



BEG NRW – Initiative „Bauland an der Schiene“ Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

Abschlussbericht

Berlin, 07.12.2020

Impressum

Im Auftrag von:

BEG BahnflächenEntwicklungsGesellschaft
Nordrhein-Westfalen mbH
An der Reichsbank 8
45127 Essen

Stadtverwaltung Bocholt
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung
Stabsstelle Stadtentwicklung
Kaiser-Wilhelm-Str. 52-58
46395 Bocholt

Erstellt durch:

Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin

Fotos:

Agentur BahnStadt GbR

Planungen/Visualisierungen:

Agentur BahnStadt GbR

Teil A: Erläuterungstext

Inhalt

1	Anlass und Aufgabenstellung	3
2	Bestandssituation und aktuelle Konzepte.....	3
2.1	Lage im Stadtgebiet	3
2.2	Städtebauliche Bestandsituation im weiteren Bahnhofsumfeld	4
2.3	Verkehrsstation: Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur	5
2.4	Bahnhofsvorplatz und Busverknüpfung	6
2.5	Städtebauliche Entwicklung im weiteren Bahnhofsumfeld	7
3	Projektstruktur und Methodik.....	7
3.1	Planungsgebiet	7
3.2	Aufgabenschwerpunkte.....	8
3.3	Methodisches Vorgehen: Variantendiskussion	8
3.4	Mengengerüste: Park+Ride und Bike+Ride	10
4	Vorzugsvariante und „Lupe Bahnhofsvorplatz“	11
4.1	Städtebau.....	11
4.2	Verkehr	13
5	Angaben zu den Kosten	14
6	Zusammenfassung.....	14

Anlagen

- Anlage 1 Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG (Stand 16.01.2020)
- Anlage 2 Konzept Busbahnhof (Stand 31.01.2017)
- Anlage 3 Entwurf Bebauungsplan K6, Änderung (Stand 29.06.2020)
- Anlage 4 Rahmenplan kubaa (Gesamtanlageplan)
- Anlage 5 Planungsgebiet

1 Anlass und Aufgabenstellung

Zu den zentralen Zielen der Initiative „Bauland an der Schiene“ der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft mbH (BEG NRW) zählen die attraktive Gestaltung von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV im Land Nordrhein-Westfalen sowie die Freisetzung städtebaulicher Entwicklungspotenziale im Bahnhofsumfeld. Dabei kommen zwei Interessen zusammen: aus verkehrlicher und Klimaschutz-Sicht die Stärkung des SPNV durch attraktive, fahrgastfreundliche Verkehrsstationen sowie aus Stadtentwicklungssicht die Verdichtung an zentralen Orten, die einer weiteren Zersiedelung im Interesse der Innen- statt Außenentwicklung Vorschub leistet.

Es gibt mehrere Gründe, die dafürsprechen, den Bahnhof Bocholt in das Programm aufzunehmen und hierfür eine Bahnhofsrahmenplanung zu erarbeiten:

- Auf der Ostseite des Bahnhofs und innerhalb des Innenstadtrings befinden sich Potenzialflächen, die sich für eine Realisierung von Wohnbauentwicklung eignen.
- Das Erscheinungsbild des von der Asphaltfläche des Busbahnhofs und der Pkw-Stellplätze beherrschten Bahnhofsvorplatzes ist eher ungeordnet und wenig fahrgastfreundlich; die Aufenthaltsqualität ist gering.
- Die Verknüpfung mit dem Fahrrad ist nicht optimal (Lage, Gestaltung und Funktionalität der Anlagen).
- Die Flächen auf der Bahnhofsrückseite sind mit einer auf Bahnfläche liegenden Park+Ride-Anlage untergenutzt und teilweise brachliegend; weitere ungenutzte Flächen befinden sich südwestlich des Bahnhofs an der Hindenburgstraße.
- Trotz der vergleichsweise geringen räumlichen Entfernung zur Innenstadt ist die Verbindung Bahnhof – Innenstadt unattraktiv.
- Die Innenstadt ist durch den als Teil eines Innenstadtring fungierenden Straßenzugs Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring vom Bahnhof abgeriegelt.

Die Rahmenplanung verfolgt das Ziel, diese Missstände soweit möglich zu beseitigen und das Erscheinungsbild und die funktionale Struktur des Bahnhofsumfeldes im Interesse der Nutzer*innen nachhaltig zu verbessern.

2 Bestandssituation und aktuelle Konzepte

2.1 Lage im Stadtgebiet

Der Kopfbahnhof Bocholt liegt südöstlich der Bocholter Innenstadt mit relativ kurzer, fußläufiger Entfernung ins Stadtzentrum. Das unmittelbare Bahnhofsumfeld wird im nördlichen Bereich durch die Ebertstraße, den Theodor-Heuss-Ring und die

Industriestraße begrenzt. Den westlichen und östlichen Bereich rahmen die Hindenburgstraße bzw. die Ewaldstraße ein.

2.2 Städtebauliche Bestandsituation im weiteren Bahnhofsumfeld

Übergang Richtung Innenstadt

Der Übergang vom Bahnhof Bocholt Richtung Innenstadt ist in hohem Maße von der Verkehrsfunktion der Ebertstraße als Teil des Innenstadtrings geprägt und daher wenig fußgängerfreundlich. Durch die trennende Wirkung des Straßenraums und die städtebauliche Struktur des Bahnhofsumfeldes erscheint die Lage des Bahnhofs innenstadtferner, als dies tatsächlich der Fall ist.

Verbindung in die Innenstadt

Das Areal zwischen Bahnhof und Innenstadt ist von diversen städtebaulichen Missständen geprägt (u.a. Leerstände der Möbelhäuser an der Ebertstraße, teilweise „Hinterhofcharakter“ der Kreuzstraße), stellt jedoch ein bedeutsames Entwicklungspotenzial dar. Gleichwohl die aktuellen Neubauprojekte am westlichen Ende der Kreuzstraße eindeutig Richtung Innenstadt orientiert sind, wirken sie in Verbindung mit den Freiraumqualitäten an der Aa (Boggeter Promenade) positiv in den städtischen Raum hinein und unterstützen die bereits vorhandenen Potenziale.

Südliches Bahnhofsumfeld

Das Medienzentrum mit der Stadtbibliothek stellt den städtebaulichen Anker dieses Bereichs dar und kann als Motor für eine weitere Umfeldentwicklung fungieren. Als problematisch stellt sich jedoch das „Abbrechen“ attraktiver Nutzungen südlich der Bibliothek und in Verlängerung der Hindenburgstraße dar. Insbesondere das brachliegende Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, welches derzeit als Parkplatz genutzt wird, bietet städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Westliches Bahnhofsumfeld

Die städtebaulich markanten Gebäude an der Hindenburgstraße, insbesondere das Post-Gebäude mit dem dazugehörigen Gebäudekomplex, sind von großer Bedeutung für die Bahnhofsentwicklung. Allerdings steht auf Seiten der Deutschen Post AG eine Aufgabe des Standorts im Raum, sodass die zukünftige Entwicklung des Gebäudekomplexes unklar ist. Auch die daran angrenzenden Areale wie beispielsweise die Grünfläche und die gegenüberliegende Blockrandbebauung an der Hindenburg-/Bahnhofsstraße, weisen städtebauliche Potenziale auf.

Nördliches und östliches Bahnhofsumfeld

Ebenfalls von zentraler Bedeutung für die Bahnhofsumfeldentwicklung ist die städtebauliche Entwicklung nördlich der Industriestraße (Kubaa-Areal). Im Umkehrschluss stellt der Bahnhof einen eindeutigen Lagevorteil für dieses Areal dar.

Die Flächen östlich des Bahnhofs können ebenfalls vom Kubaa-Projekt und von der Nähe zum Bahnhof profitieren. Gegenwärtig befindet sich westlich der Ewaldstraße auf einer Fläche, die sich im Besitz der DB Station&Service AG befindet, eine Park+Ride-Anlage sowie ein brachliegender Streifen entlang der Bahn.

2.3 Verkehrsstation: Gleis- und Bahnsteiginfrastruktur

Lage im Netz

Der Bahnhof Bocholt ¹ ist Endpunkt der weitgehend eingleisigen Kursbuchstrecke (KBS) 2263. Für den Betrieb der RE19a ist aktuell die abellio GmbH zuständig, deren Dieselzüge im Stundentakt zwischen Wesel und Bocholt verkehren. Der Betrieb auf den weiterführenden Strecken Richtung Borken – Münster bzw. Winterswijk (Niederlande) ist eingestellt. Zwar gibt es immer wieder Diskussionen um eine Streckenreaktivierung bis Münster, die jedoch aufgrund des hohen Finanzbedarfs und der seit der Stilllegung erfolgten Baumaßnahmen unrealistisch erscheint und daher in der Bahnhofsrahmenplanung keine konzeptionelle Berücksichtigung fand.

Ausbaupläne der DB Netz AG

Berücksichtigt wurden hingegen die Ausbaupläne der Deutschen Bahn AG. Demnach soll die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert werden. Geplant ist eine Flügelung in Wesel, sodass Bocholt mit modernen Elektrotriebzügen direkt ans westliche Ruhrgebiet und die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt Düsseldorf angebunden sein wird. Daraus kann eine Erhöhung des aktuellen Fahrgastaufkommens von ca. 1.700 werktäglichen Ein- und Aussteigern ² prognostiziert werden.

Für die Infrastruktur des Bahnhofs Bocholt haben die Ausbaupläne nur geringfügige Auswirkungen; zu berücksichtigen sind die Masten der Oberleitung, die leichte Korrektur der Gleislage und die daraus resultierenden baulichen Anpassungen am Bahnsteig.

Im Bahnhof Bocholt wird auch künftig ein Streckengleis für den Betrieb ausreichen. Das bedeutet, dass die Züge auch nach der Strecken elektrifizierung in Bocholt am selben Gleis halten und kehrt machen; eine zweite Bahnsteigkante ist nicht Teil des Konzepts.

¹ Vgl. Anlage 1: Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG (Stand 16.01.2020)

² Angabe: der DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Duisburg

2.4 Bahnhofsvorplatz und Busverknüpfung

Funktionen und Aufenthalt

Der Bahnhofsvorplatz ist überwiegend durch seine Verkehrsfunktionen geprägt und bietet dadurch eine nur geringfügige Aufenthaltsqualität. Allerdings bietet die erhaltene, denkmalgeschützte Bahnsteigüberdachung architektonische (Identifikation, Besonderheit des Ortes) und funktionale Vorteile (Witterungsschutz).

Die gesicherten, in relativer Nähe zum Bahnsteig befindlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder weisen architektonische und funktionale Defizite bei der Gestaltung und dem Schließsystem auf. Sie entsprechen nicht mehr den Anforderungen an eine zeitgemäße und moderne Fahrradabstellanlage. Die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten verfügen über keinen Witterungsschutz und ihre Anordnung wirkt beliebig.

Das Bahnhofsgebäude bietet mit seinen Nutzungen eindeutige Vorteile; hier sind insbesondere die Angebote für Reisende (DB-Agentur, Buch- und Presseerzeugnisse, DHL-Paketshop, Bistro), die soziale Kontrolle und die Belebung des Bahnhofsvorplatzes zu nennen. Jedoch ist die städtebauliche und architektonische Qualität des Gebäudes in Frage zu stellen.

Busverknüpfung

Die Busverknüpfung weist aktuell fünf unmittelbar am Bahnsteig befindliche Haltestellen in Sägezahnaufstellung sowie eine schmale Mittelinsel mit flexiblen Haltepositionen auf. Insgesamt beläuft sich die Kapazität der Busverknüpfung auf neun Haltestellen, die alle nicht barrierefrei ausgebaut sind und nur teilweise ausreichenden Witterungsschutz bieten.

Für die Busverknüpfung lag bei Projektstart ein bestandsorientiertes Planungskonzept³ vor, das auf dem Ausbau der Verkehrsstation basiert und neben der barrierefreien Haltestellengestaltung auch eine Beseitigung der Sägezahnaufstellung beinhaltete. Eine grundlegende Änderung der verkehrlichen Ordnung auf dem Bahnhofsvorplatz war nicht Bestandteil dieses Konzepts. Vorgesehen war demzufolge eine durchgehende Kante am Kombibahnsteig mit vier Haltestellen (u.a. für die Schnellbuslinie S75 Richtung Münster Hbf) und die Möglichkeit zusätzlicher Halte an der Mittelinsel (Reise- und Fernbusverkehr).

In einem Gutachten der nts Ingenieurgesellschaft mbH aus dem Jahr 2017⁴ wurde festgestellt, dass am Bahnhof Bocholt insgesamt 7 Haltestellen ausreichen, von denen vier eine direkte Verknüpfung mit dem SPNV haben sollten; die übrigen drei sind Warteplätze und Haltestellen für Fern-/Reisebusse.

³ Vgl. Anlage 2: Konzept Busbahnhof (Stand 31.01.2017)

⁴ Quelle: nts Ingenieurgesellschaft mbH: Belegungsplan – Bahnhof Bocholt, Münster, 30.01.2017

2.5 Städtebauliche Entwicklung im weiteren Bahnhofsumfeld

Pläne für städtebauliche Neuordnungen westlich der Ebertstraße

Zwischen Bahnhof und Fußgängerzone, im Bereich Neutorplatz / Ludwig-Erhard-Straße / Boggeter Promenade, sind derzeit mehrere Gebäude im Bau, die dem Eingang in die Fußgängerzone einen deutlich urbaneren Charakter verleihen. Eine weitere Entwicklungsfläche schließt östlich daran an: Das Areal zwischen Kreuzstraße, Bocholter Aa und Theodor-Heuss-Ring, auf dem sich auch ein leerstehendes ehemaliges Möbelhaus („Van Oepen“) befindet, soll von einem privaten Investor entwickelt werden. Im Zuge der Erarbeitung der Bahnhofsrahmenplanung wurden auch Vorschläge für die Bebauungsstruktur dieses Areals gemacht, die in die Abstimmungen zwischen der Stadt Bocholt und dem Investor eingeflossen sind. Mit dem daraus resultierenden Bebauungsplan-Verfahren wurde mittlerweile begonnen.⁵

Kubaai-Gelände

Die eindeutig größte Entwicklungsfläche befindet sich nordöstlich des Bahnhofs: Nördlich der Industriestraße und beidseits der Bocholter Aa liegt mit dem so genannten „kubaai“-Gelände ein ungenutztes ehemaliges Textilindustrie-Gelände, das zu einem neuen urbanen Wohnquartier sowie Kultur- und Freizeitstandort entwickelt wird und mit Sicherheit Impulse für das fußläufig erreichbare Bahnhofsumfeld geben kann.⁶

3 Projektstruktur und Methodik

3.1 Planungsgebiet

Das Planungsgebiet der Bahnhofsrahmenplanung⁷ wird begrenzt durch

- die Bocholter Aa und die Industriestraße im Norden,
- die Ernst- und Ewaldstraße sowie die Bahnanlage im Osten,
- eine Linie quer zur Bahnanlage südlich der ehemaligen Güterverkehrsanlagen an der Hindenburgstraße (südlich des Medienzentrums) im Süden sowie
- die Hindenburgstraße und eine Linie im Blockinneren zwischen Hindenburgstraße und Bocholter Aa im Westen.

⁵ Vgl. Anlage 3: Bebauungsplan K6, Änderung (Stand 29.06.2020)

⁶ Vgl. Anlage 4: Rahmenplan kubaai (Gesamtlageplan)

⁷ Vgl. Anlage 5: Planungsgebiet

3.2 Aufgabenschwerpunkte

Die zentralen Aufgaben der Bahnhofsrahmenplanung betreffen die folgenden Inhalte:

- Verbesserung der Anbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof
- Neuordnung der Verkehrsverknüpfung für Bus, Fahrrad und Pkw; hier insbesondere:
 - Prüfung der Möglichkeiten der Errichtung eines Parkhauses
 - Berücksichtigung von bezüglich der Qualität und Quantität zeitgemäße Fahrradabstellanlagen
- Besondere Berücksichtigung innovativer Mobilitätsangebote (Car-Sharing, innovativer Fahrradservice, ggf. Elektromobilität etc.)
- Schaffung von Aufenthaltsqualität auf dem Vorplatz und im Umfeld
- Thematisierung baulicher Verdichtungsmöglichkeiten im näheren Bahnhofsumfeld, v.a.:
 - Bahnhofsrückseite
 - ehemalige Güterverkehrsfläche südlich des Medienzentrums
 - ehemaliges Möbelhaus-Gelände („Van Oepen“)
- Darstellung der Möglichkeit einer stufenweisen Realisierung (Stufenkonzept für die Vorzugsvariante)

Beim Thema Parkhaus ist von besonderer Bedeutung, dass der potenzielle Nutzerkreis neben den Bahnpendlern auch die Nutzer der Kultur- und Freizeiteinrichtungen auf dem kubaai-Gelände umfasst. Gerade aus den unterschiedlichen Nutzungszeiten (tagsüber/abends) können sich sinnvolle Synergien ergeben.

3.3 Methodisches Vorgehen: Variantendiskussion

Planungs- und Diskussionsprozess

Aufbauend auf einen Auftakt- und Vor-Ort-Termin am 03.12.2019 wurden eine Analyse des Ist-Zustandes und erste Grundsatzlösungen („Variantenfamilien 1 und 2“) mit insgesamt 5 Varianten erarbeitet, in deren Mittelpunkt die räumliche und Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt sowie die städtebauliche Neuordnung des Areals zwischen Kreuzstraße und Bocholter Aa standen:

- Variantenfamilie 1: Berücksichtigung der bestehenden Straßenführung Ebertstraße – Theodor-Heuss-Ring; ggf. geringfügige Anpassung der Straßenführungen in Randbereichen
- Variantenfamilie 2: grundlegende Umgestaltung der Straßenführung Ebertstraße – Theodor-Heuss-Ring und alternative Erschließung des Areals nördlich der Kreuzstraße

Der Ansatz einer weitgehenden Umgestaltung des Straßenraums ist kurz- und mittelfristig aufgrund der damit einhergehenden Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes sowie der hohen Kosten nicht umsetzbar. Die Variantenfamilie 2 wird daher nicht weiterverfolgt.

Darauf aufbauend wurden in einem zweiten Planungsschritt und auf der Grundlage eines ersten Investoren-Entwurfes für das Areal zwischen Kreuzstraße und Bocholter Aa insgesamt 7 Varianten entwickelt (Varianten 3a-g), die bezüglich der Investoren-Fläche und des Busverknüpfungs-Layouts identisch sind und sich vor allem bezüglich der folgenden Aspekte unterscheiden:

- Bebauungsstruktur und -dichte, u.a. in Abhängigkeit von der Lage des Parkhauses
- Bebauungsstruktur südlich der Einmündung Kreuzstraße/Ebertstraße (2. Möbelhaus)
- Umgang mit dem Dreieck Industrie-/Franzstraße (Bebauung/Parken)
- Umgang mit dem Bahnhofsgebäude

Es wurden u.a. die folgenden Planungsbausteine befürwortet:

- Lage des Parkhauses möglichst nah an der Industriestraße (statt nach Süden, auf die im kommunalen Besitz befindliche Fläche); Konsequenz: Ausschluss der Varianten 3a-c
 - Eine multifunktionale Nutzung des Parkhauses mit Funktionen wie Car-Sharing, Radstation und Servicedienstleistungen
 - Direkte Lage an der Industriestraße sorgt für kürzere Wege Richtung Bahnhof und kubaai-Gelände, dadurch größere Akzeptanz bei möglichen Nutzer*innen
- Verzicht auf eine ebenerdige Park+Ride-Anlage auf der Bahnhofsrückseite; Konsequenz: Ausschluss u.a. der Variante 3e
 - Bewusste Konzentrierung auf ein multifunktionales Parkhaus und eine attraktive Freiraumgestaltung im Zusammenhang mit der südlich angrenzenden Wohnbebauung.
- Erhalt des Bahnhofsgebäudes (statt Bau eines neuen, mehrgeschossigen Hochbaukörpers); Konsequenz: Ausschluss der Varianten 3 d und 3f
 - Aktuell keine Planungsabsichten auf Seiten der DB Station&Service AG hinsichtlich eines Neubaus des Bahnhofsgebäudes

Ein dritter, auf Variante 3g aufbauender Planungsschritt konkretisierte die Planungsinhalte nochmals und führte schließlich zu Variante 4. Darauf aufbauend wurde eine so genannte „Lupe“ auf den Bahnhofsvorplatz gelegt. Und schließlich wurde Variante 4 in einem abschließenden Planungsschritt zu einem Stufenkonzept (Varianten 4a-c) entwickelt.

Dieser Planungs- und Diskussionsprozess wurde von insgesamt 4 Abstimmungsterminen, die teilweise online durchgeführt wurden, begleitet.⁸

Stufenkonzept

Als Vorzugsvariante wurde Variante 4b (Stand 08.09.2020) festgelegt. Die Variante 4a stellt eine Vorstufe dar, die sich lediglich durch die Beibehaltung der heute existierenden, lichtsignalgesteuerten Querung der Ebertstraße am nördlichen Ende des Bahnhofsvorplatzes von Variante 4b unterscheidet. Darüber hinaus ermöglicht das Stufenkonzept auch für die Vorzugsvariante 4b eine unabhängige Realisierung der einzelnen Elemente.

Variante 4c baut auf Variante 4b auf und weist gegenüber dieser die folgenden Weiterentwicklungen bzw. Alternativen auf:

- Bebauung auf der südlich des Medienzentrums gelegenen ehemaligen Güterverkehrsfläche; denkbar sind hier Wohnnutzungen mit Affinität zum ÖPNV/SPNV (z.B. seniorengerechtes Wohnen, Boardinghouse etc.)
- Zusätzliche Bushaltestellen an der Hindenburgstraße (vor dem Postgebäude) für den Fall, dass das ÖPNV-Angebot am Bahnhof Bocholt weiter ausgeweitet werden soll und nicht mehr in unmittelbaren Vorplatzbereich abgewickelt werden kann

3.4 Mengengerüste: Park+Ride und Bike+Ride

Wichtige Grundlagen für die Bemessung der Mengengerüste sind die folgenden Faktoren:

- Fahrgastaufkommen (1.700 werktägliche Ein- und Aussteiger)
- Modal Split
- Bestandsangebote (Anzahl der Stellplätze für Pkw und Fahrrad) und Auslastung:
 - Insgesamt 70 offiziell ausgewiesene Stellplätze mit unmittelbarem Bezug zum Bahnhof; davon 17 auf dem Bahnhofsvorplatz (max. Parkdauer: 2h) und 53 Stellplätze in der P+R-Anlage auf der östlichen Bahnhofsrückseite. Die Auslastung lag zum Zeitpunkt der Vor-Ort-Begehung bei ca. 85%. Zu der angrenzenden Fläche an die P+R-Anlage kann hier keine Aussage getroffen werden, da eine genaue Markierung der Stellplätze nicht vorhanden ist bzw. diese nicht belegt waren.
 - Die mögliche Stellplatzanzahl innerhalb der gesicherten Fahrradabstellanlagen am Bahnhofsvorplatz liegt bei ca. 80 Stellplätzen. Im Rahmen der Vor-Ort-Begehung, war nur eine der beiden Anlagen mit 9 Fahrrädern belegt. Auffallend war jedoch die große Anzahl (ca.100) an „wild“ bzw. ungeordnet, abgestellter Fahrräder im Bereich des Bahnhofsgebäudes.

⁸ Vgl. Teil E: Protokolle und Präsentationen; 1.-4. Zwischenpräsentation

- Allgemeine Annahmen zur künftigen Verkehrsentwicklung:
 - Ausgehend von einer Verbesserung des Verkehrsangebotes auf der Schiene können eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens und damit auch ein stärkerer Bedarf an Pkw- und Fahrradstellplätzen prognostiziert werden.
 - Auf der Basis des Langfrist-Trend zu klimaschonenden Verknüpfungssystemen (Fahrrad, Bus) wird vor allem der Bedarf an Fahrradstellplätzen steigen.

Modal Split

Angenommen wurde der folgende Modal Split:

- 15-20% Park+Ride
- 5-10% Bringen und Holen („Kiss+Ride“)
- 30% Fahrrad
- Rest: Fußgänger und Bus

Mengengerüste

Hieraus ergeben sich die folgenden Mengengerüste:

- Fahrrad: ca. 260 Stellplätze; davon ca. 25% als gesicherte Abstellmöglichkeit (z.B. in einer Sammelschließanlage)
- Pkw: ca. 130-170 Stellplätze (Park+Ride) und ca. 5-10 Stellplätze zum Bringen und Holen; dazu kommen Taxistellplätze und Behindertenstellplätze
- Hinzu kommen evtl. zusätzliche Stellplatzbedarfe durch Car-/Bike-Sharing, Verleih-Angebote etc.

4 Vorzugsvariante und „Lupe Bahnhofsvorplatz“

4.1 Städtebau

Allgemeine Leitlinien

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der verkehrlich-funktionalen und gestalterischen Qualität des Bahnhofsumfeldes und des angrenzenden Innenstadtbereichs
- Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem Bahnhofsumfeld und der Innenstadt
- Betonung der Bedeutung des Bahnhofs als Ort der Kommunikation
- Berücksichtigung innovativer Angebote („Smart City“, digitale Angebote wie WLAN am Bahnhof etc.)

Potenziale für bauliche Verdichtung

- Bestehende Planungskonzepte Dritter für das Areal westlich der Ebertstraße (zwischen Kreuzstraße und Bocholter Aa)
- Ergänzende Bebauung auf dem Post-Grundstück und an der südlich anschließenden Bebauung zwischen Hohenstauferstraße und Bahnhofstraße
- Neubebauung im Dreieck zwischen Industriestraße und Franzstraße
- Neubebauung an der Ewaldstraße (nördlicher Bereich: Parkhaus; südlicher Bereich: Wohnnutzung)
- Optional (als Bestandteil von Variante 4c): Wohnbebauung auf der ehemaligen Güterverkehrsfläche südlich des Medienzentrums

Vorplatzgestaltung

- Berücksichtigung der Wegebeziehungen (Fußgänger und Radfahrer) sowie der verkehrlich genutzten Flächen (Verknüpfungsanlagen)
 - Darstellung bestehender und zukünftiger Fuß- und Radwegeverbindungen, insb. zwischen Bahnhof und Bocholter Aa (Bahnhofspromenade)
- Schaffung einer möglichst großen Aufenthaltsqualität rund um das Bahnhofsgebäude:
 - Neuordnung der Verkehrsflächen auf dem Vorplatz u.a. durch die Verlegung der Wendeschleife, der Verlagerung der Bus-Pausenplätze in die Hindenburgstraße und den Wegfall von Pkw-Stellplätzen
 - Einheitliche und barrierefreie Gestaltung der Aufenthaltsflächen sowie der Wegeverbindungen⁹
 - Berücksichtigung von Grünflächen mit Sitzmöglichkeiten, Sitzbänke, Fahrradabstellanlage und witterungsgeschützter Wartebereich, Bahnhofstele und technischen Angeboten (dynamische Fahrgastinformation) bei der Platzgestaltung
 - Möglichkeit für Außengastronomie
- Einbeziehung der Wegeverbindung zur Ostseite in die Platzgestaltung; dadurch: einheitliches Erscheinungsbild

⁹ Es wurden für Variante 4b zwei alternative Gestaltungsentwürfe erarbeitet, wobei die Vorzugslösung von einer linearen Struktur (parallel zur Bahn) ausgeht, während die andere, alternativ zu verstehende Idee die Hauptwegebeziehungen durch das Verlegemuster und die Farbgebung betont.

Innovative Angebote

- Auf dem Vorplatz: Mobilitätsstation als intermodaler Verknüpfungspunkt u.a mit Bike+Ride-Station, Wartebereich, Handyladestation, WLAN, Trinkbrunnen etc.

4.2 Verkehr

Busverkehr

- Konzentration der Bushaltestellen (bemessen für 18-m-Gelenkbusse) im südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes:
 - 3 Bushaltestellen am Kombibahnsteig
 - 2 Bushaltestellen (Linie S75¹⁰) an der Mittelinsel
- Zusätzlich an der Hindenburgstraße (südlich der Bahnhofstraße):
 - 2 Bushaltestellen (18-m-Gelenkbusse) als Pausen-/Überliegerplätze
 - 1 Bushaltestelle (Fern-/Reisebus)
 - Bus-Wendeschleife
- Bei allen Ein-/Ausstiegs- und Betriebshaltestellen: Möglichkeit unabhängigen Ausfahrens der Busse

Fahrrad

- Auf dem Vorplatz: frei zugängliche, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage (ggf. in Kombination mit Reparatursäule etc.); Kapazität: 50 Fahrräder
- Im Untergeschoss des Parkhauses: Radstation mit frei zugänglichen und gesicherten Abstellmöglichkeiten sowie Verleih- und Reparaturservice; Kapazitäten:
 - frei zugängliches Abstellen: 130 Fahrräder
 - gesichertes Abstellen: 70 Fahrräder
 - Sonderfahrräder: 10 Fahrräder
 - Bike-Sharing und Verleih: 40 Fahrräder

Pkw-/Taxi-Vorfahrt

- Kurzzeitparkzone auf dem Vorplatz; Kapazität: 15 Stellplätze inkl. Behindertenstellplätze
→ Kiss+Ride (Abholen und Verabschieden)
- 3 Taxi-Stellplätze (erweiterbar)
- 4 Stellplätze für Motorräder/Roller; möglich: Kombination mit einer Scooter-Station

¹⁰ Die Linie S75 verkehrt aktuell mit 15-m-Doppeldeckerbussen; der Haltestellenbereich ist allerdings im Interesse einer größtmöglichen Flexibilität für 18-m-Gelenkbusse bemessen. Aufgrund der Anforderungen aus dem Betriebsprogramm dienen beide Haltestellen an der Mittelinsel der Linie S75.

