Detaillierte Aufgaben- und Projektbeschreibung

Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes

1. Einführung



Die Stadt Löhne liegt im Nordosten des Landes Nordrhein-Westfalen und ist mit rund 41.000 Einwohnern die drittgrößte Kommune des Kreises Herford.

Sie ist Teil der wirtschaftsstarken Region Ostwestfalen - Lippe. Vielfältige und mittelständische Strukturen prägen den Wirtschaftsstandort. Hier trifft man häufig noch auf inhabergeführte Betriebe. Herzstück der Löhner Wirtschaft ist die Küchenmöbelindustrie. Auf der ganzen Welt findet man Küchen aus Löhne. Daher auch der Name „Weltstadt der Küchen“.

2. Aufgabe



Auf einem Areal von insgesamt rd. 3.000 qm beabsichtigt die Stadt Löhne die östlichen und westlichen Frei- und Verkehrsanlagenflächen umzugestalten und grundlegend zu erneuern. Die rund um das Löhner Bahnhofsgebäude an der L782, Bünder Straße 7, in 32584 Löhne gelegene Maßnahme ist Teil der Städtebauförderung (ISEK) und bildet den Abschluss zur angrenzend entwickelten Grünachse, welche als Brückenschlag zum Werreauenpark fungiert. Zielerwartungen sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität, eine Aktivierung und Wiederbelebung des öffentlichen Raums sowie die Stärkung des Umweltverbundes und des Klimas.

Maßnahmen aus dem entwickelten Mobilitätskonzept greifen zudem in die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes ein.

Auftragsgegenstand

Die Stadt Löhne, vertreten durch das Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz beabsichtigt, die Planungsleistungen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes zu beauftragen. Der Auftrag umfasst Objektplanungsleistungen für Freianlagen i. S. d. § 39 HOAI (Baukosten netto rd. 922.000 €) und Objektplanungsleistungen für Verkehrsanlagen i. S. d. § 47 HOAI für den Neubau einer Kiss & Ride-/ Park & Ride-Fläche sowie Teile eines Radschnellwegs (Baukosten netto rd. 243.000 €). Die Auftragserteilung erfolgt förderkonform stufenweise, in den LPH 5-6 und LPH 7-9, mit den jeweils zu entwickelnden Teilflächen. Im Rahmen der weiteren Planungsausarbeitung ist mit Abstimmungen und zu beteiligenden Dritten zu rechnen. Die Stadt Löhne und die Stadtwerke Löhne sind immer zu beteiligen.

Die zu vergebenen Planungsleistungen sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, Richtlinien und Anforderungen gem. Förderbescheid Nr. 03/17/25 einschließlich Nebenbestimmungen sowie den allgemein anerkannten Regeln der Technik und aktuellen DIN-Vorschriften zu erbringen.

Die Vor- und Entwurfsplanung erfolgt/e in Eigenleistung der Stadt Löhne und wird während des Vergabeverfahrens durch die Immobilienwirtschaft finalisiert. Eine Weitergabe des abgeschlossenen Planstandes (LPH 3) wird mit der Aufforderung der im Teilnahmewettbewerb ausgewählten Bewerber zur Angebotsabgabe weitergegeben. Leistungen der Genehmigungsplanung (LPH 4) werden aktuell nicht als erforderlich angesehen bzw. durch den Auftraggeber erfüllt. Die insgesamt für dieses Projekt ermittelten Kosten der KG 500 beziffern sich auf rd. 1.165.000,00 Euro netto.

3. Bestand und Rahmenbedingungen





Eine überwiegend gepflasterte und asphaltierte Vorplatzfläche auf der Ostseite mit ungenügender Aufenthaltsqualität führt zum Haupteingang des denkmalgeschützten Löhner

Bahnhofsgebäudes. Dieser ist geprägt durch den motorisierten Verkehr. Die Erschließung des Kfz-Verkehrs erfolgt ringförmig als Einbahnstraßenregelung zur Bünder Straße. Die Vorplatzfläche verfügt derzeit über drei Taxistellplätze, einen Behindertenstellplatz sowie einen Park+Drive-Bereich mit fünf Stellplätzen in Schrägaufstellung. Es mangelt an einer ansprechenden, einladenden Gestaltung sowie barrierefrei gestalteten Wegeführung für Menschen mit visueller Einschränkung. Zudem fehlen ausreichende Sitz-, Aufenthalts- und Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Beleuchtungsgestaltung, mit wenigen Beleuchtungselementen am Gebäude und einer Mastleuchte im Bereich des Parkplatzes, ist defizitär.





