkeiten erhalten und ausbauen Globale Verantwortung in der Einen Welt übernehmen

STADT DER WISSENSCHAFT UND BILDUNG - LEITLINIE MIT SDG-BEZÜGEN UND STRATEGISCHEN ZIELEN

BETREUUNGS- UND BILDUNGSANGEBOTE SICHERSTELLEN	4, 8, 16	<ul style="list-style-type: none"> Betreuungsangebote bedarfsgerecht ausbauen Kommunale Bildungslandschaft stärken
LEBENSLANGES LERNEN	4, 12, 16, 17	<ul style="list-style-type: none"> Gleichberechtigten Zugang zu Angeboten ermöglichen Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) vernetzen
VERZAHNUNG WISSENSCHAFT UND STADTGESELLSCHAFT	4, 11, 16, 17	<ul style="list-style-type: none"> Kooperationen auf Augenhöhe schaffen Hochschul-Campus BI stärken Kommunikationskanäle ausbauen

STARKE WIRTSCHAFT - LEITLINIE MIT SDG-BEZÜGEN UND STRATEGISCHEN ZIELEN

ZUKUNFTSFÄHIGE BIELEFELDER WIRTSCHAFT	8, 9, 11, 12, 15, 17	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbellächen nachhaltig entwickeln Nachhaltiges Wirtschaften unterstützen Wirtschaftsverkehre nachhaltig ausgestalten Regionale Wertschöpfungsketten stärken
GUTE ARBEIT	1, 5, 8, 10	<ul style="list-style-type: none"> Erwerbspersonenpotenzial ausschöpfen Fachkräfte sichern Familienfreundlichkeit steigern
ZUKUNFTSFÄHIGE STADT-VERWALTUNG	7, 11, 12, 16, 17	<ul style="list-style-type: none"> BI als nachhaltige und attraktive Arbeitgeberin Nachhaltigkeit in der kommunalen Daseinsvorsorge ausbauen Kommunalfinanzen nachhaltig ausrichten

Markenbausteine, Leitlinien und strategische Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie Bielefeld (Umweltamt, Stadt Bielefeld)

3 Aufgabenstellung

Zentrale Erkenntnisse aus dem Verkehrsversuch

Die Testphase hat viele **wichtige Erkenntnisse** für die finale Umsetzung des Projekts geliefert. Neben diversen Erhebungen wurden auch Umfragen durchgeführt. Die Umfrage von Bable unterteilte die Rückmeldung in Aussagen der Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Besucher*innen und Passant*innen:

48% der Anwohner*innen bewerten die Wohnqualität in der Altstadt als **besser als vor dem Projekt, nur 27% sehen eine Verschlechterung**. 50% der Anwohner*innen beurteilen die Erreichbarkeit ihrer Wohnung als gut, bzw. sehr gut. Hier unterscheiden sich die Aussagen stark zwischen Menschen ohne eigenem Auto und Autobesitzern. Sie wünschen sich explizite Anwohner*innenstellplätze und eine eindeutige Beschilderung. Dazu sollen die neuen Verkehrsregulierungen stärker kontrolliert werden. Zusätzliche Begrünung und Bodenwellen zur Geschwindigkeitsregulierung in den umliegenden Straßen sollen die Lebensqualität in Zukunft weiter erhöhen.

Den Gewerbetreibenden im altstadt.raum war die **(Wieder-)Öffnung des Waldhofs** als wichtige Erschließung für den MIV ein zentrales Anliegen. Zudem hätten sie sich im Vorfeld eine bessere Kommunikation gewünscht. Dazu gehöre auch eine bessere zeitliche Planung mit anderen Baustellen (z.B. Jahnplatzumbau). Außerdem sollte die Verkehrsführung zur Stauvermeidung angepasst werden. Weitere Rückmeldungen waren der **Ausbau von Park & Ride und des ÖPNV** sowie eine **verbesserte Erreichbarkeit von Personen mit körperlichen Einschränkungen**. Zusätzlich sollte die **Erreichbarkeit der Parkhäuser** verbessert und dabei das Parkleitsystem angepasst werden.

Während der Testphase hat sich der Anteil der Personen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad in die Altstadt kommen um 7% erhöht. **Dabei gaben 51 % der Besucher*innen an, dass sich ihr Sicherheitsgefühl zu Fuß oder auf dem Fahrrad verbessert hat**. 15% sehen eher eine Verschlechterung. Generell wird rücksichtsloses Verhalten unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern moniert und es werden häufigere Kontrollen der Fahrradfahrer in der Fußgängerzone gefordert.

Passant*innen stehen einer dauerhaften Umsetzung der Testphase mehrheitlich positiv gegenüber. Aber auch sie fordern mehr Parkplätze, bzw. einen besseren Zugang zu Parkplätzen, günstigere Parkmöglichkeiten und den Ausbau des vorhandenen Park & Ride Angebots. Ein Verkehrskonzept soll die Erreichbarkeit von Läden, Schulen und Ärzten verbessern und Stau reduzieren. Auch hier kommt der Wunsch nach mehr Grün und Blumen auf, genauso wie eine bessere Gestaltung der Möblierung.

Zu den **wichtigsten positiven Rückmeldungen** allgemein gehört die **Reduzierung des Durchgangsverkehrs** in den Bereichen Hagenbruchstraße, Ritterstraße, Renteistraße, Mauerstraße, Welle und Steinstraße. Dies resultierte in mehr Ruhe in der Altstadt und damit auch einer Stärkung der Außengastronomie. Insgesamt war die Resonanz der Fußgänger und Radfahrer am positivsten. Sie freuten sich über verbesserte Bedingungen und ein höheres Sicherheitsgefühl.

Einer der **Hauptkritikpunkte war die Verkehrsverlagerung auf weniger Ausweichstraßen**, was die Staugefahr erhöhte und zu mehr Parksuchverkehr führte. Vor allem Autofahrer klagten über schlechte Orientierung, zudem sei die Beschilderung nicht eindeutig genug gewesen. **Anders als Anwohnende oder Passanten nahmen die Gewerbetreibenden die Testphase deutlich negativer wahr**. Sie sahen negative Geschäftsentwicklungen vor allem durch das Projekt bedingt. Corona oder der Onlinehandel spielten für sie keine große Rolle, auch wenn erste Untersuchungen dazu das Gegenteil andeuten. In Bielefeld haben mit dem Auto anreisende Personen die höchste wöchentliche Kaufkraft. Das steht in einem starken Kontrast zu Studien vergleichbarer Städte (Graz und Bristol) bei denen Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen in Innenstädten eine höhere Kaufkraft haben als Autofahrer*innen.