Parkhaus

- Dreigeschossiges Parkhaus mit Split-Level (versetzte Halbgeschosse); Kapazität (ohne Car-Sharing-Stellplätze): ca. 230 Pkw
→ Berücksichtigung potenzielle Besucher*innen des kubaai-Gebiets und der Innenstadt
- Im Untergeschoss (ca. 1,50 m unterhalb des Geländeniveaus): 12 Pkw-Stellplätze für Car-Sharing-Angebote

5 Angaben zu den Kosten

Für die verkehrlichen Maßnahmen am Bahnhofsvorplatz (Bereich der „Lupe“) wurde eine Kostenschätzung erstellt, die die folgenden Teilbereiche umfasst:

- Teil 1: Bahnhofsvorplatz (Busverkehr)
- Teil 2: Busverkehr Bahnhofsumfeld (südliche Wendeschleife und Pausenplätze/ Fernbus)
- Teil 3: Bahnhofsvorplatz (übrige Verkehrsverknüpfung und Aufenthaltsflächen)

Insgesamt belaufen sich diese Kosten (Bau- und Planungskosten) auf ca. 2,02 Mio. € netto bzw. 2,41 Mio. € brutto.¹¹

6 Zusammenfassung

Im Zuge der Bahnhofsrahmenplanung Bocholt wurde eine Vielzahl an Varianten erarbeitet und diskutiert. Dabei kristallisierte sich eine Lösung (Variante 4b) als Vorzugsvariante heraus, die

- auf den Planungen der Deutschen Bahn AG zum Streckenausbau sowie auf städtebaulichen Planungen für das Areal zwischen Bahnhof und Innenstadt basiert,
- die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz und im unmittelbaren Bahnhofsumfeld deutlich erhöht,
- die Fuß- und Radwegeverbindungen Richtung Innenstadt bzw. Bocholter Aa verbessert,
- den Busverkehr gegenüber dem Status Quo (und ersten Neugestaltungsüberlegungen) auf den südlichen Vorplatzbereich konzentriert,

¹¹ Vgl. Teil D: Kostenschätzung (Grundlage: Vorzugsvariante 4b; Stand 08.09.2020)

Teil A: Erläuterungstext

- städtebauliche Verdichtungsmöglichkeiten beinhaltet, zu denen auch der Bau eines Parkhauses auf der Bahnhofsrückseite und das Aufzeigen von Wohnbaupotenzialen gehört,
- alternative Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Bike-Sharing und innovative Serviceangebote beinhaltet, die den Anforderungen an eine klimafreundliche Stadtentwicklung entsprechen.

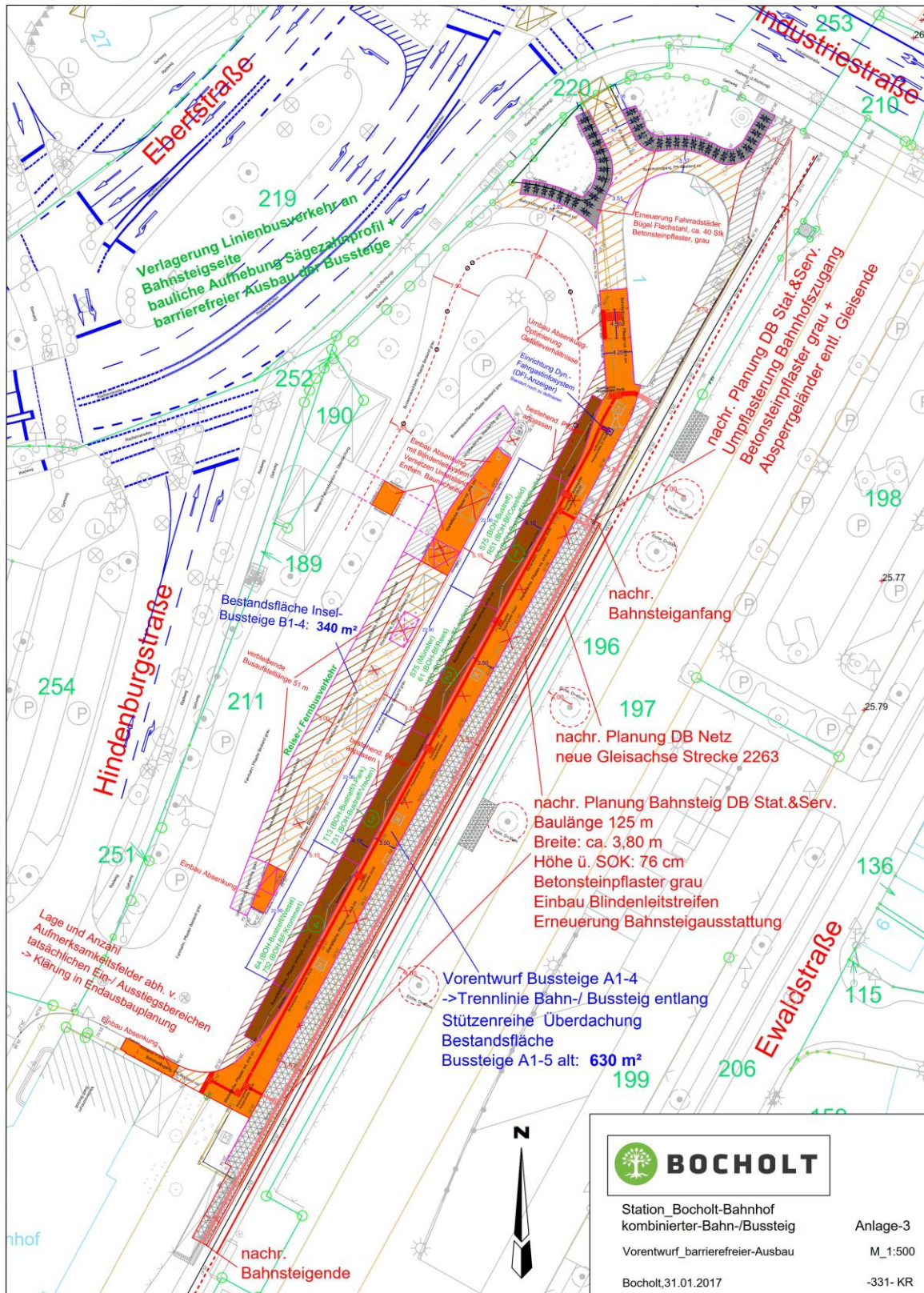
Anlagen

- Anlage 1 Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG (Stand 16.01.2020)
- Anlage 2 Konzept Busbahnhof (Stand 31.01.2017)
- Anlage 3 Entwurf Bebauungsplan K6, Änderung (Stand 29.06.2020)
- Anlage 4 Rahmenplan kubaai (Gesamtlageplan)
- Anlage 5 Planungsgebiet

Anlage 1 Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG (Stand 16.01.2020)



Anlage 2 Konzept Busbahnhof (Stand 31.01.2017)



Anlage 3 Entwurf Bebauungsplan K6, Änderung (Stand 29.06.2020)



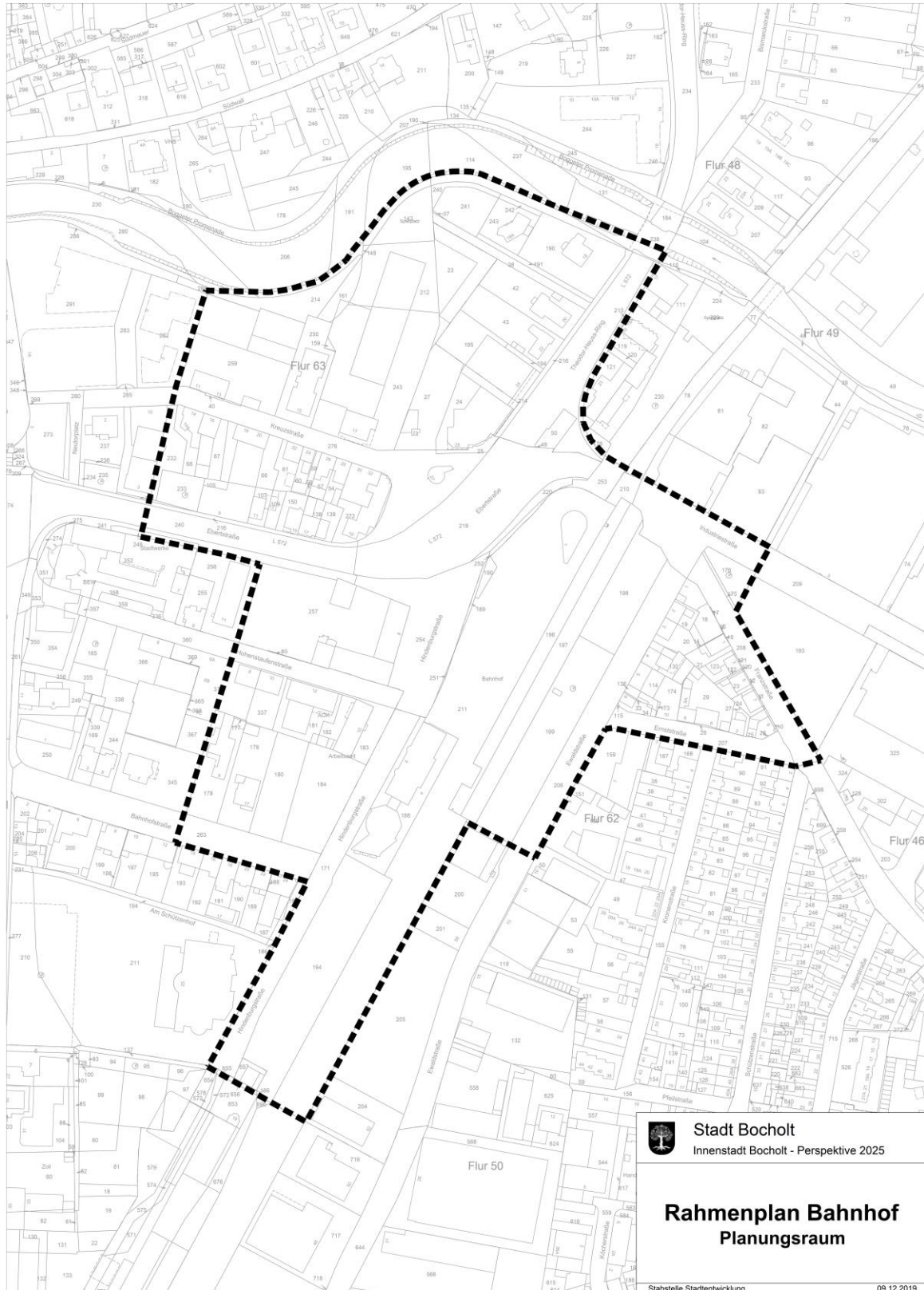
Anlage 4 Rahmenplan kubaai (Gesamtlageplan)



KuBAal | Kulturquartier Bocholter Aa



Anlage 5 Planungsgebiet



Teil B: Fotodokumentation

Bahnhofsvorplatz



Der Bahnhofsvorplatz mit Bus-Mittelinsel und Kombibahnsteig



Der Kombibahnsteig mit Sägezahnauflistung



Blick auf die Bus-Mittelinsel und die Fahrradabstellanlagen



Der Bahnhofsvorplatz mit den Fahrradabstellanlagen, den Fahrgassen und der Bus-Mittelinsel



Das DB-Service-Pavillon am Bahnhof Bocholt



Wendeschleife für Bus und MIV als Teil des Bahnhofsvorplatzes

Teil B: Fotodokumentation



Blick auf das ehemalige Möbelhaus an der Ebertstraße und abgestellte Fahrräder am Bahnhofsvorplatz



Das DB-Service-Pavillon mit davor abgestellten Fahrrädern



Das Stumpfgleis und die dahinter liegende Park+Ride-Anlage



Der Bahnsteig am Bahnhof Bocholt in Blickrichtung Süden

Südliches Bahnhofsumfeld



Blick auf das Medienzentrum und die
Agentur für Arbeit



Das Medienzentrum mit anschließender
Bibliothek in der Hindenburgstraße



Die südlich des Bahnhofs gelegene und als
Park+Ride genutzte Fläche



Die als Park+Ride genutzte Fläche in
Verlängerung der Hindenburgstraße



Die Parkanlage an der Hindenburgstraße
in Blickrichtung Norden



Der Parkplatz auf Höhe des Postgebäudes

Östliches Bahnhofsumfeld



Die Industriestraße mit dem angrenzenden kubaai-Quartier



Blick auf den Bahnsteig des Bahnhofs Bocholt



Die Park+Ride-Anlage auf der Ostseite des Bahnhofs



Blick in die Ewaldstraße



Die als Parkplatz ausgewiesene Fläche in der Ewaldstraße



Die brachliegende Fläche zwischen Park+Ride-Anlage und Stumpfgleis

Übergänge zur Innenstadt



Fußgängerüberweg an der Ebertstraße in Richtung Innenstadt



Die Kreuzstraße in Richtung Innenstadt



Die Ebertstraße in Richtung Norden mit dem ehemaligen Möbelhaus im Hintergrund



Blick auf den Fußgängerüberweg an der Ebertstraße



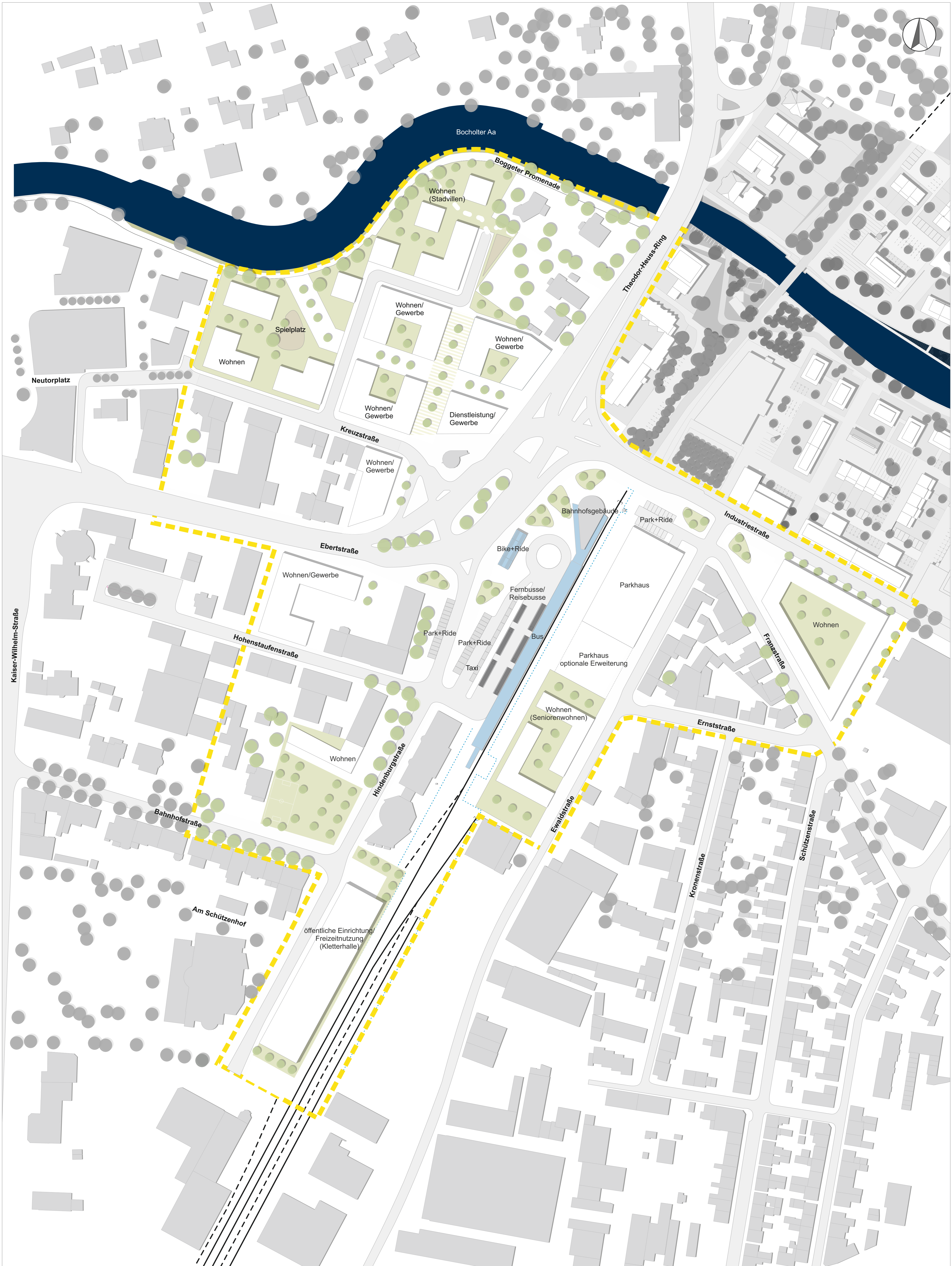
Fußgängerüberweg an der Ecke Ebertstraße/Hindenburgstraße

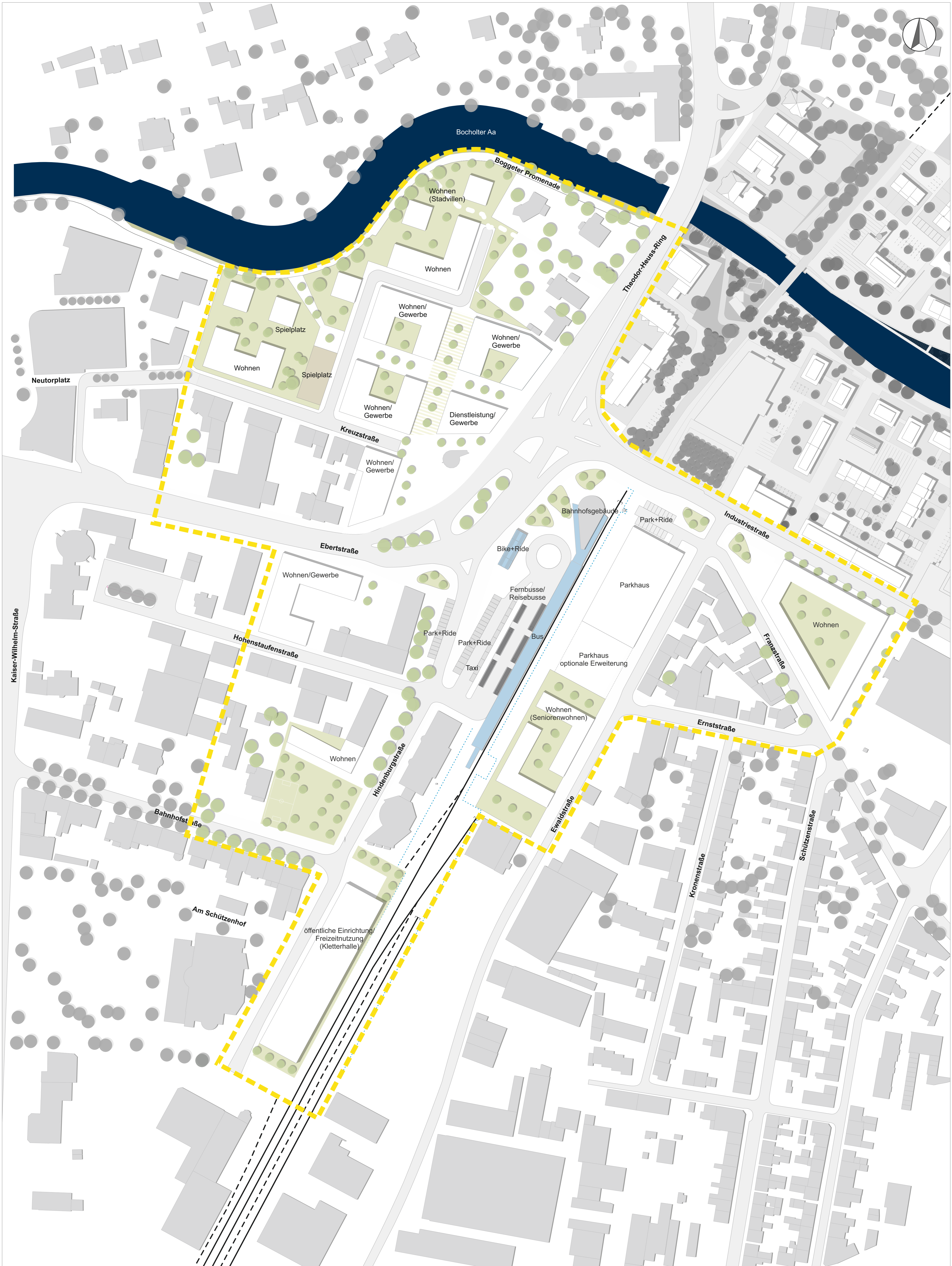


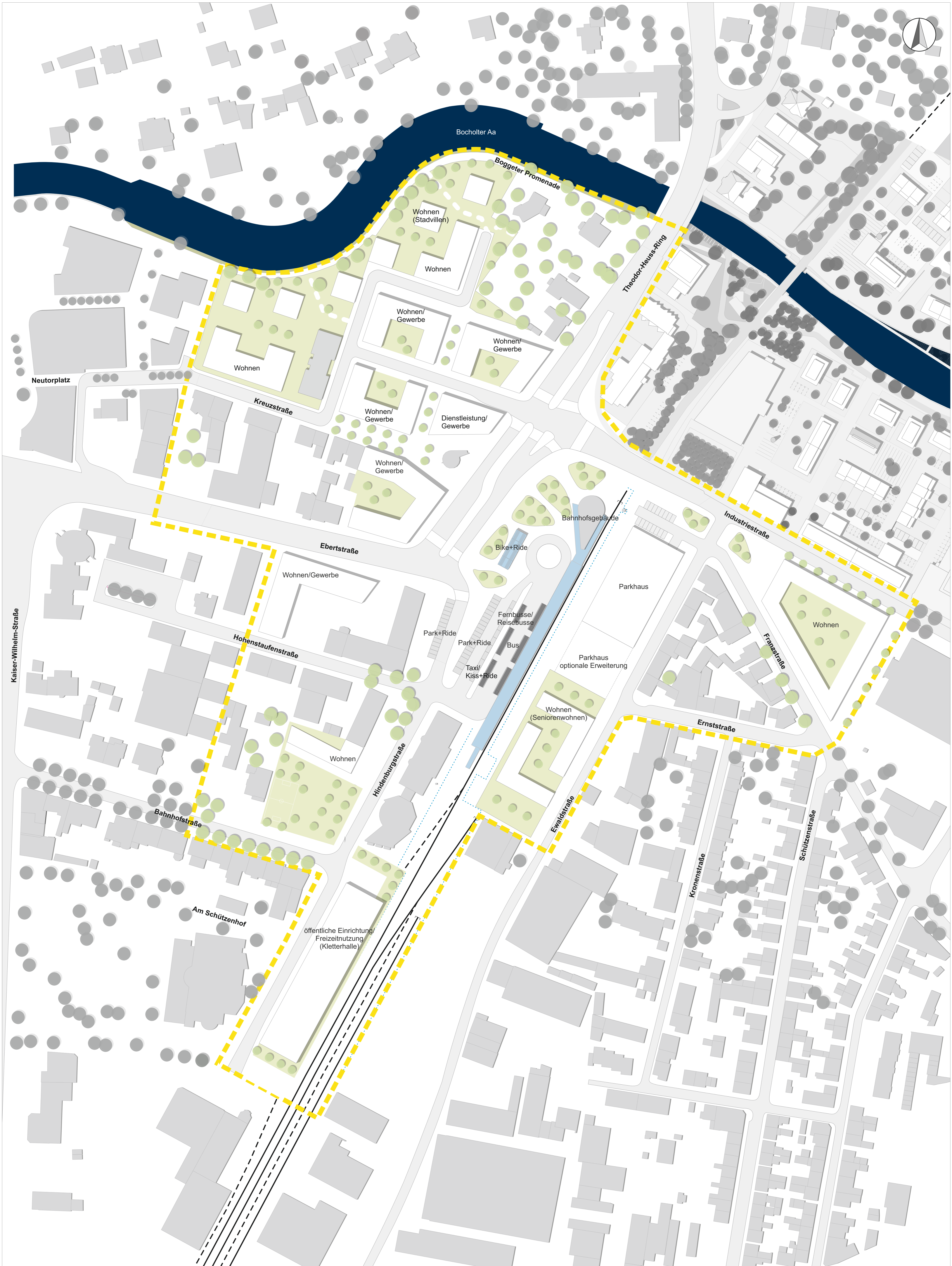
Fußgängerüberweg an der Ebertstraße mit Blick auf den Bahnhof und das Postgebäude in der Hindenburgstraße

