



Stadt Bornheim

Bahnhof Roisdorf Mobilstation

Zwischenstand städtebauliche Planung

Erläuterungstext

30.06.2023

Bornheim | Neugestaltung Bahnhof Roisdorf

30.06.2023

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

pp a|s

Erläuterungstext

1. Ausgangslage

Der Bahnhof Roisdorf ist einer von zwei Bahnhöfen im Stadtgebiet und weist gegenwärtig gestalterische und funktionale Mängel auf. Veränderungen im Nutzungsverhalten sowie veränderte Rahmenbedingungen erfordern eine Anpassung der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes südlich der Gleisanlagen sowie ebenso der Nordseite.

Bereits in den Jahren 2017 und 2018 hat die Stadt Bornheim ein umfangreiches Werkstattverfahren durchgeführt. In zwei Veranstaltungen haben Fachleute gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erste Ideen zur Gestaltung des Bahnhofsbereichs erarbeitet. Die vorangegangenen Beteiligungen dienen als Grundlage der weiteren Bearbeitungsschritte.

In einem zweiten Schritt hat die Stadt Bornheim eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die zunächst die wesentlichen Parameter der bahntechnischen Anlagen sowie die verfügbaren Flächen eruiert hat. Teil der Machbarkeitsstudie ist zudem eine konzeptionelle Planung von barrierefreien Zuwegungen zu den Bahnsteigen. Eine Vorzugsvariante der barrierefreien Erschließung wurde abgeleitet. In die Machbarkeitsstudie wurde das geplante betriebliche Konzept von NVR und DB für die Trasse einbezogen. Auf der Grundlage der zukünftigen Bedarfe erfolgte eine Planung der Gleisanlagen sowie der Bahnsteiganlagen. Damit ist es möglich, den zukünftigen Raumbedarf der Eisenbahninfrastruktur festzustellen und daraus die für konkrete gestalterische bzw. funktionale Planungen zur Verfügung stehenden Flächen außerhalb der Gleisanlagen abzuleiten. Wesentliches Planungsziel ist der Ausbau der Barrierefreiheit. Dies betrifft neben der Erreichbarkeit der einzelnen Bahnsteige ebenso die Gestaltung der Nord- und Südseite des Bahnhofes, um durch entsprechende Rampenanlagen die barrierefreie Erschließung sicherzustellen.

Aufgrund der Zentralität und der Bedeutung des Standorts in der Stadt Bornheim sind eine hochwertige städtebauliche Struktur und eine qualitätvolle Gestaltung wesentlich. Der Bahnhofsvorplatz, südlich der Gleisanlagen, wird gegenwärtig geprägt vom ruhenden Verkehr, der den Großteil der Fläche belegt. Unzureichende Fahrradabstellanlagen führen zu willkürlich befestigten Fahrrädern, die den Gesamteindruck prägen. Aufenthaltsqualität ist gegenwärtig nicht vorhanden. Zahlreiche Bestandsbäume rahmen den Platz. Ziel einer Neugestaltung ist die Aufwertung des Bereichs als attraktiven Bahnhofsvorplatz, der den neuen Bedarfen nach sicheren Fahrradabstellanlagen gerecht wird, Aufenthaltsqualität schafft und als repräsentativer Vorplatz wahrgenommen wird. Die Anbindung an den ÖPNV und die Erreichbarkeit für den MIV ist weiterhin sicherzustellen. Darüber hinaus sind Möglichkeiten aufzuzeigen, wie eine geeignete Verbindung zum angrenzenden Penny-Markt ermöglicht werden kann.

Die Nordseite des Bahnhofs Roisdorf weist deutliche Gestaltungsdefizite auf und ist gegenwärtig lediglich als Rückseite wahrnehmbar. Die Schaffung eines neuen P+R Parkplatzes schafft ein neues Angebot auf der Nordseite, welches es mit dem Bahnhof zu verknüpfen gilt. Ziel der Neugestaltung ist eine Neusortierung der vorhandenen Flächen, die den verkehrlichen Bedarfen gerecht wird und darüber hinaus zusätzliche Qualitäten in Bezug auf Infrastruktur und Aufenthaltsqualität schafft. Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen ist vorzunehmen.

