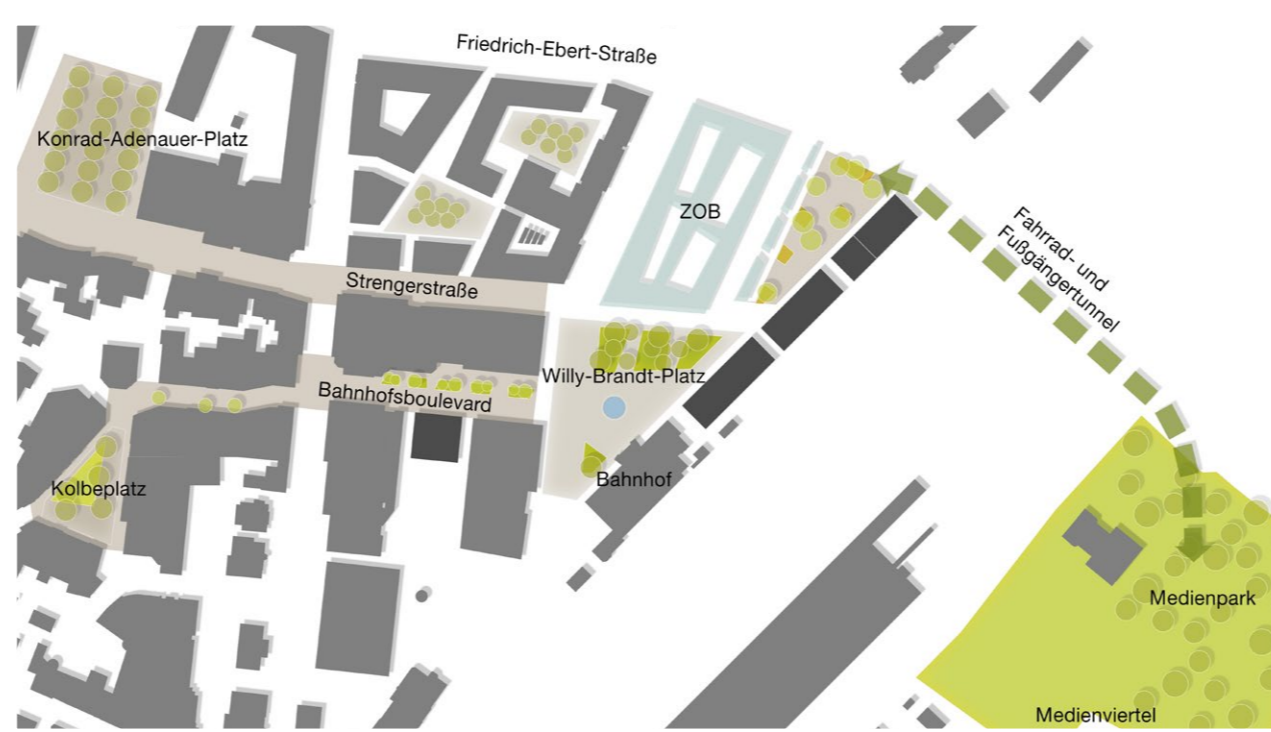


1. Städtebauliches Konzept: Erzeugung von Raumkanten und Fortsetzung vorhandener städtebaulicher Strukturen



2. Freiraumkonzept: Verknüpfung vorhandener Grün- und Platzflächen. Inszenierung des Platzes als Mittelpunkt des Bahnhofsareals



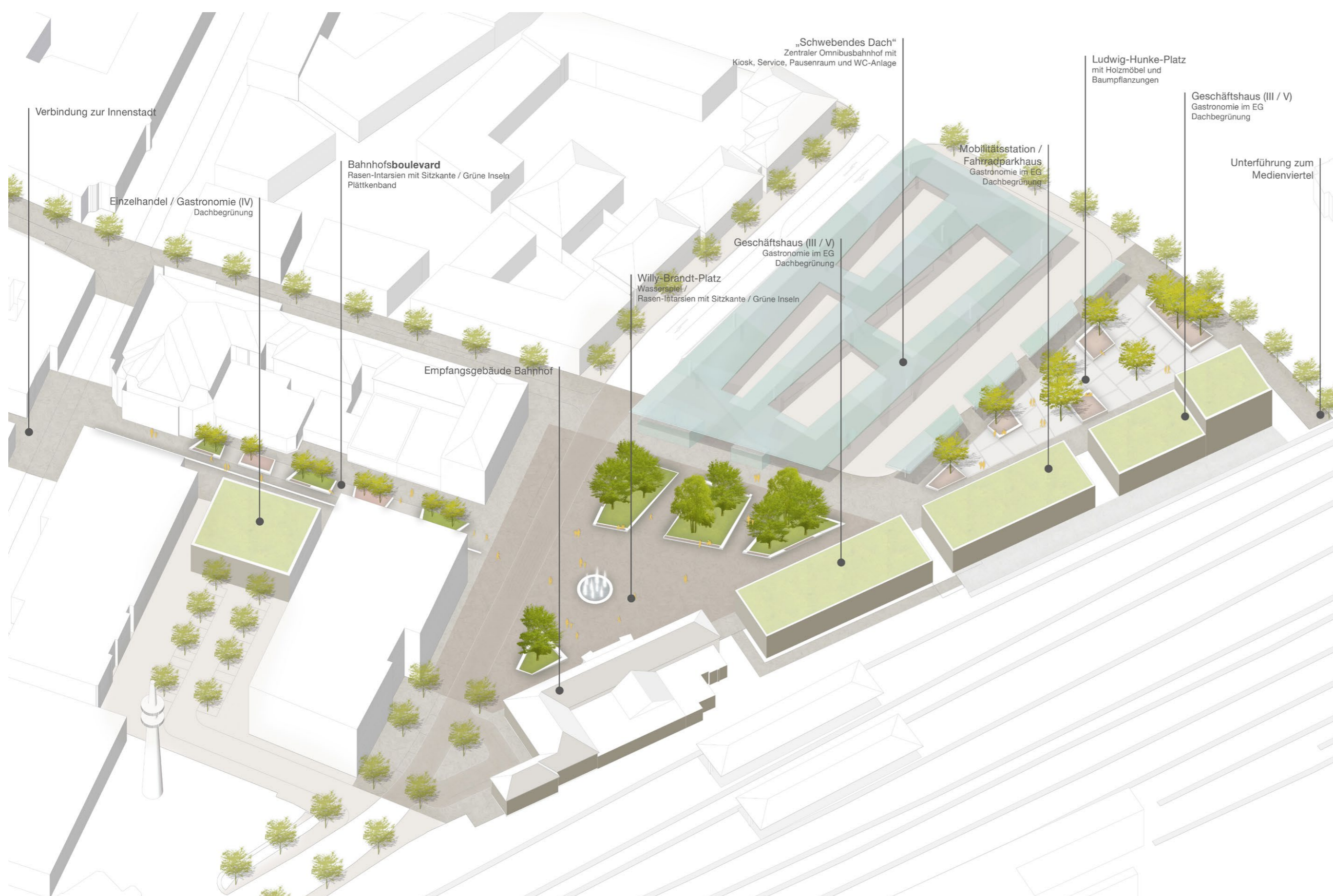
3. Wegebeziehungen: Der Willy-Brandt-Platz wird von Grünen Intarsien gefasst, wichtige Wegebeziehungen bleiben frei und werden durch die urbane Gestaltung gestärkt



4. Zwischenphase: Umgestaltung Willy-Brandt-Platz. Erhalt Postareal und ZOB. Bereitstellung temporärer Fahrrad- und PKW-Stellplätze



Durch das großzügig offen gestaltete Platzfeld und die Grünen Intarsien wird der Willy-Brandt-Platz zum „Entrée der Stadt“



Axonometrie des Bahnhofsumfeldes (o.M)

Leitbild
Ein wesentlicher Ansatzpunkt dieser Arbeit besteht darin, die unterschiedlichen Verkehrssysteme sowie Verkehrsströmungen neu zu strukturieren, um nicht nur einen qualitätsvollen Kontext zu formulieren, sondern auch erlebbare multifunktionale Freiräume zu schaffen, die der Stadt Güterslo einen neuen identitätsstiftenden Anziehungspunkt mit Wiedererkennungswert verleihen. Das zentrale Ziel ist es, die Bedeutung des Willy-Brandt-Platzes zu stärken und dem „Entrée zur Stadt“ einen neuen eigenständigen und urbanen Charakter zu verleihen.

Städtebau
Mit Hilfe der Fluchten des neuen Quartier an der Kaiserstraße werden Form und Ausrichtung des neuen ZOB-Daches definiert. Zudem wird die Formsprache und Körnung der städtischen Bausteine aufgenommen und über das neue Dach hinaus auf den gesamten Freiraum des Bahnhofsumfeldes übertragen. Eine Mobilitätsstation sowie weitere Neubauten mit gewerblicher und gastronomischer Nutzung östlich des Bahnhofes, bilden einen starken Rücken zu den parallel befindlichen Gleisanlagen. Zusätzlich prägen diese drei Neubauten den Freiraum des Willy-Brandt-Platzes durch das Erzeugen klarer Raumkanten. Mit Hilfe vereinzelter Variationen in der Geschossigkeitsausprägung der Neubauten, wird auf das neue Quartier der Kaiserstraße reagiert und ein homogenes Gesamtbild erzeugt. Um eine barrierefreie Verknüpfung des neuen Willy-Brandt-Platzes mit der Innenstadt zu arrangieren, wird die bisherige nordwestlich befindliche Fußgängerachse vollständig vom motorisierten Verkehr befreit und zu einem mit Geschäften und Cafés gesäumten Boulevard ausgerichtet. Hierbei unterstützt eine Neubebauung entlang des Boulevards den Charakter einer Flaniermeile mittels bewusster Schließung des Raumes zwischen dem Cinestar und C&A. Durch lockere Baumsetzungen entlang des Boulevards wird der räumliche Versprung des Apotheken-Gebäudes aufgefangen und zu einer einheitlichen Raumkante gefasst.



Lageplan (M1:500)



Querschnitt Ost-West (M1:250)

Freiraum

Durch eine differenzierte Materialverwendung in Form großformatiger Pflasterplatten, wird der neue Platz in seinem Umfeld deutlich hervorgehoben und erstreckt sich wie ein Teppich zwischen den jeweiligen Raumkanten des neuen Bahnhofes bis über die Kaiserstraße hinaus. Dadurch werden bedeutende Verknüpfungen über den neuen Boulevard in die Altstadt zum Kolbeplatz und zum Rathaus geschaffen. Eine zusätzliche Prägung erhält dieses Platzfeld durch schlicht gestaltete polygonale Rasen-Intarsien mit langen zum Bahnhof ausgerichteten Sitzkanten. Der Mittelpunkt des neuen Platzes wird von einem Wasserelement mit Fontänen geprägt, das in der Blickachse des Bahnhofsboulevards und des neuen ZOBs verortet wird. Um die Verbindung in die Eickhoffstraße zu stärken, werden die polygonale Formsprache der verwendeten Materialien sowie Prinzipien der Rasen-Intarsien am Willy-Brandt-Platz aufgegriffen und an der Stelle fortgeführt. Ein breites Aufenthaltsband aus Ortbeton unterstreicht das neue Boulevard-Flair. Eine im Boden eingelassene Linie – das „Plättchenband“ – mit Schriftzügen erzählt von der Geschichte der Stadt Gütersloh und führt vom Willy-Brandt-Platz in die Innenstadt. Nordöstlich des Bahnhofsareals entsteht eine dreieckförmige Freiraumsituation – der „Ludwig-Hunke-Platz“. Dieser Bereich fungiert nicht nur als attraktive Aufenthaltszone für Einwohner und wartende Fahrgäste, sondern auch als ebenerdiger Übergang in das südöstlich befindliche Medienviertel. Der neue Platz bietet neben der problemlosen Erschließung des Bahnhofsareals, multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten für alle Generationen sowie Bevölkerungsgruppen und erzeugt einen Raum der ungezwungenen Annäherung wie Integration. Gebildet aus schlichten polygonalen und akzentsetzenden Ortbeton-Platten, erzeugt der Hunke-Platz nicht nur einen gelungenen Kontrast zum grünprägten Platzfeld vor dem Bahnhof, sondern eine höchstmögliche Transparenz wie auch Aufenthaltsqualität. Die Namensgebung ist eine Hommage an den einstigen Eisenbahner und letzten Zugausrufer „Ludwig Hunke“ – ein Gütersloher Original.