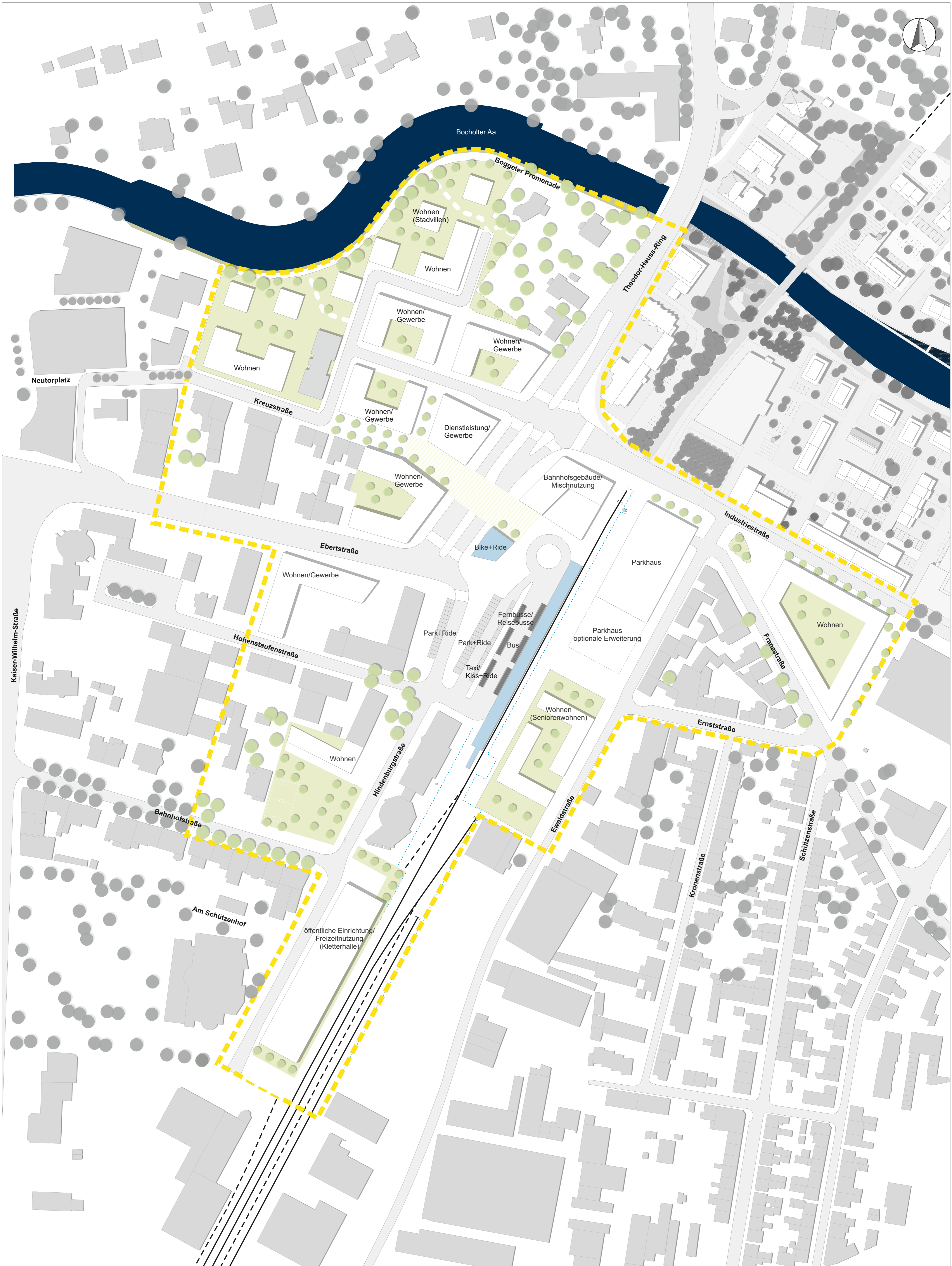
Teil C: Städtebauliche Testentwürfe







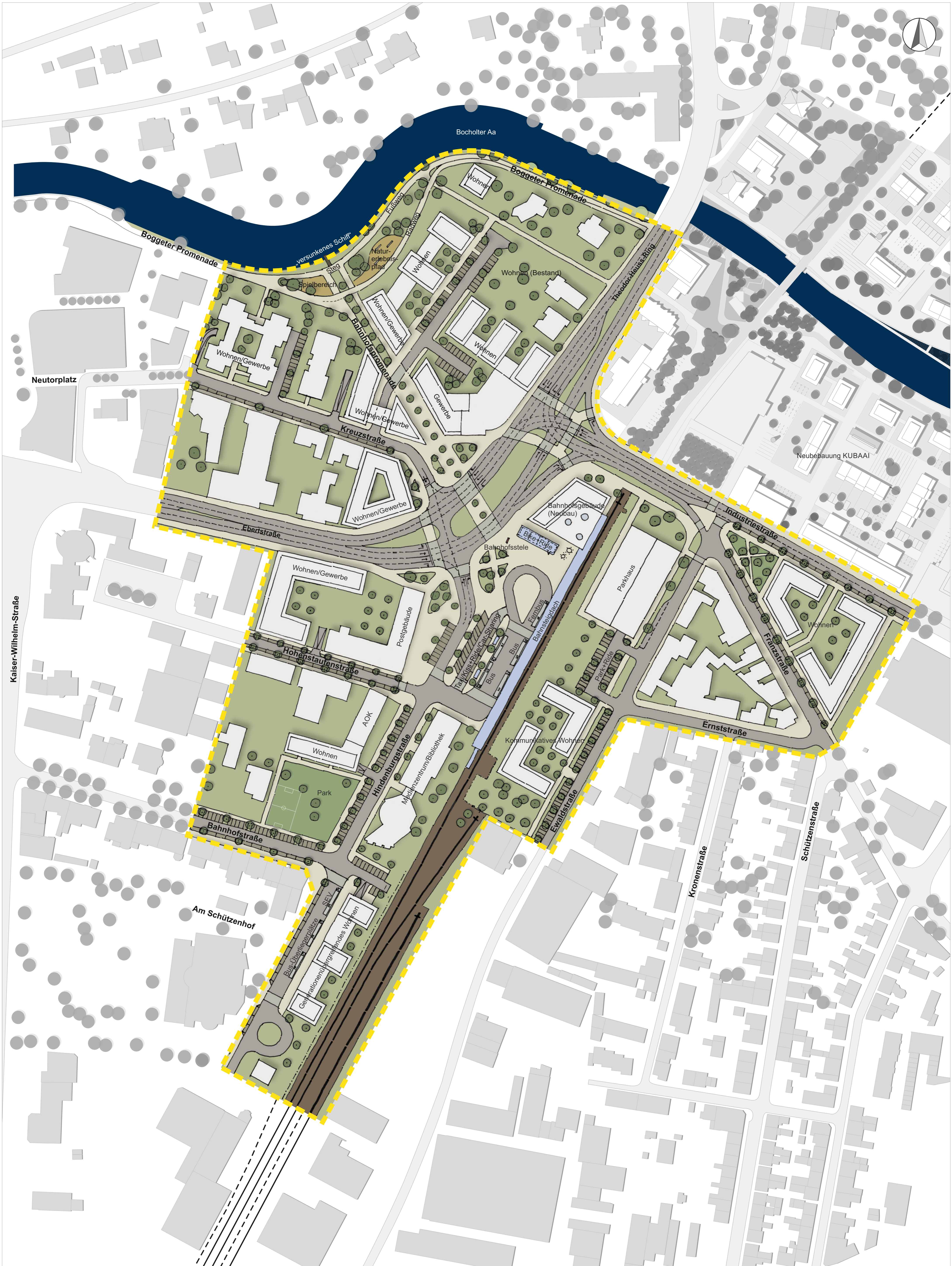










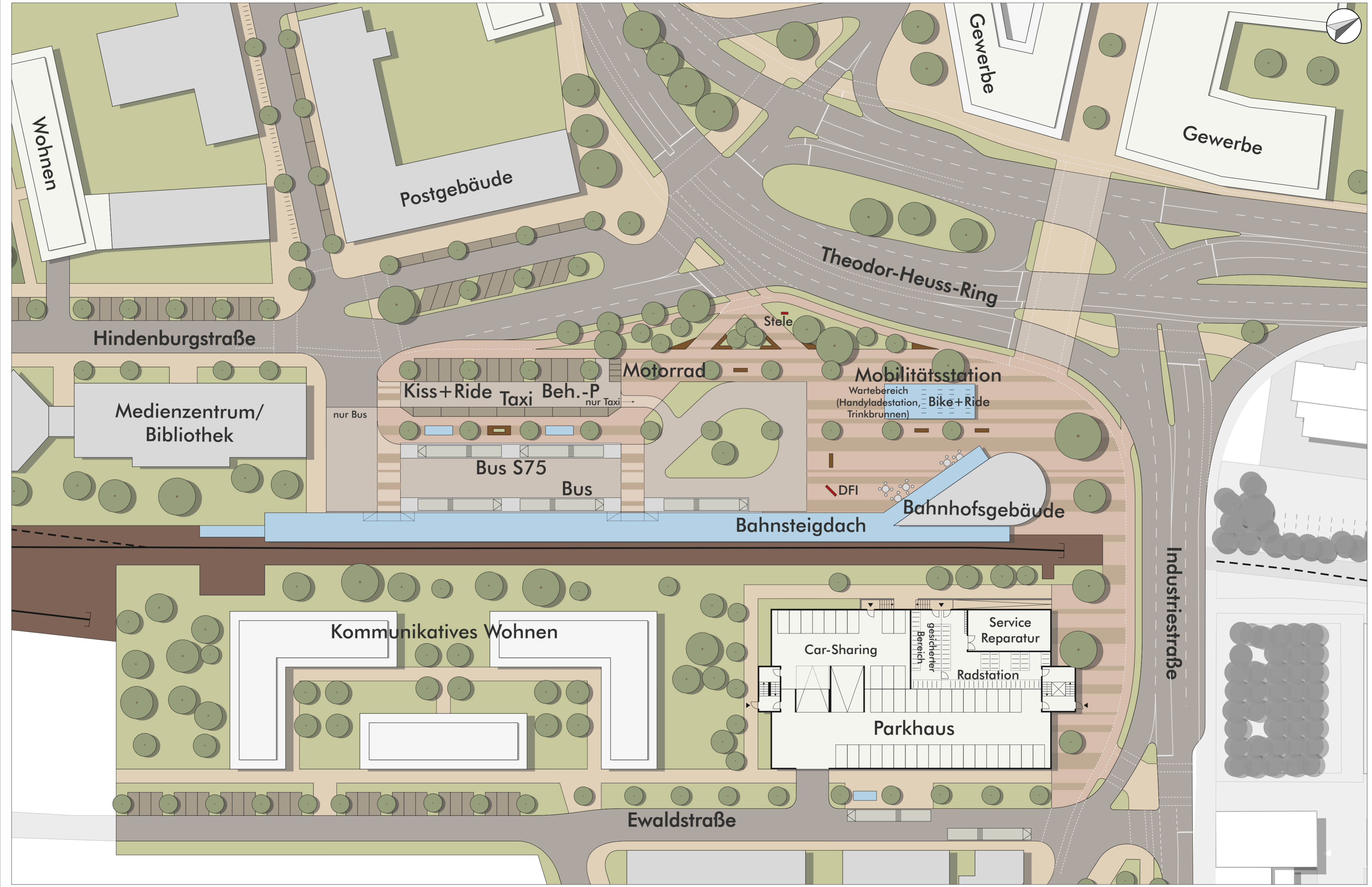
















Teil D: Kostenschätzung

Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

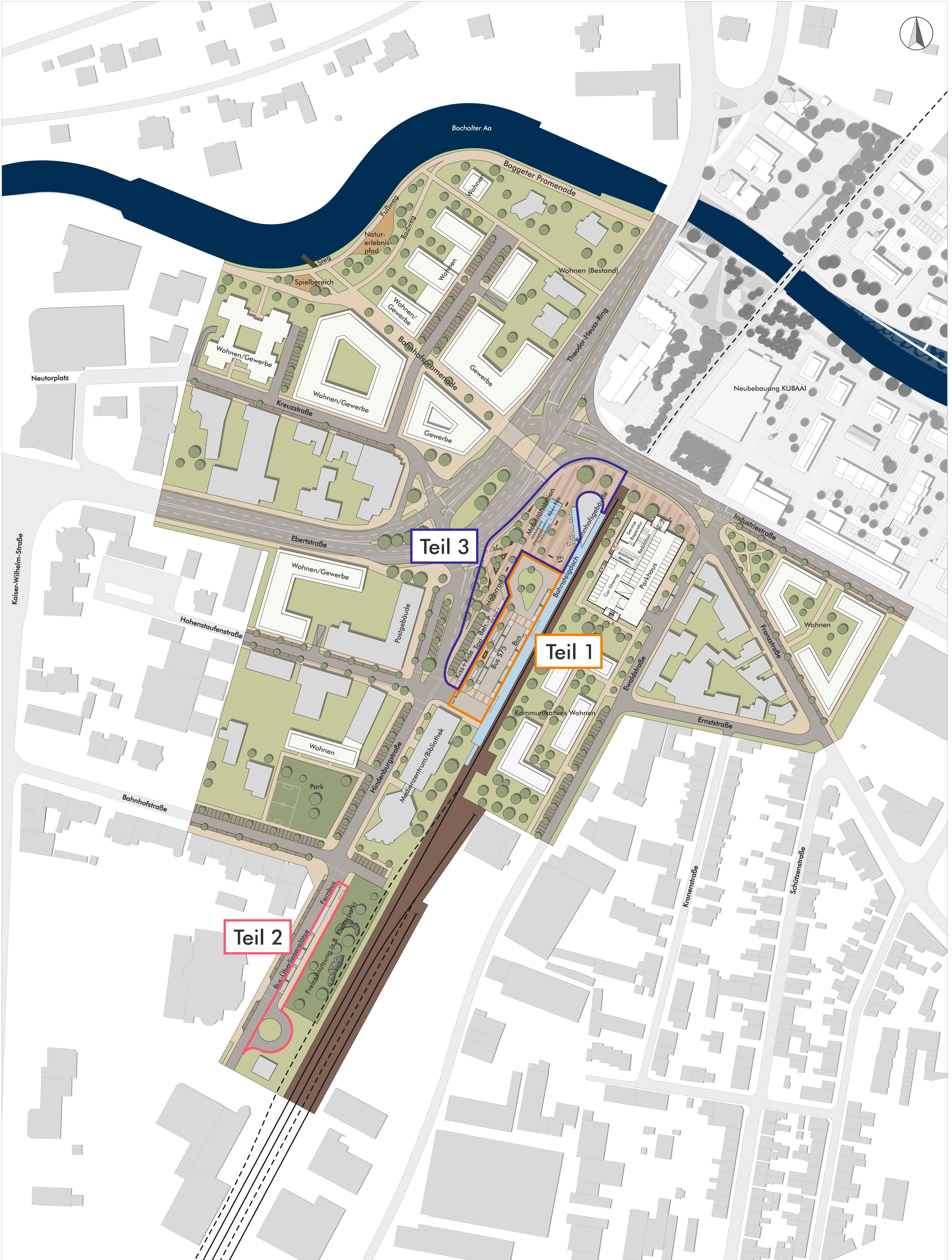
Kostenschätzung (Grundlage: Vorzugsvariante 4b, Stand 08.09.2020)

Kostenschätzung

Stand 07.12.2020

alle Kosten in Euro

Maßnahmen	Einheit	Menge	EP	Kosten netto	Kosten brutto
19%					
Teil 1: Bahnhofsvorplatz (Busverkehr)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		2.000,00	2.380,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		2.000,00	2.380,00
Kosten Rückbau				24.000,00	28.560,00
Neubau					
Bushaltestellen (Betonfläche)	m²	327	150,00	49.050,00	58.369,50
Haltestellenborde (5 Haltestellen)	m	100	200,00	20.000,00	23.800,00
Anpassungen an den Bestand (Übergang zum Bahnsteig)	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Pflaster befahrbar (Bus)	m²	1400	100,00	140.000,00	166.600,00
Pflaster Mittelinsel/Gehweg	m²	770	100,00	77.000,00	91.630,00
Pflaster befahrbar (Taxi, Kurzzeitstellplätze, Fahrgasse)	m²	600	100,00	60.000,00	71.400,00
Witterungsschutz; Annahme: kurze Überdachung auf der Mittelinsel	m²	60	1.000,00	60.000,00	71.400,00
Baumpflanzungen (inkl. Baumscheiben)	Stk.	4	1.500,00	6.000,00	7.140,00
Ausstattung (Bänke, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Fahrgastinformation: Haltestellenstelen (mit elektronischer Echtzeitangabe)	Stk.	3	15.000,00	45.000,00	53.550,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Entwässerung	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Planungskosten	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Kosten Neubau				685.165,00	815.346,35
Zwischensumme Teil 1: Bahnhofsvorplatz (Busverkehr)				709.165,00	843.906,35
Teil 2: Busverkehr Bahnhofsumfeld (südliche Wendeschleife und Pausenplätze)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		1.000,00	1.190,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		1.000,00	1.190,00
Kosten Rückbau				12.000,00	14.280,00
Neubau					
Wendeschleife (Asphalt)	m²	365	100,00	36.500,00	43.435,00
Grünfläche	m²	150	20,00	3.000,00	3.570,00
Bus-Pausenplätze (Betonfläche inkl. Borde)	m²	228	150,00	34.200,00	40.698,00
Anpassungen an den Bestand	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Ausstattung (Stelen, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Fahrgastinformation: Haltestellenstelen (mit elektronischer Echtzeitangabe)	Stk.	3	15.000,00	45.000,00	53.550,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Entwässerung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Planungskosten	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Kosten Neubau				232.310,00	276.448,90
Zwischensumme Teil 2: Bahnhofsumfeld (südliche Wendeschleife und Pausenplätze)				244.310,00	290.728,90
Teil 3: Bahnhofsvorplatz (übrige Verkehrsverknüpfung und Aufenthaltsflächen)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		2.500,00	2.975,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		2.500,00	2.975,00
Kosten Rückbau				30.000,00	35.700,00
Neubau					
Pflaster Aufenthaltsfläche/Gehweg	m²	3.500	100,00	350.000,00	416.500,00
Bike+Ride-Anlage: Hochbau (Überdachung, Fundamente, "Einhaussung")	m²	200	1.500,00	300.000,00	357.000,00
Bike+Ride-Anlage: technische Ausstattung, Schließsystem etc.	pausch.	1	30.000,00	30.000,00	35.700,00
Grünfläche	m²	330	20,00	6.600,00	7.854,00
Baumpflanzungen (inkl. Baumscheiben)	Stk.	18	1.500,00	27.000,00	32.130,00
Ausstattung (Bänke, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Bahnhofsstele	Stk.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Entwässerung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Planungskosten	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Kosten Neubau				1.038.180,00	1.235.434,20
Zwischensumme Teil 3: Bahnhofsvorplatz (übrige Verkehrsverknüpfung und Aufenthaltsflächen)				1.068.180,00	1.271.134,20
Gesamtsumme Bau (Teile 1-3)				2.021.655,00	2.405.769,45
Gesamtmaßnahme: Bau- und Planungskosten				2.021.655,00	2.405.769,45



Teil E: Protokolle und Präsentationen



Protokoll I Bauland an der Schiene – Auftaktgespräch Rahmenplanung Bahnhof 03.12.2019

Bocholt, 17.12.2019

Fachbereich I 30.3
Frau Wiese

Beginn: 10:00 Uhr
Ende: 12:30 Uhr

Teilnehmende:

Herr Büttner	BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH
Herr Neumann	Geschäftsführer Agentur BahnStadt GbR
Herr Zöhler	Stadtbaurat
Herr Schliesing	Geschäftsbereichsleiter Straße und Verkehr
Herr Kriegel	Geschäftsbereich Straße und Verkehr
Frau Pötschke	Fachbereichsleiterin Stadtplanung und Bauordnung
Herr Uebbing	Geschäftsbereichsleiter Stadtplanung
Frau Schmeing	Stabsstelle Stadtentwicklung
Frau Wiese	Stabsstelle Stadtentwicklung

Themen:

- Elektrifizierung
 - Die Elektrifizierung sowie weitere Umbaumaßnahmen an der Bahnstrecke sollen nach derzeitigem Stand bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 erfolgen (abhängig vom zeitnahen Abschluss mehrerer Plangenehmigungs-/ Planfeststellungsverfahren beim EBA).
 - Die Elektrifizierung ermöglicht eine umsteigefreie Nahverkehrsverbindung bis Düsseldorf.
- Bahnhof
 - Die Überdachung auf dem Bahnsteig steht unter Denkmalschutz, ebenso wie die Einhausung des Treppenabgangs zur Unterführung.
 - Die Unterführung muss im Zuge der Elektrifizierung verfüllt werden.
 - Das Gleis muss ca. 20 cm tiefer gelegt und der Bahnsteig nach Süden verlängert werden.
 - Das Sägezahnprofil wird aufgegeben, sodass die Linienbusse direkt am Bahnstieg halten können.
 - Die gesamte Oberfläche des Kombibahn-/bussteig sowie die Ausstattung (Sitzbänke, Windfänge, Fahrplanvitriolen) und Beleuchtung im Dachbereich wird erneuert.
 - Es ist geplant erstmalig digitale Fahrgastanzeiger sowohl bahn- als auch busseitig zu installieren.
 - Die Fahrradständer am nördlichen Eingangsbereich zum Bahnhofsvorplatz werden in Form von Anlehnbügel erneuert.



BOCHOLT

- Die entsprechenden Fördermittel sind beim Zweckverband Westfalen-Lippe bereits beantragt worden und eingeplant.
- Der Mittelbussteig bleibt im Bestand erhalten, bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes und der Funktionalität sind mit Mitteln der Nahverkehrsförderung (derzeit) nicht möglich.
- Die Fahrbahnfläche des Vorplatzes (Pflastermaterial) ist in baulich intaktem Zustand.
- Die überdachte Fahrradabstellanlage wird von der städtischen Tochter EWIBO betrieben. Die Fahrradbügel sind nicht mehr zeitgemäß, ebenso die Schließvorrichtung, da für den Zutritt ein Schlüssel erforderlich ist. Derzeit kann die Anlage lediglich durch Dauernutzer genutzt werden.
- P&R-Anlage + angrenzende Brachflächen
 - Der P&R-Parkplatz ist derzeit gut ausgelastet.
 - Das Grundstück ist im Eigentum der DB Station & Service AG.
 - Die Zweckmittelbindung und die Vertragslaufzeit sollten geprüft und der Erwerb durch die Stadt angestrebt werden.
 - Die BEG wird dabei gerne unterstützend tätig werden.
 - Seitens der Stadt wird die Erweiterung durch ein Parkhaus, das die Nutzung für Veranstaltungen, z. B. im Lern-werk benötigt wird und das auch außerhalb der üblichen Nutzungszeiten von P&R-Zeiten ausgenutzt wird, angestrebt.
 - Die DB BahnPark GmbH (Bahntochter) wird als möglicher Betreiber für ein Parkhaus genannt.
 - Die angrenzenden Brachflächen sind im Eigentum der Stadt Bocholt.
 - Während der Baumaßnahmen zur Elektrifizierung/Gleisbau werden Teilgrundstücke entlang des Bahnsteigs als Baustelleneinrichtungsflächen zur Verfügung gestellt (Nutzungsvereinbarung), abhängig von Terminplanung (s. o.)
 - Zwischen der DB und der Stadt Bocholt laufen Abstimmungen zum Grunderwerb. Die Stadt Bocholt strebt einen geradlinigen Grenzverlauf zwischen Industriestr. – Rangierbahnhof an.
 - Evtl. bestehen für die Stadt weitere Möglichkeiten zum Grunderwerb von Restflächen des Rangierbahnhofes nach Rückbau der Gleise bis zur Kaiser-Wilhelm-Straße.
- Radschnellweg
 - Der Radschnellweg verläuft im Innenstadtbereich entlang der Aa, danach auf der ehemaligen Bahntrasse mit Anschluss an die Industriestraße.
- kubaa
 - Auf ehemaligen Flächen der Textilindustrie (ca. 20 ha) entsteht das Kulturquartier Bocholter Aa und Industriestraße (kubaa) mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit entstehen.
 - Östlich des TextilWerks entsteht ab Mitte 2020 ein neues Wohnquartier mit rund 200 Wohneinheiten.
 - An der Industriestraße nördlich des Bahnhofs wird eine ehemalige Weberei zum Lern-Werk umgebaut werden, in das u. a. die städtische Musikschule, die VHS und die Junge Uni einziehen werden.
 - Östlich des Lernwerks soll evtl. ein Hotel entstehen.
- Weitere Entwicklungen im Planungsraum
 - Das Grundstück der Post ist durch einen Privaten gekauft worden. Womöglich wird der Logistik-Standort mittelfristig verlagert.
 - Für die Flächen der ehemaligen Möbelhäuser und des angrenzenden Grundstücks wird seitens Dritter ein Konzept erarbeitet. Nach derzeitigem Stand soll das Gebäude



BOCHOLT

auf der Ecke erhalten werden. Für den Fuß- und Radverkehr soll über das Grundstück eine Wegeverbindung zur Bocholter Aa ermöglicht werden.

- Die Flächen des ehem. Güterbahnhofs sind mittlerweile in städtischem Eigentum, die Nutzung als Parkplatz wird derzeit geduldet.

Weiteres Vorgehen

- Der Zeitplan ist zu überarbeiten, da die Umgestaltung Bahnhofsplatz im Zuge der Arbeiten zur Elektrifizierung erfolgen sollen und durch die Entwicklungen auf dem Ku-BAAI-Gelände zeitnah ein Parkhaus erforderlich werden wird.

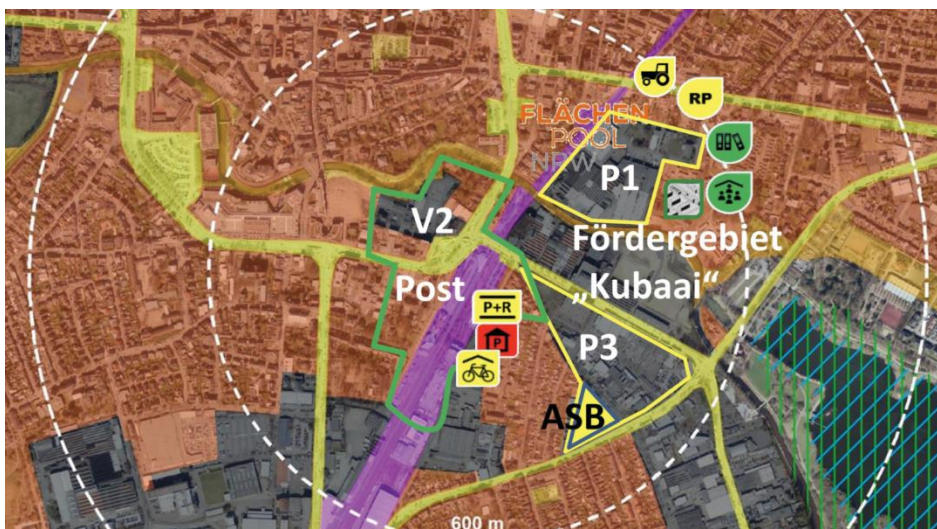
Bahnhofsrahmenplanung Bocholt BOCHOLT BAHNSTADT

- **Zeitplan (Annahme BahnStadt)**
 - Dezember 2019 – Januar 2020: Grundlagenermittlung
 - Auftaktgespräch (03.12.2019)
 - Zusammenfassung der Planungsgrundlagen
 - Erstellung von Grundlagenplänen
 - Januar – Februar 2020: Analyse
 - Februar – Mai 2020: Variantendiskussion
 - Variantenerarbeitung
 - 1. Zwischenpräsentation (März 2020)
 - Weiterentwicklung der Varianten
 - 2. Zwischenpräsentation (Mai 2020)
 - Juni – August 2020: Vorzugsvariante
 - Durcharbeitung der Vorzugsvariante
 - Kostenschätzung für die Vorzugsvariante (verkehrliche Maßnahmen)
 - Umsetzungskonzept (Zeitplan; Förderung)

→ *Projektlaufzeit: ca. 9 Monate (Dezember 2019 – August 2020)*

Auftaktbesprechung am 03.12.2019 in Bocholt 23

- Die Ergebnisse dazu sollten daher möglichst bis Ostern vorliegen.
- Die Flächen P1 und P3 werden nicht weiter betrachtet.





Protokoll I Bauland an der Schiene – Zwischenpräsentation Rahmenplanung Bahnhof 12.03.2020

Bocholt, 03.04.2020

Fachbereich I 30.3
Frau Wiese

Beginn: 16:00 Uhr
Ende: 17:30 Uhr

Teilnehmende:

Herr Neumann	Geschäftsführer Agentur BahnStadt GbR
Herr Zöhler	Stadtbaurat
Herr Schliesing	Geschäftsbereichsleiter Straße und Verkehr
Herr Kriegel	Geschäftsbereich Straße und Verkehr
Frau Pötschke	Fachbereichsleiterin Stadtplanung und Bauordnung
Herr Uebbing	Geschäftsbereichsleiter Stadtplanung
Frau Schmeing	Stabsstelle Stadtentwicklung
Frau Wiese	Stabsstelle Stadtentwicklung

Themen:

- Herr Neumann stellte die Bestandsanalyse, die SWOT-Analyse sowie die daraus entwickelten Leitlinien für die Rahmenplanung des Bahnhofsumfelds vor.
- Auf dieser Grundlage sind 5 Varianten in 2 Variantenfamilien entwickelt worden.
- Die Variantenfamilie 2 mit den Varianten 2A und 2B unterscheidet sich von der Variantenfamilie 1 mit den Varianten 1A, 1B und 1C insbesondere in der deutlichen Umgestaltung des Knotenpunkts Ebertstr./Theodor-Heuss-Ring/Kreuzstraße/ Industriestraße.
- Der Bereich zwischen der Aa, Kreuzstraße und Ring wurde nicht näher diskutiert, da diese Grundstücke mittlerweile von einem Investor gekauft wurden und dieser bereits erste Entwicklungsidee konzipiert hat.
- Im Folgenden werden die Aspekte der Varianten darlegt, die diskutiert wurden, sowie die Anmerkungen dazu.

Verkehrsführung Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	- bestehende Verkehrsführung Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring wird größtenteils beibehalten, lediglich geringfügige Anpassungen
1B	
1C	
2A	- Umgestaltung der Verkehrsführung Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring
2B	- Verringerung des Verkehrsraums



Anmerkungen:

- Die Hauptrichtungsbeziehung der Ringfahrbahn würde bei den Var. 2 im Bereich der Hindenburgstr. aufgebrochen („abknickende Vorfahrt“). Es wären erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und ggf. auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Aussagen zu notwendigen Querschnittsbreiten und Sichtfeldern liegen nicht vor.
- Die Umgestaltung der Kreuzung ist vor dem Hintergrund schwierig, dass die aktuellen Planungen der Investoren vorsehen, die Bestandsgebäude von van Oepen zu erhalten.
- Außerdem ist die Umgestaltung mit großen finanziellen Mitteln verbunden.

Verkehrsführung Kreuzstraße

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	- keine Änderung
1B	
1C	- Abbindung der Kreuzstraße vom Theodor-Heuss-Ring
2A	- Verkehrsführung geändert - Kreuzstraße führt über das Giesers/van Oepen-Gelände - Anbindung an den Ring als Verlängerung der Industriestraße als 4-armige Kreuzung
2B	

Anmerkungen

- Die Abbindung der Kreuzstraße in Var 1c wird in dieser Form nicht möglich sein, da an der Westseite zwischen dem Neutor und Subway nur eine Zufahrts-, aber keine Abfahrtsmöglichkeit besteht.
- Die Umgestaltung der Kreuzung ist vor dem Hintergrund schwierig, dass die aktuellen Planungen der Investoren vorsehen, die Bestandsgebäude von van Oepen zu erhalten.

Verkehrsführung Industriestraße/Ewaldstraße

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	- keine Änderung
1B	- freier Rechts-Abbieger von der Industriestraße in die Ewaldstr./Franzstraße entfällt - Wohnen auf der Dreiecksfläche vorgesehen - Gebäude rückt in die Industriestraße
1C	
2A	
2B	

Anmerkungen:

- Durch die o. g. Verschmälerung der Ebertstraße wird die Verkehrsfunktion der Industriestraße als wesentliche Verbindung zwischen Innenstadt und B67 geschwächt und die Leistungsfähigkeit dadurch erheblich reduziert.
- Die Leistungsfähigkeit der Industriestraße darf nicht eingeschränkt werden, da es sonst zu deutlichen Verlagerungen von Verkehren auf die Münsterstraße kommen würde.



BOCHOLT

- Für den Radverkehr ist die Industriestraße bereits derzeit aufgrund der geringen Breite die Qualität nicht ausreichend.
- Durch das Gebäude auf der Dreiecksfläche wird der Verkehrsraum der Industriestraße zusätzlich verringert.

Verkehrsraum Bahnhof

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	- unverändert gegenüber bestehenden Planungen
1B	- Wendeschleife ist nach Süden gerückt - P+R-Stellplätze werden im Bereich der jetzigen Car-Sharing- und Taxi-Plätzen angeordnet - Busaufstellflächen werden von der linken auf die rechte Seite der Mittelinsel verlegt
1C	
2A	
2B	

Anmerkungen:

- Die Mittelinsel am Bussteig ist zu verbreitern, um die Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz zu erhöhen.
- Bezüglich der erforderlichen Anzahl an Bushaldebuchten, stellt der Geschäftsbereich Straße und Verkehr die Belegungszeiten zur Verfügung.
- Es soll geprüft werden, ob eine Verlagerung von Fernbussen, z. B. an die Industriestraße möglich ist, unter Beachtung der Anmerkungen zur Industriestraße.
- Mittel für den barrierefreien Umbau des Bahn-/Bussteigs sind auf Grundlage der Planung von 2017 beim NWL eingeplant, ein Förderbescheid liegt noch nicht vor.
- Umbau des Bahnsteigs ist derzeit für die 2. Hälfte 2021 geplant.