Neben einer städtebaulichen Ordnung soll eine gestalterische Grundidee dazu beitragen, den funktionalen Zusammenhang der räumlich voneinander getrennten Standorte Vorplatz und Rückseite herzustellen. Dazu ist ein übergreifendes Gestaltungskonzept zu entwickeln, das die Bonner Straße, den Bahnhofsvorplatz, die Straße Rosental und den P+R-Platz einbezieht.

2. Planung

Die Planung teilt sich auf in die Gestaltung der Nordseite entlang der Straße Rosental sowie den Bahnhofsvorplatz inklusive der angrenzenden Straßenräume. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wurden zwei Varianten entwickelt, die unterschiedliche Lösungen für die Gestaltung und Gliederung aufzeigen.

Nordseite – Straße Rosental

Die Nordseite des Bahnhofs soll durch eine neue Gestaltung an Attraktivität gewinnen und den heutigen Charakter der „Rückseite“ ablegen. Um dies zu erreichen werden die vorhandenen Flächen neu sortiert und damit Raum für neue Nutzungen geschaffen. Der Nordausgang der Bahnstrecke erfolgt in Form einer Treppe in Kombination

mit einer neuen Rampeanlage. Sowohl der Treppen- als auch der Rampenaustritt enden an der barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle mit Fahrgastunterstand. Ein Lichtband im Boden führt von hier bis zum neuen P+R Parkplatz, der den Bedarf an Parkplätzen in direkter Bahnhofsnähe sicherstellt.

Der Straßenraum wird insgesamt neu sortiert. Eine 6 m breite Fahrspur mit separaten Gehwegflächen sichert die Anfahrbarkeit der benachbarten Firmen bei gleichzeitiger Sicherheit für Fußgänger*innen auf den separat geführten Gehwegen. Aufpflasterungen im Bereich des Übergangs zum P+R Parkplatz als auch im Bereich des Bahnhofsausgangs signalisieren erhöhte Vorsicht für den MIV. Südlich der Fahrspur wechseln sich Baumstandorte mit Fahrradbügel (23 Anlehnbügel) und einzelnen Sitzmöglichkeiten ab. Zusätzlich sind zwei Behindertenparkplätze vorgesehen, die die direkte Nähe zum Bahnhofseingang und zur Rampeanlage sicherstellt. Die bislang vorhandenen Parkplätze entlang der Straße entfallen nahezu restlos aufgrund des direkt angrenzenden P+R Parkplatzes.

Städtebauliche Nachverdichtung. Nördlich der Straße Rosental befindet sich direkt angrenzend an den P+R Parkplatz eine Potentialfläche, die zukünftig einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Aufgrund der Lage bieten sich unterschiedliche Nutzungen an, wie beispielsweise eine Hotelnutzung, Dienstleistungen oder Büroflächen. Die vorgesehene Bebauung sichert eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Fläche und rahmt die angrenzenden Straßenräume. Die Gebäudestellung ermöglicht im Inneren eine attraktive Nutzung der Freiflächen und schafft damit die Möglichkeit unterschiedliche Nutzungen unterzubringen. Der Übergang zur Straße Rosental wird durch eine kleine Platzfläche betont, die als attraktives Entree und mögliche Außengastronomiefläche dienen kann. Insgesamt werden auf diese Weise Flächen im Umfang von etwa 8.000 m² BGF inklusive Tiefgarage, bzw. etwa 4.400 m² Nutzfläche geschaffen. Die vorgesehene Tiefgarage unter den Baukörpern ermöglicht zudem die Unterbringung von etwa 75 Stellplätzen.