Der ZOB und das „Schwebende Dach“

Zentrales Element des neuen Willy-Brandt-Platzes ist das „Schwebende Dach“ des neuen ZOB's. Die leichte polygonale Architektur der Dachkonstruktion schützt den Fahrgast vor Wind sowie Regen und bildet einen bedeutenden architektonischen Schwerpunkt des Platzes. Durch die luftige Ausführung des Daches und der Konstruktion, welche sich in Richtung des Platzfeldes am ZOB schrittweise auflockert, bleibt der offene Charakter des Willy-Brandt-Platzes erhalten. Die Einarbeitung formangepasster Solarmodule ermöglicht den Gebrauch sauberer Energie innerhalb des Bahnhofsareals. Sämtliche Ausstattungselemente werden unter dem Dach verortet und farblich zurückhaltend ausgebildet. Die Busaufstellung des ZOB's erfolgt hauptsächlich in Sägezahnform. Dadurch wird ein autonomes Anfahren der Haltestellen garantiert. Die Fahrgäste können auf diese Weise barrierefrei ein- sowie aussteigen, da der Bus hierbei parallel zum Randstein einfährt. So können in Zukunft 27 Stellplätze (15 Gelenkbusse und 12 Standard-Solobusse) am neuen ZOB zur Verfügung gestellt werden. Ein Servicepoint im Westen des ZOB's ermöglicht eine direkte Kundenbetreuung unmittelbar vor Ort. Zudem können dort in einem klimatisierten Wartebereich Reisende Platz nehmen, in dem auch die Toilettenanlage verortet wird.

1. Realisierungsphase

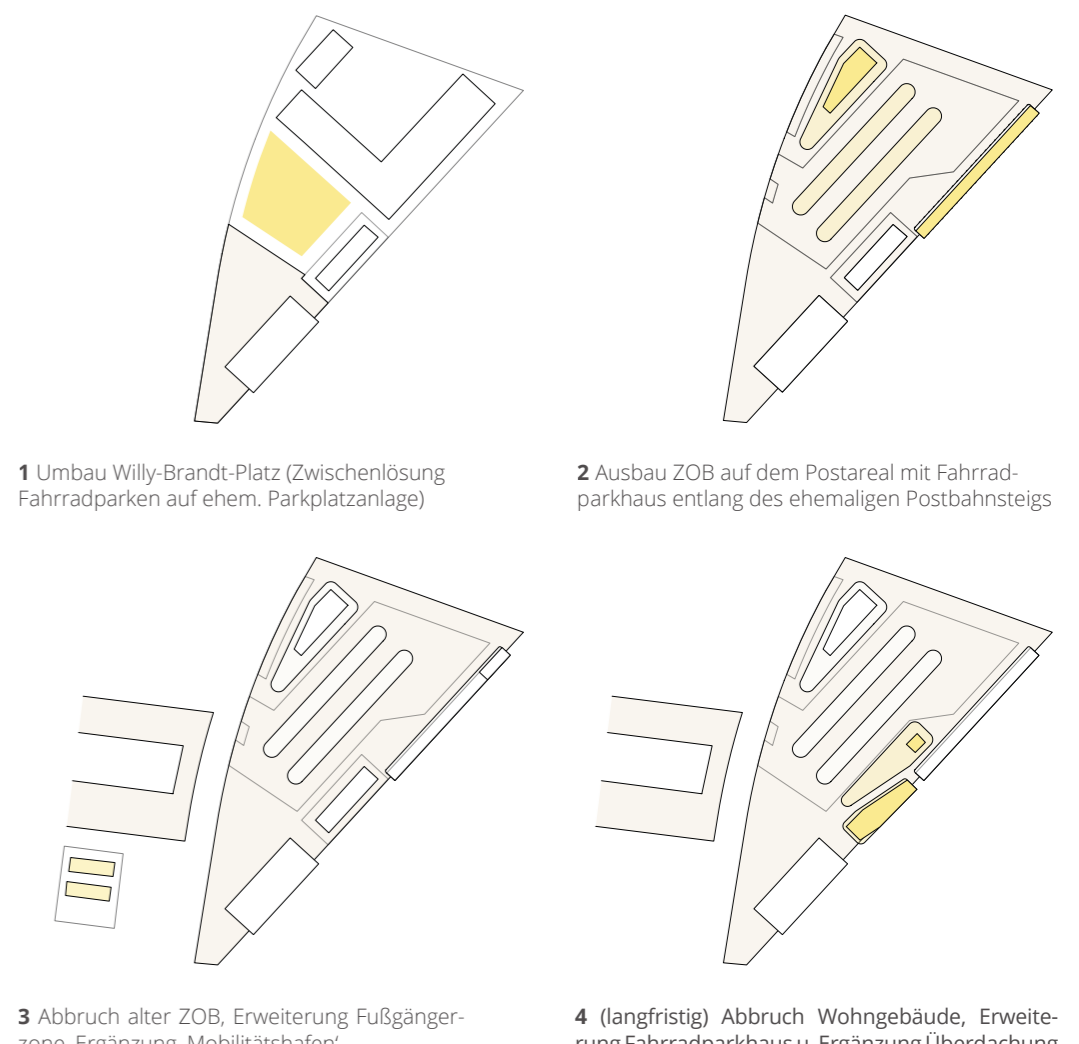
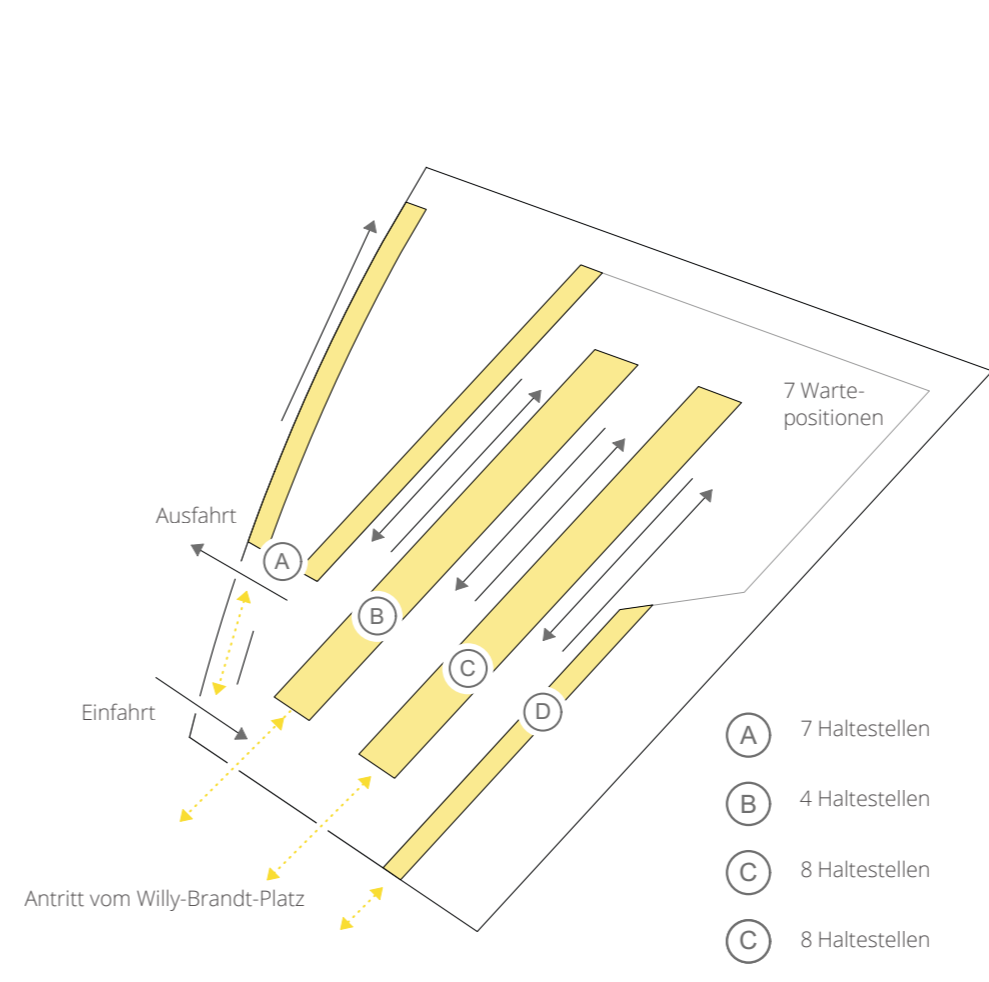
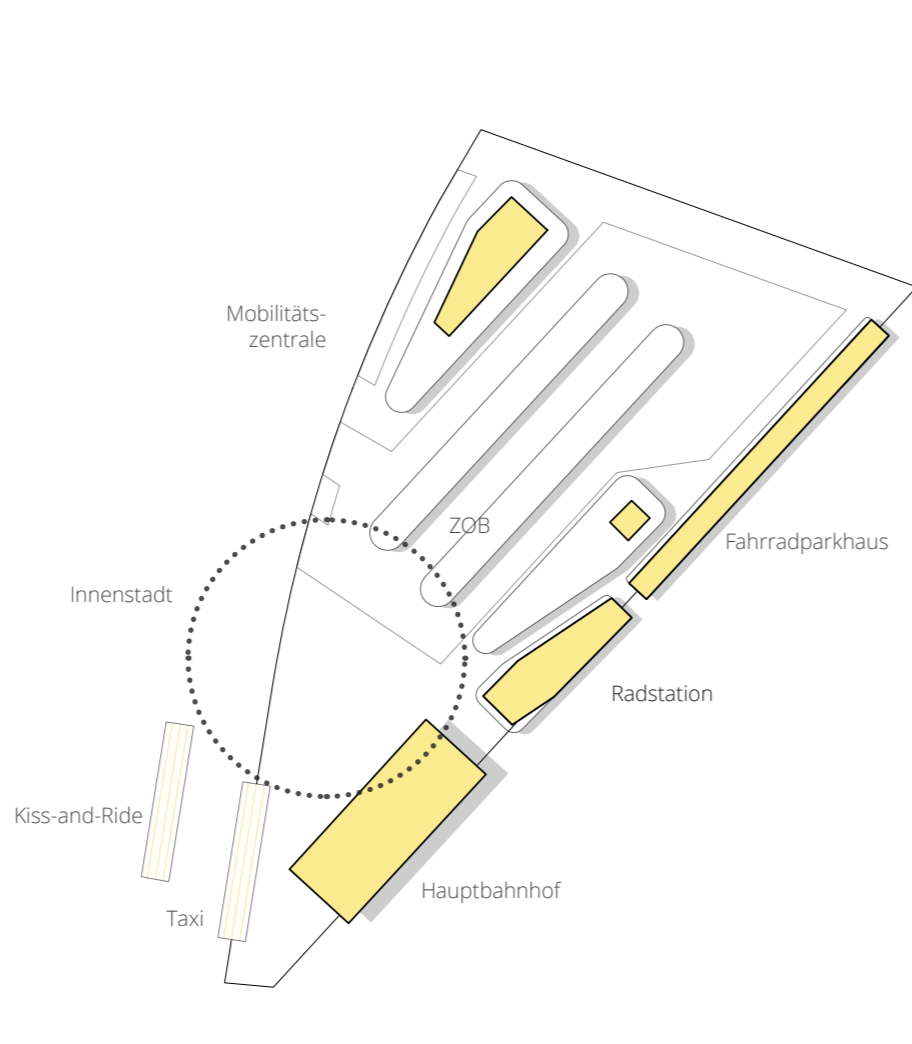
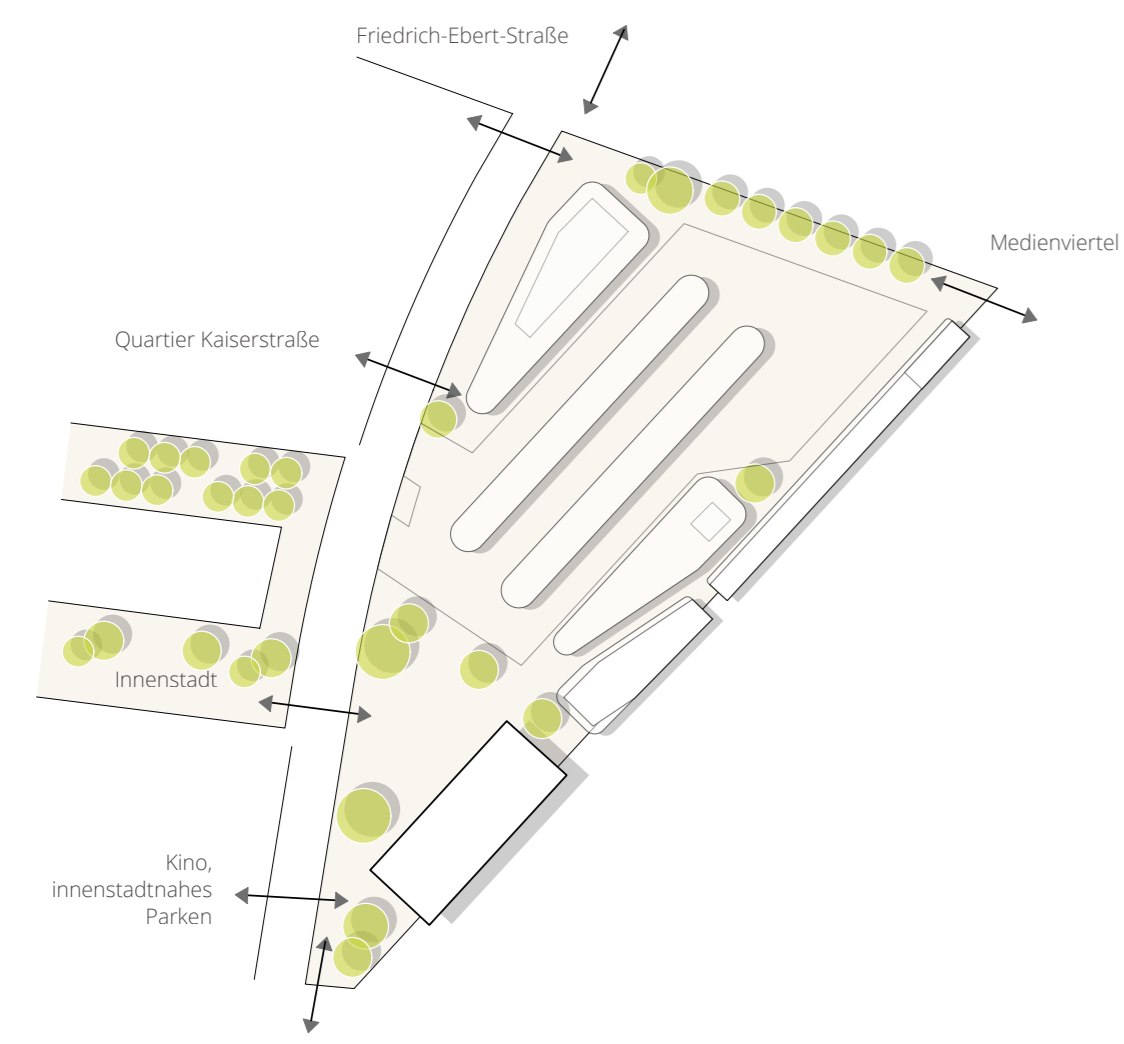
Der neugestaltete Platz unmittelbar vor dem Empfangsgebäude kann in der ersten Phase realisiert werden, während der vorhandene Busbahnhof und das Postgebäude erhalten bleiben. Im Bereich zwischen dem neuen Bahnhofsvorplatz und dem Postgebäude wird eine temporäre Stellfläche für 46 PKW's eingerichtet, damit die Erschließung der vorhandenen Nutzungen gewährleistet ist. Um das oberirdische Parken von Fahrrädern zu verhindern wird eine temporäre Fahrradstation im ersten Obergeschoss des Postgebäudes eingerichtet.