Bahnhofsvorplatz

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	- unverändert gegenüber bestehenden Planungen
1B	- grüner Vorplatz zum Ring
1C	
2A	
2B	- neues Bahnhofsgebäude

Anmerkungen:

- Durch die außer in Variante 1A nach Süden gerückte Wendeschleife besteht die Möglichkeit einen Bahnhofsvorplatz anzulegen.
- Ziel muss es sein, eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen.
- Außerdem sind eine ausreichende und attraktive Fahrradabstellanlagen mit unterschiedlichen Qualitäten erforderlich.
- bei Variante 2B: Kubatur eines neuen Bahnhofsgebäudes weiter mitdenken



Parkhaus

Variante	Darstellung im Rahmenplan		
1A	<ul style="list-style-type: none"> - auf dem jetzigen P+R-Parkplatz geplant (Bahngrundstück) - etwa 240 Stellplätze auf 6 Splitlevel 	<ul style="list-style-type: none"> - tlw. wird städtisches Grundstück mit beansprucht 	<ul style="list-style-type: none"> - nimmt die Kante der Wohnbebauung Franzstraße/Ewaldstraße auf
1B			
1C		<ul style="list-style-type: none"> - ausschließlich auf Bahngrundstück 	
2A			
2B			

Anmerkungen

- Das Parkhaus soll von Pendlern genutzt werden. Daher ist ein Standort an der Industriestraße ideal. Bei anderen Standorten ist die Entfernung zum Bahnhof zu groß.
- Mögliche Nutzer sind
 - Bahnkunden
 - Besucher, des Textil- und Lernwerks, wobei die Bauleitplanung einen Parkplatz auf der sogenannten Dreiecksfläche zwischen Industrie- und Ewaldstraße neben Polster Aktuell ausweist
 - Wohn- und Gewerbeeinheiten auf dem van Oepen-Gelände, wobei für diese nur interessant, wenn das Parkhaus auf der Bahnfläche errichtet wird
- Die Frage nach der Anzahl der erforderlichen Parkplätze im Parkhaus kann derzeit nicht beantwortet werden.
- Es ist eine Variante mit einem Parkhaus, das nicht auf der DB-Fläche steht, sondern auf städtischer Fläche, zu erarbeiten.
- Die Stadt wird zeitnah Gespräche mit der Bahn führen bzgl. eines Verkaufs der Fläche oder eines Flächentausches.

Ewaldstr. (städt. Grundstück)

Variante	Darstellung im Rahmenplan
1A	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnen (Seniorenwohnen)
1B	
1C	
2A	
2B	

Anmerkungen

- Wohnen an der Ewaldstraße ist durchaus vorstellbar.



BOCHOLT

ehem. Güterbahnhof

Variante	Darstellung im Rahmenplan	
1A		
1B		
1C		- öffentliche Einrichtung / Freizeitnutzung
2A		
2B		

Anmerkungen

- Das Schützenhaus wird möglicherweise durch eine Veranstaltungshalle für über 1.000 Personen ersetzt.
- Ein Gebäude mit ergänzenden Freizeitnutzungen wird eher kritisch gesehen (Verortung/ Nachfrage).
- Wenn der Güterbahnhof nicht zum Wohnen geeignet ist, dann möglicherweise für Parken oder andere Nutzungen.
 - Wenn eine Querung Gleise südlich des Medienzentrums möglich wäre, dann wäre der alte Güterbahnhof als Parkanlage vorstellbar.
 - Die ist aufgrund der Distanz nur sinnvoll, wenn das Parkhaus an der Ewaldstraße auch fürs Schützenhaus genutzt werden soll.

AOK-Kundenparkplatz (städt. Grundstück)

Variante	Darstellung im Rahmenplan	
1A		
1B		
1C		- Anbau Wohngebäude an die Arbeitsagentur - Fassung der Grünfläche
2A		
2B		

Anmerkungen

- Die Fassung der Grünfläche durch eine zusätzliche Bebauung an die Arbeitsagentur wird positiv gesehen. Die Bebauung liegt auf einem städtischen Grundstück, dass derzeit als Parkplatz für die AOK genutzt wird.

To-Do Agentur Bahnstadt

- vertiefte Ausarbeitung von
 - Bahnhofsvorplatz/Fußgängerbereich
 - Bushaltestellen
 - Industriestraße (wg. Kubaai erforderlich, Umsetzung ca. 2023)
- Fokus/Schwerpunkt nicht auf die Entwicklung an der Kreuzstraße legen



BOCHOLT

- Für das Parkhaus sind eine Kostenschätzung sowie ein Betreiberkonzept zu entwickeln.

To-Do Stadt Bocholt

- Belegungszeiten zur Verfügung stellen (erl., Stand der Unterlagen Januar 2017)
- Investorenplanung Kreuzstraße zur Verfügung stellen (erl.)
- Gesprächstermin mit der DB bzgl. Flächenkauf bzw. Flächentausch vereinbaren.

Zeitschiene:

bis Ostern 2020	Überarbeitung der Varianten
Mai 2020	2. Zwischenpräsentation Festlegung und Durcharbeitung der Vorzugsvariante
Juni 2020	Beschlussfassung



Protokoll I Bauland an der Schiene – Zwischenpräsentation II Rahmenplanung Bahnhof 16.04.2020

Bocholt, 14.05.2020

Fachbereich I 30.3
Frau Wiese

Beginn: 14:00 Uhr

Ende: 15:00 Uhr

via circuit

Teilnehmende:

Herr Neumann	Geschäftsführer Agentur BahnStadt GbR
Frau Pötschke	Fachbereichsleiterin Stadtplanung und Bauordnung
Herr Uebbing	Geschäftsbereichsleiter Stadtplanung
Frau Schmeing	Stabsstelle Stadtentwicklung
Frau Wiese	Stabsstelle Stadtentwicklung

Hinweis: Das Protokoll ist ergänzt um Anmerkungen aus interner Rücksprache und mit der Stadtbus Bocholt GmbH. Weitere Abstimmungen folgen noch.

Themen:

- Herr Neumann stellt den aktuellen Stand der Varianten-Ausarbeitung dar. Präsentiert werden 4 Varianten, die im Anschluss diskutiert werden.
- Allen 4 Varianten ist gleich:

Kreuzungspunkt Ring/Hindenburgstraße

- Um direkte Wege- und Sichtbeziehungen zu erhalten, ist eine Fußwege-Achse vom Aa-Südufer über das Giesers-/van-Oepen-Gelände und den Ring bis zum Bahnhof vorgesehen. Diese ist gegenüber der Planung des Investors im Winkel leicht verändert worden.
- Die Ausrichtung dieser Achse hat zur Folge, dass
 - die Gebäude aus der Investorenplanung nicht z.T. nicht realisiert werden könnten, da von betroffen ist der Gebäudeteil östlich der vom Investor vorgesehenen Durchfahrt.
 - der Pavillon der Ewibo an der Kreuzstraße entfällt.
 - ein großer, ungefasster Platz entsteht.
- Auf diese Gestaltung ist möglicherweise eine „Baulupe“ zu legen.
- Der freie Rechtsabbieger von der Kreuzstraße auf den Ring entfällt.
- Von der Hindenburgstraße kann ohne Schleife nach links auf den Ring abgebogen werden.



BOCHOLT

- Die zusätzliche Fußgängerquerung über den Ring liegt zwischen zwei Lichtsignalanlagen

Anmerkungen:

- Es ist zu prüfen, wie die Achse bestmöglich mit der Investorenplanung vereinbar ist. Außerdem ist die Gestaltung und Fassung des Platzes zu überdenken.
- Um einen direkten Linksabbieger von der Hindenburgstr. auf den Ring zu ermöglichen, muss die Kreuzung vermutlich umgebaut werden. Hierzu ist eine Prüfung erforderlich.
- Sie ist nur realisiert werden, wenn die Knotenpunkte getrennt voneinander geschaltet sind. Ob die zusätzliche Fußgängerquerung möglich ist, muss durch einen externen Signalplaner geprüft werden.
- Es ist zu prüfen, ob die Fußgängerquerung auch möglich ist, sofern die Schleife nicht entfallen kann.

Hindenburgstraße

- Bus-Pausenplätze sowie die SEV-Haltestelle sind vom Bahnhofsvorplatz in die Hindenburgstraße in Höhe des ehem. Güterbahnhofs verlegt worden, sodass die Haltebuchten auf dem Bahnhofsvorplatz gegenüber dem jetzigen Stand und den bislang bestehenden Planungen auf 5 reduziert werden können. Dadurch ergibt sich Potenzial, den Bahnhofsvorplatz umzugestalten und attraktivere Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen.
- Die Fahrbahnbreite der Hindenburgstraße beträgt ca. 6,50 zzgl. der Breite der Busüberliegerplätze. Dies entspricht der bereits vorhandenen Breite.
- Am südlichen Bereich des ehem. Güterbahnhofs ist vor dem Logistikunternehmen WM Group eine Wendeschleife vorgesehen.
- Entlang der Hindenburgstraße sind sehr viele Parkplätze in Senkrechtaufstellung vorhanden.

Anmerkungen

- Der Gesamt-Parkraumbedarf zu überprüfen.
- Aufgrund der großen Parkplatzzahl in der Hindenburgstraße sollte eine Umgestaltung der Parkplätze vor der Post sowie vor der Grünanlage bedacht werden.
- Zu den Varianten 3e und 3f vom 06.05.2020: Senkrechtaufsteller, die direkt von der Hindenburgstraße angefahren werden können, sind zu vermeiden, um den Busverkehr nicht durch ein- und ausparkende Pkw zu beeinträchtigen.

- Die Varianten unterscheiden sich in folgenden Punkten, die jedoch verschieden kombiniert werden können.

ehem. Güterbahnhof

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- Freizeitnutzung ohne Hochbau, z. B. für Parcours o.ä.
3B	- Parken



BOCHOLT

3C	
3D	- Wohnen (seniorengerecht)

Anmerkungen

- Auf dem Güterbahnhof soll kein Parken stattfinden.

Schützenhaus

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- Bestand
3B	
3C	- Neubau
3D	

Anmerkungen

- Es sollte keine neue Veranstaltungshalle dargestellt werden, sondern der Bestand des Schützenhauses.

Van-Oepen-Haus südlich der Kreuzstraße

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- Bestand
3B	
3C	- Neubau
3D	

Anmerkungen

- Der Bestand ist weiterhin darzustellen.

Dreiecksfläche an der Industriestraße

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- Parken
3B	
3C	- Wohnen (inkl. zusätzlicher Erschließung)
3D	

Anmerkungen

- An der Ostseite ist zwischen Franzstraße und Industriestraße eine Straße dargestellt. Dort ist lediglich ein Fußweg vorzusehen. Eine Straße ist nicht realisierbar.



BOCHOLT

Bahnhofplatz

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- Erhalt des Bahnhofspavillons
3B	
3C	
3D	- Neubau eines Bahnhofsgebäudes mit Mobilitätsservicefunktionen und Büronutzungen

Anmerkungen

- Es sollte kein neues Bahnhofsgebäude dargestellt werden.
- Der Vorplatz muss so ausgelegt sein, dass perspektivisch eine Erweiterung des Busangebots möglich ist.
- Es ist zu prüfen, wie Busverkehr und Pkw-Verkehr möglichst getrennt werden können, damit die Bussteige nicht mehr durch Pkw belegt werden können und auch keine Pkws in der Wendeschleife stehen können.
- Bei der Umgestaltung des Vorplatzes ist wichtig, dass die Schleppkurven auch für Gelenkbusse gut befahrbar sind und die Bussteige barrierefrei anfahrbar sind.

Parkhaus

Variante	Darstellung im Rahmenplan
3A	- auf städtischer Fläche
3B	
3C	
3D	- auf DB-Gelände mit dem Potential, Wohnen auf städtischer Fläche zu realisieren

Anmerkungen

- Wohnen auf dem DB-Gelände bei Errichtung des Parkhauses auf städtischer Fläche wird aufgrund der erforderlichen Abstände nicht realisierbar sein.
- Zwischen Parkhaus und Wohnen ist auf die Darstellung von P+R-Parkplätze zu verzichten, stattdessen eine Grünfläche vorzusehen.
- Das Parkhaus steht in der gleichen Achse wie das Lernwerk. Mit der Grünfläche vor dem Parkhaus zur Industriestraße wird der Platz vor dem Lernwerk erweitert. Das Parkhaus ist soweit nördlich wie möglich zu verordnen.
- Um das Parkhaus zu erreichen, muss von der Franzstraße links in die Ewaldstraße abgebogen werden. Von der Ewaldstraße ist kein Linksabbiegen in die Industriestraße möglich. Die Abfahrt zum Parkhaus muss somit über die Ernststraße und den Gewerbehof erfolgen.
- Wenn möglich, sind Beispiele für Betreiberkonzepte von Parkhäusern zu darzulegen.



BOCHOLT

Allgemeine Anmerkungen:

- Der Gebäudebestand und die Planung sind unterscheidbarer darzustellen.
- Im Bereich zwischen Aa und Kreuzstraße sollten zusätzlich zur Investorenplanung weitere Gebäude als Platzhalter eingefügt werden, z. B. westlich des Gebäudes Theodor-Heuss-Ring 18a, im rückwärtigen Bereichen der Grundstücke Theodor-Heuss-Ring 20 und 22.
- Die unterschiedlichen Möglichkeiten, ein Fahrrad abzustellen, sind detaillierter darzustellen, z. B. dass im Parkhaus Angebote wie Ladestationen, abschließbare Boxen etc. vorgesehen sind. Das Mobilitätskonzept, das derzeit erstellt wird, empfiehlt mind. 300-400 Fahrradparkplätzen am Bahnhof.
- Der Pavillon an der Kreuzstraße einblenden, um zu zeigen, wo er steht.

To-Do Agentur Bahnstadt

- Kontakt zur BEG und Bahn aufnehmen bzgl. Parkhaus
- Kostenschätzung für ein Parkhaus erarbeiten, dabei die Kosten in Abhängigkeit der Geschosse und der Stellplatzzahl darlegen
- Baulupe auf den Bahnhofsvorplatz legen
- Bausteine für die Beratung in der Politik bereitstellen
- Abhängigkeiten der einzelnen Bausteine darlegen, z. B. welcher Baustein ist nur realisierbar, wenn ein anderer Baustein bereits zuvor realisiert wurde

To-Do Stadt Bocholt

- Kontakt zu den Investoren suchen bzgl. möglicher Änderungen
- Kontakt zum NWL aufnehmen bzgl. Klärung der Förderangelegenheiten
- Weitere Abstimmungsgespräche mit Busunternehmen führen

Zeitschiene:

Mai 2020	3. Zwischenpräsentation Festlegung und Durcharbeitung der Vorzugsvariante
September 2020	Beschlussfassung

BEG NRW: Initiative „Bauland an der Schiene“ Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

Bürovorstellung im Rahmen der Auftaktbesprechung
Bocholt, 03.12.2019

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

■ Inhalt

1. Die Agentur BahnStadt: kurze Bürovorstellung
2. Übergeordnete Thesen zum Thema Bahnhofsumfeldgestaltung
3. Themenfelder und Projektorganisation

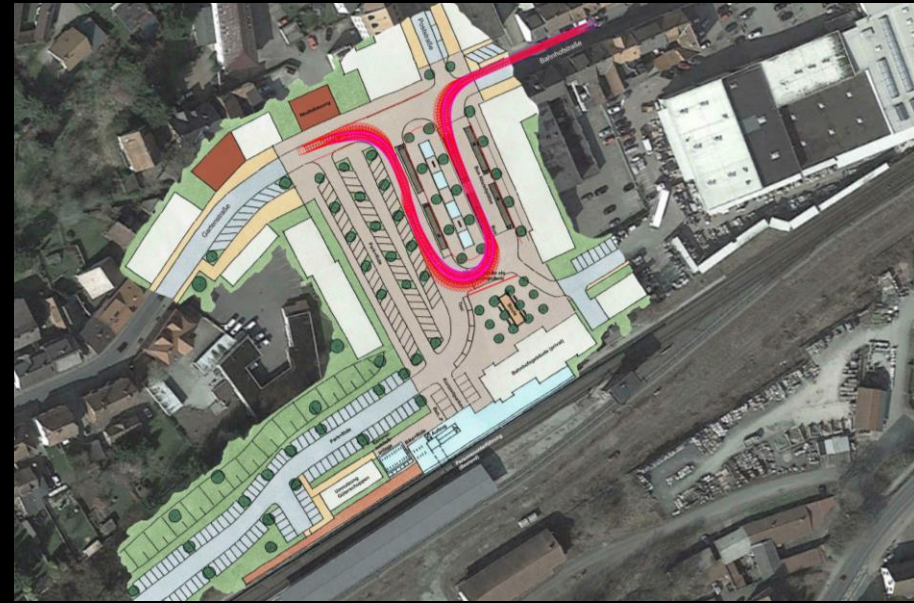
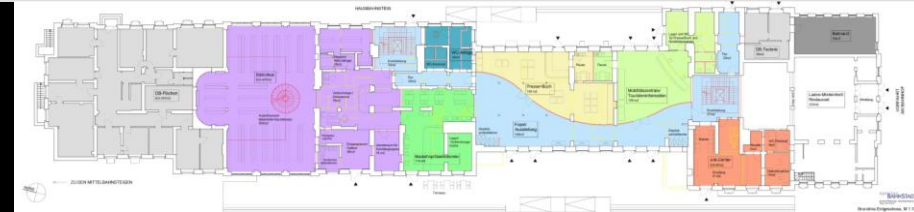
1. Die Agentur BahnStadt: kurze Bürovorstellung

■ Daten und Fakten

- Gegründet im Jahr 1997, Bürostandort: Berlin-Prenzlauer Berg
- Mitarbeiter aus den Bereichen Architektur, Bauingenieurwesen, Stadt- und Regionalplanung sowie Verkehrsplanung und Verkehrswissenschaft
- Enge Kooperation mit der stationova GmbH in einer Bürogemeinschaft mit Überschneidungen in der Geschäftsführung und der Projektbearbeitung; Gesamtteam: 16 Mitarbeiter*innen (ab Januar 2020)

■ Aufgabenfelder

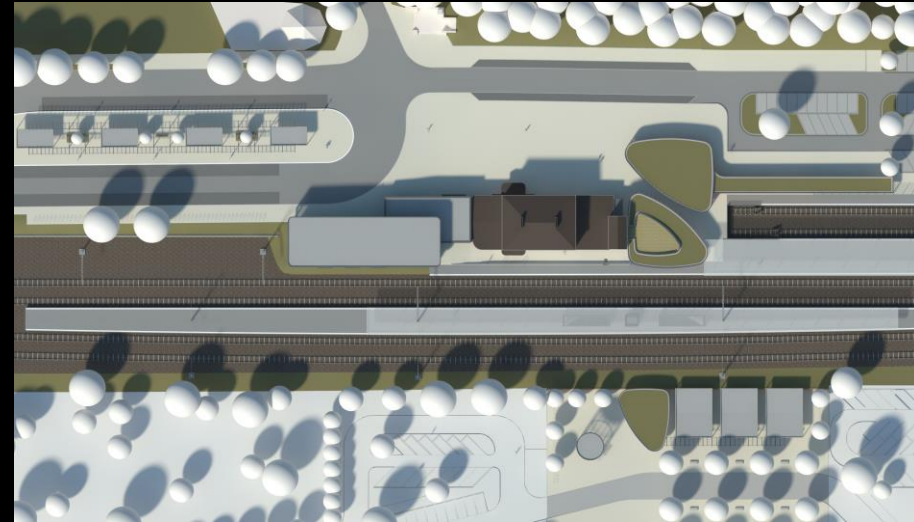
- Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldplanungen
- Städtebauliche Rahmenplanungen und Machbarkeitsstudien
- Nutzungskonzepte für Empfangsgebäude
- Objektplanungen für Verknüpfungsanlagen und Erschließungsbauwerke
- Objektplanungen für Empfangsgebäude
- Projektsteuerung und Verfahrenskoordination
- Bürgerbeteiligung und Kommunikation



Planungen für Wittenberge, Seesen und Königs Wusterhausen

■ Selbstverständnis und „Philosophie“

- Ziel: Entwicklung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern zu funktional und gestalterisch rundum zufriedenstellenden Anlagen
- Dabei: keine isolierte Betrachtung der verkehrlich-funktionalen oder architektonisch-gestalterischen Gesichtspunkte (Bahnhof bzw. Bahnhofsumfeld als städtebauliches, architektonisches, verkehrsplanerisches und verkehrstechnisches Querschnittsthema)
- These: Die Planung von Bahnhofsumfeldern ist grundsätzlich eine städtebauliche und freiraumplanerische Aufgabe, die ein fundiertes Wissen verkehrlich-funktionaler und bahnspezifischer Aspekte voraussetzt



Die Bahnprojekte in Pinneberg und Elmshorn als komplexe Gemeinschaftsaufgaben

- **Erfahrungen und Kompetenzen**
 - Auftraggeber:
 - Kommunen (Bahnhofsumfeldentwicklung als kommunale Aufgabe)
 - Aufgabenträger
 - Deutsche Bahn AG
 - Umfangreiche Kenntnisse der Akteure bei der Bahnhofsentwicklung:
 - Deutsche Bahn AG (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Services Immobilien GmbH, DB E+C GmbH ...)
 - Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
 - Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Förderbehörden
 - Spezielle Kenntnisse in den Bereichen Flächenfreistellung und Grunderwerb (Bahnflächen und Empfangsgebäude), Planrecht und EBA, technische Rahmenbedingungen und Vorschriften der DB AG (Regelwerk DB/EU), Fördermittelakquise
 - Erfahrungen im Bereich Projektkommunikation und Bürgerbeteiligung (u.a.: Steuerung komplexer Gemeinschaftsvorhaben, Organisation und Moderation von Planungswerkstätten)

■ **Projekte (Auswahl)**



2. Allgemeine Aussagen zum Thema Bahnhofsumfeldgestaltung

■ Planungsgrundsätze

- Die Planung von Bahnhofsvorplätzen ist primär eine städtebauliche Aufgabe
- Die verkehrlichen Themen (Erschließung und Verknüpfung) sind von zentraler Bedeutung, müssen sich aber als Teil des Städtebaus angesehen werden, da andernfalls die Gefahr besteht, dass gesichtslose Orte ohne Aufenthaltsqualität entstehen
- Die städtebauliche Verdichtung kann eine wichtige Rolle bei der Attraktivierung eines Bahnhofsumfeldes spielen (Innenverdichtung vor Außenverdichtung)
- Ein wichtiger Grundsatz bei der Planung ist die Barrierefreiheit, wobei es um mehr geht als niveaugleiches Ein- und Aussteigen → auch psychologische Barrieren sind zu vermeiden (Angsträume, individuelles Sicherheitsempfinden etc.)

■ Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Verknüpfung

- Bahnhofsvorplätze bzw. -umfelder erfüllen in erster Linie eine verkehrliche Funktion: Zugang zur Bahn, Verknüpfung mit den Zubringersystemen (ÖPNV/Bus, Fahrrad, Pkw) und fußläufige Erreichbarkeit
- Das bedeutet, dass sie verkehrlich „funktionieren“ müssen:
 - ausreichende Anzahl an ÖPNV-Haltestellen, betrieblich und verkehrlich zukunftsfähiges Konzept, kurze Wege, gute Auffindbarkeit, fahrgastfreundliche Gestaltung ...
 - ausreichende Anzahl hochwertiger Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
 - ausreichende Anzahl an Park+Ride-Stellplätzen, um den Ansprüchen der Pendler gerecht zu werden; allerdings gilt hier, dass aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht eventuell gegengesteuert werden muss



Fürstenwalde (Spree)



Königs Wusterhausen



Büchen

Der Bahnhofsvorplatz als Ort der Kommunikation

- Bahnhofsvorplätze und -umfelder dienen nicht nur der Erschließung und des Umstiegs, sondern sind zentrale Orte, die den Reisenden eine Vielzahl an Informationen bieten (z.B. über mögliche Aktivitäten in der Umgebung, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten u.v.m.)
- Zum „Funktionieren“ eines Bahnhofsvorplatzes gehört also mehr als die Erfüllung technischer und verkehrlicher Ansprüche (z.B.: kurze Wege, Barrierefreiheit, ausreichendes Stellplatzangebot):
 - Treffpunkt, Abholen und Verabschieden
 - Information, Kommunikation, öffentliches WLAN etc.
 - Aufenthaltsqualität: Bahnhöfe haben eine Funktion als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt“; es ist wichtig, wie die Reisenden „in Empfang genommen“ werden



Öffentlicher Raum als Treffpunkt und Ort der Ruhe und Attraktion

- **Der Bahnhofsvorplatz als gestalteter öffentlicher Raum**
 - Gestaltung ist kein „Zusatznutzen“, sondern Voraussetzung für Akzeptanz und positives Image; insbesondere das Sicherheitsempfinden hängt maßgeblich von Gestaltungsaspekten ab: Großzügigkeit, Tageslicht, Vermeidung dunkler Ecken, Verwendung angenehmer Materialien etc.
 - Hinzu kommt die Vandalismusprävention: anspruchsvoll gestaltete öffentliche Räume sind weniger zerstörungsanfällig als solche, die lieblos und banal wirken



Zugang zur Personenunterführung in Königs Wusterhausen und Bahnhofsvorplatz in Baar (Schweiz)

■ Bahnhofsumfeldgestaltung als Motor der Stadtentwicklung

- Bahnhofspanung als verkehrliche und städtebauliche Querschnittsaufgabe; dabei: Primat des Städtebaus
- Diskussion der Qualität des öffentlichen Raums; keine Konzentration/Reduzierung auf verkehrliche Themen
- Bei der Betrachtung verkehrlicher Themen: Berücksichtigung innovativer Ansätze und Lösungen:
 - Begegnungszonen / Shared Space
 - „Smart City“
 - Mobilitätswende: Änderung des Mobilitätsverhaltens



Städtebauliches Konzept für Westerland und Vorplatzplanung in Königs Wusterhausen

■ Thema „Begegnungszone“

- Bahnhofsvorplätze mit ihren vielen Passanten sind prädestiniert für eine Gestaltung, bei der dem Fußgänger- und Fahrradverkehr der Vorrang gegenüber dem Pkw-Verkehr gegeben wird
- Begegnungszonen können geeignet sein, um die scheinbar widersprüchlichen Kernfunktionen „Verkehrsverknüpfung“ und „Aufenthalt“ auf eine städtebaulich verträgliche und fahrgastfreundliche Art zu vereinen
- Die Idee der Begegnungszonen geht von einem Mischverkehrsprinzip aus, das bewusst mit einer leichten Verunsicherung der stärkeren Verkehrsteilnehmer operiert



Beispiele für Begegnungszonen: Duisburg-Großenbaum, Kevelaer und Drachten (Niederlande)

■ Thema „Smart City“

- Durch die Digitalisierung eröffnen sich neue Möglichkeiten für intelligente und innovative Lösungen:
 - ressourcenschonend, ökologisch und nachhaltig durch den effektiven Energieeinsatz, die Nutzung regenerativer Energien (Solarenergie) und ökologisch sinnvolle Lösungen (z.B. Gründächer)
 - nutzer- und fahrgastfreundlich durch den Einsatz digitaler Medien (Information, Orientierung, Service) und neuartige Mobilitätsangebote (CarSharing, Free-Floating-Flotten, autonomes Fahren)
- Diese Entwicklungen müssen bei der Rahmenplanung (soweit sie relevant sind) perspektivisch berücksichtigt werden



■ Revitalisierung von Empfangsgebäuden

- Empfangsgebäude sind an vielen Bahnhöfen von hoher identifikationsstiftender Bedeutung; allerdings führten der Funktionsverlust und die Konzentration der DB auf die „Verkehrsstation“ bei kleinen und mittelgroßen Stationen zu einem stetigen Niedergang
- Wo die Chance zur Wiederbelebung besteht, sollte diese ergriffen werden; positive Beispiele finden sich vor allem dort, wo kommunales und/oder privates Engagement zu neuen Ansätzen führen
- Wichtig: Erhalt der Verkehrs- und Servicefunktion für die Fahrgäste → Mobilitätsservice, Wartekomfort, öffentliche Toilette, Kaffee und Backwaren ...