Generell zeichnet sich ein Dissens in der Wahrnehmung des Verkehrsversuchs ab. Während Autofahrer das Projekt eher kritisch sahen, bewerteten Menschen ohne Auto die Testphase als grundsätzlich positiv. Dabei wird der Anteil der Autofahrer als Kunden des Einzelhandels im altstadt.raum massiv überschätzt. Die Einschätzung der Gewerbetreibenden, wie Ihre Kund*innen in die Altstadt kommen, unterscheidet sich von der Angabe der Besucher*innen selbst. So geben ca. 58 % der Besucher*innen an in

der Regel nicht mit dem privaten Auto in die Altstadt zu kommen. Die Gewerbetreibenden schätzen diesen Anteil auf nur 20,6 %.

Ein weiterer Kritikpunkt war die **Abbindung der Klasingstraße**. Ziel war es, den Schulweg für die Grundschüler*innen sicherer zu gestalten. Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegungen zu Maßnahmenanordnungen während eines Verkehrsversuchs wurde das Durchfahrtsverbot in der Klasingstraße allerdings wieder aufgehoben.

Das neue **Straßenmobiliar auf Parkflächen** wurde gut angenommen. Für die dauerhafte Umsetzung kam jedoch häufiger der Wunsch nach höherwertigen Möbeln. Ein weiteres Anliegen war mehr Begrünung, auch in Verbindung mit Urban Gardening.

Die einzelnen Maßnahmen wurden sehr unterschiedlich bewertet. Vor allem in den Bereichen **Ritterstraße/Süsterplatz und Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstraße** wurde sich mehrheitlich für eine Beibehaltung der Maßnahmen ausgesprochen. Hier wurden Flächen für Parkplätze für zusätzliche Außen-gastronomie genutzt. Dazu kam eine Abbindung des Durchgangsverkehrs an der Güssenstraße. Dadurch profitierten vor allem die Gäste der Restaurants am Süsterplatz vom wegfallenden Durchgangs- und Poserverkehr. So konnten Lärm- und Schadstoffemissionen deutlich reduziert werden.

Auch die Abbindung des Altstädter Kirchplatzes fand einige Zustimmung. So wurde die Fußgängerzone in der Niedernstraße nicht mehr durch den MIV zerschnitten, was sich vor allem bei Events wie dem Weihnachtsmarkt bemerkbar machte.

Die Maßnahmen am Waldhof wurden als am schlechtesten bewertet. Auch hier wurde der Durchgangsverkehr komplett unterbunden, um gemäß dem Radverkehrskonzept die Verbindung zwischen Ost und West zu verbessern. So wurde zunächst eine Fahrradstraße installiert und der Durchgangsverkehr verboten. Die Straßenbreite ist dort aktuell zu eng, als dass sich MIV und Radverkehr gefahrenlos begegnen können. Nach Protest der Gewerbetreibenden, Parkhausbetreibenden und anderen Dienstleistenden wurde dieses Verbot jedoch gelockert. Sie sahen ihre Erreichbarkeit stark eingeschränkt und fürchteten um ihre Existenz.

Nach dem Umbau des Jahnplatzes konnten die Menschen aus westlicher Richtung lediglich über die Kreuzstraße in den altstadt.raum einfahren. Infolgedessen konnte ein Kompromiss geschlossen werden. Von 06:00 – 10:00 Uhr morgens verhinderten herausnehmbare Poller die Durchfahrt von Westen nach Osten, um zumindest den fahrradfahrenden Schüler*innen den Schulweg zu erleichtern.

Am 01. März 2022 wurde die Testphase planmäßig abgeschlossen und die Straßen wieder in ihren Ursprungszustand zurückversetzt. **Die Erfahrungen aus dem Verkehrsversuch bildeten die Grundlage für die Arbeit im Kernteam.** Viele der Rückmeldungen finden sich in der Aufgabenstellung für den Ideenwettbewerb wider. Das Kernteam hat in vier Sitzungen um Inhalte und Formulierungen gerungen. Am Ende kamen die Mitglieder zu folgendem Konsens:

Beschlossene Eckpunkte

Qualitätskriterien

Neben der vertieften Erarbeitung von Eckpunkten für die Neuordnung des Verkehrs und die zukünftige Entwicklung der öffentlichen Räume wurden im Kernteam darüber hinaus Qualitätskriterien festgelegt, um gewünschten Anforderungen in den Ausarbeitungen sicherzustellen. Die Entwürfe zur Neuordnung des altstadt.raums sollen demnach folgende Kriterien berücksichtigen:

- Ansprache aller Bevölkerungs- und Altersgruppen
- multikulturell, integrativ, inklusiv
- einfach zugänglich und nutzbar (niedrigschwellig)
- auch zugänglich, ohne kostenpflichtig konsumieren zu müssen
- barrierearm
- möglichst ganzjährige Nutzbarkeit
- vielfältig nutzbar
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner und Eigentümer*innen

Erreichbarkeit

1. Der altstadt.raum **soll für alle Verkehrsarten (MIV*, Radverkehr, zu Fuß) aus allen Stadtteilen und aus dem Umland gleich gut erreichbar** sein. Die Zufahrt zum altstadt.raum soll **aus mehreren Richtungen** möglich sein.
*MIV=motorisierter Individualverkehr
Erreichbarkeit durch den ÖPNV ist von zentraler Bedeutung, kann aber im Rahmen des Ideenwettbewerbs von den Planungsbüros nicht gelöst werden.
2. **Parkhäuser sollen eine Schlüsselfunktion** bekommen, um den reduzierten Parkraum im Straßenbereich zu kompensieren. Dabei wäre ein **Ausbau zu modernen Mobilitäts-Stationen* wünschenswert**. **Perspektivisch können neben den bestehenden Parkhäusern auch zusätzliche Orte** vorgeschlagen werden.
***In den Mobilitäts-Stationen** sollen umweltfreundliche Mobilitäts-Dienstleistungen angeboten werden, die den weiteren Weg im altstadt.raum unterstützen, z.B. Shuttle-Dienste, Sharing-Angebote wie Lastenräder, Rollstühle oder E-Mobile für Mobilitätseingeschränkte, E-Scooter, Gepäckservice, Umziehmöglichkeiten oder Lademöglichkeiten für E-Mobilität, (auch zugangsgesicherte) Radabstellplätze (auch für Lastenräder) berücksichtigt werden. Wünschenswert sind Familien- und Seniorenfreundlichkeit. Dafür werden Gespräche mit den privaten Parkhausbetreibern geführt.
3. Ein **übersichtliches Verkehrs- und Parkleitsystem** (analog und digital) soll die Erreichbarkeit für Pkw, Rad und Fußgänger*innen (auch ÖPNV-Haltestellen berücksichtigen) deutlich erleichtern. Besonderes Augenmerk ist auf die **Verkehrsregelungen an folgenden Knotenpunkten** zu legen: Renteistraße/Altstädter Kirchplatz, Hagenbruchstraße/Goldstraße, Ritterstraße/Goldstraße/Notpfortenstraße
4. Die **Verbindungen** von den Ankommensorten (ÖPNV-Haltestellen, Mobilitäts-Stationen, Parkhäuser...) zu den Aufenthaltsorten im altstadt.raum sollen **für den Fuß- und Radverkehr komfortabel und attraktiv sowie möglichst barrierefrei** gestaltet werden. Dabei ist besonderes Augenmerk auf den Fußverkehr zu richten und auf die Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr.
5. Es sollen **leistungsstarke Radverkehrsverbindungen** berücksichtigt werden (unter Beachtung der Zielnetzkarte).