Längsschnitt Nord-Süd

(M1:250)

Schlichte Beton-Sitzkanten verleihen dem Platz eine hohe Aufenthaltsqualität



Stadtraum AUFTAKT UND EINBINDUNG

Stärkung der Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof durch offene Platzgestaltung. Räumliche Fassung durch Baukörper u. Dächer des ZOB sowie einen lockeren Baumrahmen.

Verkehr ORIENTIERUNG UND VERKNÜPFUNG

Optimierung der Umsteigebezüge zwischen Bahn, ÖPNV, Fahrrad und MIV durch Anbindung aller Funktionen an den Willy-Brandt-Platz.

ZOB ORGANISATION UND STRUKTUR

Direkte Erreichbarkeit der vier Bussteige über die freigehaltene südliche Stirnseite. Kurze und kompakte Fußgängerquerungen sowie flexible Anfahr- und Nutzbarkeit.

Entwicklungsstufen

SCHRITT FÜR SCHRITT

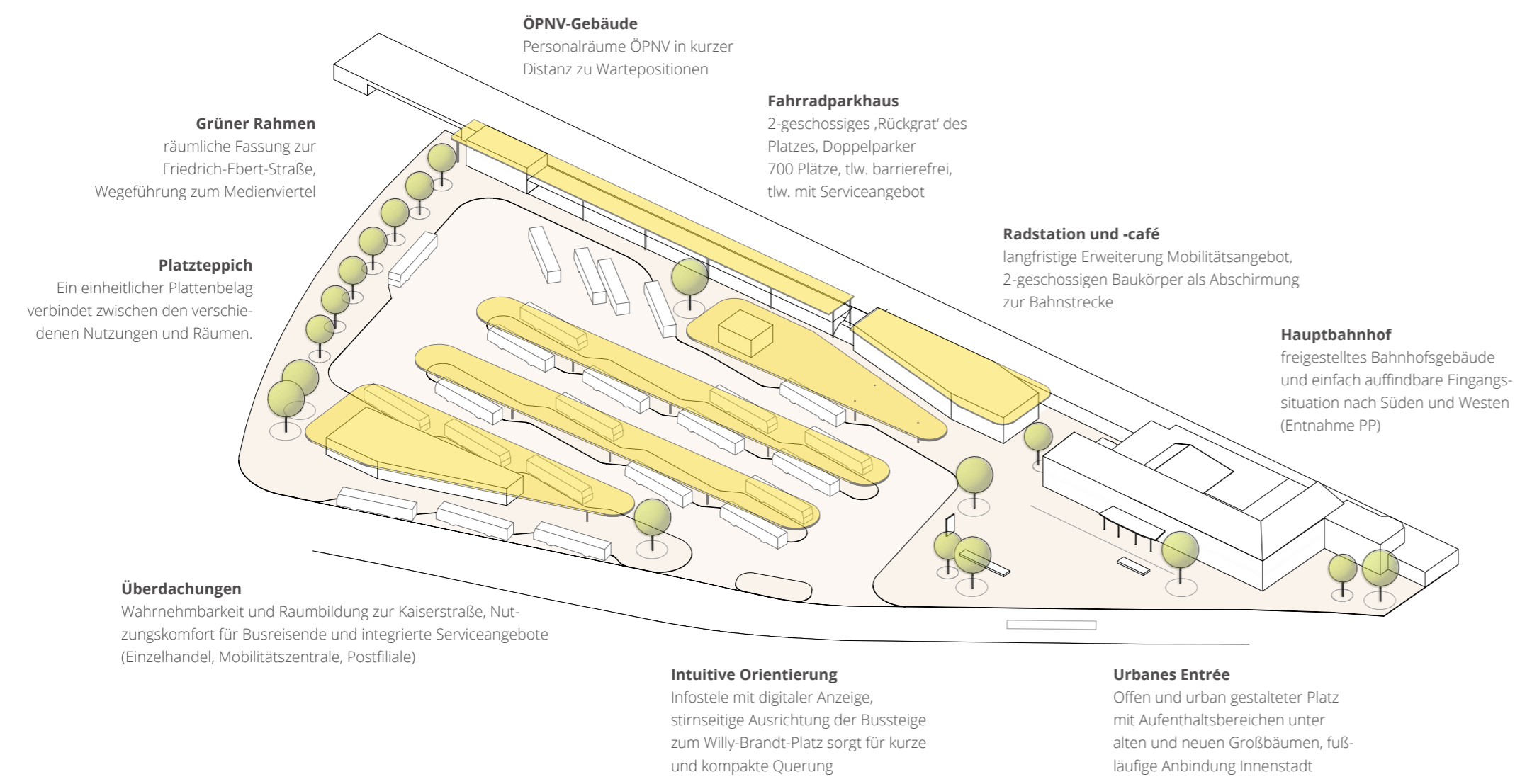
Aufgrund der verschiedenen Flächenverfügbarkeiten und Abhängigkeiten ist eine schrittweise und Umsetzung integraler Bestandteil des langfristigen Konzeptes.