Der Bahnhof Lutherstadt Eisleben als positives Beispiel für die Reaktivierung von Empfangsgebäuden

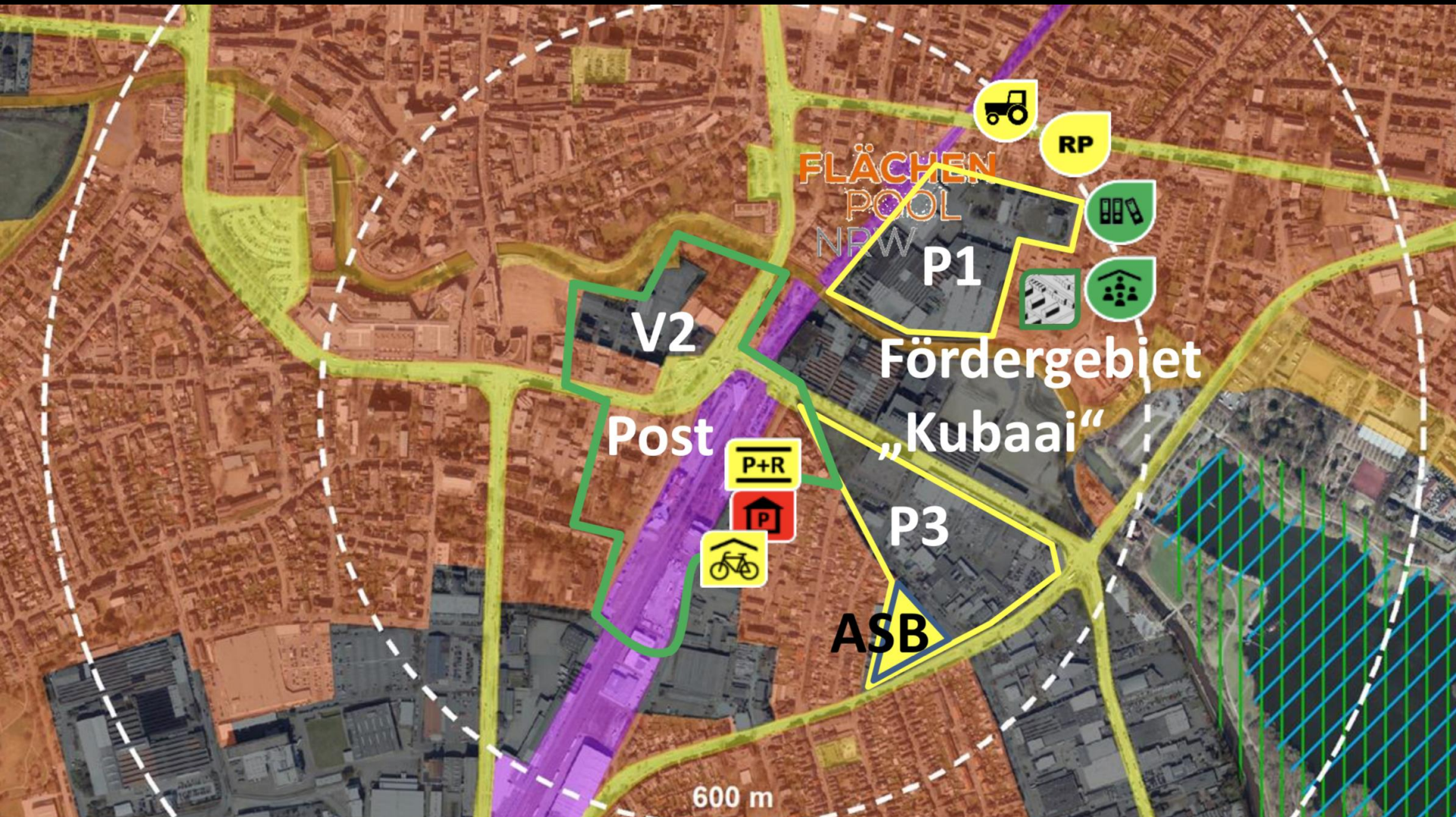
- **Fahrgastservice als Qualitätsmerkmal**
 - Auch dort, wo kein Empfangsgebäude vorhanden bzw. für die Reisenden nutzbar ist, sollte über ein über Fahrkarten- und Snackautomat hinausgehendes Serviceangebot nachgedacht werden
 - Denkbar ist die Realisierung eines evtl. modular aufgebauten Servicegebäudes („Bahnhofspavillon“)



Die „Innostation“ in Lutherstadt Wittenberg Altstadt und der Servicepavillon in Fürstenwalde

3. Themenfelder und Projektorganisation

- Planungsgebiet



■ Themen

- Allgemein/Bahnhofsumfeld:
 - Aufwertung Bahnhofsumfeld (Aufenthaltsqualität / Qualität des öffentlichen Raums)
 - Aufwertung/Erweiterung Bike+Ride
 - Erweiterung Park+Ride
 - *zu beachten: geplante Elektrifizierung*
- Fläche V2 (ca. 13,2 ha; teilweise in kommunalem Eigentum):
 - Wohnen und Einzelhandel
 - Park+Ride/Parkhaus(?); Bike+Ride
 - *zu beachten: viele Einzeleigentümer*
- Fläche P1 (ca. 5,4 ha):
 - Wohnen
 - *zu beachten: autofreies Konzept; Eigentümerstruktur als Hindernis → Moderation*
- Fläche P3 (ca. 6,8 ha):
 - Wohnbebauung als Ziel (derzeit nur Gewerbe möglich)
 - *zu beachten: Eigentümerstruktur als Hindernis → Moderation*

- **Zusätzliche Fragen**
 - Neugestaltung Busbahnhof am Bahnhof (Haltestellenlayout, Wartekomfort etc.)
 - Reisendenservice
 - Städtebauliche Anbindung Richtung Innenstadt

- **Zeitplan (Annahme BahnStadt)**
 - Dezember 2019 – Januar 2020: Grundlagenermittlung
 - Auftaktgespräch (03.12.2019)
 - Zusammenfassung der Planungsgrundlagen
 - Erstellung von Grundlagenplänen
 - Januar – Februar 2020: Analyse
 - Februar – Mai 2020: Variantendiskussion
 - Variantenerarbeitung
 - 1. Zwischenpräsentation (März 2020)
 - Weiterentwicklung der Varianten
 - 2. Zwischenpräsentation (Mai 2020)
 - Juni – August 2020: Vorzugsvariante
 - Durcharbeitung der Vorzugsvariante
 - Kostenschätzung für die Vorzugsvariante (verkehrliche Maßnahmen)
 - Umsetzungskonzept (Zeitplan; Förderung)

→ *Projektlaufzeit: ca. 9 Monate (Dezember 2019 – August 2020)*

- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de

Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

BEG NRW: Initiative „Bauland an der Schiene“

1. Zwischenpräsentation
Bocholt, 12. März 2020

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

- **Inhalt**
 - Rückblick: Auftaktbesprechung im Dezember 2019
 - Status Quo: Fotodokumentation
 - Analyse und Konzept
 - Erste Varianten
 - Nächste Schritte

- **Rückblick: Auftaktbesprechung im Dezember 2019**

Planungsgebiet

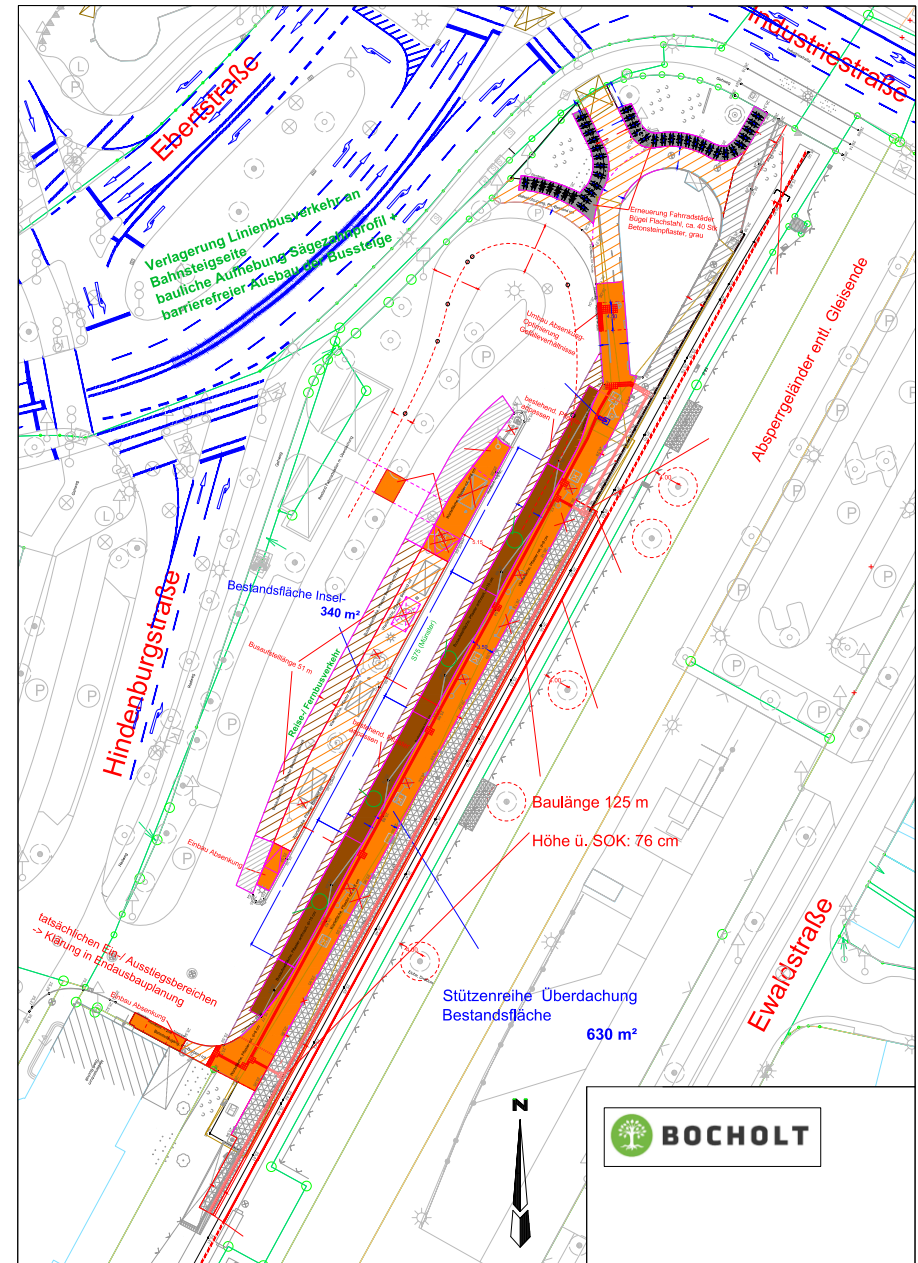
- Areal zwischen Kreuzstraße, Theodor-Heuß-Ring und Aa (Übergang zur Innenstadt)
- Areal zwischen Ebertstraße und Kreuzstraße (Übergang zur Innenstadt)
- Bahnhofsvorplatz/Verknüpfungsanlage
- Areal zwischen Ebertstraße und Hohenstufenstraße (Postgelände)
- Block zwischen Industriestraße und Franzstraße (östliches Bahnhofsumfeld)
- Geländestreifen zwischen Ewaldstraße und Bahntrasse
- An die Hindenburgstraße angrenzendes Areal zwischen Bahnhof- und Ebertstraße (inkl. Grünfläche)
- Südlich an die Stadtbibliothek angrenzendes Areal entlang der Bahn



■ Rahmenbedingungen

- Berücksichtigung des Streckenausbaus der Bahn: Elektrifizierung, geringfügige Anpassung der Infrastruktur (Gleislage) → Ziel: Umbau bis Dezember 2021
- Denkmalschutz:
 - Bahnsteigüberdachung
 - Einhausung der ehemaligen Unterführung am südlichen Bahnsteigende
 - Pavillon am Eingang der Kreuzstraße
- Baumaßnahmen im Übergang zur Innenstadt (Ludwig-Erhard-Straße/Neustraße/Kreuzstraße) und städtebauliche Planungen für das Kubaai-Areal
- Überlegungen für eine Belebung der Promenade entlang der Aa (südlicher Uferbereich)
- Bedarf eines Ausbaus und einer Qualitätssteigerung der Bike+Ride-Funktion sowie eines Ausbaus der Park+Ride-Funktion (ggf. durch ein Parkhaus)
- Planungen für einen bestandsorientierten Umbau der Busverknüpfungsanlage

- Planung für den Bahnhofsvorplatz



■ Zeitplan



Datum/Ort	Anlass	Inhalte	Akteure
03.12.2019, Stadtverwaltung	Auftaktbesprechung und Vor-Ort-Begehung	Kennenlernen der Projektbeteiligten, Klärung der Rahmenbedingungen	Stadt Bocholt (Verwaltung) BEG Agentur BahnStadt
Dezember 2019/ Januar 2020	Grundlagenermittlung	Zusammenfassung der Grundlagen Kontaktaufnahme mit weiteren Beteiligten Festlegung von Mengengerüsten Erarbeitung eines Grundlageplans	Agentur BahnStadt
Januar/Februar 2020	Analyse	Analyse der Rahmenbedingungen Erarbeitung von Analyseplänen	Agentur BahnStadt
Januar - März 2020	Variantenerarbeitung	Erarbeitung von grundsätzlichen Lösungsmöglichkeiten	Agentur BahnStadt
Mitte März 2020	1. Zwischenpräsentation	Vorstellung des Projektstandes (Varianten)	Stadt Bocholt (Verwaltung) Agentur BahnStadt
März/April 2020	Variantenbearbeitung	Weiterentwicklung der Varianten mit ersten belastbaren Aussagen v.a. zum Thema Parken/Parkhaus	Agentur BahnStadt
Mitte April 2020 (vor Ostern)	2. Zwischenpräsentation; ggf. Vorstellung im Ausschuss	Festlegung der Vorzugsvariante	Stadt Bocholt (Verwaltung) Agentur BahnStadt ggf. Stadt Bocholt (Politik) ggf. BEG
April - Juni 2020	Durcharbeitung der Vorzugsvariante	Konkretisierung der Planungsinhalte Klärung offener Punkte Kostenschätzung Umsetzungskonzept	Agentur BahnStadt
Ende Juni 2020	Abschlusspräsentation (vor den Sommerferien)	Vorstellung der Projektergebnisse	Stadt Bocholt (Verwaltung und Politik) BEG Agentur BahnStadt

- **Status Quo: Fotodokumentation**

■ Bahnhofsvorplatz

- Die Integration der denkmalgeschützten Bahnsteigüberdachung hat architektonische (Identifikation, Besonderheit des Ortes) und funktionale Vorteile (Witterungsschutz); insgesamt wirkt der Bahnhofsvorplatz jedoch wenig einladend und die Verkehrsfunktion überwiegt eindeutig
- Bahnhofsgebäude: die Nutzung (Angebote für die Reisenden, Belebung, soziale Kontrolle) ist ein eindeutiger Vorteil, aber die städtebauliche Funktion und architektonische Qualität sind aus heutiger Sicht eher fragwürdig



■ Bike+Ride

- Positiv ist das Vorhandensein gesicherter Abstellmöglichkeiten in relativer Nähe zum Bahnsteig; allerdings weisen die Anlagen architektonische und funktionale Defizite auf (Gestaltung, Schließsystem)
- Die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten sind nicht witterungsgeschützt; ihre Anordnung wirkt beliebig („überall, wo Platz ist“)



■ Busverknüpfung

- Der Kombibahnsteig hat große Vorteile für die umsteigenden Reisenden (direkte, kurze Wege zwischen Bahn und Bus); die Sägezahnaufstellung hat zwar Vorteile (unabhängiges Aus- und Einfahren), aber auch den Nachteil der Abhängigkeit von der Gefäßgröße der Busse
- Die Fläche wirkt ungeordnet und weist keine Aufenthaltsqualität auf
- Die Borde sind nicht barrierefrei; die Businsel ist schmal und wenig witterungsgeschützt
- Die Verkehrsführung der Busse erfordert enge Schleifenfahrten → Probleme bei langen Fahrzeugen (18-m-Gelenkbussen)



- **Übergang Richtung Innenstadt**
 - Der Übergang Richtung Innenstadt ist in hohem Maße von der Verkehrsfunktion der Ebertstraße als Teil des Innenstadtringes geprägt und ist wenig fußgängerfreundlich; dadurch erscheint die Lage des Bahnhofs innenstadtferner als sie ist
 - Das fragmenthafte architektonische Zitat der Überdachung (Fußgängerführung über die Ebertstraße) wirkt eher unzeitgemäß



- **Südliches Bahnhofsumfeld**
 - Die Stadtbibliothek stellt den städtebaulichen Anker dieses Bereichs dar und kann als Motor für die weitere Umfeldentwicklung fungieren
 - Problematisch ist das „Abbrechen“ attraktiver Nutzungen südlich der Bibliothek



- **Westliches Bahnhofsumfeld: Areal zwischen Bahnhof- und Ebertstraße**
 - Die städtebaulich markanten Gebäude an der Hindenburgstraße (v.a.: Post) sind von großer Bedeutung für die Bahnhofsumfeldentwicklung
 - Auch die südlich angrenzenden Areale weisen städtebauliche Potenziale auf (z.B. Grünfläche an der Hindenburg-/ Ecke Bahnhofstraße, Blockrandbauung an der Bahnhofstraße)



- **Westliches Bahnhofsumfeld: Verbindung in die Innenstadt**
 - Das Areal zwischen Bahnhof und Innenstadt ist von diversen städtebaulichen Missständen geprägt (u.a. Leerstände der Möbelhäuser an der Ebertstraße, teilweiser „Hinterhofcharakter“ der Kreuzstraße), stellt jedoch ein bedeutsames Entwicklungspotenzial dar
 - Die Neubauprojekte am westlichen Ende der Kreuzstraße und die Freiraumqualitäten an der Aa (Promenade) unterstützen diese Potenziale



■ Nördliches und östliches Bahnhofsumfeld

- Die Entwicklung nördlich der Industriestraße (Kubaai-Areal) ist von großer Bedeutung für die Bahnhofsumfeldentwicklung – umgekehrt stellt der Bahnhof einen eindeutigen Lagevorteil für dieses Areal dar
- Die Flächen östlich des Bahnhofs können ebenfalls vom Kubaai-Projekt und von der Nähe zum Bahnhof profitieren; der Streifen entlang der Bahn (westlich der Ewaldstraße) kann als städtebauliche Entwicklungsfläche bzw. für die Verkehrsverknüpfung (Parkhaus) dienen

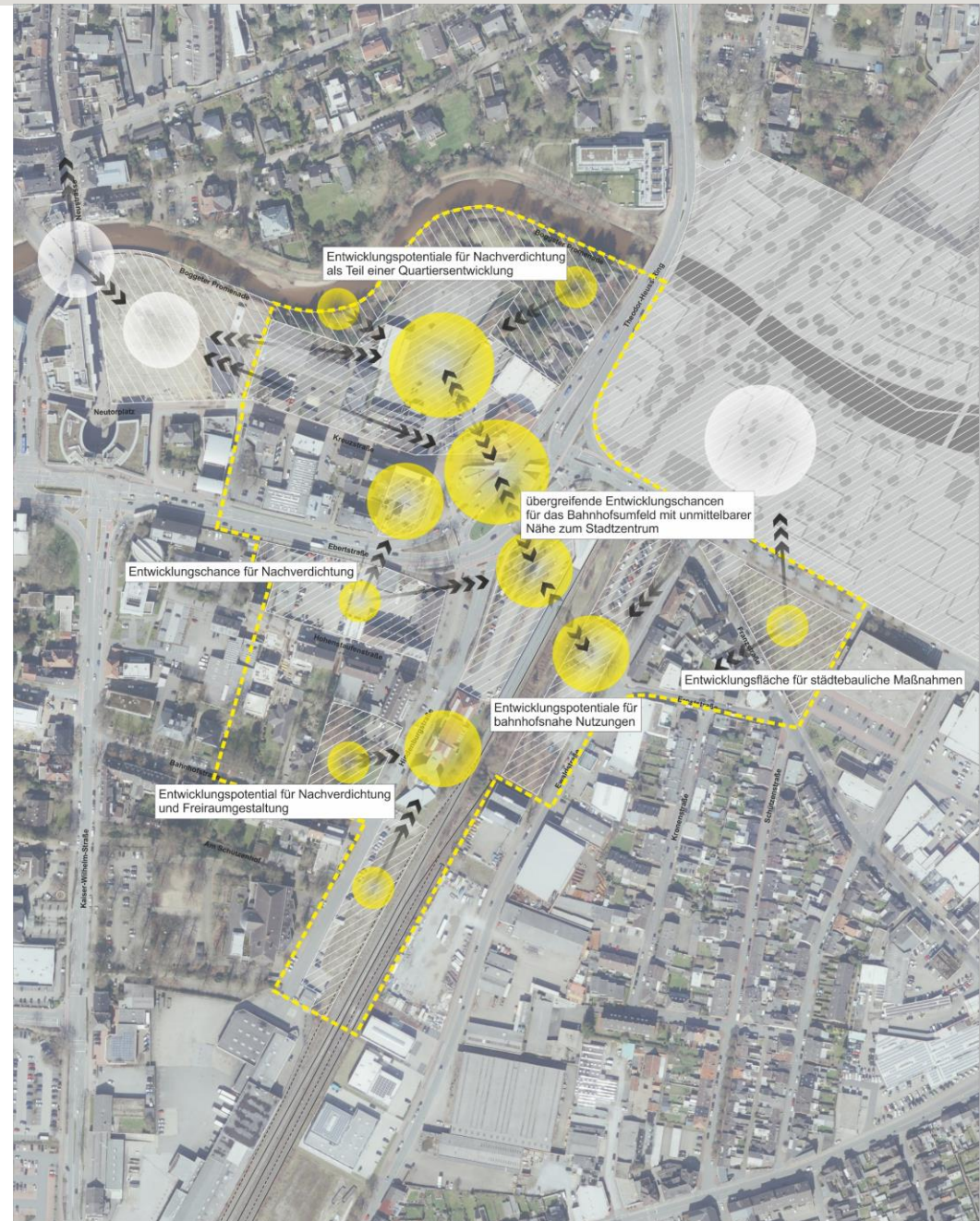


- **Analyse und Konzept**

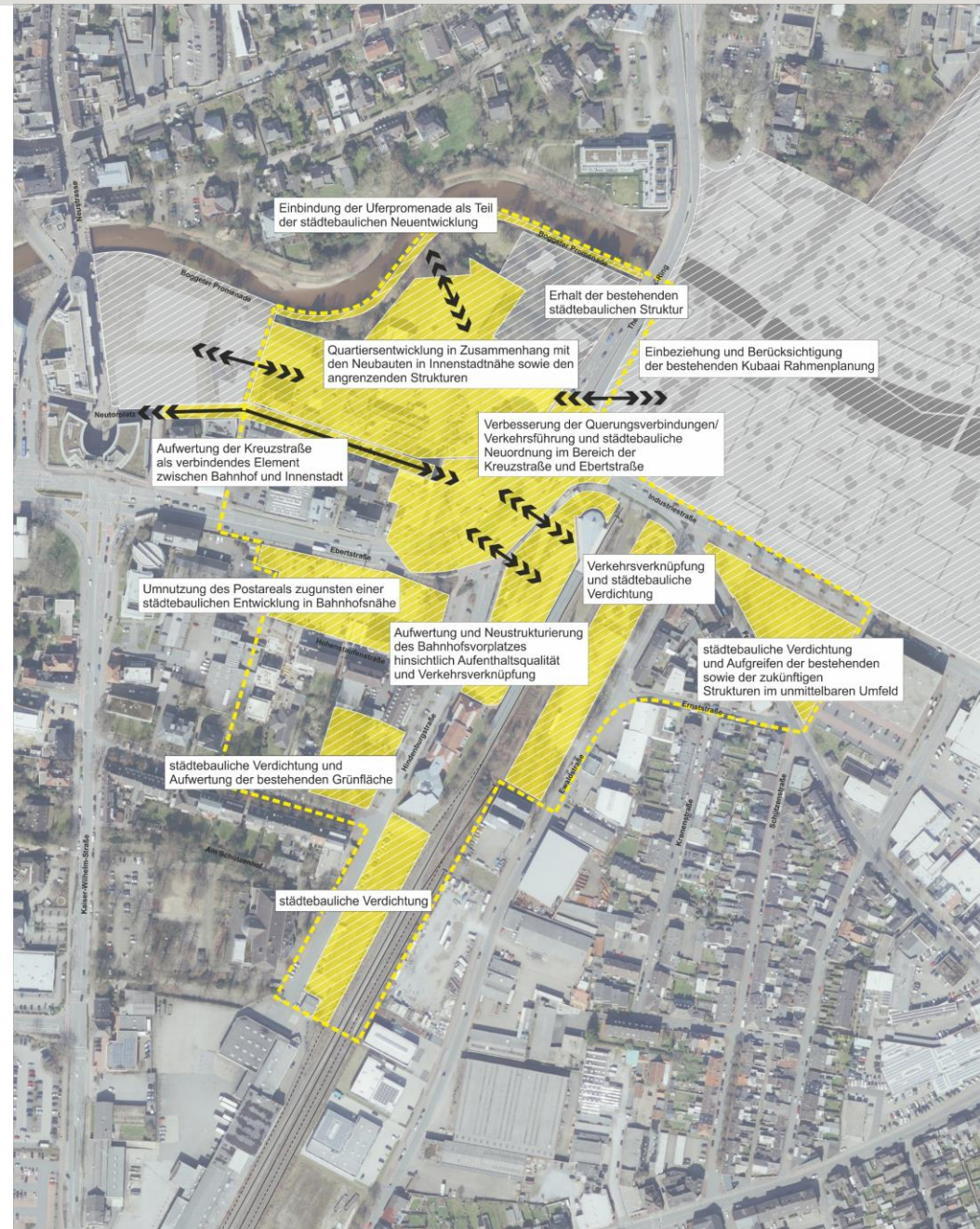
Stärken und Schwächen



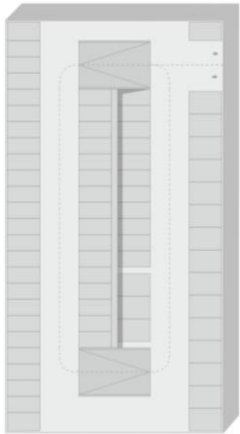
- **Potenziale und Chancen**



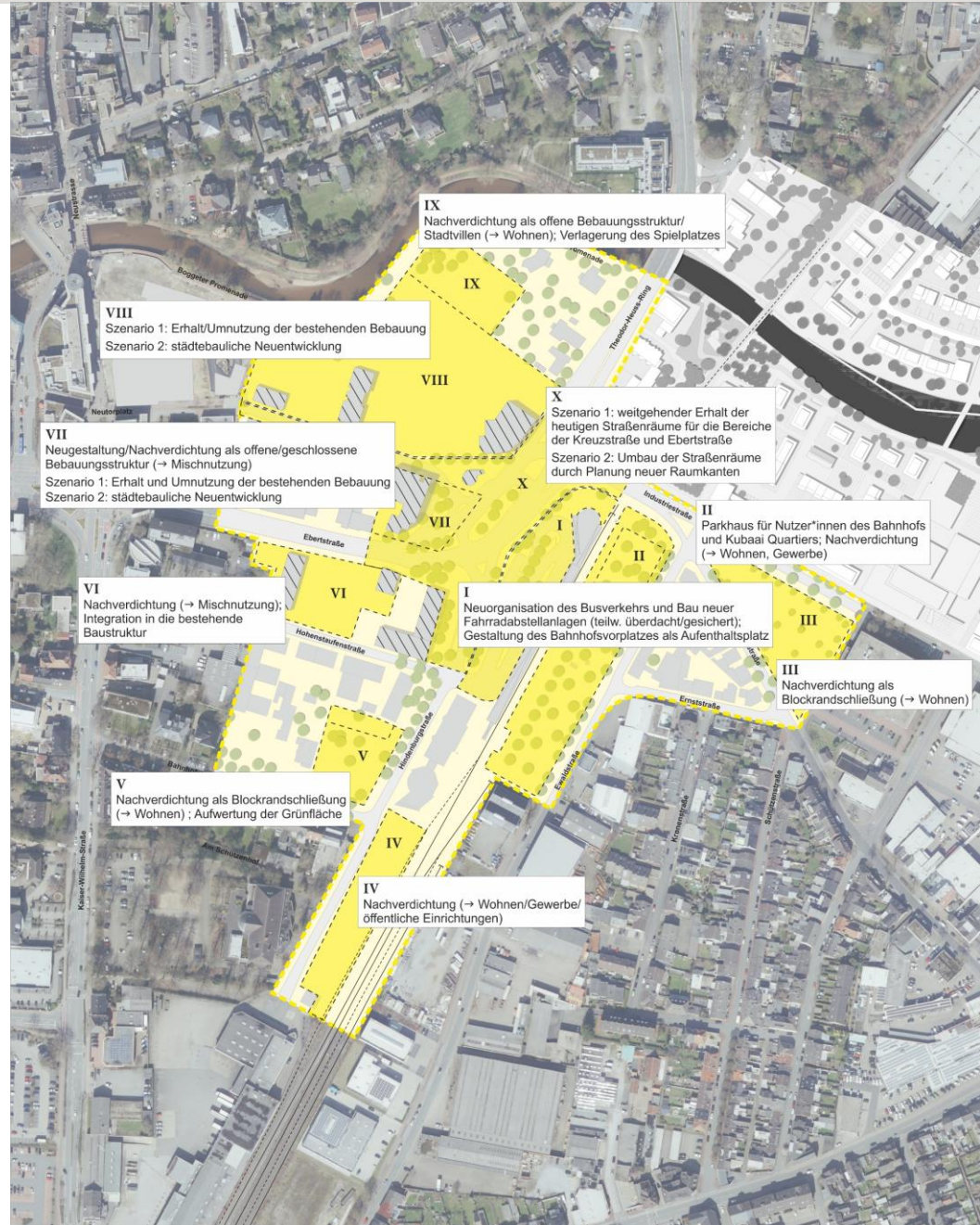
Leitlinien



Entwicklungsszenarien



Mögliches Layout des Parkhauses mit Split-Level-Ebenen und Zufahrt von der Ewaldstraße; Größe entspricht ungefähr den Varianten (s.u.), Kapazität bei 6 Halbgeschossen: 240 Pkw