6. Es sollen **Abstellflächen** für E-Scooter vorgesehen werden, dabei sollen die Aspekte von **Erreichbarkeit, Sicherheit, Ordnung und Bündelung** (außerhalb der Fußgänger*innenzone, nicht auf Fußwegen) berücksichtigt werden.
7. Der **Pkw-Durchgangsverkehr*** im altstadt.raum soll **deutlich reduziert** werden. Dabei soll auf eine **komplette Sperrung einzelner Straßen möglichst verzichtet** werden.
*in Abgrenzung zum Zielverkehr mit einem Zielort im altstadt.raum
8. Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze sind gesetzt. Notwendige **Park- und Haltemöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen** vor allem vor **Arztpraxen** und **für Pflegedienste** müssen in ausreichender Zahl gesichert sein.
9. **Gewerbe- und Lieferverkehren aller Art** (Lieferdienste, Handwerker*innen, Dienstleister*innen, Pflegedienste, Taxi ...) soll **geregelter Zugang** ermöglicht werden, dafür braucht es **ausgewiesene Lieferzonen**. Dabei **kann eine zeitliche Einschränkung** bedacht werden.
10. **Für den Schul- und Kitabringverkehr braucht es alters-angemessene Lösungen:** Für die Kita Kurzzeitparkplätze, für die Klosterschule Elternhaltestelle/n, die in angemessener Entfernung vorzusehen ist/sind (Alter der Kinder 5-10 Jahre), für die beiden Gymnasien Bedarfs-Elternhaltestellen, die auch etwas entfernt liegen können.
11. **Rettungskräfte** müssen den geltenden Vorschriften gemäß **Zufahrt zu allen notwendigen Bereichen** haben.
12. Die **Erreichbarkeit privater Parkplätze** muss zu **jeder Zeit gesichert** sein.
13. Die **Erreichbarkeit mit dem ÖPNV** ist gegeben. Der Wunsch nach einer **Stärkung soll berücksichtigt werden**.
Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wird im Rahmen des Ideenwettbewerbs von den Planungsbüros nicht gelöst werden können, sollte aber als Ziel berücksichtigt werden.

Ruhender Verkehr

1. **Parkhäuser/Mobilitäts-Stationen haben eine Schlüsselfunktion**, um den reduzierten Parkraum im Straßenbereich zu kompensieren. (s. Themenbereich „Erreichbarkeit“)
2. **Lösungen für Anwohner*innenparken** sollen entwickelt werden. Kurzzeitige Möglichkeiten

für Be- und Entladen sowie Lademöglichkeiten (E-Mobilität) sollen berücksichtigt werden. Neben Pkw-Stellplätzen sollen auch Stellplätze für Lastenräder und/oder abschließbare Radboxen bedacht werden.

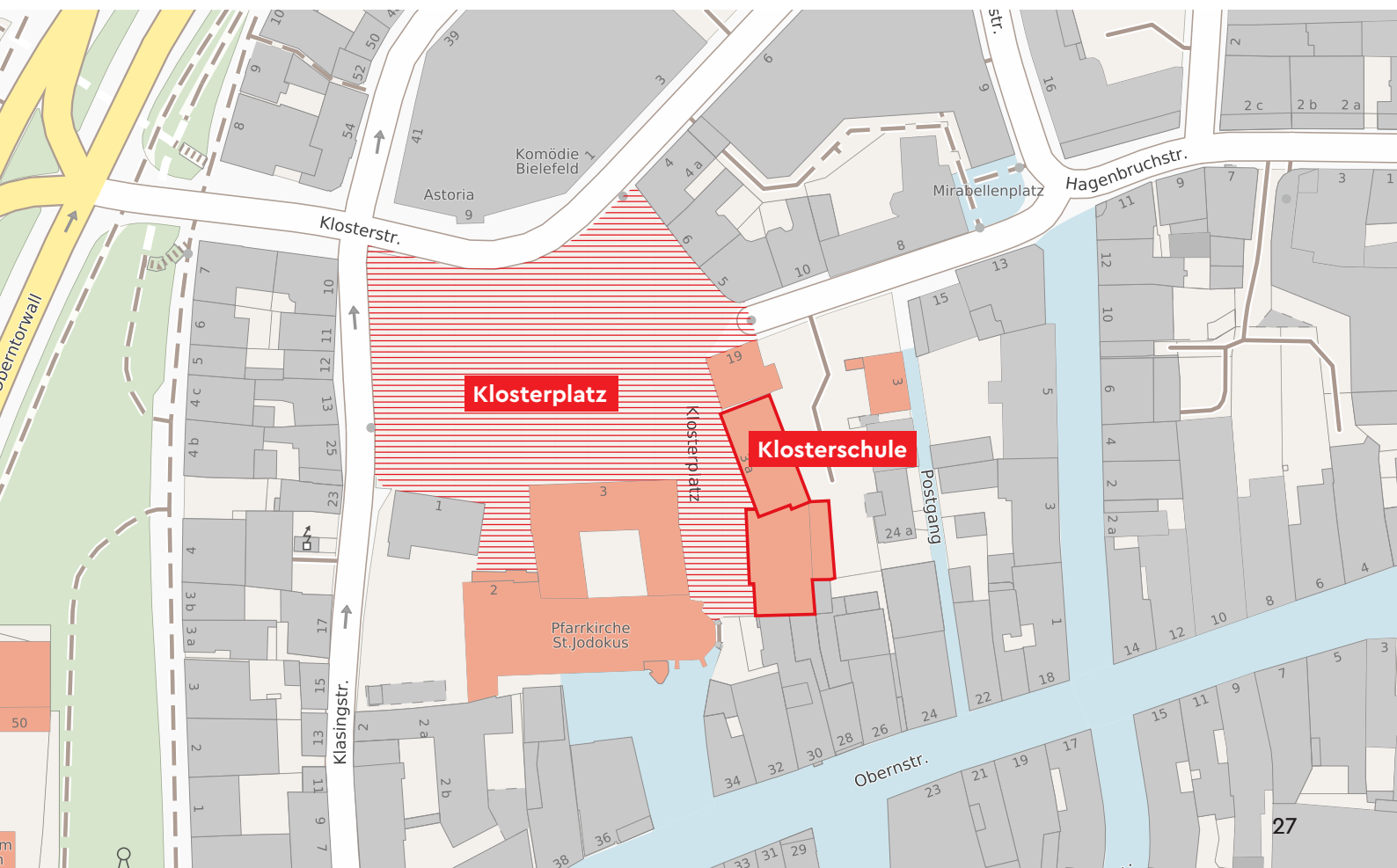
3. **Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze für Kund*innen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen ...)** sind gesetzlich und in ausreichendem Maß und gut verteilt vorzusehen.
4. Ruhender **gewerblicher Verkehr (z. B. Handwerker)** muss berücksichtigt werden.
5. Für **im altstadt.raum Arbeitende** soll das **Pkw-Parken vorrangig in den Parkhäusern oder Mobilitäts-Stationen** vorgesehen werden.
6. Die **Anzahl der Fahrradstellplätze soll erhöht, gebündelt, aber auch dezentralisiert** werden. Aspekte wie **Erreichbarkeit** und **Sicherheit** sind besonders zu beachten. Dies gilt sowohl für private Räder als auch für **Sharing-Angebote**. Dabei sind auch **Stellplätze für Lastenräder** vorzusehen.
7. **Stellplätze für Motorroller und -räder** sollen verteilt im altstadt.raum (sowie in allen Parkhäusern) berücksichtigt werden.