LAGEPLAN M1:500



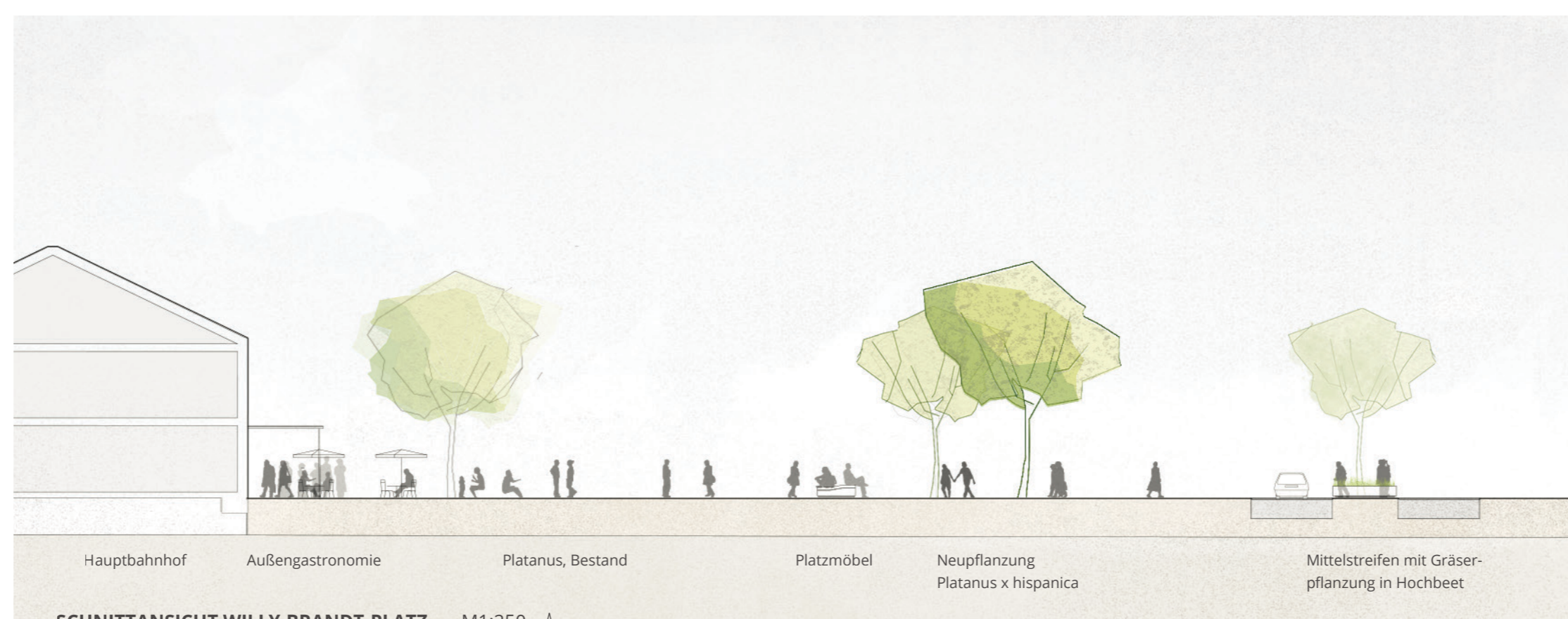
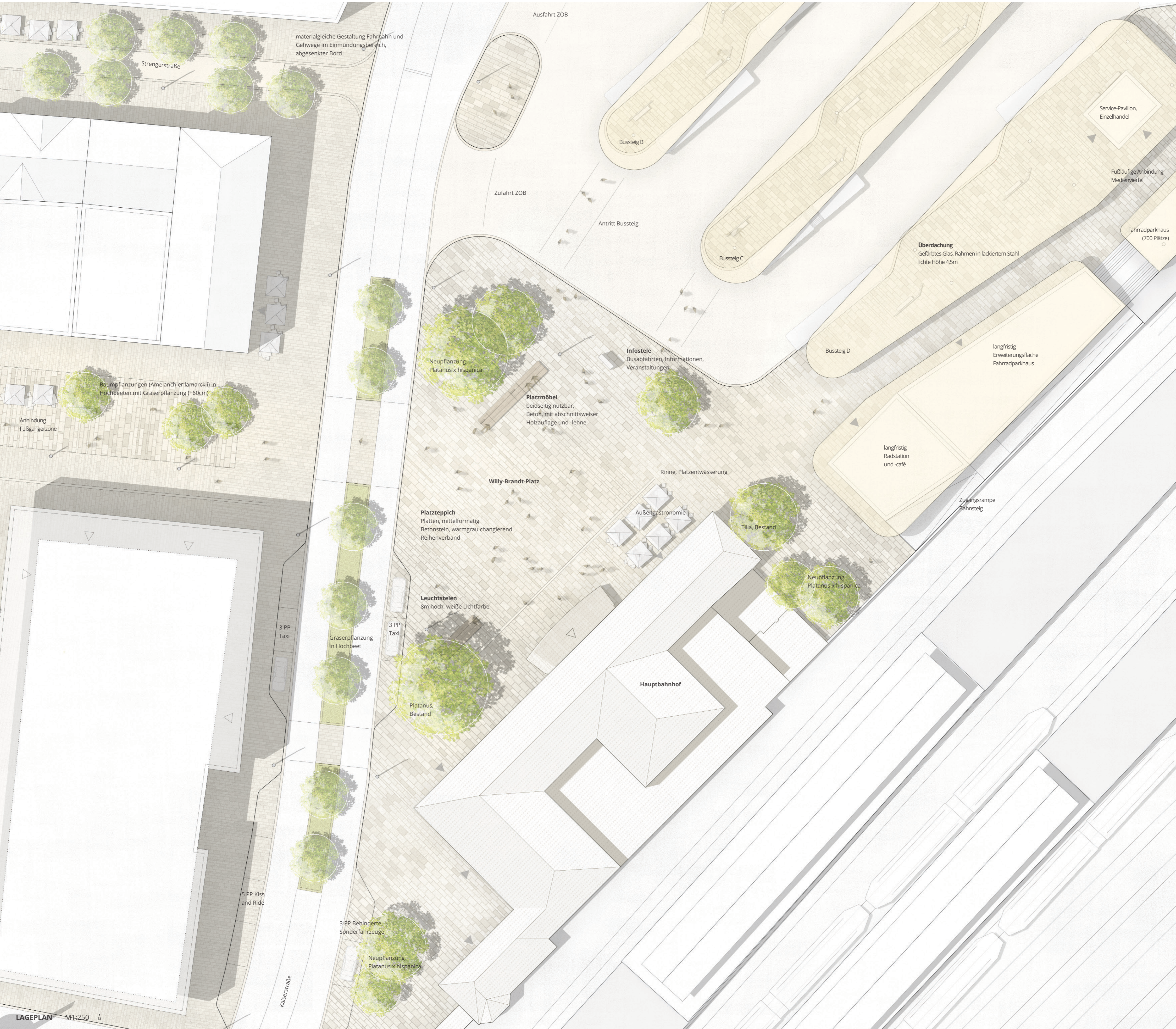
SCHNITTANSICHT ZOB M1:250



Städtebau und Verkehr URBANE MOBILITÄT

Der Willy-Brandt-Platz und der ZOB werden als stadträumliche Einheit verstanden und entworfen. Eine schlichte und großzügig-homogene Gestaltung der Belagsflächen nimmt

die intensiven Nutzungsansprüche auf und verbindet die Teilbereiche. Bauliche Ergänzungen rahmen den Platz und verknüpfen diesen mit dem umgebenden Stadtraum.

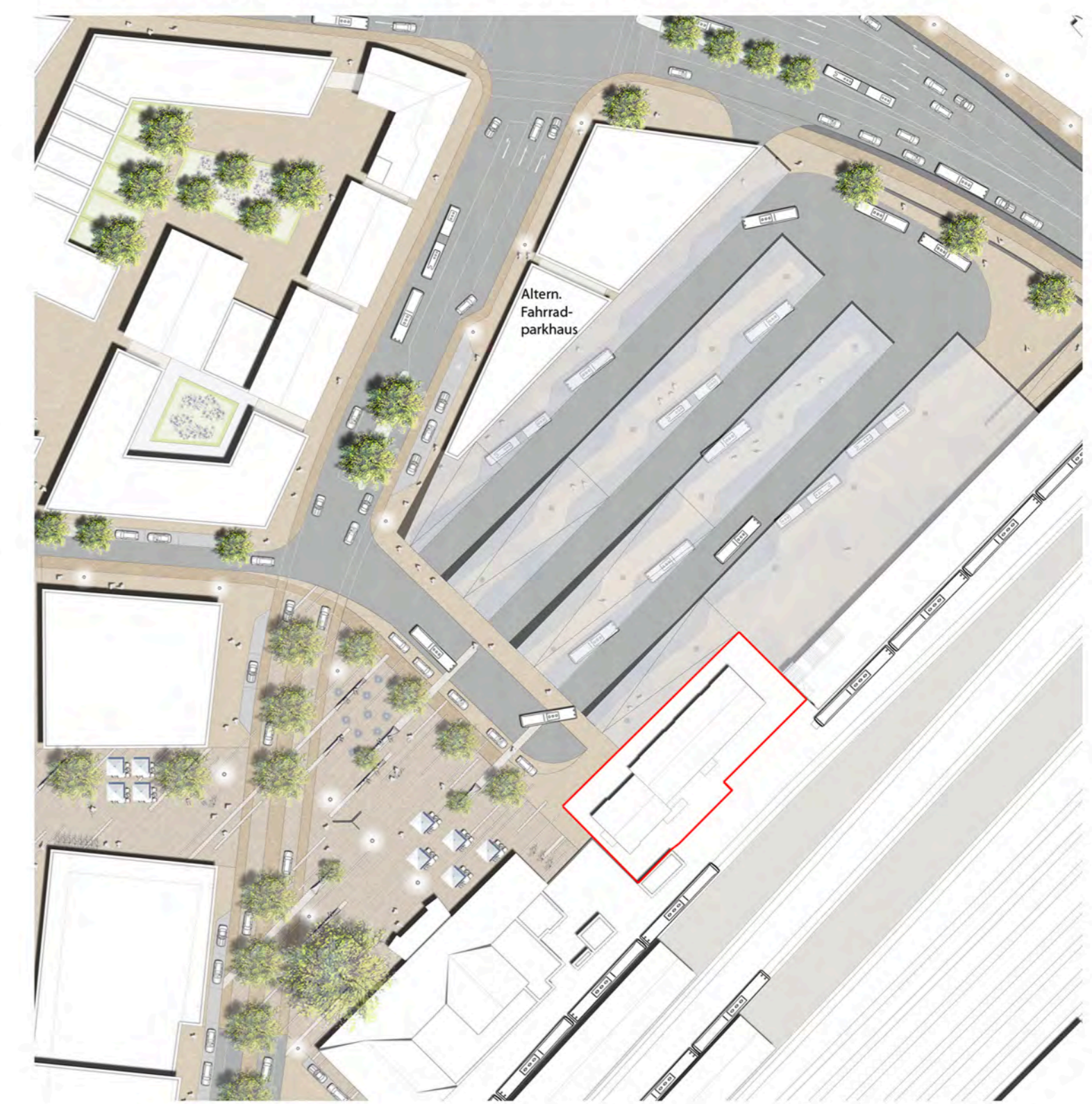




Ergebnis des Wettbewerbs
"Quartier an der Kaiserstraße"

Maßstab 1:500

Planausschnitt (ohne Maßstab)
Ohne Grunderwerb des Wohnhauses, verschiebt sich der ZOB in Richtung Nord-Westen.