- **Erste Varianten**

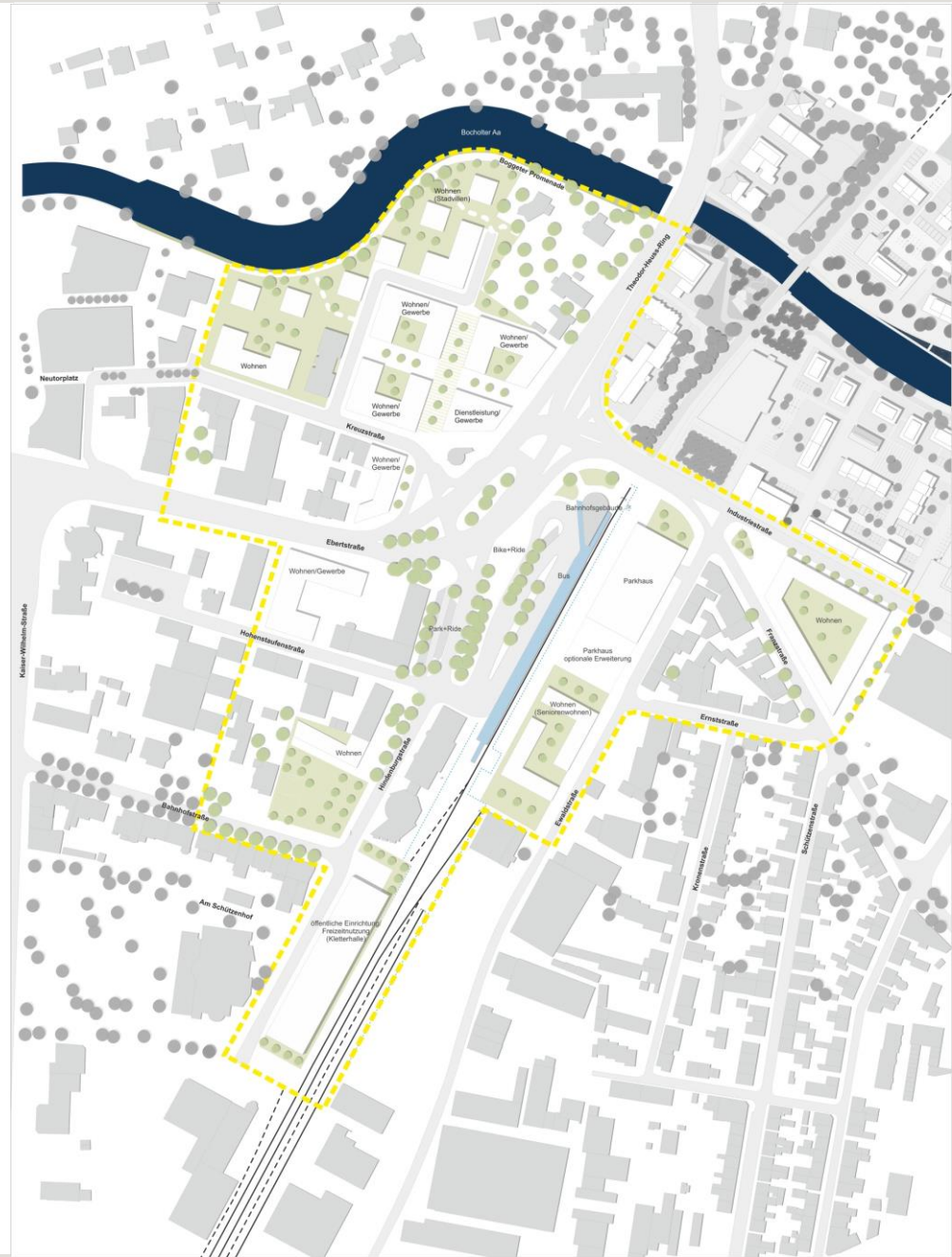
■ Entwurfsansätze

- Attraktive und fußgängerfreundliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes unter Berücksichtigung der funktionalen Ansprüche; Berücksichtigung von
 - Ausreichend dimensionierten, innovativen Fahrradabstellmöglichkeiten
 - Taxi-Stellplätzen und Stellplätzen zum Bringen und Holen („Kiss+Ride“)
 - Stellplätzen für Car-Sharing
 - Insgesamt 6 Bushaltestellen (ggf. mehr; abhängig von den Gefäßgrößen); keine Überliegerplätze
- Fußgängerfreundliche Anbindung an die Innenstadt
- Bauliche Verdichtung im Areal um die Kreuzstraße; Nutzung der Potenziale (aktuelle Projekte, Promenade etc.); außerdem: bauliche Verdichtung östlich und südlich des Bahnhofs
- Verknüpfung mit dem Individualverkehr auf der Bahnhofsostseite; hier: Bau eines Parkhauses mit 240 Stellplätzen auf 6 Haltgeschossen; ggf. mehr bei größerer Fläche oder mehr Geschossen
- Differenzierung der Varianten bezüglich
 - Maß der städtebaulichen Verdichtung
 - Umgang mit der Ebertstraße

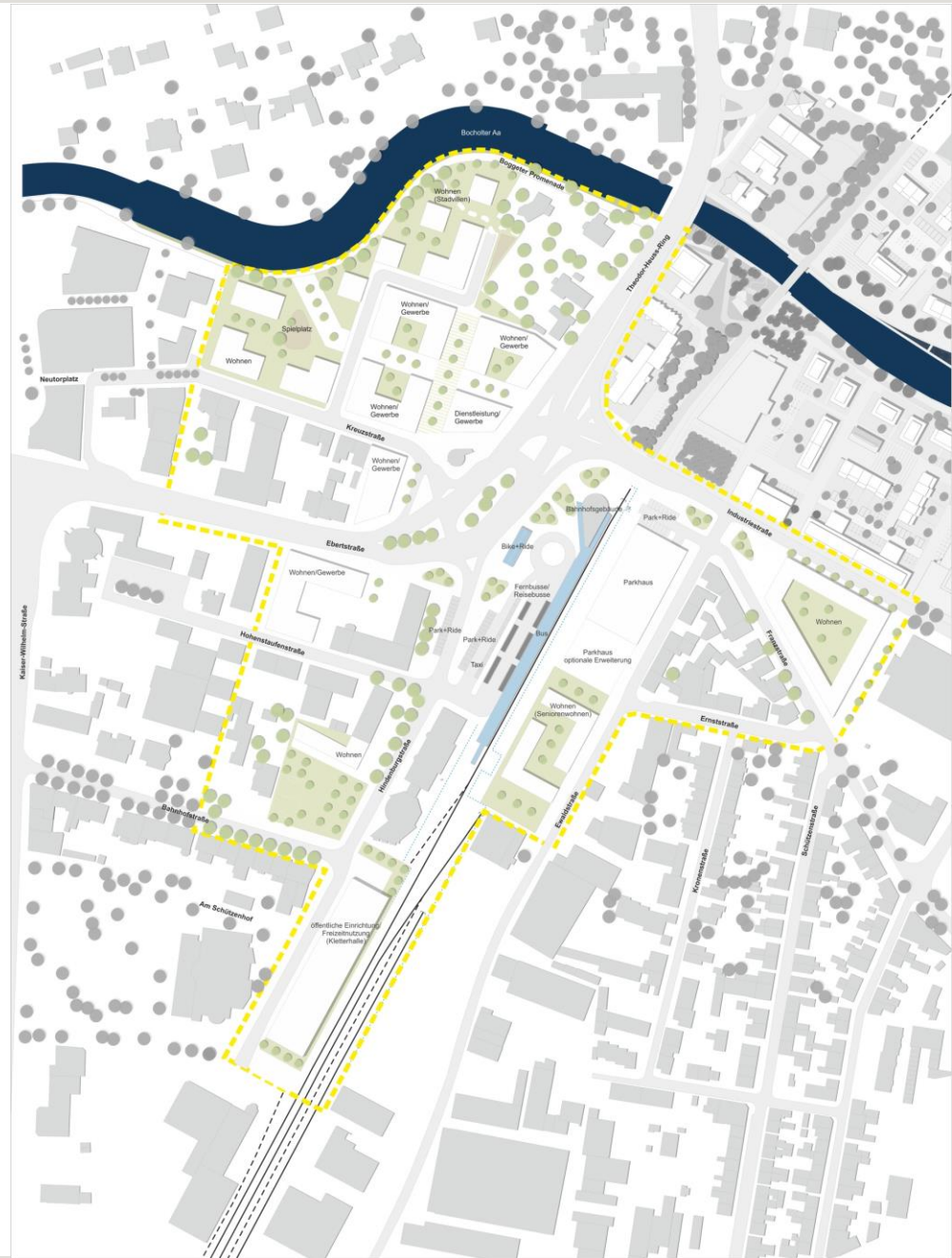
■ Variantenfamilien

- Entwicklung von zwei grundsätzlich unterschiedlichen Ansätzen:
 - Variantenfamilie 1: Berücksichtigung der bestehenden Straßenführung Ebertstraße – Theodor-Heuß-Ring; ggf. geringfügige Anpassung der Straßenführungen in Randbereichen
 - Variantenfamilie 2: Umgestaltung der Straßenführung Ebertstraße – Theodor-Heuß-Ring
- Gedankliche Ansätze bei der Variantenfamilie 2:
 - Verringerung des Verkehrsraums bei gleichzeitiger Beibehaltung der grundsätzlichen Leistungsfähigkeit der Straße
 - dadurch: bessere stadträumliche Integration des Bahnhofsareals in die Kernstadt (→ Bahnhof als Teil der Innenstadt)
 - mehr städtebauliche Spielräume für bauliche Verdichtung (im Sinne der Initiative „Bauland an der Schiene“)
- **Problem: eine grundlegende Veränderung (Variantenfamilie 2) ist seitens der Stadt Bocholt aktuell nicht gewünscht (u.a. wegen der Themen Realisierbarkeit und Finanzierung)**

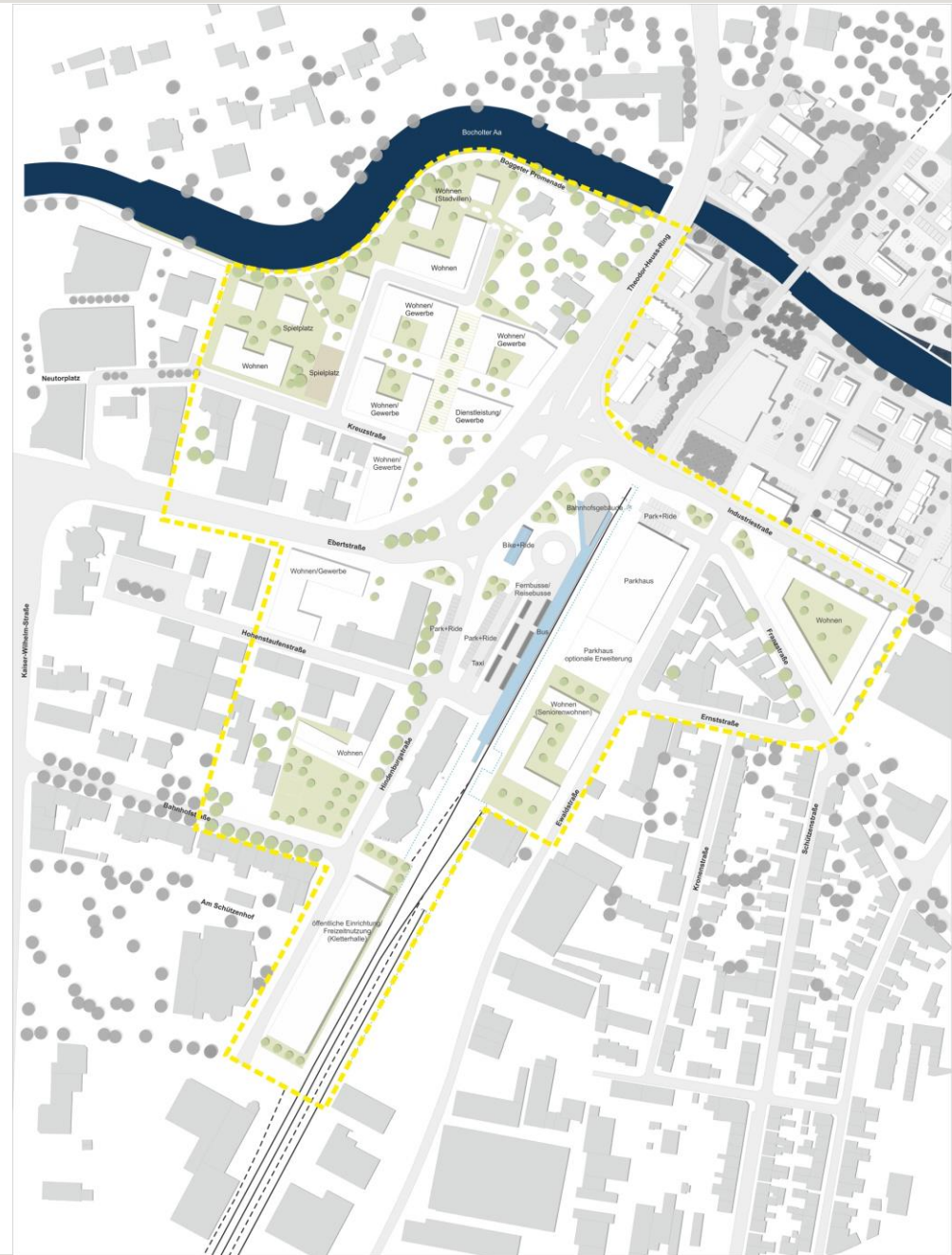
■ Variante 1a



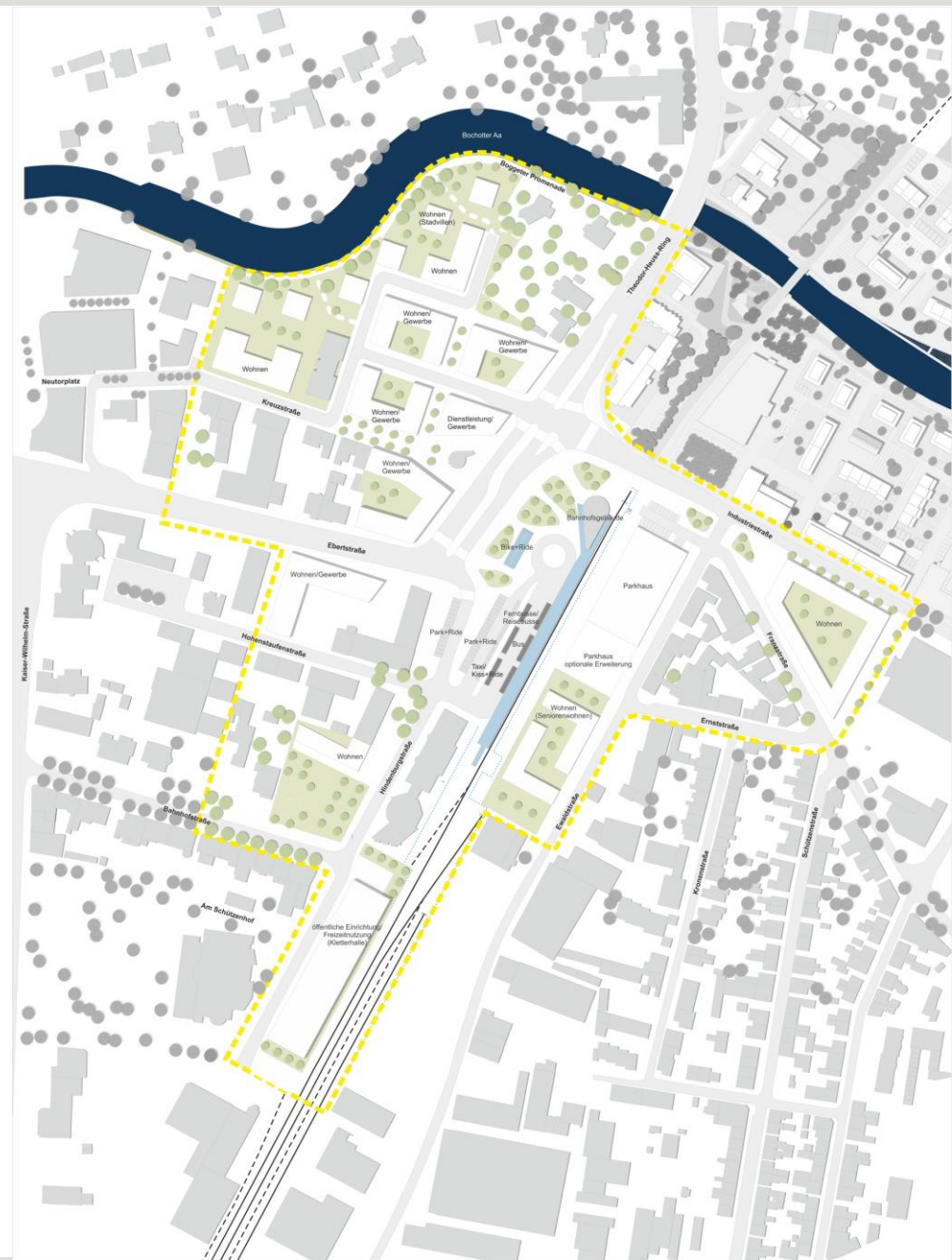
- Variante 1b



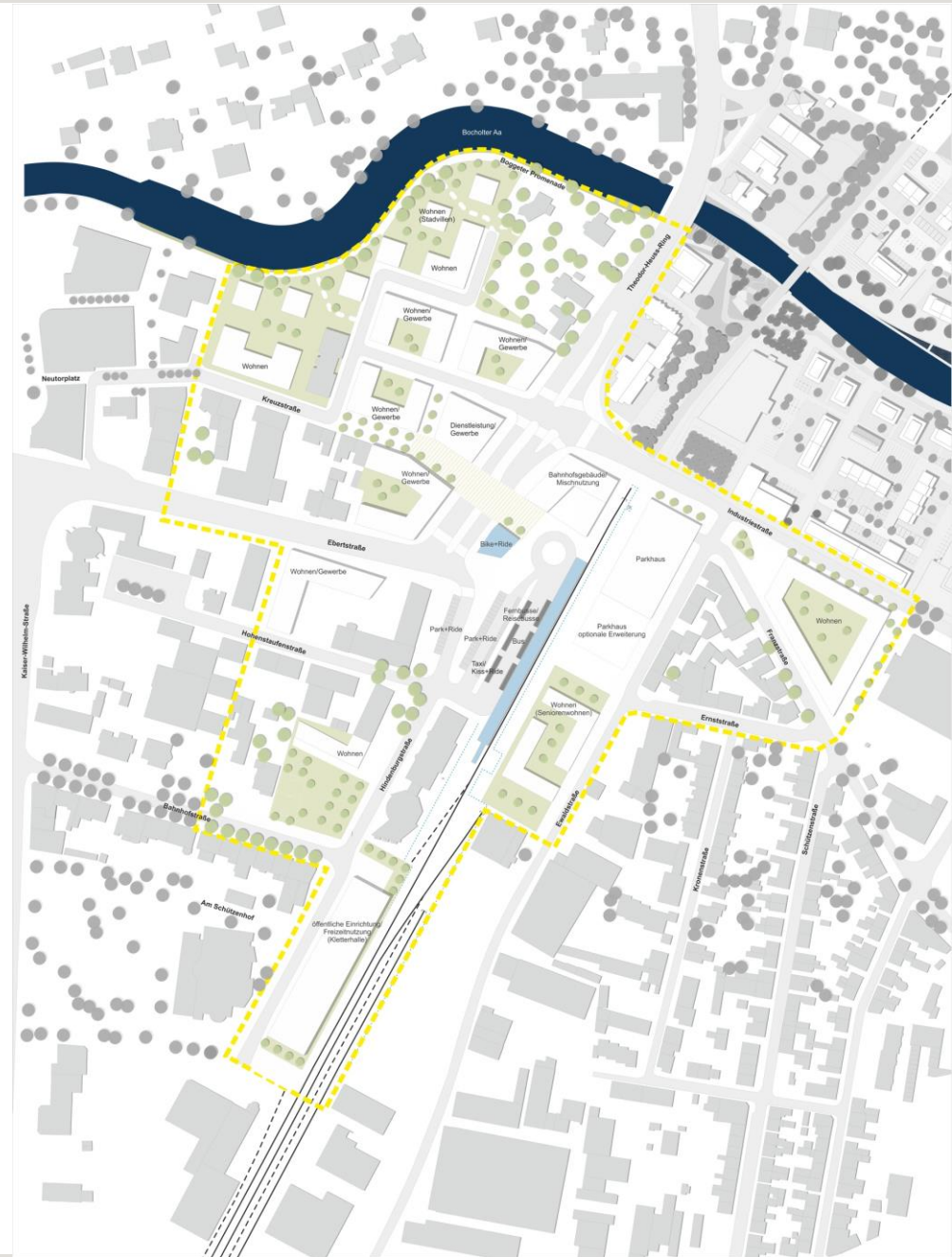
- Variante 1c



- Variante 2a



- Variante 2b



Variante 1a: Ausschnitt



Variante 1b: Ausschnitt



Variante 1c: Ausschnitt



Variante 2a: Ausschnitt



Variante 2b: Ausschnitt



- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de

Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

BEG NRW: Initiative „Bauland an der Schiene“

2. Zwischenpräsentation (online)
16. April 2020

Roland Neumann / Dilan Senftleben (Agentur BahnStadt)

- **Inhalt**

- Rückblick: 1. Zwischenpräsentation am 12.03.2020
- Weiterentwicklung der Varianten: Grundlagen und Leitlinien
- Varianten 3a-d
- Zeitplan

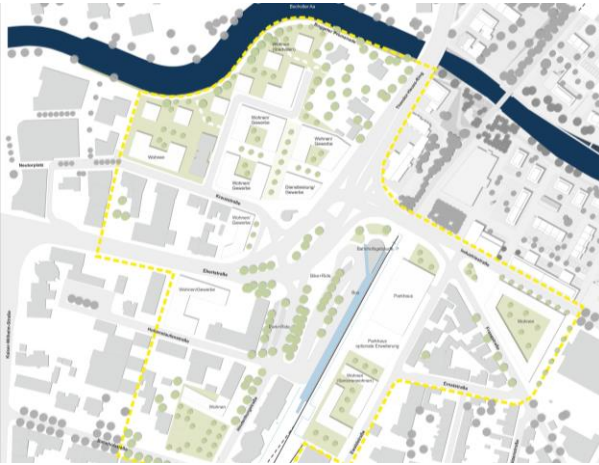
- **Rückblick: 1. Zwischenpräsentation am 12.03.2020**

- **Analyse und Varianten (1. Planungsphase)**
 - Aufbauend auf die Analyse: 2 Variantenfamilien:
 - Variantenfamilie 1: weitgehender Erhalt der Straßenführung Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring
 - Variantenfamilie 2: Umgestaltung der Straßenführung (Verringerung des Verkehrsraums für MIV)
 - Insgesamt 5 Untervarianten (1a-1c und 2a-2b), die sich bezüglich mehrerer Faktoren unterscheiden
 - Verkehrsführung Kreuzstraße, Industriestraße/Ewaldstraße
 - Gestaltung Bahnhofsvorplatz (Layout Busverknüpfung, Größe)
 - Lage des geplanten Parkhauses
 - Städtebau: Bebauungsstruktur/-dichte und Nutzungsstruktur



1. Planungsphase: Stärken und Schwächen

■ Variantenübersicht



1. Planungsphase:
Varianten 1a-c (oben) und 2a-b (unten)

■ Anmerkungen und Festlegungen

- Verkehrsführung Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring und Kreuzstraße:
 - die veränderte Verkehrsführung der Variantenfamilie 2 wird kritisch gesehen (Aufwand/Kosten, Verkehrsfluss/-sicherheit, Kompatibilität mit bestehenden Planungen)
 - das in der Variantenfamilie 2 vorgeschlagene „Abhängen“ der Kreuzstraße ist nicht möglich
- Verkehrsführung Industriestraße und Ewaldstraße:
 - die veränderte Straßenraumgestaltung im Einmündungsbereich der Ewaldstraße wird kritisch gesehen
 - keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Industriestraße
- Bahnhof und Bahnhofsvorplatz
 - die Vorschläge für mehr Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung der Bike+Ride-Funktion werden begrüßt
 - die vorgeschlagenen Änderungen (Bestand und konkrete Planung) sind allerdings bezüglich der zeitnahen Umsetzung und des Umbaus der Verkehrsstation zu überprüfen
- Städtebau und bauliche Verdichtung
 - Die Planung eines Parkhauses im östlichen Bahnhofsumfeld hat eine hohe Priorität; als Lagealternativen kommen der nördliche Bereich (DB-Fläche) und der südlich anschließende Bereich (Fläche der Stadt) in Frage
 - die Ideen für eine städtebauliche Verdichtung (an der Ewaldstraße, an der Post, am AOK-Kundenparkplatz, als Ersatz für den Bahnhofspavillon) werden grundsätzlich begrüßt

■ Aufgaben

- To-Do-Liste Agentur BahnStadt:
 - vertiefte Ausarbeitung des Bahnhofsvorplatzes (→ höhere Aufenthaltsqualität) und der Busverknüpfung
 - Betrachtung der Industriestraße unter dem Aspekt der Verkehrsführung und -sicherheit
 - Quartier um die Kreuzstraße nicht als Schwerpunkt der Betrachtung
 - vertiefte Betrachtung des Parkhauses (Lage, Größe, mögliche Kosten)
- To-Do-Liste Stadt Bocholt:
 - vertiefte Unterlagen zum Busverkehr: Belegungsplan und weitere Informationen (*Anmerkung: wurde übergeben und bereits berücksichtigt*)
 - Vertiefte Unterlagen zur Investorenplanung für das Quartier an der Kreuzstraße (*Anmerkung: wurde übergeben und bereits berücksichtigt*)
 - Gesprächstermin mit der DB bezüglich Flächenankauf/-tausch (Bahnhofsostseite); Ziel: mehr Klarheit bezüglich der Verfügbarkeit der Fläche und der Umsetzbarkeit der Varianten mit nördlicher Lage des Parkhauses

- **Weiterentwicklung der Varianten: Grundlagen und Leitlinien**

■ Grundlage: Mengengerüst für den Busverkehr

- Status Quo: 9 Haltestellen
- Bedarf gemäß „Belegungsplan – Bahnhof Bocholt“ (2017): 7 Haltestellen; davon:
 - 4 Haltestellen für Linienverkehr; davon: 2 Haltestellen für Linie S75
 - 2 Warte-/Pausenplätze
 - 1 Haltestelle für Reisebus/Fernbus

Verknüpfung zum SPNV erforderlich	Platz 1	S75 (stadteinwärts)	R51	95
	Platz 2	S75 (stadtauswärts)	61	N20
	Platz 3	64	751	752
	Platz 4	T13	731	
Keine Verknüpfung zum SPNV notwendig	Platz 5	Warteplatz Bus 61		
	Platz 6	Warteplatz		
	Platz 7	Reisebus / Fernbus		

Zusammenfassung aus:

Belegungsplan – Bahnhof Bocholt
(nts Ingenieurgesellschaft mbH, 2017)

- **Grundlage: Planung für das Quartier um die Kreuzstraße**
 - Es liegt ein städtebauliches Konzept vor, das unter anderem auf einem Erhalt des nördlich der Einmündung der Kreuzstraße befindlichen ehemaligen Möbelhauses (Van Oepen) basiert
 - Dieses Konzept ist laut aktuellem Erkenntnisstand noch korrigierbar; allerdings sind die wesentlichen Inhalte (grundsätzliche Bebauungsstruktur; Umgang mit dem baulichen Bestand) zu berücksichtigen



Investorenentwurf für das Areal zwischen Kreuzstraße und Aa

▪ Leitlinien Städtebau

- Bahnhofsvorplatz:
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - alternativer Umgang mit dem Bahnhofspavillon
- Quartier um die Kreuzstraße:
 - grundsätzliche Berücksichtigung der Investorenplanung
 - Korrektur der Ausrichtung des durch das Quartier führenden Fußweges → Weg in die Innenstadt
- Bahnhofswestseite:
 - Bebauungsalternativen für das ehemalige Möbelhaus südlich der Einmündung der Kreuzstraße
 - bauliche Verdichtung westlich der Hindenburgstraße (Post, AOK)
 - bauliche Verdichtung als Alternative für die Neugestaltung des ehemaligen Güterbahnhofs
- Bahnhofsostseite:
 - Nutzungs- und Bebauungsalternativen für vorhandene Flächen zwischen der Bahn und der Ewaldstraße
 - bauliche Verdichtung als Alternative für das Dreieck an der Industriestraße

▪ Leitlinien Verkehr

- Bahnhofsvorplatz:
 - Reduzierung der Anzahl der Bushaltestellen gemäß „Belegungsplan – Bahnhof Bocholt“
 - quantitative und qualitative Verbesserung der Bike+Ride-Funktion
- Straßenzug Ebertstraße – Theodor-Heuss-Ring / Industriestraße:
 - grundsätzlicher Erhalt des Straßenraums mit relativ geringen Anpassungen zugunsten größerer Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit
 - Querung der Ebertstraße in direkter Verlängerung der Wegeverbindung Bahnhof – Innenstadt
- Bahnhofswestseite:
 - Verlagerung der Bus-Pausenplätze an den Rand des ehemaligen Güterbahnhofs; Berücksichtigung von SEV → insgesamt 8 Haltestellen (= Kapazitätsreserve gegenüber der Empfehlung des Belegungsplans)
 - Parkplatz als Alternative für die Neugestaltung des ehemaligen Güterbahnhofs
- Bahnhofsstseite:
 - Lagealternativen für ein Parkhaus auf der Fläche zwischen Bahn und Ewaldstraße
 - Parkplatz als Alternative für das Dreieck an der Industriestraße