Lage der Klosterschule am Klosterplatz
(scheuven + wachten plus)

Aufenthaltsräume

1. **Aufwertung der öffentlichen Räume durch Schaffung von neuer Aufenthaltsqualität (Grün- und Wasserflächen; Gestaltungselemente, die Begegnung unterstützen etc.).** Zu berücksichtigen sind u. a. die Aspekte Multifunktionalität, Sauberkeit, verträgliches Miteinander von Verkehr und Aufenthalt und hochwertige Sitzmöglichkeiten (sowohl fest installiert als auch temporär nutzbar).
2. **Stärkung der Außengastronomie im gesamten altstadt.raum** durch das Vorsehen entsprechender Flächen.
3. Etablierung von **Flächen ohne Verzehrzwang oder Bewirtschaftung für Bewegung, Spiel und Aufenthalt** sowie von **Rückzugsorten für Anwohner*innen und Besucher*innen** des altstadt.raums.
4. **Möglichkeiten für kulturelle Aktivitäten** verschiedenster Art schaffen. Diese sollen vor allem **temporär als auch fest installiert** sein.
5. **Angebot von öffentlichen und barrierefreien Toiletten für alle** an publikumsintensiven Orten schaffen.
6. Es soll berücksichtigt werden, dass Teile des **Klosterplatzes zu Schulzeiten auch von der Klosterschule als Schulhof genutzt werden müssen. Ein (auch zeitlich) definierter Raum* ist dafür entsprechend zu berücksichtigen.**

*Karte wird für die Planungsbüros beigelegt.



7. **Stärkung der Altstadt-Plätze*** als zentrale Aufenthaltsorte in der Altstadt.

*Karte aller Plätze im altstadt.raum wird für die Planungsbüros beigefügt.

8. **Berücksichtigung der ehemaligen stadthistorischen Wallanlagen*** mit den Wegeverbindungen u. a. zur Bahnhofstraße **als Übergänge in die angrenzenden Bereiche der Innenstadt.**

*Karte wird für die Planungsbüros beigefügt.

Sicherheit

1. Auf die **Stärkung der Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls** ist zu achten, z. B. durch **ausreichende Beleuchtung** oder **gut einsehbare öffentliche Räume** (Übersichtlichkeit im altstadt.raum).

2. Die **Sicherheit bei Durchführungen von (Groß-)Veranstaltungen** muss zu jeder Zeit gegeben sein. Die Belange der Terrorabwehr sind zu berücksichtigen.

3. Im Bereich der **Verkehrssicherheit ist die Schulwegsicherheit*** besonders zu beachten. Dabei ist besonders auf eine **konfliktarme Gestaltung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr** zu achten.

*siehe auch Erreichbarkeit, Punkt 10

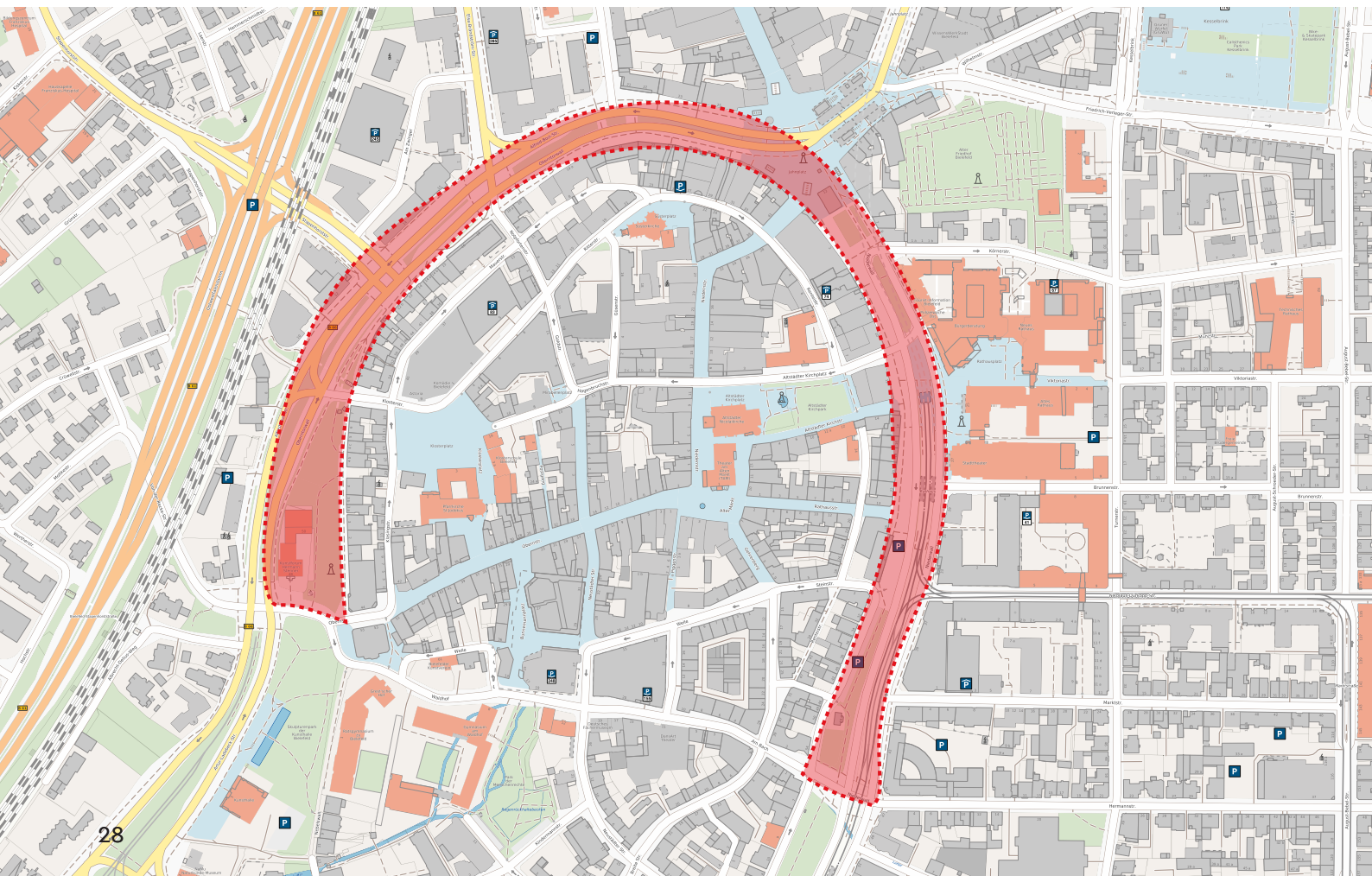
ehemalige stadthistorische Wallanlagen (scheuven + wachten plus)