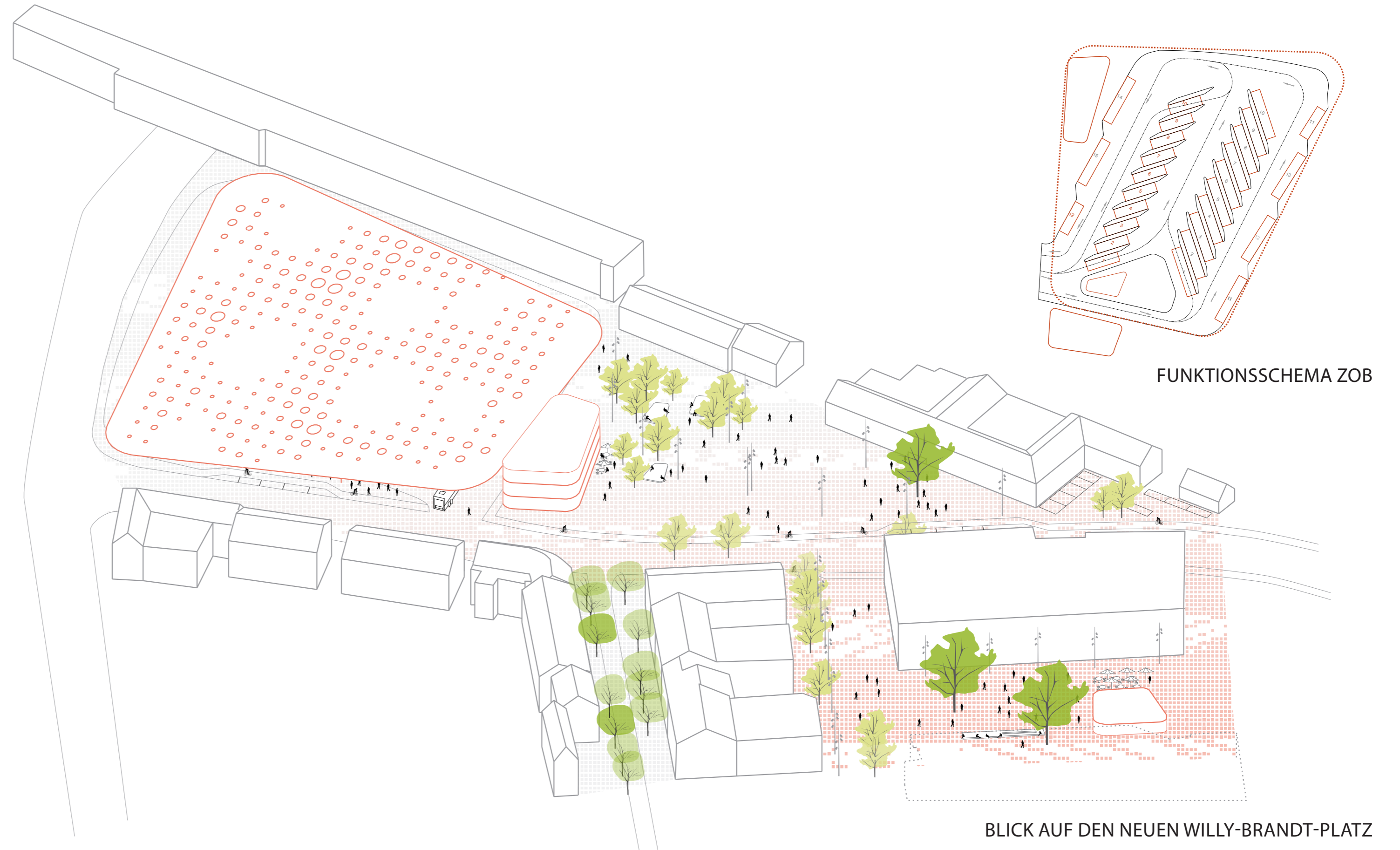
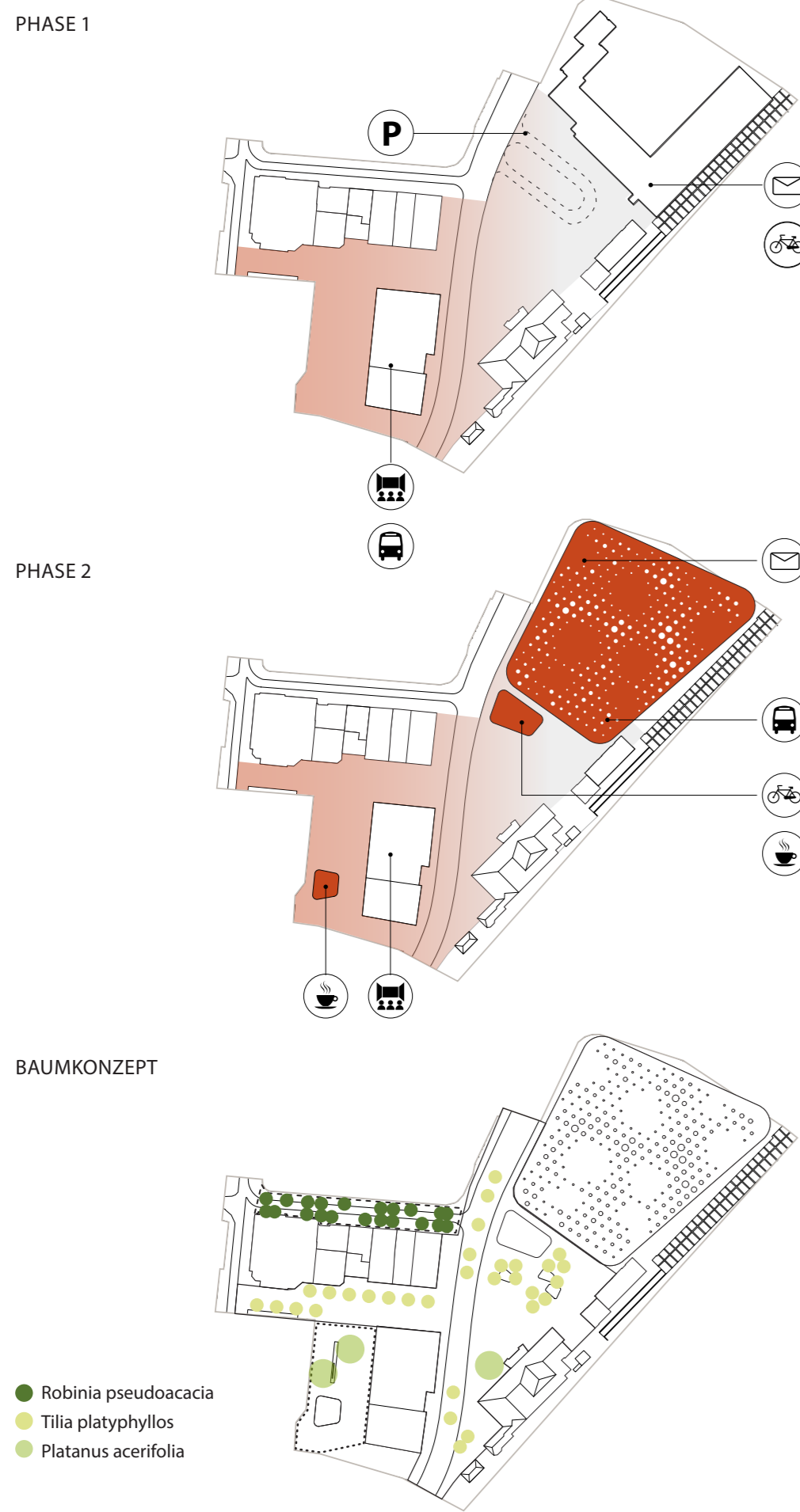
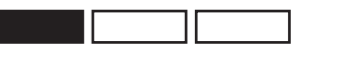




Maßstab 1:250

Planausschnitt:
Darstellung des 1. Bauabschnitts als Baustein der gesamten Realisierung.

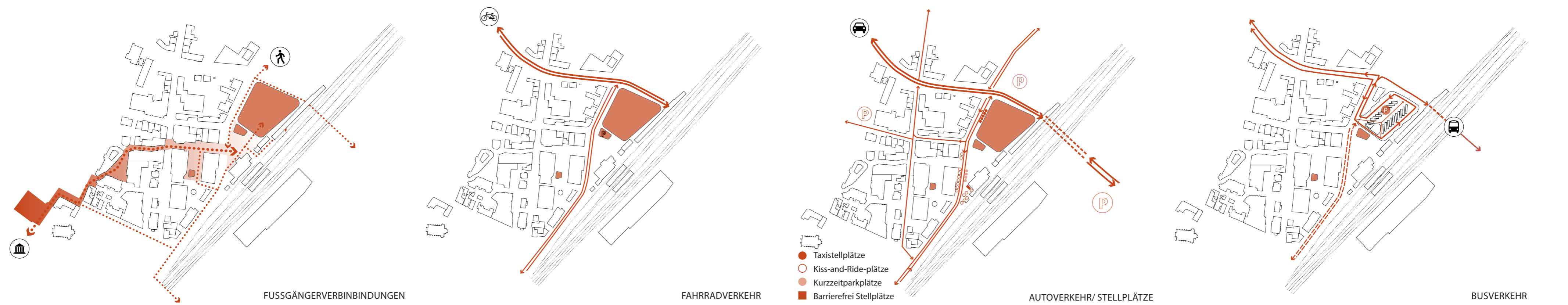




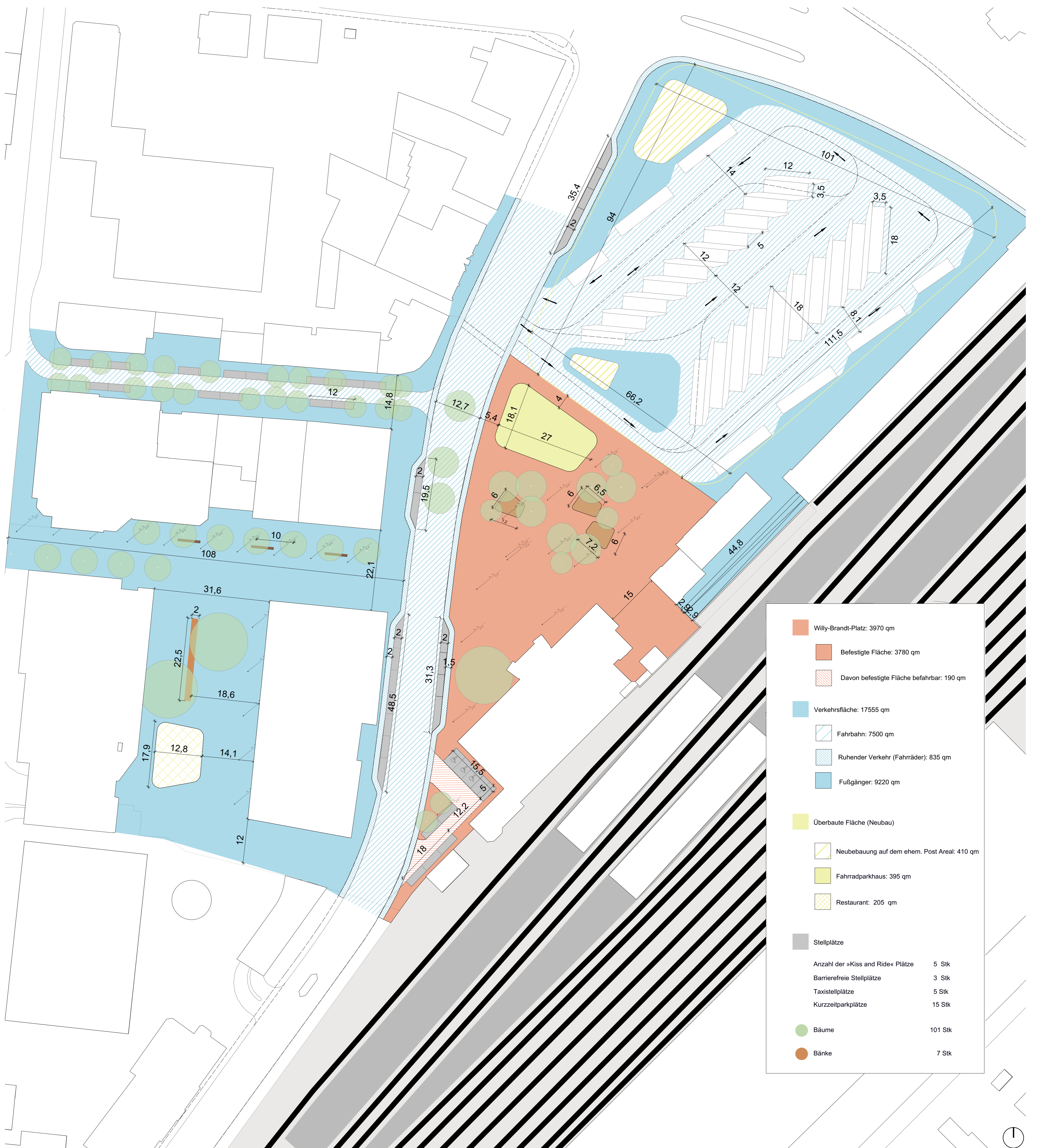
Das Gestaltungskonzept für den Bahnhofsvorplatz in Gütersloh reagiert auf die veränderten Prioritäten im Mobilitätskonzept: Der ruhende Verkehr verschwindet vom Platz, dafür entsteht eine neue funktionale Anordnung von Busbahnhof (ZOB) an neuer Stelle, Fahrradparkhaus mit Café und Fußgängerüberweg, der eine bessere Anbindung zum Zentrum schafft. Vor dem Haupteingang des Bahnhofs bis zum Fußgängerüberweg in die Eickhoffstraße erstreckt sich der neu gestaltete, verkehrsberuhigte Platz mit einem lebendigen Bodenbelag aus Klinker in unterschiedlichen Schattierungen. Das Musterbild aus auseinandertreibenden roten Klinkersteinen auf neutralem Hintergrund lädt intuitiv ein, der historischen Wegeachse in Richtung Innenstadt zu folgen. Die bestehende Baumstruktur wird zu raumbildenden Elementen ergänzt. Die Einfahrt zum neuen ZOB liegt an der Kaiserstraße. Unter dem trapezförmigen Dach sind die Bushaltestellen in Sägezahnordnung strukturiert.

Durchbrüche bewirken je nach Einfall durch die Oberlichter ein Spiel aus Licht und Schatten. Über den Wartebereichen ist das Dach geschlossen und schützt vor eintretendem Niederschlag, während andere Bereiche exponiert sind. Unter der offenen Dachkonstruktion sind abgeschlossene Räumlichkeiten für die Postfiliale und die Postbank an der Kaiserstraße und sowie ein Fahrradentschalter mit Aufenthaltsräumen für Busfahrer zum Willy-Brandt-Platz hin vorgesehen. Die zwei abgerundeten dreieckigen Baukörper nehmen die Formensprache des Daches auf. Fußgänger erreichen den ZOB vom Bahnhof aus über den Willy-Brandt-Platz am vorgelagerten Fahrradparkhaus. Im dem ebenfalls trapezförmigen Gebäude entstehen 700 Fahrradstellplätze auf vier Etagen. Im EG ist ein Café mit einer Bestuhlung auf dem Platz vorgesehen. Das Fahrradparkhaus wird von den Baumgruppen umschlossen und fügt sich dadurch trotz seiner Maße harmonisch in das Umfeld ein. Darunter angeordnete, frei

geformte Holzplattformen ergänzen die neue Aufenthaltsqualität des Platzes. Lichtstehlen verleihen dem Platz ein atmosphärisches Lichtspiel. Zwischen dem Kino und den gegenüberliegenden Baumassen ist ein eingeschossiges Restaurant, ebenfalls in Trapezform, vorgesehen. Große Platanen verleihen dem Ort eine besondere Aufenthaltsqualität. Eine großformatige Sitzbank lädt Kinobesucher und Passanten ein, auf dem neu gestalteten Platz zu verweilen. Der erste Bauabschnitt gilt der Umgestaltung des Willy-Brandt-Platz und seiner gestalterischen Weiterführung in die Innenstadt mit der Neuorganisation des Verkehrs, dem neuen Bodenbelag, der Setzung von Bäumen und Möblierungselementen. Im 2. Bauabschnitt werden die baulichen Elemente hinzugefügt: ZOB mit Überdachung und die darunterliegenden Baukörper für Post und die Infrastruktur des Busbetriebs sowie das Restaurant auf dem Vorplatz des Kinos.