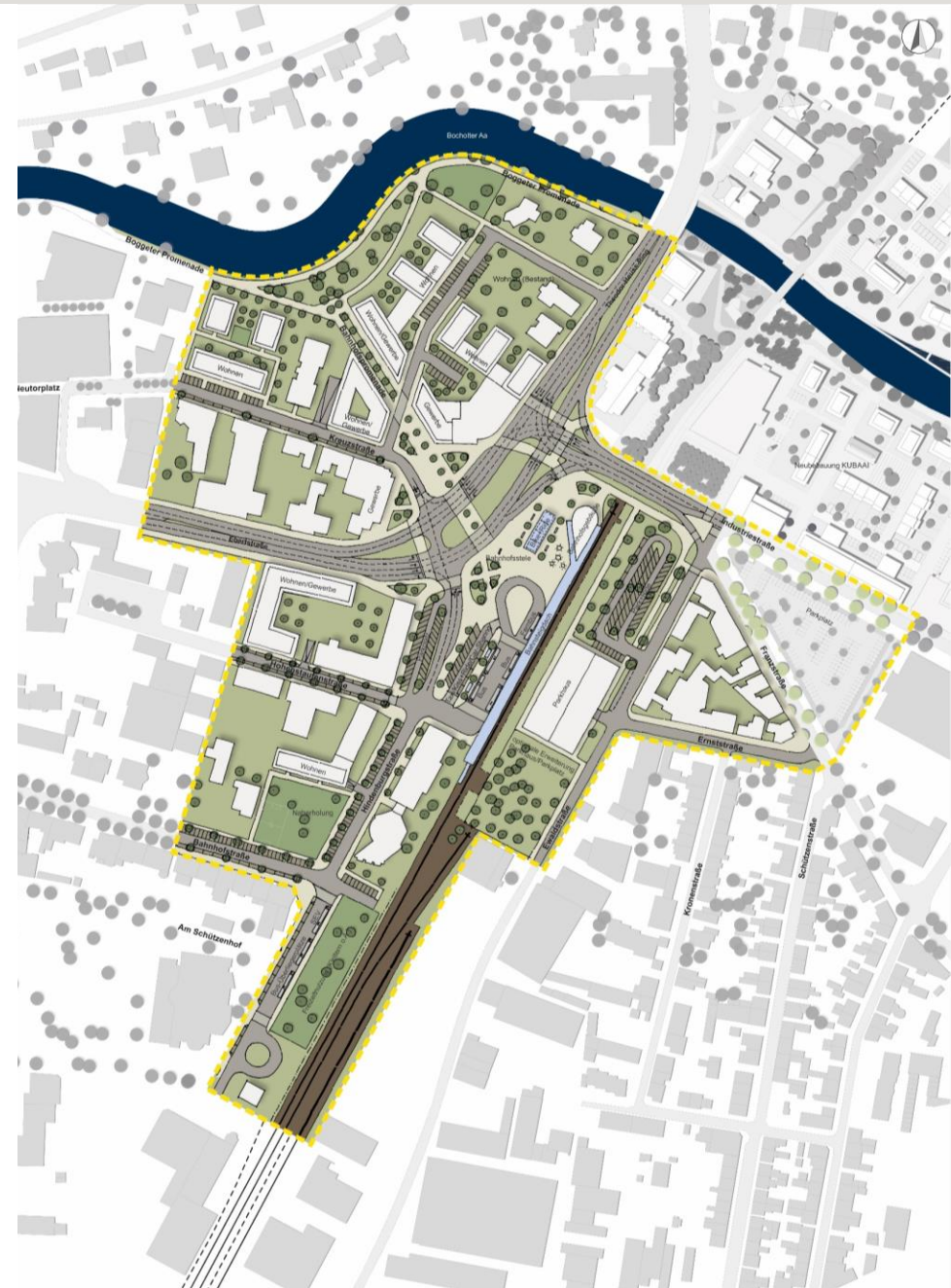
■ Leitlinien Grün

- Bahnhofsvorplatz:
 - Begrünung der Aufenthalts- und Verkehrsbereiche durch Baumraster und Grüninseln
- Quartier um die Kreuzstraße:
 - Schaffung einer „grünen Achse“ als Wegeverbindung vom Bahnhof in die Innenstadt
- Straßenzug Ebertstraße – Theodor-Heuss-Ring / Industriestraße:
 - Vergrößerung der Grünbereiche zwischen den Fahrbahnen
 - Grüninseln an den unmittelbar angrenzenden Platzbereichen
- Bebauung auf der Bahnhofswestseite:
 - Aufwertung des Platzes an der Bahnhof-/Hindenburgstraße (Naherholungsfunktion)
 - Freizeitnutzung (z.B. Klettern) als Alternative für die Neugestaltung des ehemaligen Güterbahnhofs
- Bahnhofsostseite:
 - Erhalt der Grünfunktion zwischen Bahn und Ewaldstraße in unterschiedlicher Intensität
 - Schaffung eines grünen Platzes an der Spitze des Dreiecks an der Industriestraße als Alternative zur Parkplatznutzung

- **Varianten 3a-d**

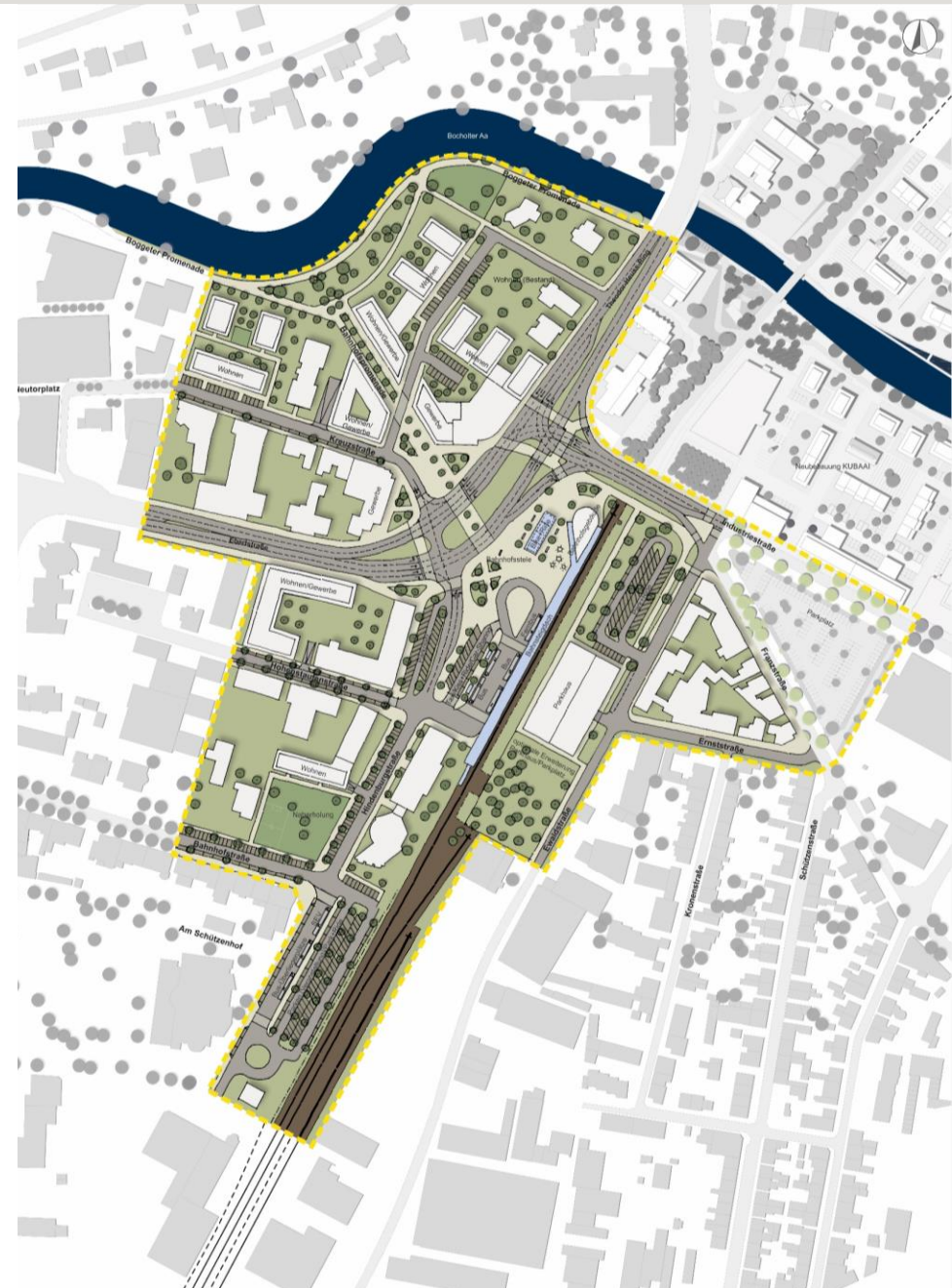
■ Variante 3a

- Erhalt Bahnhofspavillon
- Erhalt Van Oepen-Gebäude (südlich der Kreuzstraße)
- Bauliche Verdichtung auf dem Postgelände und an der AOK
- Erhalt des Schützenhauses (außerhalb des Planungsgebiets)
- Grün-/Freizeitnutzung auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs
- Erhalt des Parkplatzes auf der DB-Fläche (Ostseite)
- Parkhaus auf kommunaler Fläche (Ostseite)
- Parkplatz auf dem Dreieck an der Industriestraße (gemäß KUBAll-Konzept)



■ Variante 3b

- Erhalt Bahnhofspavillon
- Erhalt Van Oepen-Gebäude (südlich der Kreuzstraße)
- Bauliche Verdichtung auf dem Postgelände und an der AOK
- Erhalt des Schützenhauses (außerhalb des Planungsgebiets)
- **Parkplatz auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs**
- Erhalt des Parkplatzes auf der DB-Fläche (Ostseite)
- Parkhaus auf kommunaler Fläche (Ostseite)
- Parkplatz auf dem Dreieck an der Industriestraße (gemäß KUBAll-Konzept)



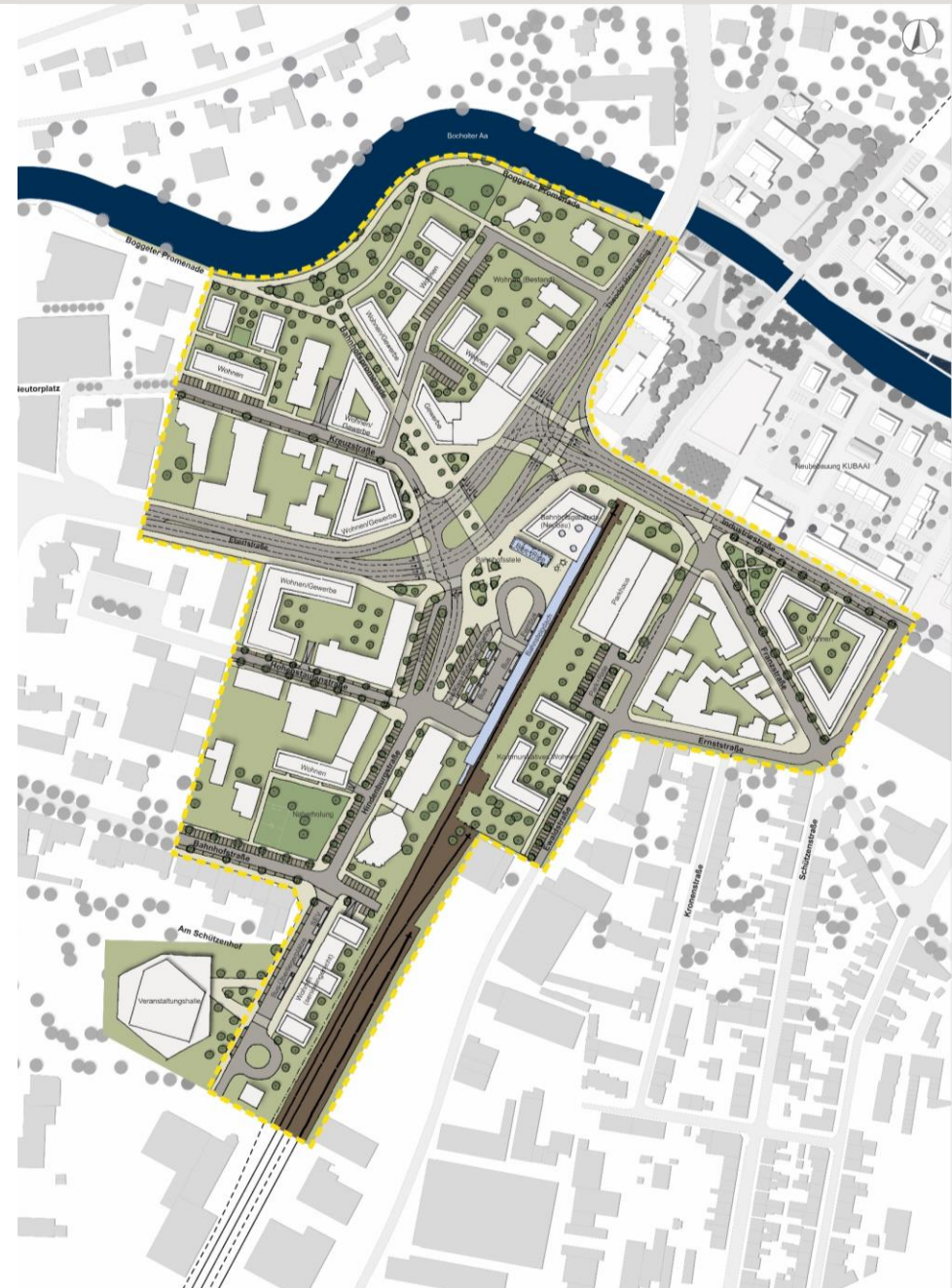
■ Variante 3c

- Erhalt Bahnhofspavillon
- Neubau anstelle des Van Oepen-Gebäudes (südlich der Kreuzstraße)
- Bauliche Verdichtung auf dem Postgelände und an der AOK
- Neubau (Veranstaltungshalle) anstelle des Schützenhauses
- Parkplatz auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs
- Erhalt des Parkplatzes auf der DB-Fläche (Ostseite)
- Parkhaus auf kommunaler Fläche (Ostseite)
- Bauliche Verdichtung (Wohnen) auf dem Dreieck an der Industriestraße



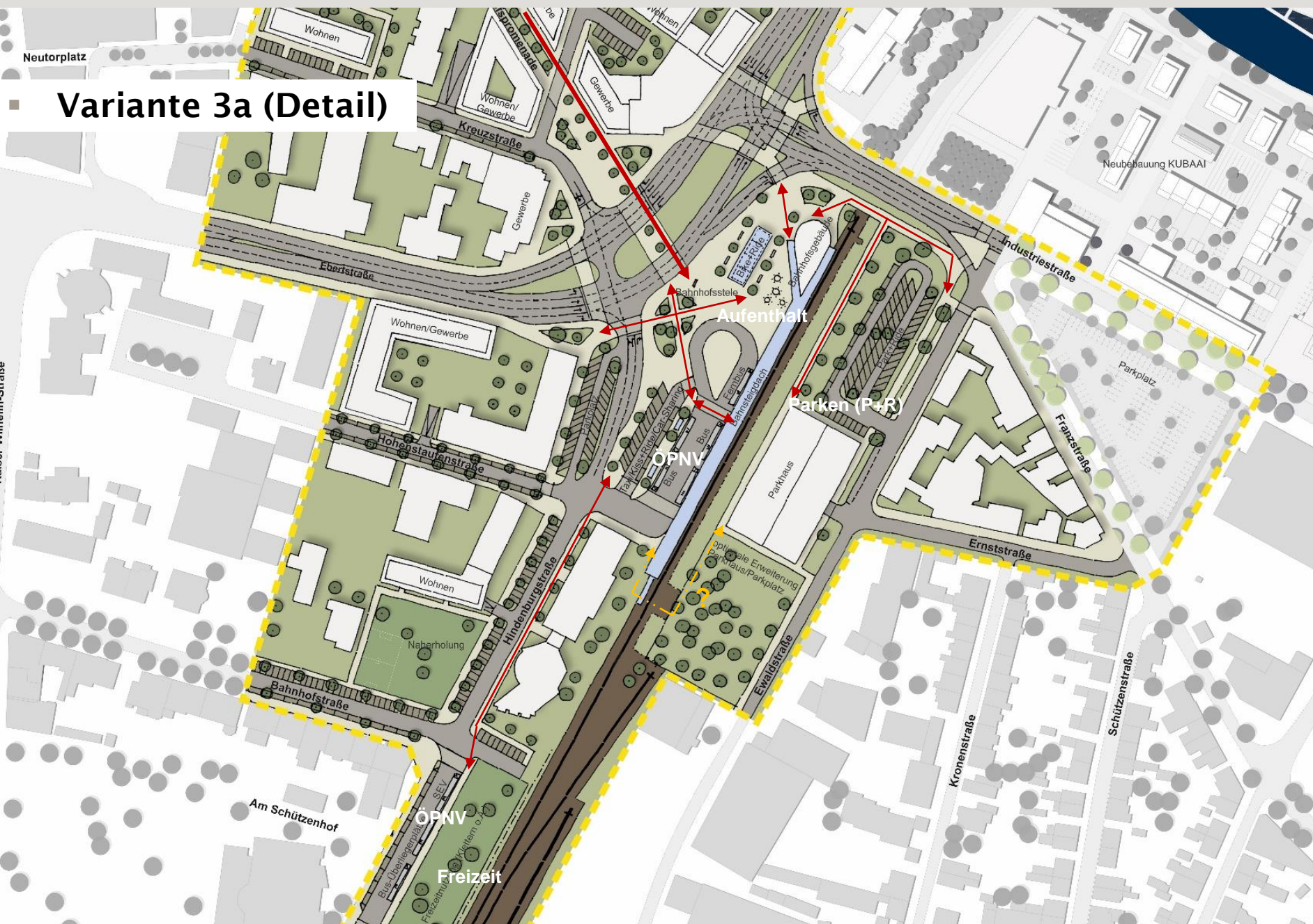
■ Variante 3d

- **Neubauung (Büronutzung mit Mobilitätsservicefunktion) anstelle des Bahnhofspavillons**
- **Neubauung anstelle des Van Oepen-Gebäudes (südlich der Kreuzstraße)**
- **Bauliche Verdichtung auf dem Postgelände und an der AOK**
- **Neubauung (Veranstaltungshalle) anstelle des Schützenhauses**
- **Bauliche Verdichtung (Wohnen) auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs**
- **Parkhaus auf der DB-Fläche (Ostseite)**
- **Bauliche Verdichtung (Wohnen) südlich des Parkhauses und auf dem Dreieck an der Industriestraße**



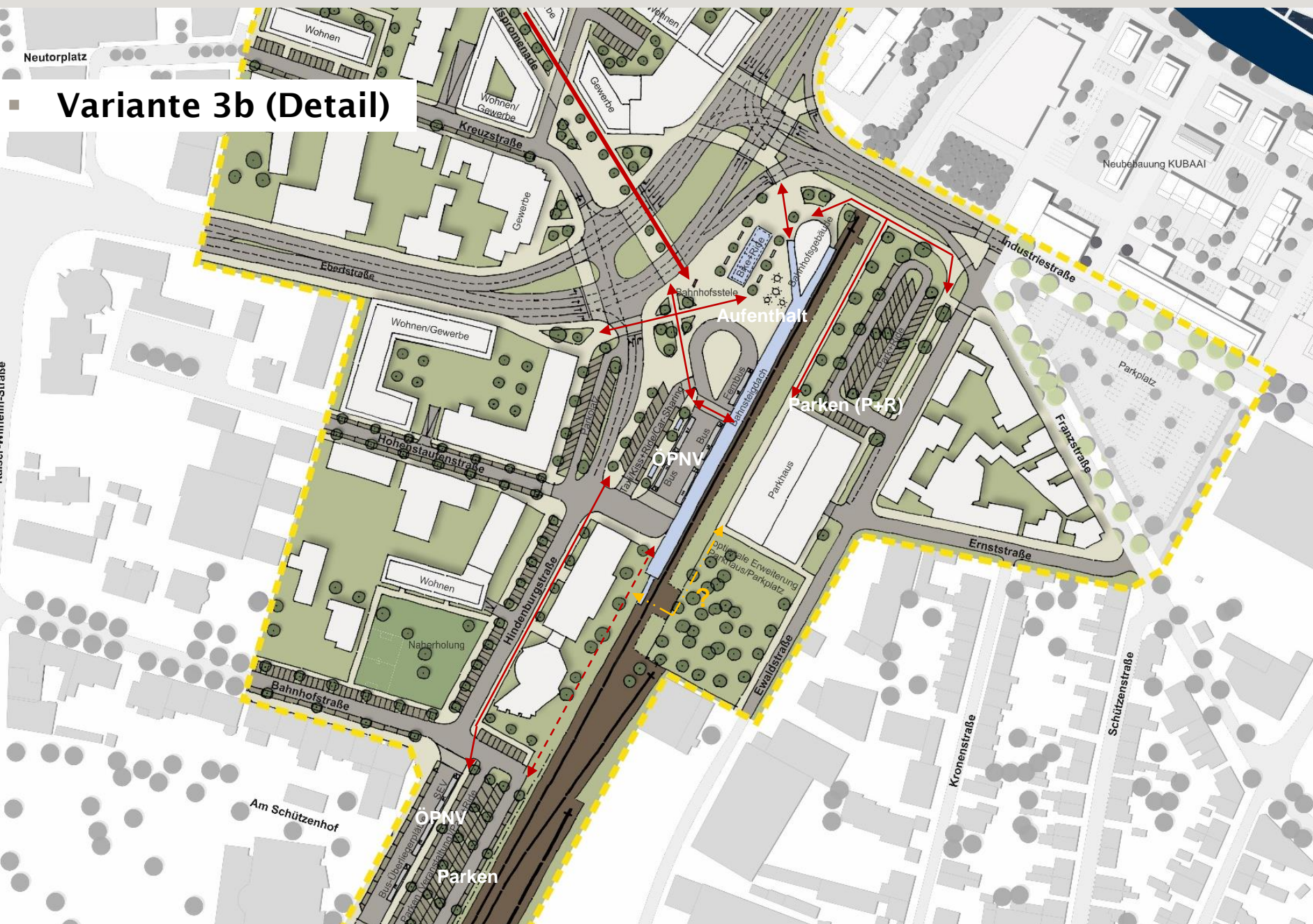
■ Variante 3a (Detail)

Kaiser-Wilhelm-Straße

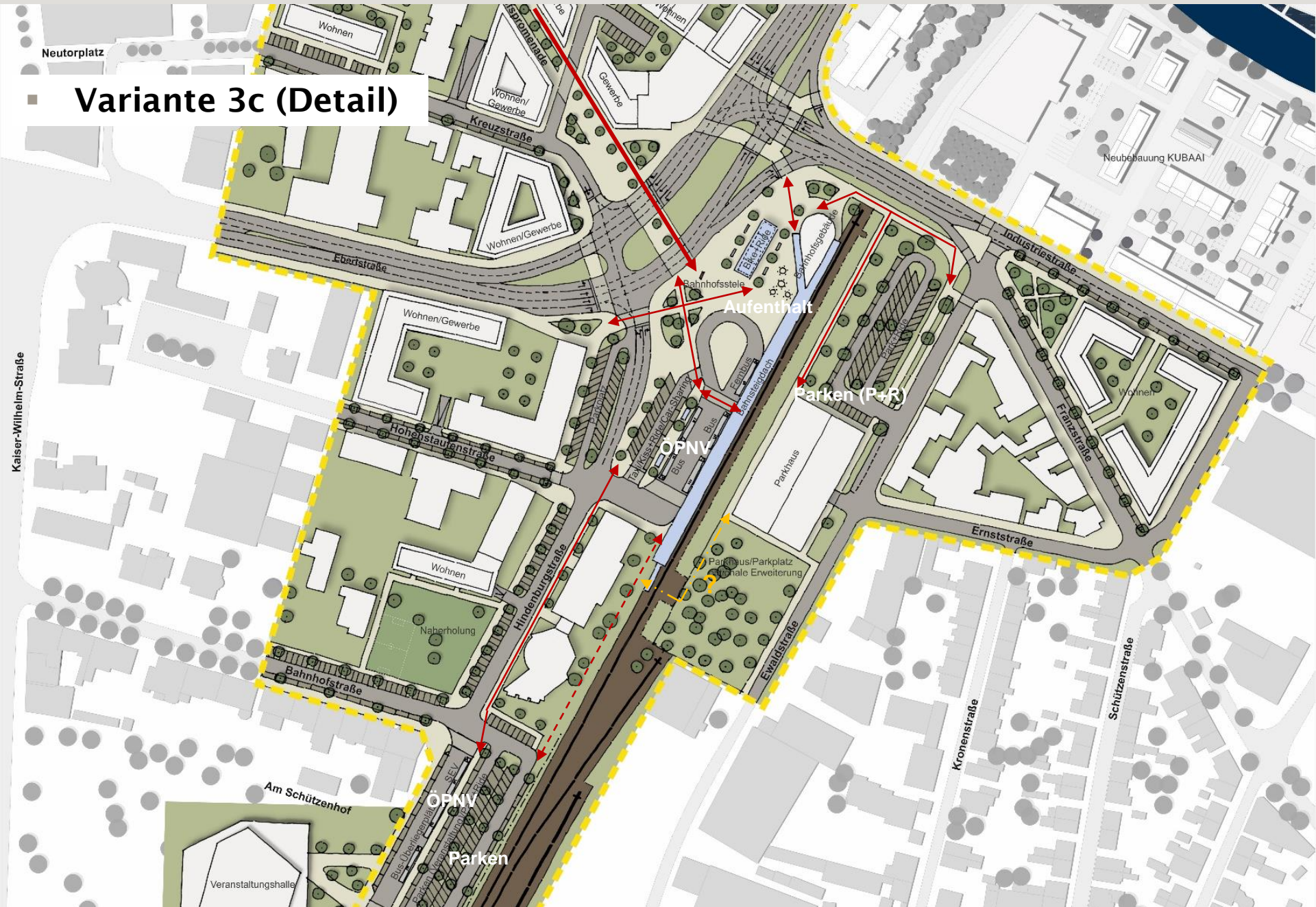


■ Variante 3b (Detail)

Kaiser-Wilhelm-Straße

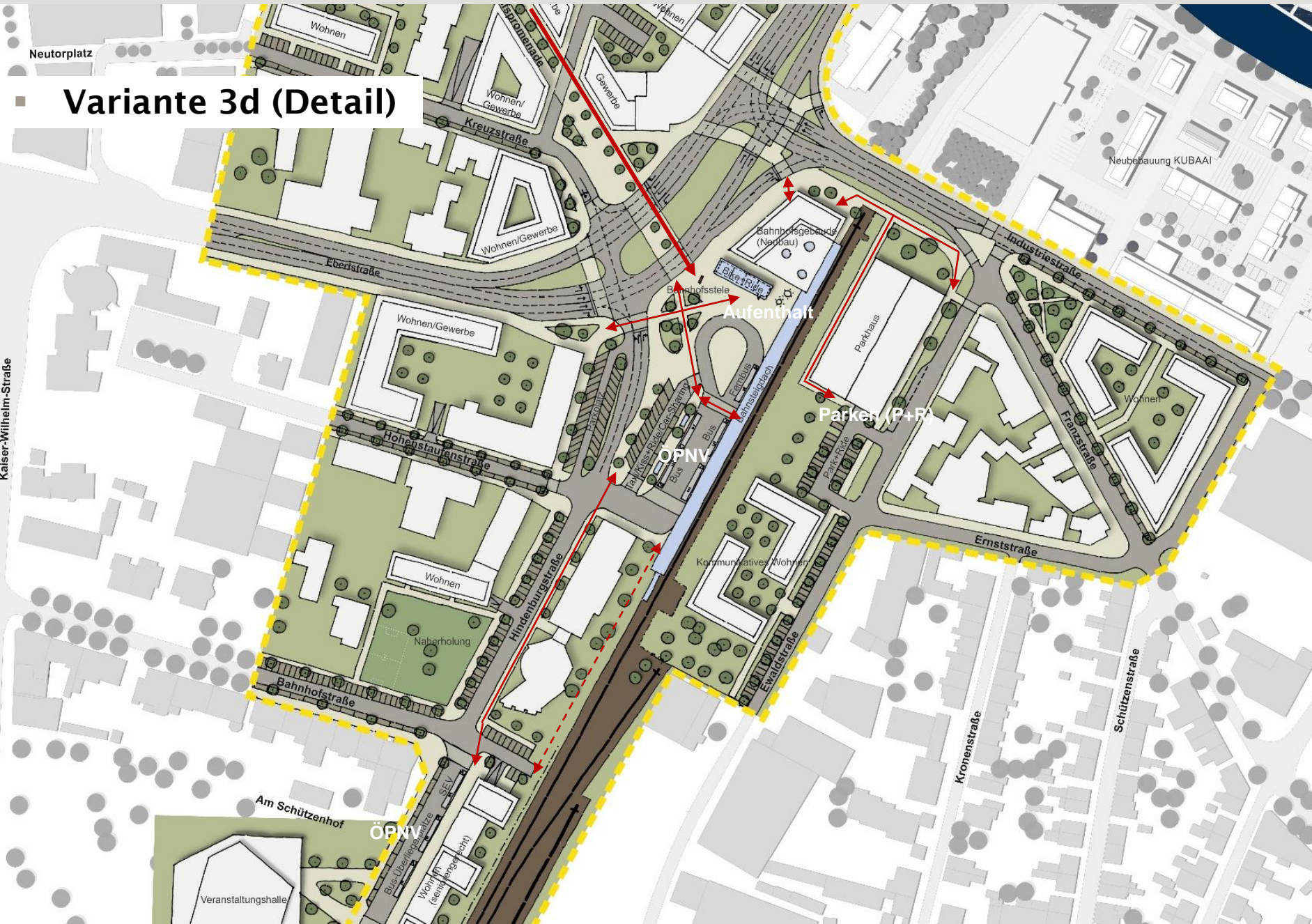


■ Variante 3c (Detail)