Rampenanlage. Die Rampeanlage erfolgt keilförmig parallel zu den Gleisanlagen. Durch die keilförmige Aufweitung als ebenes Podest wird ein größtmöglicher Lichteinfall und die Weiterführung der Baumreihe ermöglicht. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Varianten, wie die Rampeanlage im Bereich des Tunnelendes gestaltet werden kann. Ziel aller Varianten ist die Reduzierung von Angsträumen und die Attraktivierung des Tunnels durch größtmöglichen Lichteinfall. Um dies zu erreichen, wurden drei Varianten entwickelt:

Variante 1: Die erste Variante sieht eine abgeschrägte Wand in Verlängerung des Tunnels vor. Durch die Aufweitung in Form der schrägen Wand wird der Lichteinfall vergrößert und damit die Belichtung verbessert. Da der Tunnel so mit einem großzügigen

Lichteinfall endet, wird der Angstraum reduziert. Spiegelnde oder glänzende Materialien im Bereich der abgeschrägten Wand verstärken den Effekt zusätzlich.

Variante 2: Die zweite Variante nimmt den Ansatz der ersten Variante auf und erweitert die Idee der abgeschrägten Wand weiter entlang der Rampenführung. Dies reduziert die Tunnelwirkung im Bereich der unteren Rampenabschnitte und auch hier wird der Lichteinfall vergrößert. Der eingeschobene grüne Keil fängt die Wandgestaltung auf und schafft damit einen harmonischen Übergang im weiteren Verlauf. Der gesamte tieferliegende Bereich wird damit heller gestaltet.

Variante 3: Die dritte Variante entwickelt den Ansatz der vorherigen Idee weiter in Richtung der angrenzenden Treppenanlage. Um einen Wandversprung zwischen abgeschrägter Wand und Treppenanlage zu vermeiden, wird die abgeschrägte Wand entlang der Treppe weitergeführt und bis zum Straßenniveau weiterentwickelt. Dadurch wird ein fließender Übergang geschaffen. Das aufgesetzte Geländer überbrückt den Abstand zwischen Wand und Treppenaufgang.

Südseite – Bahnhofsvorplatz _ Variante C

Rampen- und Treppenanlage. Die Rampenanlage erfolgt bei beiden Varianten keilförmig in drei Abschnitten. Der Abschnitt direkt anschließend an den Ausgang des Bahnhofstunnels erfolgt in Form von vier Rampen, die mit einer flacheren Neigung und in 5 m Breite zur Treppenanlage führen. Die zwei weiteren Abschnitte schließen sich barrierefrei mit 6 % Rampenneigung an und überbrücken damit die Höhendifferenz zur Platzfläche. Die keilförmigen Grünflächen zwischen den Rampen können sowohl als Böschung als auch als gemittelte Grünebene eingezogen werden. Beide Möglichkeiten sichern eine größtmögliche Belichtung und damit die Vermeidung von Angsträumen.

Die Treppenanlage erfolgt in abgewinkelter Form mit Zwischenpodest, die ebenfalls auf dem angrenzenden Penny-Grundstück gespiegelt werden könnte. Der obere Treppenanfang erfolgt parallel zum Rampeneintritt, sodass eine direkte Erreichbarkeit der Rampe gewährleistet wird.

Erschließung. Die verkehrliche Erschließung erfolgt in Form einer asymmetrischen Erschließungsschleife im vorderen Bereich der Platzfläche. Im inneren wird der Erhalt einzelner Bestandsbäume ermöglicht. Je ein ausgewiesener Behindertenparkplatz und ein Kiss+Ride Parkplatz sowie eine separate Busbucht ermöglichen die Anfahrbarkeit des Vorplatzes, ohne unnötig Verkehr zu erzeugen. Die Ausfahrt der Erschließungsschleife erfolgt versetzt zur gegenüberliegenden Brunnenallee, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Ausstattung- und Möblierung. Neben den Erschließungsflächen entsteht ein attraktiver Bahnhofsvorplatz, der die notwendigen Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stellt