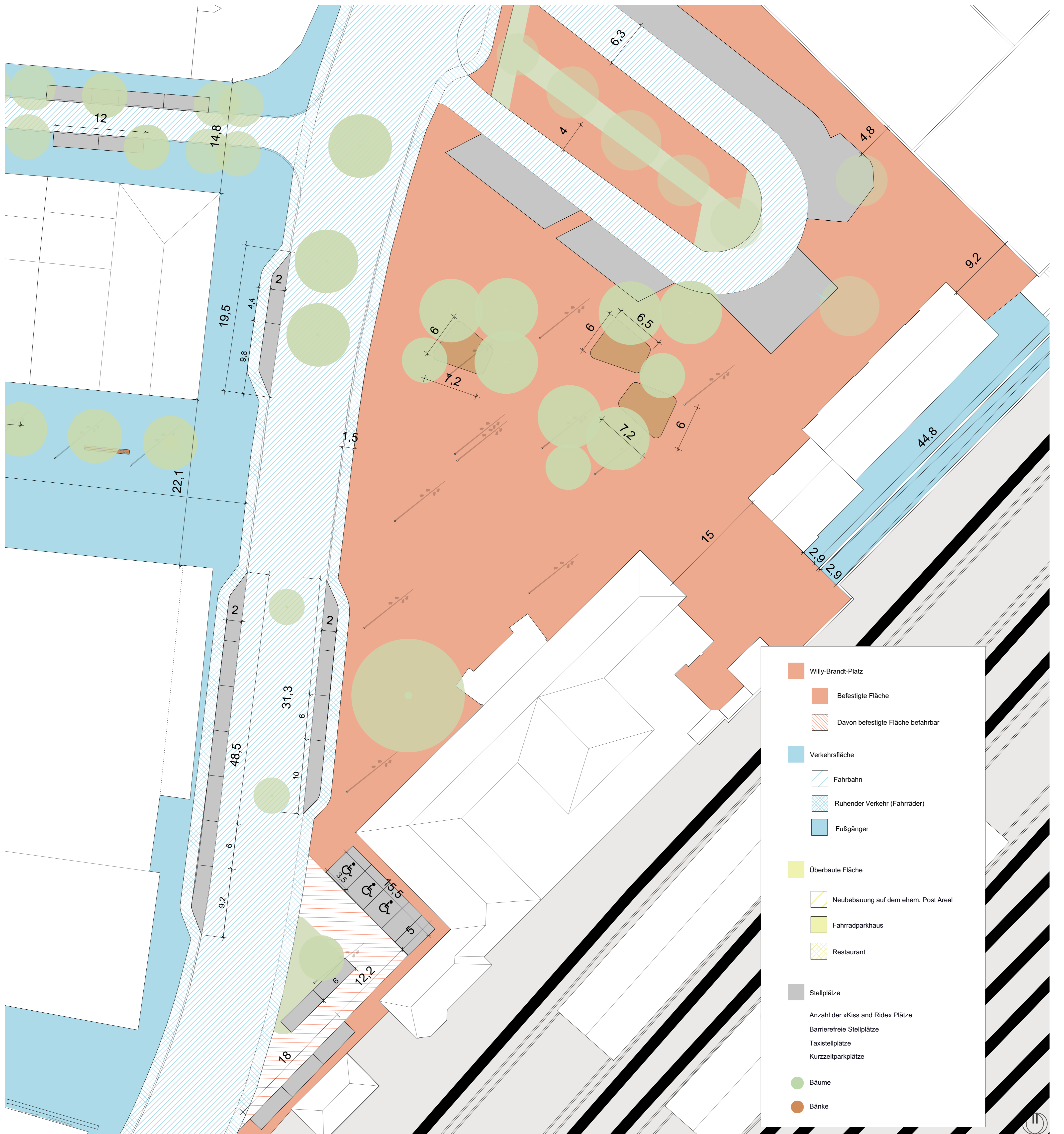
PERSPEKTIVE MIT BLICK AUF DEN NEUEN WILLY-BRANDT-PLATZ



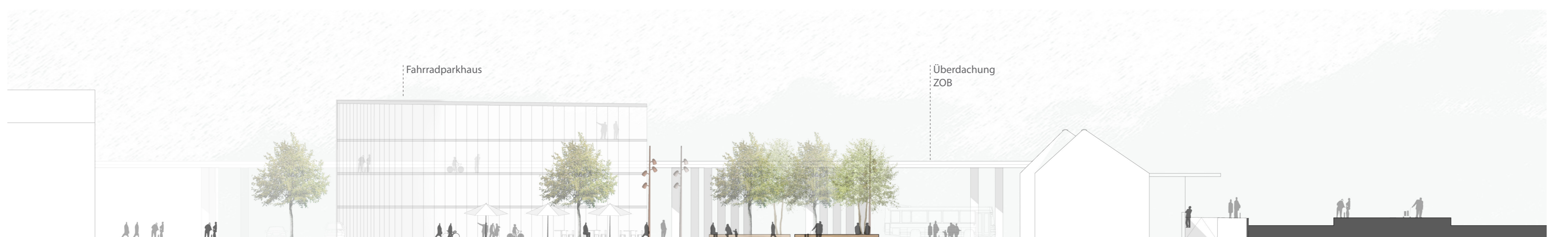
LAGEPLAN 1:500



SCHNITT AA' 1:250



LAGEPLAN 1:250



SCHNITT BB' 1:250

NEUES BAHNHOFQUARTIER GÜTERSLOH

Übergeordnetes städtebauliches Ziel ist die Transformation der eher kleinstädtischen Gemengelage der Bestandsituation in ein großstädtisches Ensemble mit situativer Kraft und Aufenthaltsqualität. Über die technisch-funktionalen Belange der Verlagerung des Busbahnhofs und der Schaffung behofzugehöriger Infrastruktur hinaus werden hierzu prägende Raumqualitäten generiert, deren individuelle bauliche und räumliche Setzungen die historisch wertvollen Bezüge aufnehmen und in leistungsfähige, zukunftsweisende Stadtbausteine übersetzen.

Der Bahnhofsvorplatz wird als offenes Raumkontinuum konzipiert, welches platzmäßig von einem großzügigen Freisitz besetzt und im Kreuzungsbereich von Friedrich-Ebert- und Kaiserstraße durch ein Spätbürgerhaus (Läden, Boardinghouse, Büros...) besetzt und mit kleineren Ergänzungsbauten (Busfahrer, Service) anreichert wird. Nordöstlich des Bahnhofgebäudes entwickelt sich das Fahrradparken in einer, dem erhöhten Bänkerkörper flankierenden Platzfront, die als modern interpretierte „Arkade“ bis zur Unterführung durchdringt und die quer gerahmten Bussteige wettergeschützt und sicher erreichen lässt.

Die Bussteige sind mit den geforderten Halteplätzen für 15 und 18 m Busse belegt. Jeweils zwei Spuren teilen sich ein leicht geschwungenes Leuchtdach. Die ergänzenden Taxiplätze sowie die Kiss & Ride-Zone organisieren sich über eine kleine Vorfahrt mit Windschilde, die auch das Car-Sharing und weitere Stellplätze anleitet. Wir schlagen vor, die Zufahrt für die Busse alternativ über die Friedrich-Ebert-Straße zu organisieren, somit ist nur eine Fahrleitung erforderlich und die bestehenden Flächen innerhalb des Busbahnhofs können weitgehend reduziert werden. Auch die Fußgängerorientierung wird dadurch übersichtlicher und sicher, da alle Busse immer nur in einer Richtung fahren.

Die Verbindungen zu Strengen- und verlängerter Eichhoffstraße werden als „grüne Wege“ ausgebildet und über einen breiten Fußgängerübergang angebunden. Der nach Verlagerung des alten ZOB verbleibende Platzraum zwischen Chester und C&A-Kaufhaus soll mit einer offenen Stadtlöggia bepflanzt werden. Diese überspannt den Freiraum zwischen den Bestandsgebäuden und neuen Baumgruppen und nimmt urbane / temporäre Nutzungen auf. Notwendige bauliche Vorkehrungen für Gastronomie (Bergarten) oder Infrastruktur (Bühne) werden als leichte Einbauten (Module) eingetagt.



Lageplan 2. Bauabschnitt M 1:500



Lageplan 1. Bauabschnitt M 1:250



Blick auf den Willy-Brandt-Platz



1. Bauabschnitt



Als wesentliche räumlich-architektonische Setzung wird das großzügige Freisitz in mittlerer Lage des Bahnhofsvorplatzes ausgeführt, darunter die Mobilitätsstation untergebracht und die Platzgestaltung / -möblierung samt Vorflutinfrastruktur für Taxen, Car-Sharing und Stellplätzen ausgeführt. Im Zusammenspiel mit dem hist. Bahnhofsgebäude zentriert das neue Freisitz den Platzraum und steigert den bislang eher kleinstädtischen Maßstab zu einem spannungsgesetzten urbanen Milieu. Der Randbereich zum zunächst weiter bestehenden Postareal wird als Zwischennutzung für ein attraktives Fahrradparken qualifiziert, so dass die Radfahrer auch im ersten Abschnitt kurze Wege zu den Stellplätzen gestalten. Unter dem ersten Langdach werden hierzu Doppelparker angeboten, die später in die Arkade verlagert werden können.

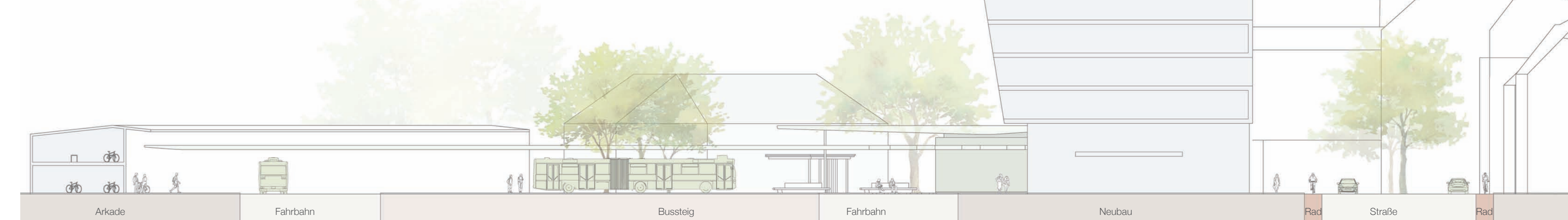
Die Wegführung der Fußgänger werden effizient organisiert, aber mittels Schwellenvolumen und Gestaltungselementen rhythmisiert. Begleitendes Grün gibt Aufenthaltsqualität mit Stützgehölzen im Schatten, eine grüne Insel mit Betonanreicherung als Stütze und Begleitung mit robusten Stadtgehölzen (Gleditsia triacanthos subsp. arborea, Anemonefrucht, Senecio) und Wildstauchensetzungen. Die Oberflächen werden im Fußgängerbereich und auf Flächen, die nur mit PKW befahren werden, mit Natursteinplatten bzw. -pflaster, und im Bereich der Fahrlinien für Busse mit Asphalt gestaltet. Die Dächer sind als leichte Stahlkonstruktion vorgesehen, die Dächer leicht gewölbte Stahlunterkonstruktion mit ETFE-Folie bedeckt und integrierter Beleuchtung, so dass sich auch nachts eine helle, leichte und sichere Atmosphäre einstellt. Die Möblierung und Ausstattung der Bussteige ist ebenso in Stahl gehalten und in einfacher, robuster Art ausgeführt.