1. Zu berücksichtigen ist eine **stärkere Begrünung des gesamten altstadt.raums mit dem Ziel einer verstärkten Verschattung, Abkühlung sowie einer Erhöhung der Biodiversität** unter Berücksichtigung der städtebaulichen Besonderheiten des altstadt.raums. Daher muss neben dem Erhalt von unversiegelten, bereits begrünten Flächenbereichen der **Fokus auf der Entsiegelung** (auch von Stellplätzen) des altstadt.raums liegen.

2. Es sind **zusätzliche Standorte für Wasserspender sowie für Brunnen und Wasserflächen** zu berücksichtigen.

3. **Ein sensibler Umgang mit Regenwasser** im Sinne einer „Schwammstadt“* ist vorzusehen.

*Konzept, anfallendes Regenwasser in der Stadt vor Ort (wie ein Schwamm) zu speichern, statt es über die Kanalisation abzuleiten





Klosterschule am Klosterplatz
(scheuven + wachten plus)

Teil B

Verfahren

4 Allgemeines

Für die Neustrukturierung des Verkehrs in der Bielefelder Altstadt und der damit einhergehenden Umgestaltung und Neunutzung verschiedener öffentlicher Räume ist ein Ideenwettbewerb vorgesehen, der sich aus einem Auftaktkolloquium mit Ortsbesichtigung, einer Arbeitsphase der ausgewählten Teams sowie einem abschließenden Forum zusammensetzt.

Das Verfahren zielt auf eine diskursive Entwicklung von Lösungsvorschlägen ab, die sowohl mit der Jury als auch mit der Öffentlichkeit diskutiert werden. Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung werden drei qualifizierte und interdisziplinäre Planungsteams eingeladen, die konkurrierend die Aufgabenstellung bearbeiten.

Das **Auftaktkolloquium** am 14. August 2023 dient der Besichtigung des Planungsraums, dem Briefing der Teams und der Jury sowie der Möglichkeit offene Fragen mit den beteiligten Akteur*innen, der Stadt Bielefeld und der Verfahrensbetreuung abzustimmen.

Nach dem Auftaktkolloquium erfolgt die ca. 5-wöchige **Ausarbeitungsphase** der Teams in ihren Büros.

Die Ergebnisse der Planungsteams werden dann am 28. September 2023 der Jury sowie der Öffentlichkeit im Rahmen des **Forums** vorgestellt und gemeinsam mit den Planungsteams diskutiert. Am 29. September 2023 entscheidet die Jury, welchen Entwurf sie den politischen Gremien zur Weiterverfolgung empfehlen wird.

Die Jury besteht aus externen Expert*innen (Fachbereiche Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur, Stadtplanung, ...), Vertreter*innen der Stadt Bielefeld,

politischen Vertreter*innen sowie Akteur*innen der Stadtgesellschaft und begleitet das Verfahren. Sie beurteilt die Stärken und Schwächen der einzelnen Arbeiten, leitet aus der Diskussion über die Arbeiten Empfehlungen ab und gibt Hinweise für die weitere Entwicklung und Konzeptionierung der Bielefelder Altstadt.

Das Verfahren ist nicht anonym – die Entwurfsergebnisse werden im direkten Gespräch mit den Entwurfsverfassenden diskutiert. Die hier formulierte Aufgabenstellung ist für die Teilnehmenden sowie alle anderen an dem Ideenwettbewerb Beteiligten verbindlich, kann aber innerhalb des Verfahrens weiter korrigiert, ergänzt und geschärft werden.

5 Auftraggeberin

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

August-Bebel-Straße 92

33602 Bielefeld

Ansprechpartner:

Dominik Brand

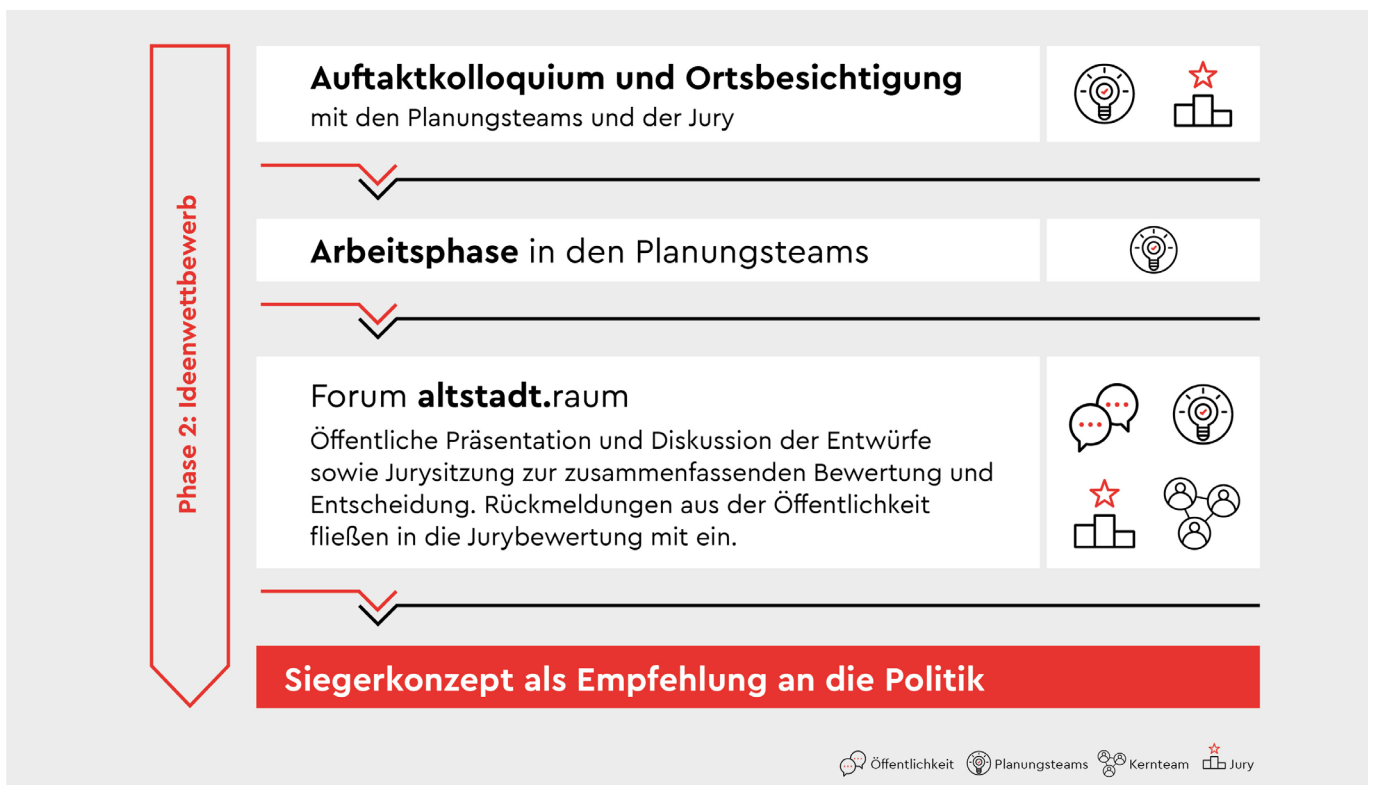
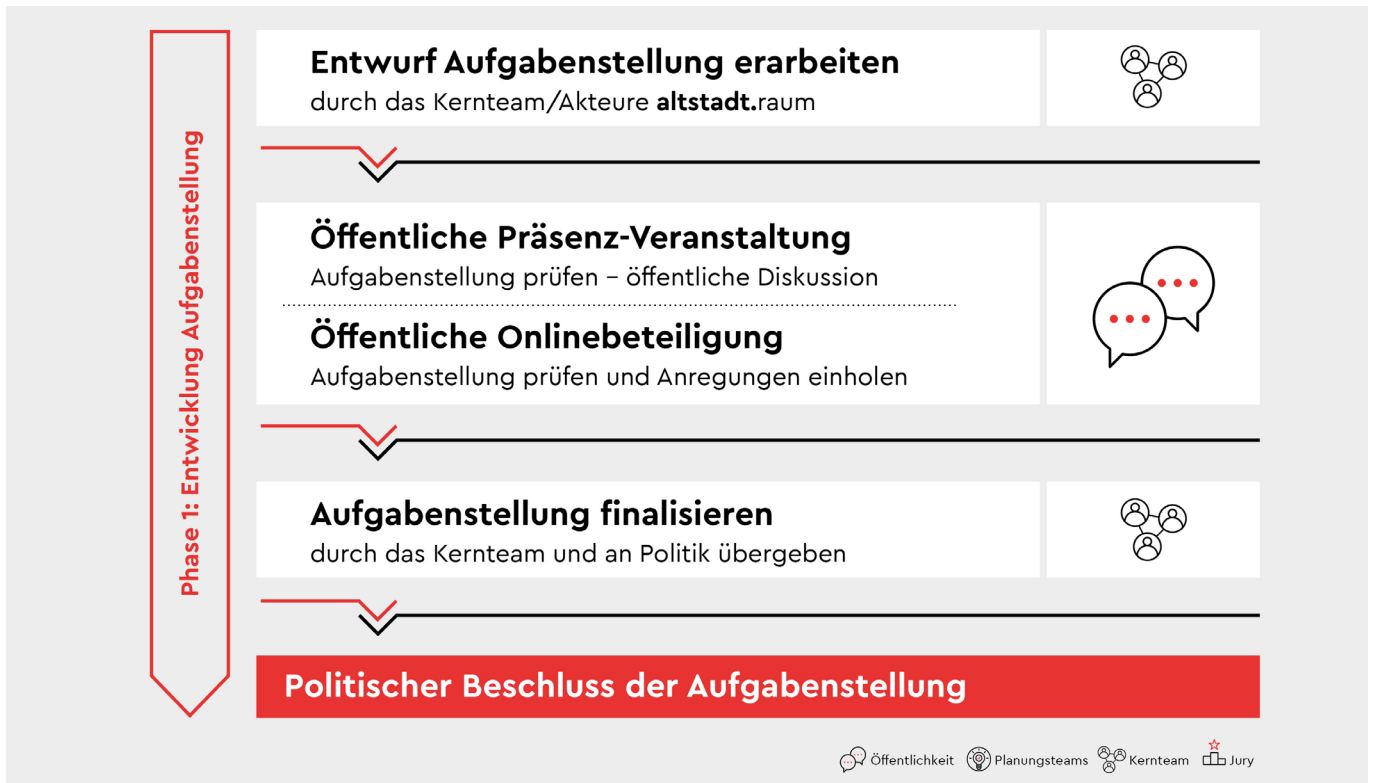
Telefon: 0521 51 66603

E-Mail: Dominik.Brand@bielefeld.de

Olaf Lewald (Amtsleiter Amt für Verkehr)

Telefon: 0521 51 3003

E-Mail: Olaf.Lewald@bielefeld.de



oben Ablauf Phase 1: Entwicklung Aufgabenstellung

unten Ablauf Phase 2: Ideenwettbewerb

6 Betreuung

scheuven + wachen plus planungsgesellschaft mbh

Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Telefon: 0231 18 99 87 10
Mail: bielefeld@scheuven-wachen.de
www.scheuven-wachen.de

Ansprechpartner*innen:

Martin Ritscherle,
Christoph Schökel,
Nathalie Grundmann

PLANKOM

Kommunikation – Planung – Beratung – Forschung

Brookstr. 20
27612 Loxstedt
Telefon: 04703 921 0216
Mail: simone.neddermann@plankom.net
www.plankom.net

Ansprechpartner*innen:

Dipl.-Ing. Simone Neddermann,
Dipl. Ing. Oliver Kuklinski

7 Teilnehmende

Drei Teams aus den Bereichen Landschaftsarchitektur/Stadtplanung und Verkehrsplanung werden konkrete Ideen und Konzepte zur Neuordnung der verkehrlichen Situation und der Entwicklung des öffentlichen Raums im altstadt.raum erarbeiten. Folgende Teams wurden durch die Auftraggeberin aufgrund ihrer Qualifikation ausgewählt (alphabetisch):

- **Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH (Enger)**
mit
Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH (Herford)
- **OCTAGON Architekturkollektiv (Leipzig)**
mit
StadtLabor (Leipzig)
- **Scape Landschaftsarchitekten GmbH (Düsseldorf)**
mit
Runge IVP Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung (Düsseldorf).