und gleichzeitig Aufenthaltsmöglichkeiten schafft. Ein ebenerdiges Fontänenfeld mit angrenzenden Sitzgelegenheiten und Baumpflanzungen schaffen ein attraktives Entree zur Platzfläche. Um dem Bedarf nach ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten gerecht zu werden, finden sich überdachte Fahrradbügel im Übergang zur Bonner Straße sowie parallel zur Rampenanlage (42 Anlehnbügel) sowie ein zusätzliches abschließbares Angebot in Form eines Fahrradparkhauses mit rund 80 Abstellmöglichkeiten sowie zwei ergänzenden Fahrradboxen. Neben dem Fahrradparkhaus entsteht eine weitere bauliche Ergänzung in Form einer Servicestation mit angrenzenden öffentlichen Toiletten. Beide Baukörper sollten möglichst einladend und lichtdurchlässig gestaltet werden, um sich harmonisch in die Gesamtgestaltung der Platzfläche einzufügen.

Straßenraumgestaltung. Im Bereich der Bonner Straße entsteht eine langgezogene Mittelinsel mit zusätzlichen Zebrastreifen, die den Raum der wegfallenden Abbiegespur aufnimmt. Diese sollen die Querbarkeit der Straße verbessern und damit die Barrierewirkung des Straßenraums reduzieren. Die zwei Bushaltestellen finden sich in versetzter Aufstellung direkt gegenüber und ermöglichen damit eine schnelle Verbindung in Richtung Bahnhof.

Südseite – Bahnhofsvorplatz _ Variante D

Rampen- und Treppenanlage. Die Rampenanlage ist identisch zur ersten Variante. Die Treppenanlage erfolgt in rechtwinkliger Form mit Zwischenpodest, die ebenfalls auf dem angrenzenden Penny-Grundstück gespiegelt werden könnte. Die Lage der Treppe weicht gegenüber der Variante 1 leicht ab, indem der Bereich im Übergang zur Rampe großzügiger gestaltet wird. Der obere Treppenanfang hingegen nimmt die äußere Kante der oberen Rampe auf, sodass der Rampeneintritt versetzt erfolgt.

Erschließung. Die verkehrliche Erschließung erfolgt in Form einer symmetrischen Erschließungsschleife über die gesamte Tiefe der Platzfläche. Dadurch entsteht im Inneren der Erschließung ausreichend Fläche, um die notwendigen Infrastruktureinrichtungen unterzubringen. Auch diese Variante sichert die Bereitstellung eines Behinderten- und eines Kiss+Ride Parkplatzes sowie einer separaten Busbucht. Diese Variante geht von einem Erhalt der Lichtsignalanlagen aus, sodass die Ausfahrt direkt gegenüber der Brunnenallee verkehrstechnisch möglich ist.

Ausstattung- und Möblierung. Aufgrund der Ausgestaltung der Erschließungsschleife können sowohl das Fahrradparkhaus mit rund 80 Abstellmöglichkeiten, zwei Fahrradboxen sowie die Servicestation mit öffentlichen Toiletten im Inneren untergebracht werden. Ergänzende Fahrradbügel im vorderen Bereich des Platzes als auch parallel zur Rampe und im Vorderbereich des Stellwerks (43 Anlehnbügel) schaffen ein umfangreiches Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten.

Ergänzende Baumpflanzungen in Form einer linearen Pflanzung parallel zur Rampeanlage als auch die Ausbildung eines Baumdaches im Vorbereich des Stellwerks schaffen ein attraktives Erscheinungsbild und ermöglichen Ausgleich für den Wegfall einzelner Bestandsbäume. Großzügige Sitzmöbel schaffen Aufenthaltsqualität auf der Platzfläche.

Straßenraumgestaltung. Im Bereich der Bonner Straße entfällt die heute Abbiegespur in Richtung Penny-Markt, sodass ausreichend Raum für Fahrradschutzstreifen entstehen. Lichtsignalanlagen regeln den Verkehrsfluss und ermöglichen ein sicheres Queren für Fußgänger*innen.