2. Bauabschnitt



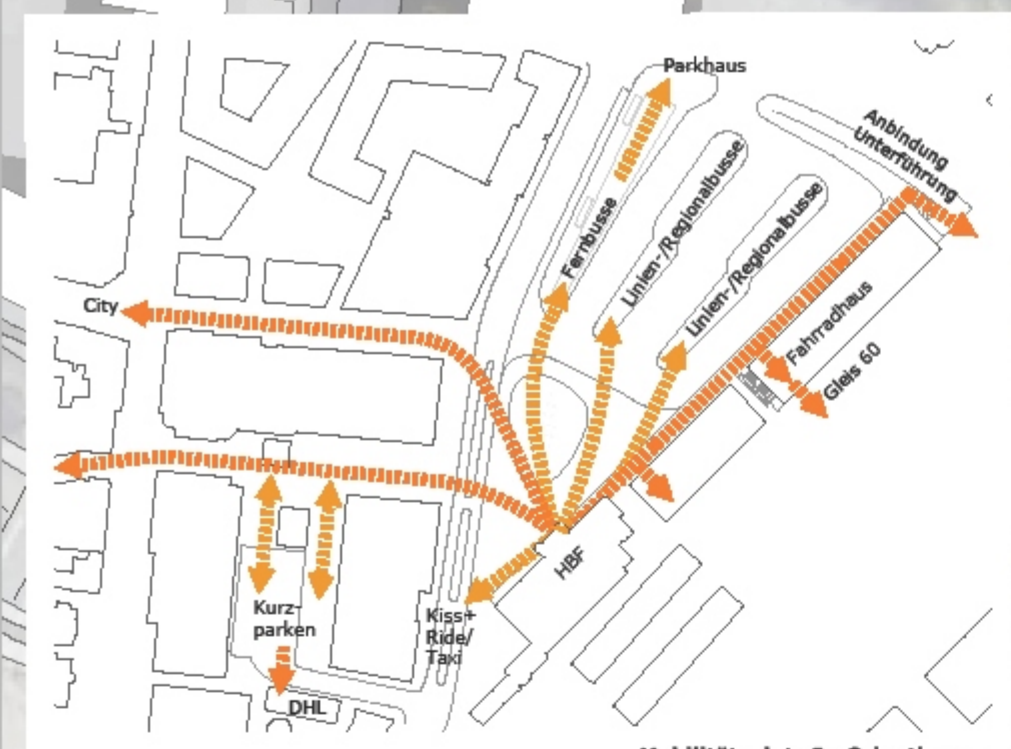
Nach Verlagerung des Postareals und Neuorganisation des ZOB können die einzelnen Stadtbausteine „Arkade“ mit Fahrradparken und Sonderfunktionen, „Stadtlöggia“ als attraktiver, wettergeschützter Freiraum und die Spätbürgerhaus im Kreuzungsbereich von Friedrich-Ebert- und Kaiserstraße ausgeführt werden. Es entsteht insgesamt ein funktional wie räumlich robustes Bahnhofsviertel, das bei sorgfältiger Gestaltung und hochwertiger Ausführung ein attraktives, großstädtisches und zugleich nachhaltiges Ensemble zu werden verspricht.

Schnitt 1 M 1:250

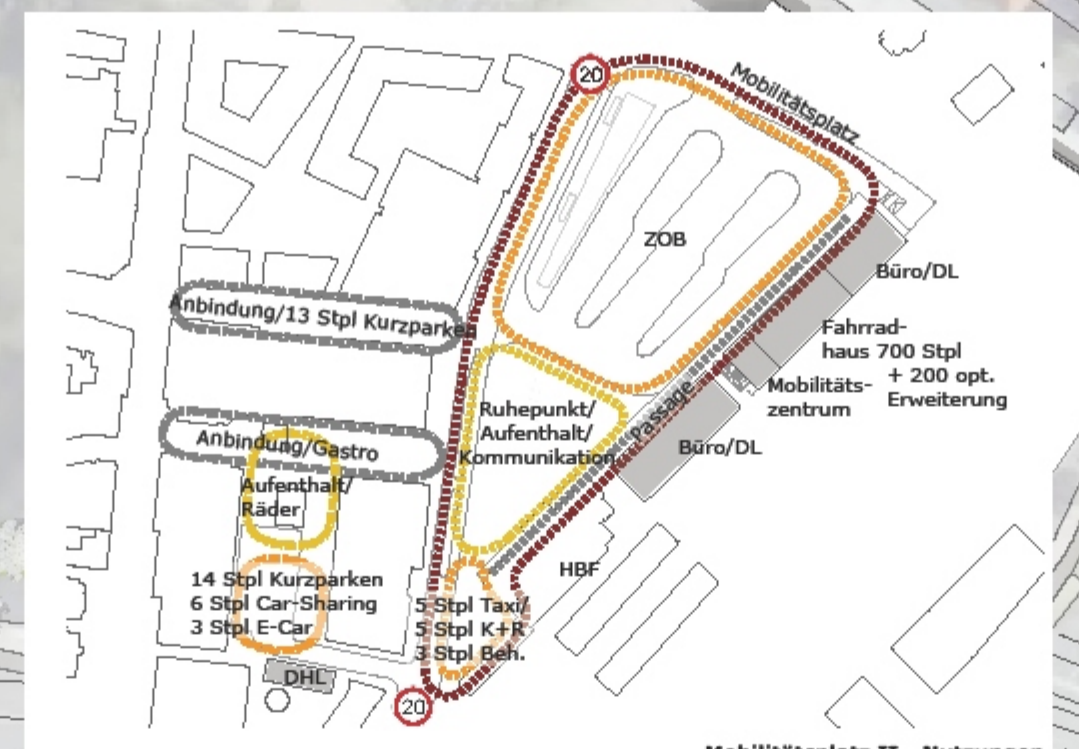


Schnitt 2 M 1:250

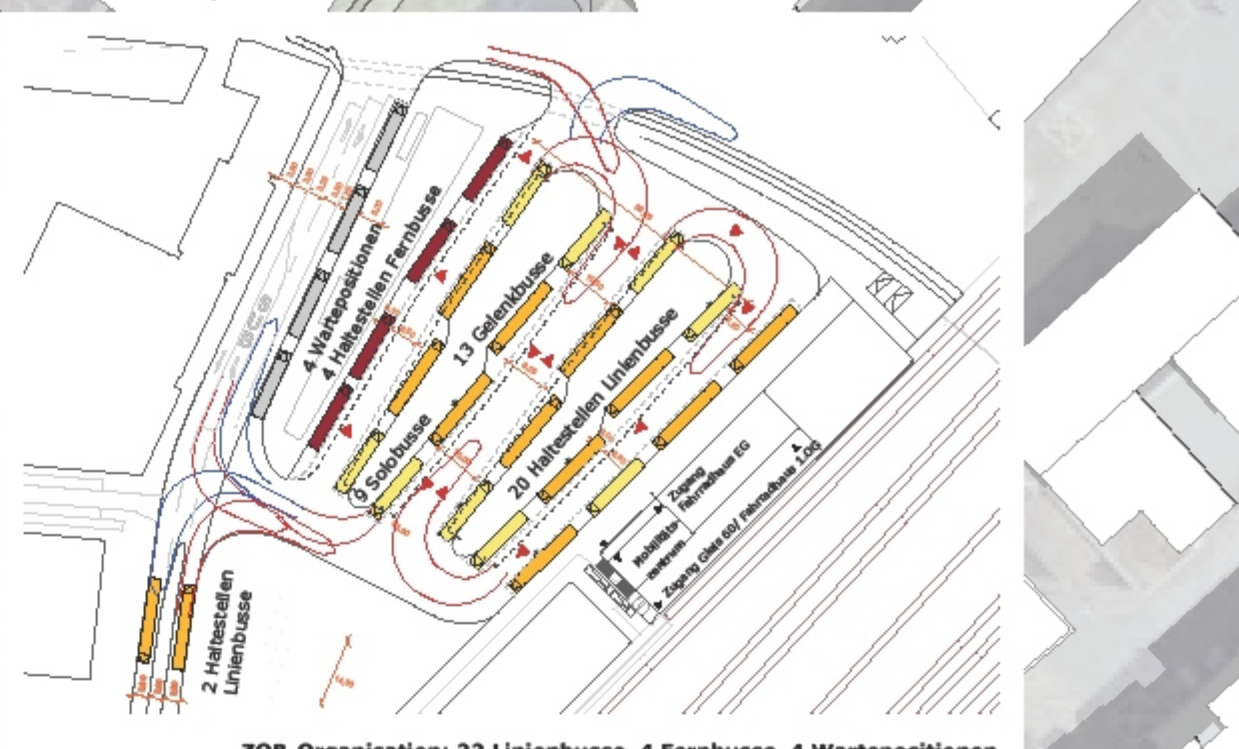




Die offene, übersichtliche Gestaltung des Platzes, die klaren Raumkanten und die Sichtachsen ermöglichen eine optimale Passierbarkeit, Auffindbarkeit und leichte Orientierung. Alle relevanten Ziele können sehr gut wahrgenommen und barrierefrei erreicht werden.



Der großzügige Bahnhofplatz ist Vermittler, ein Ort des Ankommens, Treffpunkt sowie Aufenthaltsbereich. Er integriert die zentralen verkehrlichen Funktionen. Die Kaiserstraße wird verschmälert, angrenzende Fußgängerbereiche und Fahrbahn werden niveaugleich ausgebildet.



Der ZOB liegt kompakt an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Kaiserstraße und kann von beiden Straßen aus erschlossen werden. Durch die Anordnung der Bussteige wird ein unabhängiges Einfahren von Gelenk- wie Solobussen in 10 Positionen (*) und unabhängiges Ausfahren aus allen Positionen ermöglicht.



Lageplan 2.BA 1:500



Taxi Cinestar Übergang zur Eickhoffstraße Ruhe-/Kommunikationspunkt



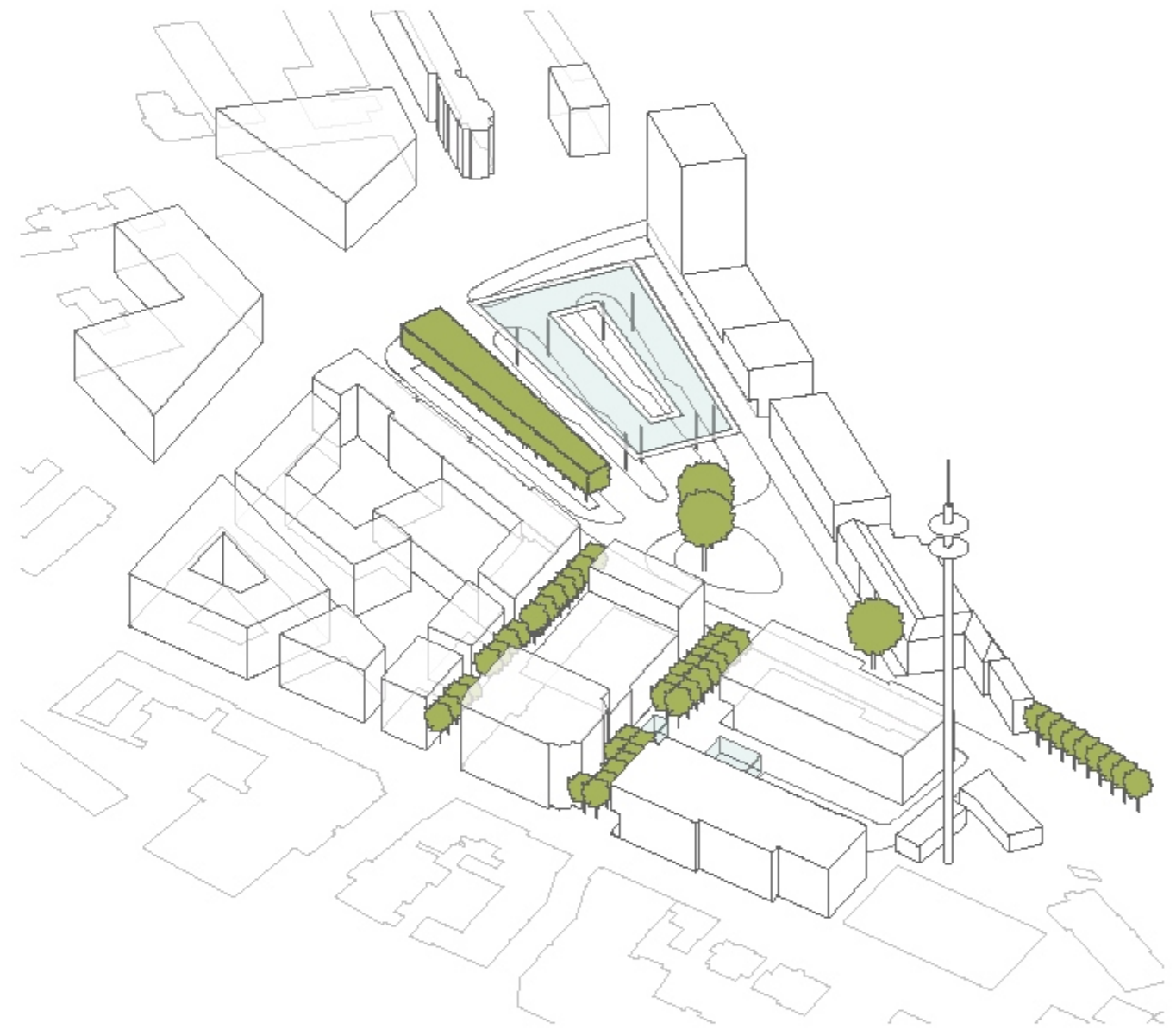
Lageplan 1.BA (ehem. ZOB-Areal 2.BA) 1:250