8 Jury

Für die Beurteilung der Arbeiten steht die Jury, bestehend aus Vertreter*innen der Stadt Bielefeld, politischen Vertreter*innen, Akteur*innen der Stadtgesellschaft, ausgewählter Institutionen sowie externen Fachexpert*innen, zur Verfügung. Das Gremium setzt sich wie folgt zusammen (alphabetisch):

Fachpreisgericht

- Prof. Ariane Röntz, Röntz Landschaftsarchitektur, Berlin
- Prof. Hartmut Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Prof. Burkhard Wegener, club L94, Landschaftsarchitekt AKNW, Köln

Politik

- Thomas Krause (Bündnis 90/Die Grünen)
- Dr. Simon Lange (CDU)
- Sven Rörig (SPD)
- Rainer Seifert (FDP)
- Bernd Vollmer (Die Linke)

Verwaltung

- Martin Adamski, Dezernat 3

Vertreter*innen Kernteam

- Ärzte (eine Stimme)
- Beiräte (eine Stimme)
- Eigentümer*innen/Anwohner*innen (eine Stimme)
- Kirche (eine Stimme)
- Schulen/Universitäten (eine Stimme)
- Übergeordnete Organisationen (eine Stimme)
- Verkehrsinstitutionen (zwei Stimmen)
- Wirtschaftsvertreter*innen (zwei Stimmen)

Beratende Mitglieder

(ohne Stimmrecht)

- Sven Dodenhoff, Bauamt (Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung)
- Thomas Finke, Umweltbetrieb
- Gudrun Henneke, stellv. Bezirksbürgermeisterin
- Patrick Kühn, Amt für Verkehr
- André Langeworth, stellv. Bezirksbürgermeister
- Frederik Suchla, Bezirksbürgermeister
Bezirksvertretung Mitte

9 Beurteilungskriterien

Folgende Kriterien werden bei der Beurteilung der Arbeiten durch die Jury herangezogen:

- Qualität und Funktionalität des Verkehrskonzeptes
- Stadtverträgliche Einbindung der Mobilität
- Nutzungskonzept öffentlicher Raum und Funktionalität
- Einordnung in das städtische Gefüge und Qualität der Verknüpfungen
- Qualität der Freiraumgestaltung
- Berücksichtigung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen
- Würdigung von Denkmalpflege und Denkmalschutz

Die genannte Reihenfolge der Kriterien stellt keine Gewichtung dar. Die Jury behält sich vor, die einzelnen Kriterien zu gewichten.

10 Unterlagen

Folgende Unterlagen werden den Teilnehmenden zum Zweck der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zur Verfügung gestellt:

1. Broschüre Aufgabenstellung
2. Protokoll der gestellten Rückfragen des Auftaktkolloquiums (wird allen Teilnehmenden im Anschluss an das Kolloquium zur Verfügung gestellt)
3. Formblatt Verfassererklärung
4. Erklärung zur DSGVO
5. Fotodokumentation Wettbewerbsgebiet
6. Hochauflösendes digitales Luftbild des Bearbeitungsraumes
7. Digitale Plangrundlage des Plangebiets und der Umgebung als CAD-Datei
8. Auswertung Verkehrsversuche
9. Kita- und Schulwegsicherheit Endbericht (wichtige Auszüge im Inhaltsverzeichnis gekennzeichnet)
10. Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Bielefeld
11. Klimaanpassungskonzept Stadt Bielefeld
12. Auswertung der Befragungen zum Verkehrsversuch
13. Entwurf Innenstadtstrategie

14. Protokoll Altstadtbegehung Behindertenbeirat
15. weiteres Kartenmaterial

Die in der Aufgabenstellung genutzten Karten wurden zum Großteil über das öffentliche Geoportal der Stadt Bielefeld erstellt. Neben einem 3D-Stadtmodell sowie Schrägluftbildern des altstadt.raums lassen sich in zahlreichen Online-Karten Daten zu verschiedenen Themen wie Parken, Sicherheit, Bildung, Sport, ÖPNV, uvm. einsehen und speichern.

Das Geoportal ist über folgenden Link öffentlich zugänglich:

<https://bielefeld01.de/geo/portal/geoportal.php>

11 Leistungen

Folgende Leistungen werden im Rahmen des Ideenwettbewerbs gefordert:

Piktogramme ohne Maßstab und erläuternde Texte

- Leitbild/Freie Darstellung zur Erläuterung der Entwurfsidee
- Erschließungsplan und Organisation des ruhenden Verkehrs, Darstellung der Führung der Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)
- Strukturelles Nutzungskonzept für die (freiwerdenden) öffentlichen Räume

Strukturkonzept mit Darstellung der Gesamtsituation im Maßstab 1:1.000 mit Darstellung

- der freiräumlichen und stadträumlichen Einbindung,
- der Bebauung als Dachaufsicht,
- der bestehenden Freiraumstrukturen,
- der Erschließung mit der Führung von Straßen, Fuß- und Radwegen, Darstellung von Zufahrten und Eingängen,
- der Erschließung des ruhenden Verkehrs, Lage von oberirdischen und unterirdischen Stellplätzen, Liefer- und Ladezonen,
- der Freiflächen mit ihrer Gestaltung (begrünte und versiegelte Flächen, Spielflächen, naturnahe Flächen, Gastronomieflächen, ...),
- der Bepflanzung,
- der Übergänge zu angrenzenden Quartieren, insbesondere der Knotenpunkte.

4 Lupenräume an den Standorten

- Süsterplatz/Ritterstraße/Niedernstraße
- Altstädter Kirchplatz
- Bunnemannplatz mit Überweg zum Park der Menschenrechte
- Klosterplatz

mit jeweils folgenden Darstellungen:

Lageplan im Maßstab 1:200 (Detailschärfe Maßstab 1:500) mit Darstellung

- der Erschließung mit der Führung von Straßen, Fuß- und Radwegen, Darstellung von Zufahrten

- und Eingängen, Darstellung der Fahrspuren,
- der Freiraumgestaltung,
- der Vegetation bzw. Bepflanzung,
- der Bespielung des öffentlichen Raums (Nutzung),
- ...