■ Variante 3d (Detail)

Kaiser-Wilhelm-Straße



- **Zeitplan**

■ Nächste Schritte

- April 2020:
 - Bis Ostern: Überarbeitung/Weiterentwicklung der Varianten (2. Planungsphase)
 - *unmittelbar nach Ostern (16.04.2020): 2. Zwischenpräsentation (online)*
 - bis Ende April: grobe Kostenschätzung (Parkhaus, Verkehrsverknüpfung am Bahnhofsvorplatz)
- Mai 2020:
 - 3. Zwischenpräsentation (ggf. vor Ort)
 - Festlegung und Durcharbeitung der Vorzugsvariante
- Juni 2020:
 - Abschlusspräsentation und Beschlussfassung
 - Endbericht

- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de

Bahnhofsrahmenplanung Bocholt

BEG NRW: Initiative „Bauland an der Schiene“

4. Zwischenpräsentation in Bocholt
20. August 2020

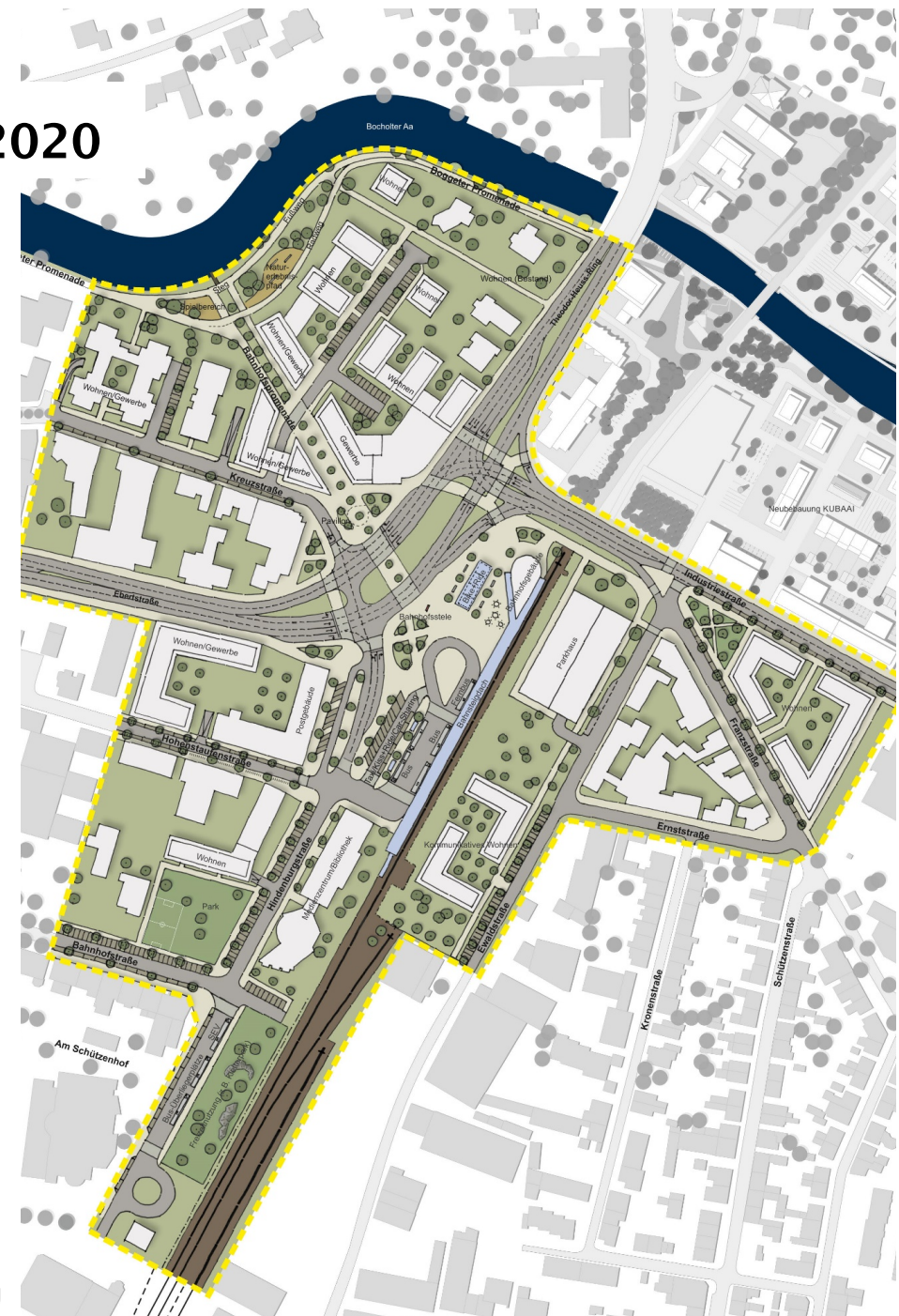
Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

- **Inhalt**
 - Rückblick und Planungseinflüsse
 - Vorzugsvariante und „Lupe“ Bahnhofsvorplatz
 - Annäherung an die Kosten
 - Abstimmungsstand und nächste Schritte

- **Rückblick und Planungseinflüsse**

3. Zwischenpräsentation am 28. Mai 2020

- Bestätigung der grundsätzlichen Ansätze:
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz
 - Konzentration des Busverkehrs auf den südlichen Bereich des Vorplatzes
 - Verbesserung der Anbindung Richtung Innenstadt
- Verkehrsführung im Zuge Ebertstraße/Theodor-Heuss-Ring mit Anpassungen, aber ohne grundsätzliche Änderungen
- Fußgängerquerung Richtung Innenstadt wird kritisch gesehen; Gründe:
 - Lage zwischen den Einmündungsbereichen Kreuz-/Hindenburgstraße und Industriestraße
 - „unklares“ Ende dieser Achse auf dem Bahnhofsvorplatz (Bus-Wendebereich)



Variante 3g

■ B-Plan-Entwurf

- Neuer B-Plan-Entwurf mit Abriss des Möbelhauses (vom Investor akzeptiert)
- Dadurch: veränderte Lage der Fußgängerachse Bahnhof - Innenstadt



- **Vorzugsvariante und „Lupe“ Bahnhofsvorplatz**

■ Bus: Mengengerüste

- Status Quo: 9 Haltestellen
- Bedarf gemäß „Belegungsplan – Bahnhof Bocholt“ (2017): 7 Haltestellen; davon:
 - 4 Haltestellen für Linienverkehr; davon: 2 Haltestellen für Linie S75
 - 2 Warte-/Pausenplätze
 - 1 Haltestelle für Reisebus/Fernbus

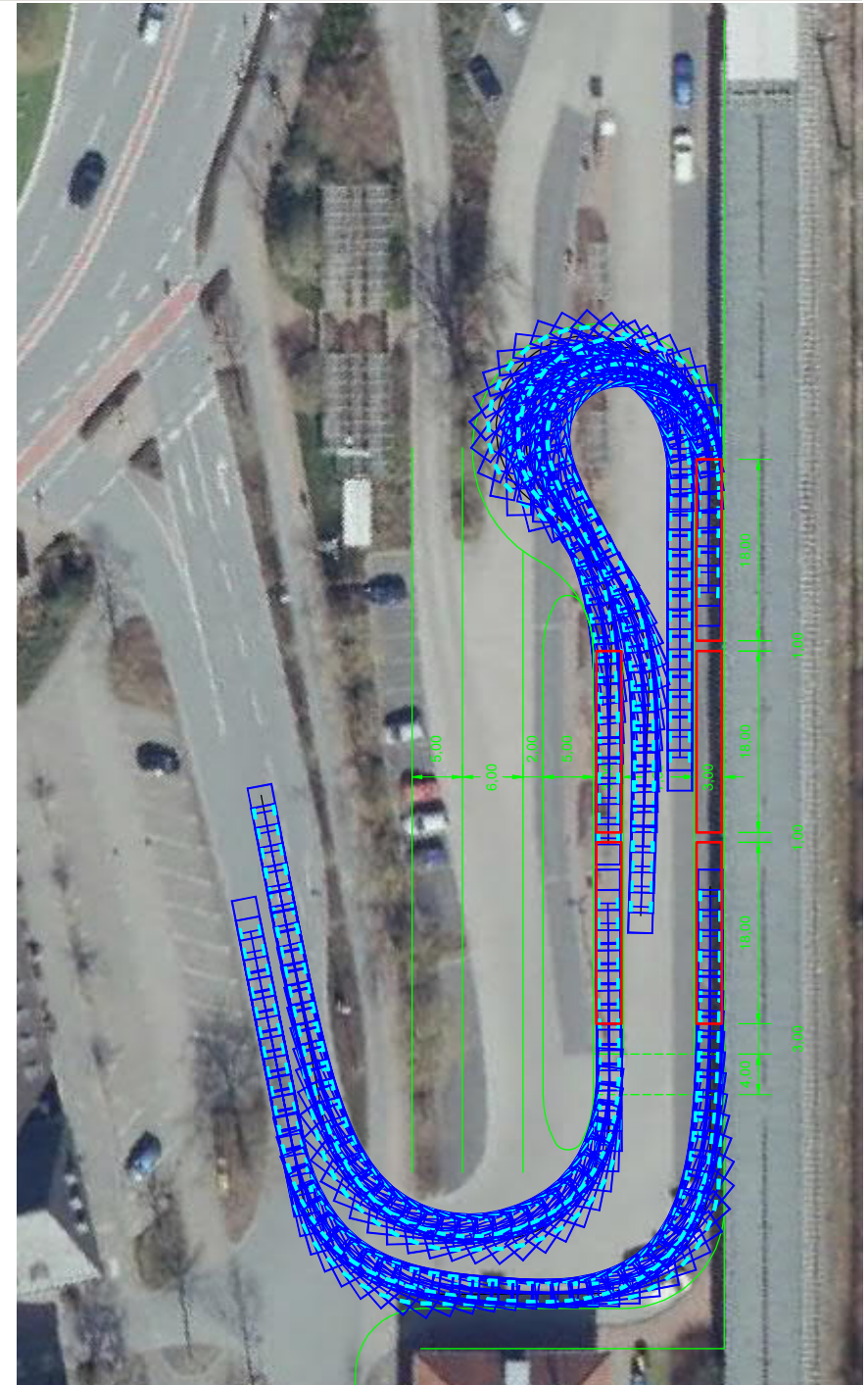
Verknüpfung zum SPNV erforderlich	Platz 1	S75 (stadteinwärts)	R51	95
	Platz 2	S75 (stadtauswärts)	61	N20
	Platz 3	64	751	752
	Platz 4	T13	731	
Keine Verknüpfung zum SPNV notwendig	Platz 5	Warteplatz Bus 61		
	Platz 6	Warteplatz		
	Platz 7	Reisebus / Fernbus		

Zusammenfassung aus:
 Belegungsplan – Bahnhof Bocholt
 (nts Ingenieurgesellschaft mbH, 2017)

■ Bus: Bemessungsgrößen

- Gefäßgrößen:
 - grundsätzlich: Bemessung für 18-m-Gelenkbus (Haltestellenlänge, Schleppkurve)
 - aktuell: S75 mit 15-m-Doppeldeckerbus (→ Berücksichtigung der Bahnsteigdachhöhe)
- 5 Haltestellen am Bahnhofsvorplatz; davon:
 - 2 Haltestellen für Linie S75
 - 1 Haltestelle für Fernbusse
- Unabhängiges Ausfahren, aber kein unabhängiges Einfahren an alle Haltestellen
- Verzicht auf Sägezahn wegen größerer Flexibilität
→ keine Abhängigkeit von der Fahrzeuglänge

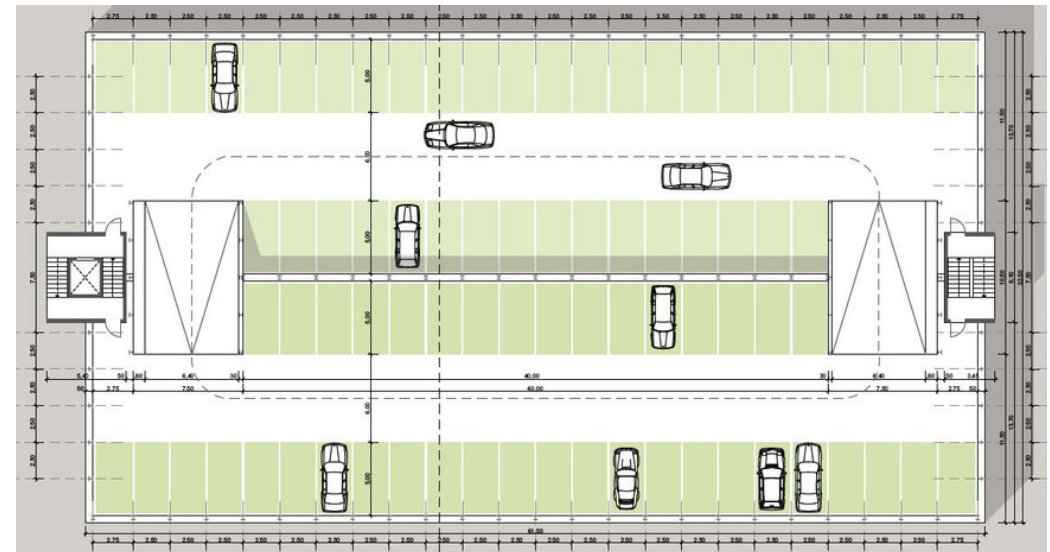
Schleppkurven für 18-m-Busse



- **Mengengerüste Pkw und Fahrrad**
 - Fahrgastaufkommen: 1.700 werktägliche Ein- und Aussteiger
(Angabe: DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Duisburg)
 - Davon Einsteiger: 850
 - Annahmen zum Modal Split:
 - 15-20% Park+Ride → ca. 130-170 Stellplätze
 - 5-10% Bringen und Holen → bei ca. 100 Aussteigern/Spitzenstunde (= ca. 12% des Tageswertes): ca. 5-10 Stellplätze
 - 30% Fahrrad → ca. 260 Stellplätze; davon ca. 65 als Sammelschließanlage
 - Heutiges Stellplatzangebot:
 - Park+Ride: ca. 80 (West- und Ostseite)
 - Fahrrad: ca. xx (Abstellanlage auf der Westseite)

■ Parkhaus

- Länge ca. 62,00 m; Breite ca. 33,00 m
- Split-level mit versetzten Halbgeschossen
- Stellplätze/Ebene (Normalgeschoss): ca. 80 (im Erdgeschoss weniger aufgrund Ein-/Ausfahrt)
- Gesamtkapazität:
 - 3 Geschosse (= 6 Halbgeschosse): ca. 230 Stellplätze
 - 4 Geschosse (= 8 Halbgeschosse): ca. 310 Stellplätze
- Gebäudehöhe (6/8 Halbgeschosse; ohne Tiefgeschoss): ca. 11,00 - 14,00 m



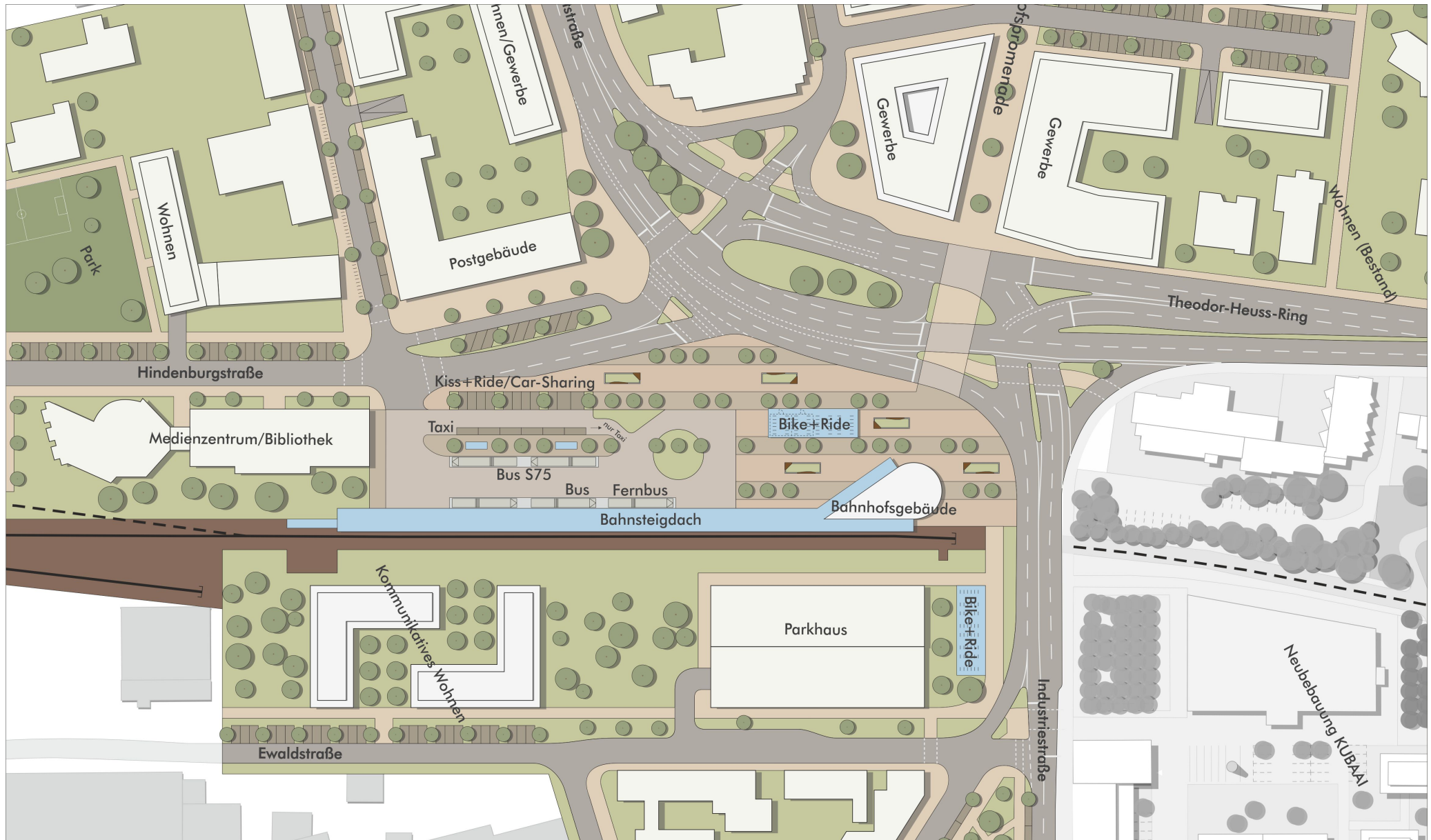
Parkhaus in Berlin, Normalgeschoss

- **Vorzugsvariante**

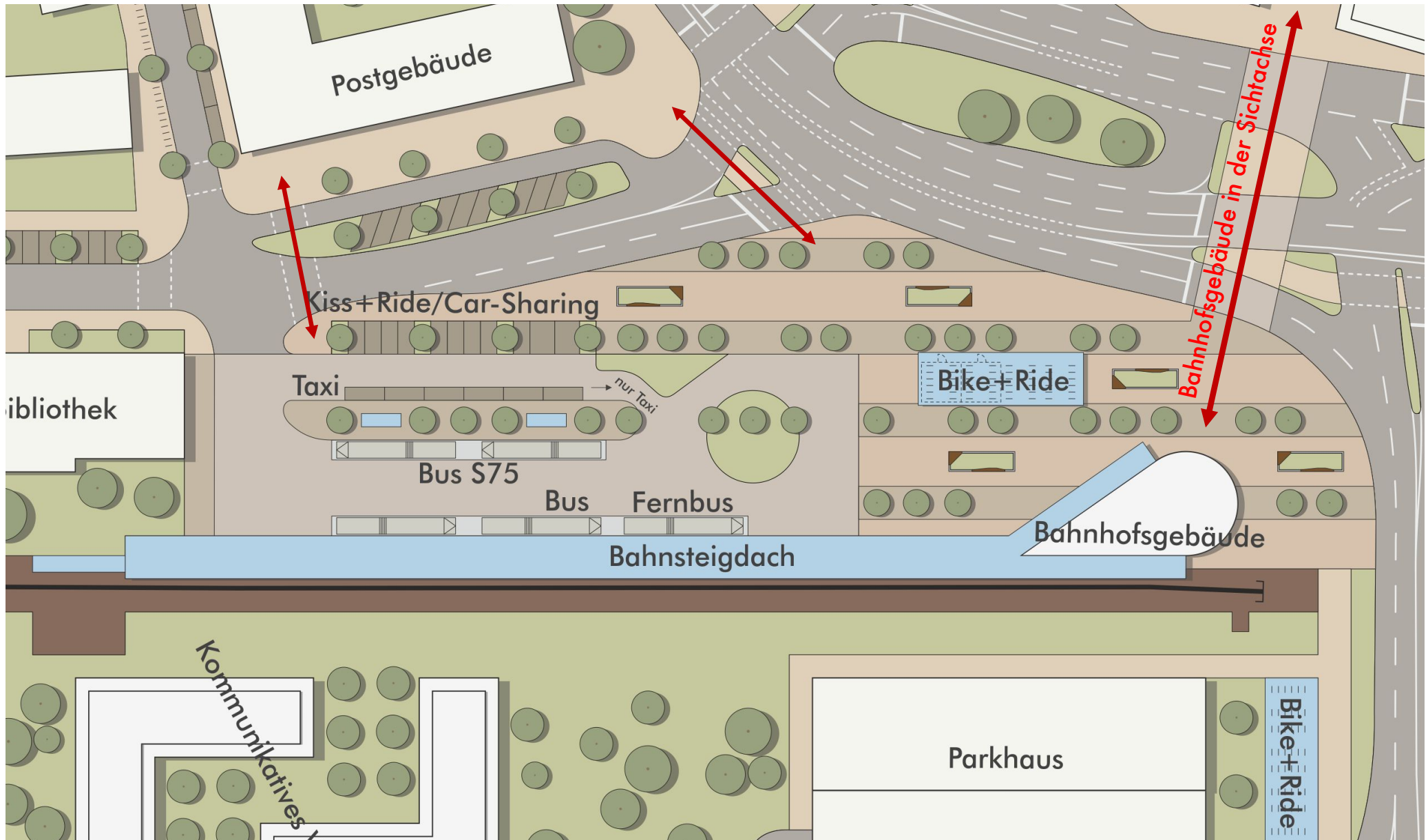


Variante 4 (Stand 19.08.2020)

▪ „Lupe“ Bahnhofsvorplatz: Übersicht



▪ „Lupe“ Bahnhofsvorplatz: Detail



- **Annäherung an die Kosten**

■ Bahnhofsvorplatz: Busverkehr

Teil 1: Bahnhofsvorplatz (Busverkehr)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		2.000,00	2.380,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		2.000,00	2.380,00
Kosten Rückbau				24.000,00	28.560,00
Neubau					
Bushaltestellen (Betonfläche)	m ²	327	150,00	49.050,00	58.369,50
Haltestellenborde (5 Haltestellen)	m	100	200,00	20.000,00	23.800,00
Anpassungen an den Bestand (Übergang zum Bahnsteig)	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Pflaster befahrbar (Bus)	m ²	1400	100,00	140.000,00	166.600,00
Pflaster Mittelinsel/Gehweg	m ²	770	100,00	77.000,00	91.630,00
Pflaster befahrbar (Taxi, Kurzzeitstellplätze, Fahrgasse)	m ²	600	100,00	60.000,00	71.400,00
Witterungsschutz; Annahme: kurze Überdachung auf der Mittelinsel	m ²	60	1.000,00	60.000,00	71.400,00
Baumpflanzungen (inkl. Baumscheiben)	Stk.	4	1.500,00	6.000,00	7.140,00
Ausstattung (Bänke, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Fahrgastinformation: Haltestellenstelen (mit elektronischer Echtzeitangabe)	Stk.	3	15.000,00	45.000,00	53.550,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Entwässerung	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Planungskosten	pausch.	10%		52.705,00	62.718,95
Kosten Neubau				685.165,00	815.346,35
Zwischensumme Teil 1: Bahnhofsvorplatz (Busverkehr)				709.165,00	843.906,35

■ Bahnhofsumfeld: Busverkehr

Teil 2: Busverkehr Bahnhofsumfeld (südliche Wendeschleife und Pausenplätze)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		1.000,00	1.190,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		1.000,00	1.190,00
Kosten Rückbau				12.000,00	14.280,00
Neubau					
Wendeschleife (Asphalt)	m ²	365	100,00	36.500,00	43.435,00
Grünfläche	m ²	150	20,00	3.000,00	3.570,00
Bus-Pausenplätze (Betonfläche inkl. Borde)	m ²	228	150,00	34.200,00	40.698,00
Anpassungen an den Bestand	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Ausstattung (Stelen, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Fahrgastinformation: Haltestellenstelen (mit elektronischer Echtzeitangabe)	Stk.	3	15.000,00	45.000,00	53.550,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Entwässerung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Planungskosten	pausch.	10%		17.870,00	21.265,30
Kosten Neubau				232.310,00	276.448,90
Zwischensumme Teil 2: Bahnhofsumfeld (südliche Wendeschleife und Pausenplätze)				244.310,00	290.728,90

■ Bahnhofsvorplatz: Pkw-Stellplätze, Bike+Ride und Aufenthaltsflächen

Bahnhofsvorplatz (übrige Verkehrsverknüpfung und Aufenthaltsflächen)					
Rückbau					
Rückbau pauschal	pausch.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		2.500,00	2.975,00
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		2.500,00	2.975,00
Kosten Rückbau				30.000,00	35.700,00
Neubau					
Pflaster Aufenthaltsfläche/Gehweg	m ²	3.500	100,00	350.000,00	416.500,00
Bike+Ride-Anlage: Hochbau (Überdachung, Fundamente, "Einhausung")	m ²	200	1.500,00	300.000,00	357.000,00
Bike+Ride-Anlage: technische Ausstattung, Schließsystem etc.	pausch.	1	30.000,00	30.000,00	35.700,00
Grünfläche	m ²	330	20,00	6.600,00	7.854,00
Baumpflanzungen (inkl. Baumscheiben)	Stk.	18	1.500,00	27.000,00	32.130,00
Ausstattung (Bänke, Papierkörbe, Poller etc.)	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Bahnhofsstele	Stk.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Weitere Fahrgastinformation und Wegeleitsystem	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Beleuchtung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Entwässerung	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Baustelleneinrichtung	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Unvorhergesehenes	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Planungskosten	pausch.	10%		79.860,00	95.033,40
Kosten Neubau				1.038.180,00	1.235.434,20
Zwischensumme Teil 3: Bahnhofsvorplatz (übrige Verkehrsverknüpfung und Aufenthaltsflächen)				1.068.180,00	1.271.134,20

▪ **Kosten Bahnhofsvorplatz und südliches Umfeld: Zusammenfassung**

▪ Bahnhofsvorplatz Busverkehr (netto):	710.000 €
▪ Bahnhofsumfeld Busverkehr (netto):	240.000 €
▪ Bahnhofsvorplatz: Pkw, Bike+Ride, Aufenthaltsflächen (netto):	1.070.000 €
▪ Summe (netto):	2.020.000 €
▪ Summe (brutto):	2.410.000 €

■ Kosten Parkhaus

- Annäherungswerte Kosten/Stellplatz:
 - Parkhaus: ca. 20.000 € (brutto)
 - Parkpalette (zweigeschossig; obere Ebene auf Bestand): ca. 12.000 € (brutto)
- Kosten:
 - Parkhaus gemäß Variante 4 (6 Halbgchosse; Kapazität: ca. 230 Stellplätze): ca. 4,6 Mio. €
 - Parkpalette (zusätzliche Kapazität: ca. 80 Stellplätze): ca. 1,0 Mio. €

- **Abstimmungsstand und nächste Schritte**

- **Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG**
 - Telefonat mit Hr. Salomon (DB BahnPark) am 17.08.2020:
 - grundsätzliches Interesse an der Entwicklung eines Parkhauses durch DB BahnPark
 - aber: Infragestellung der Wirtschaftlichkeit angesichts der Ein-/Aussteigerzahlen
 - daher: Idee einer Parkpalette
 - Online-Abstimmung mit der DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Duisburg, am 19.08.2020:
 - grundsätzliche Zustimmung zum Planungskonzept (Bahnhofsvorplatz und Rückseite mit Parkhaus)
 - kein Handlungsbedarf bezüglich des Bahnhofsgebäudes

■ Nächste Schritte

- Nochmalige Abstimmung mit der DB Station&Service AG, Leiter BM Duisburg (Hr. Oberheim)
- Ggf. Abstimmung mit Dritten (Investor Bereich Kreuzstraße)
- Letzte Planungskonkretisierungen
- Diskussion in den politischen Gremien der Stadt Bocholt und Abschlusspräsentation
- Endbericht
- Außerhalb des Projektes Bahnhofsrahmenplanung:
 - Förderantrag für den Bahnhofsvorplatz
 - Klärung bezüglich des Parkhauses bzw. der Parkpalette und Abstimmung mit DB BahnPark
 - Objektplanungen (Vorplatz, Parkhaus)

- **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de