Längsschnitt entlang der Passage 2.BA 1:250



Blick vom Bahnhofseingang über den Willy-Brandt-Platz



Darstellung der raumbildenden Elemente

Material

Der neue ZOB, der Willy-Brandt-Platz und der Anschluss an die Fußgängerzone werden einheitlich über einen Verband aus rot-changierenden Klinkern hergestellt. Das Bahnhofsumfeld schließt damit folgerichtig und nahtlos an den vorherrschenden Belag der Innenstadt an. Die richtungslose Verlegung im Ellenbogenformat harmonisiert mit der Größe der Platzfläche sowie entspricht auch den vielfältigen Laufwegen auf dem Platz. Farblich und vom Format her gut davon unterscheidbare Plattenintarsien bilden die Mitte des Platzes und das taktile Leitsystem des Areals. Linear angeordnete Lichtstelen begleiten die Passage und flankieren den Bahnhofseingang, während die den Platz spotartig ausleuchtenden Mastleuchten locker in der Platzmitte angeordnet werden. Hier bilden die Mastleuchten zusammen mit Fontänenfeld, hochgeasteten Großbäumen und bogenförmig angeordneten, aus Einzelsegmenten bestehenden Langbänken mit Holzaufleger, einen ruhigen Materialkontrast zur Platzfläche.

Mobilitätsplatz und Stadtrénée

Funktion und Gestaltung der verschiedenen Bereiche des Bahnhofsumfeldes (ZOB, Platz und Stadtzugang) werden einem Gesamtkonzept untergeordnet. Die in Gütersloh Ankommenden sollen das Areal als Visitenkarte und Eingangsort zur Stadt wahrnehmen können. Die Mobilitätsfunktion des Platzes rückt in den Vordergrund. Die bisherige ZOB-Fläche wird teilweise als kleiner Platz und teilweise als Kurzzeitparkplatz entwickelt, in dem auch Mobilitätsfunktionen wie Car-Sharing und Elektromobilität ihren Platz finden. Der Willy-Brandt-Platz wird gestalterisch an die Strenger- und Eickhoffstraße angeschlossen. So gelingt es auf die Innenstadt ausgerichteter Brückenschlag. Die Rolle des Gütersloher Bahnhofsumfelds als Auftakt in der städtischen Platzabfolge wird herausgearbeitet.

Raumbildung am Bahnhofplatz

Die Achse entlang des Bahnhofgebäudes wird in einem neuen Gebäuderiegel entlang der Gleiskörper aufgenommen. Es entsteht eine klare Raumkante mit einer Passage Richtung Friedrich-Ebert-Straße. Ein Turm als städtebauliches Zeichen markiert die bedeutsame Position des Stadtrénées. Der Willy-Brandt-Platz bekommt durch das ZOB-Dach eine Marke und nach Norden eine haltransparente Raumkante. Zusammen mit Gebäuderiegel und Baumblock entsteht eine fächerartige Struktur, die sich mit dem offen gehaltenen Platz verzahnt und eine Orientierung Richtung Innenstadt vorgibt. Lineare Baumstrukturen verbinden den Platz mit der Innenstadt. Die neue fußläufige Achse Richtung Eickhoffstraße erhält durch eine doppelte Baumreihe eine Passagefunktion mit Aufenthaltsqualität und holt die Fußgängerzone an den Hauptbahnhof heran. Gegenüber dem ZOB an der Friedrich-Ebert-Straße wird ein Parkhaus vorgeschlagen.



Platzfläche aus Klinker, Ellenbogenformat

Platzmitte aus Platten, Naturstein, rötlich-antrazit



Platzfläche aus Klinker, Farbe rötlich-changierend, Ellenbogenformat

Passage Klinker Farbe rötlich-changierend, Reihenformat

Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Willy-Brandt-Platzes in Gütersloh

_städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb - 1. Phase

Der Willy-Brandt-Platz und das Bahnhofsumfeld mit dem ZOB, wie sie bis heute gewachsen sind, kommen diesen zwei Funktionen kaum mehr nach, so dass der Entwurfsgedanke eine grundlegende, **kompromisslose Neuordnung** des Betrachtungsraumes vorsieht.

Der Bahnhofsvorplatz mit seinem näheren Umfeld hat dabei zwei wesentliche Aspekte zu erfüllen. Der eine ist der eines **repräsentativen Empfangsraums**: Der mit Bus oder Bahn anreisende Gütersloh Besucher nimmt zu allererst den Bahnhof und seine Umgebung wahr und trägt diese ersten, besonders prägenden Eindrücke während des Besuchs in die Stadt mit sich. Der andere ist die funktionale Bedeutung als **zentraler Busbahnhof**: Berufstätige und Schüler, die am Bahnhof in den Bus ein-, aus- oder umsteigen erfreuen sich kurzer Wegeverbindungen und einer übersichtlichen, benutzerfreundlichen Strukturierung.

Der vorgelegte Entwurf möchte mit einer großzügigen Gestaltungssprache beide Aspekte miteinander verbinden. Eine **einheitliche Platzfläche** verbindet alle funktionalen Bereiche miteinander und leitet über die gewonnenen Freiräume an einer neuen Markthalle in die Altstadt über.

Neubauten an der Bahn

Nach dem Rückbau der bestehenden Strukturen auf dem Postareal bedarf der Freiraum auch zukünftig einer einseitigen Fassung. Zwei einzelne durch ein gläsernes Vordach mit dem Bahnhof verbundene Baukörper besetzen die Kante. Unter dem Vordach führen zwei Passagen zu den Bahnsteigen.

Die Unterbringung der geforderten Räumlichkeiten (Mobilitätszentrale, Pausenraum und Toilettenanlagen für die Beschäftigten der Bahn) schlagen wir im Erdgeschoss des nordöstlichen Baukörpers vor. Sowohl das entsprechende Untergeschoss als auch die nordöstliche Ecke des Gebäudes stehen für die Realisierung des Fahrradparkhauses, des Fahrradverleihs sowie der Errichtung einer E-Bikestation zur Verfügung. Durch die Organisation des ruhenden Fahrradverkehrs auf zwei Etagen, ist auch eine Erreichbarkeit von der unteren Ebene der Bahnunterführung an der Friedrich-Ebert-Straße im Untergeschoss und im EG von dem eigentlichen Platzniveau möglich.

Zusätzlich entstehen weitere Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss und Büroräume in den Obergeschossen und beleben so den Platz. Die für die bauliche Nutzung vorgesehenen Flächen würden auch eine Hotelnutzung in einem Hochhaus als städtebauliche Dominante, die den Bereich positiv prägen könnte.

Der neue ZOB auf dem Postareal

Der neu geordnete ZOB auf dem ehemaligen Postareal bietet auf sieben Bussteigen Platz für insgesamt 26 Busstellplätze in Sägezahnaufstellung, von denen sich 20 Bussteige auch für Gelenkbusse eignen. Eine großzügige Umfahrt um zwei Businseln ermöglicht gleichzeitiges An- und Abfahren aller Stellplätze. Für den Schutz vor Wind und Wetter werden die beiden Mittelinseln von einem transparenten Dach überspannt. Zusätzlich werden nach Erfordernis weitere transparente Warteunterstände im äußeren Bereich an der Kaiserstraße angeordnet. Eine großzügige Freitreppe an der nordöstlichen Ecke des Platzes führt hinunter zur Unterführung. Der gesamte Bereich des ZOBs ist barrierefrei organisiert und wird über einen Fußgängersteg erschlossen. Dieser bodenbündig in den Pflasterbelag eingelassene Plattenteppich markiert auch die Grenze zwischen dem ausschließlich dem Busverkehr zugedachten Fahrbereich und dem gemeinsam genutzten Bereich, der sich aus der Kiss+Ride-Insel und der Taxivorfahrt und dem Taxiwartebereich ergibt. Dieser Steg bildet auch die Bearbeitungs Grenze bei einer abschnittswisen Realisierung.

Der Willy-Brandt-Platz

Südlich an das neue ZOB-Areal schließt sich der Bahnhofsvorplatz auf dem ursprünglichen Willy-Brandt-Platz an. Mit einem lichten Baumbestand und einem interessanten Wasserspiel, werden eine Vorfahrt und die Wartezone für bis zu zehn Taxen geschaffen. Zugleich werden rund um die Insel Kiss+Ride-Stellplätze angeboten. Dabei werden sowohl entlang der Taxiwartezone als auch im Bereich des Wasserspiels zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen. Der Bereich um den Zugang des Hauptbahnhofgebäudes wird weitgehend freigehalten. Der Fahrbahnbelag der Kaiserstraße wird im an den Willy-Brandt-Platz angrenzenden Übergangsbereich ausgetauscht und farblich dem Belag des Pflastermaterials des Bahnhofsumfeldes angepasst. Ein großzügiger Teppich zieht die Besucher vom Bahnhofsvorplatz auf das Gelände des ehemaligen ZOBs und geleitet sie weiter in Richtung Innenstadt. Eine Mediensäule oder ein Kunstwerk auf dem Bahnhofsvorplatz in der beschriebenen Achse arbeitet diesen Effekt noch weiter heraus.

Die Kaiserstraße wird hinsichtlich des Fahrbahnquerschnitts auf das notwendige Minimum reduziert, sodass sich diese schnell überqueren lässt, aber auch zusätzlicher Raum zu beiden Seiten der Fahrspur gewonnen wird. Hier können die benötigten acht Buswarteplätze (vier je Fahrtrichtung) angeboten werden. Außerdem können weitere Kiss+Ride-Stellplätze vor dem Kino realisiert werden.

Das ehemalige ZOB-Gelände

Der am Bahnhof ankommende Besucher durchquert das heutige ZOB-Gelände auf seinem Weg in die Innenstadt. Die Unterstände werden zurückgebaut. Wo es der freie Raum zulässt, begleitet eine einseitige Baumreihe den Teppich in die Innenstadt, spendet im Sommer Schatten und zieht die heterogenen Fassaden zusammen. Der entstehende Freiraum zwischen dem C&A und dem CineStar wird durch einen transparenten Neubau einer „Markthalle“ besetzt, in dem verschiedene gastronomische Angebote geschaffen werden. Dieser wird jedoch etwas zurück versetzt, sodass sich ein kleiner Stadtplatz, an der Hauptwegeverbindung vom Bahnhof zur Innenstadt bildet. Dieser fungiert als Trittstein, für alle Passanten, die vor oder nach ihrer Reise noch etwas snacken möchten und bietet darüber hinaus auch Kinobesuchern und Einkaufenden einen attraktiven Treff- und Wartepunkt. Der vorgeschlagenen Baukörper besteht aus drei Teilen, die ähnlich den Neubauten an der Bahn über einen gläsernen Kubus zusammengefügt werden. Durch einen Materialwechsel der Bodenbeläge zeichnet sich dieses Feld ab und gibt auch den Bereich für eine mögliche Außengastronomie vor.