Perspektive als skizzenhafte Darstellung

- Fußgängerperspektive – Blickwinkel und Standort innerhalb des Vertiefungsbereichs frei zu wählen

Ein aussagekräftiger Straßenquerschnitt im Maßstab 1:200 (Detailschärfe Maßstab 1:500)

- Die Lage ist frei wählbar (Schnittebene in Plan verorten)
- Mit Darstellung der angrenzenden Bebauung.

Die genauen Abgrenzungen der Lupenräume finden sich in der digitalen Plangrundlage.

Die o.g. planerischen Leistungen sind auf 3 Plänen im DIN A0 Hochformat darzustellen. Ein Plansatz Präsentationspläne ist gerollt einzureichen. Ein identischer Satz (analog zu Präsentationsplänen) ist zudem für die Vorprüfung in einfacher Qualität einzureichen.

Für eine bessere Vergleichbarkeit der eingereichten Arbeiten ist bei der Gestaltung der Präsentations- und Vorprüfpläne das vorgegebene Layout möglichst einzuhalten.

Jeder Teilnehmende darf nur eine Arbeit einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht möglich.

Erläuterungsbericht

Mit dem Erläuterungsbericht auf max. 2 DIN A4 Seiten sollen die wesentlichen Aspekte und Qualitäten des Beitrags im Hinblick auf Freiraum- und Verkehrsplanung dargestellt werden. Es soll verdeutlicht werden, welchen Mehrwert die verkehrlichen und freiraumplanerischen Veränderungen für die Bielefelder Altstadt haben.

Verfasser*innen-Erklärung

Das ausgefüllte Formblatt „Verfasser*innen-Erklärung“ sowie die Erklärungen zur DSGVO sind in einem Umschlag mit der Bezeichnung „Verfasser*innen-Erklärung“ einzureichen.

Datenträger

- alle eingereichten Präsentationspläne als einzelne Bild-Dateien (.jpg/tiff, 300 dpi im Originalformat DIN A0 und DIN A3) und als PDF-Datei
- Daten aller eingereichten Texte als Word-Dokument
- Daten aller eingereichten Pläne (Lagepläne, Schnitte, ...) als PDF- und CAD-Daten (dxf/dwg-Dateien)
- Die einzureichenden CAD-Daten sind derart anzulegen, dass diese ohne Layout und mit übersichtlicher Layerstruktur durch die Vorprüfung nachvollziehbar sind.
- Layerstruktur und Layernamen sind entsprechend verständlich anzulegen und ggf. hervorzuheben.

Teilnahme am Forum altstadt.raum am 28. September 2023

Die Ergebnisse des Planungsteams werden an diesem Tag der Jury und der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Jury wählt am Folgetag möglichst einen Entwurf als Grundlage für die weiteren Entwicklungen der Bielefelder Altstadt aus. Die Leistungen sind in einer Präsentation (pdf, ppt) für eine ca. 20-minütige Ergebnisvorstellung im Rahmen des Forums unter Anwesenheit der Jury und der Öffentlichkeit zusammenzufassen, aufzubereiten und persönlich vorzustellen. Für die Präsentation sind ausschließlich die Inhalte und Darstellungen der Pläne zu verwenden.

Die Präsentation wird voraussichtlich live gestreamt. Im Anschluss an die Präsentation stehen die Planungsteams an drei Stationen (je Planungsteam

eine Station) für Fragen und Diskussionen mit den anwesenden Personen aus Öffentlichkeit, Kernteam und Jury zur Verfügung. Dabei werden Sie von einer Person aus dem Moderations- oder Orga-Team unterstützt



Schema zum vorgegebenen Planlayout (scheuvens + wachten plus)

12 Einlieferung der Arbeiten

Die geforderten Leistungen sind vollständig (Ausnahme Präsentation Abschlussveranstaltung) und rechtzeitig bis zum **19. September 2023, 12 Uhr (Submission) in digitaler Form** unter folgender E-Mail-Adresse einzureichen:

bielefeld@scheuven-wachten.de

Darüber hinaus sind die vollständig geforderten Abgabeleistungen bis zum o.g. Termin unter dem Kennwort „altstadt.raum Bielefeld“ einzureichen bei:

**scheuven + wachen plus
planungsgesellschaft mbh
Friedenstraße 18
44139 Dortmund**

Öffnungszeiten zur persönlichen Abgabe:
Mo. – Fr. 8.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 17.00 Uhr

Als Zeitpunkt der Einlieferung der Plansätze sowie der weiteren ausgedruckten Unterlagen gilt das auf dem Einlieferungsbeleg des Kurier- oder Transportdienstes angegebene Aufgabedatum (Tag) unabhängig der oben genannten Uhrzeit.

Die Präsentation (pdf) für die Abschlussveranstaltung ist bis zum **26. September 2023, 12 Uhr (Submission) digital** einzureichen unter:

bielefeld@scheuven-wachten.de

13 Honorierung

Die Büros erhalten für ihren Aufwand ein Pauschalhonorar. Die Vergabe von Preisgeldern ist nicht vorgesehen.

14 Weitere Beauftragung und Nutzung der Arbeiten

Ziel des Verfahrens ist eine verkehrsplanerische und freiraumplanerische Konzeptfindung als Grundlage für die weiteren Entwicklungen der Bielefelder Altstadt. Auf Basis der Empfehlung der Jury entscheidet die Auftraggeberin über den Umgang mit den Ergebnissen und deren Einbindung in den weiteren Planungsprozess.

Die Auftraggeberin behält sich eine weitere Beauftragung eines oder mehrerer der teilnehmenden Planungsbüros im Anschluss an den Ideenwettbewerb vor. Ein Anspruch der teilnehmenden Planungsbüros auf eine weitere Beauftragung besteht nicht. Die eingereichten Arbeiten werden Eigentum der Auftraggeberin.

Die Teilnehmenden räumen der Stadt Bielefeld das Recht ein, die eingereichten Arbeiten, insbesondere die Beschreibungen, Entwürfe, Pläne und Zeichnungen unter Nennung der Verfasser*innen, jedoch ohne weitere Vergütung, entsprechend den §§ 15 ff. UrhG zu nutzen und Änderungen vorzunehmen.

Aus der Nutzung der Entwurfsideen seitens der Auftraggeberin resultiert kein Anspruch auf die weitere Bearbeitung des Projekts bzw. eine Beauftragung.



Altes Rathaus
(scheuvens + wachten plus)