Auf der Westseite befindet sich der Innenhofbereich mit drei Kellerzugängen zum Bahnhofgebäude, die über eine Rampe bzw. über Treppen zu erreichen sind, und einem Nebenzugang zum Bahnhof und Bahnhofgebäude. Daran schließt eine großzügige Parkplatzfläche für Zugreisende an.

Entlang der Stützwand steht ein Strommast der DB mit ausladender Abfangung. Dieser und ein rechteckiger Mauervorsprung sind aufgrund der Eigentumsverhältnisse zu erhalten.

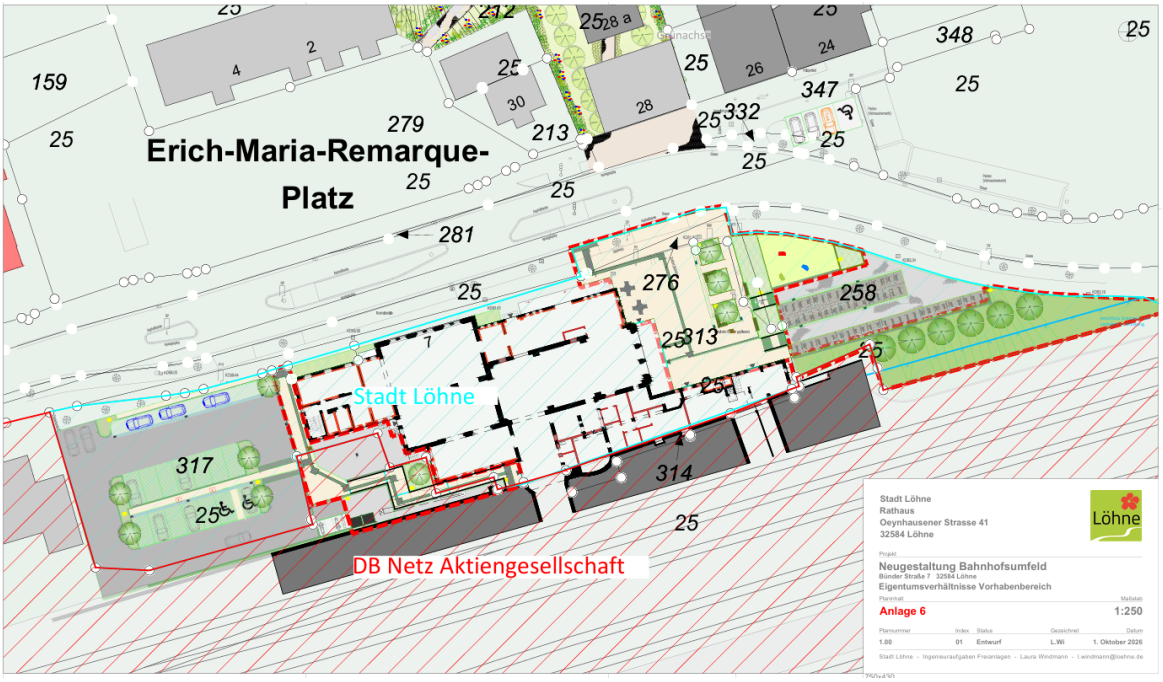
Über diesen Teilbereich des Innenhofes gelangt man zum Nebenzugang, welcher vielfach von den hier parkenden Zugreisenden frequentiert wird.



Die vorhandene Pflasterfläche des Innenhofes weist erhebliche Mängel und Unebenheiten auf. Des Weiteren bieten sich insbesondere im Bereich des Nebenzuganges aufgrund der vorhandenen Gestaltung diverse schwer einsehbare Rückzugsmöglichkeiten und wird dadurch regelmäßig mit Müll verschmutzt und begünstigt die Möglichkeit für Vandalismus.

Eigentumsverhältnisse/ Schnittstellen

Teilflächen der umzusetzenden Maßnahme befinden sich nicht im städtischen Eigentum oder greifen in andere Zuständigkeiten ein, so dass zur und während der fortzuführenden Planung und weiteren Umsetzung ein erhöhter Abstimmungsbedarf mit mehreren Schnittstellen unabdingbar ist. Neben verschiedenen Fachbereichen der Stadt Löhne, die die Interessen der städtischen Flächen und Objekte vertreten, sind auch die Deutsche Bahn, ggf. Straßen-NRW, o. a. bei der Planung und Umsetzung mit einzubeziehen.



4. Entwurf

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes steht im funktionalen Zusammenhang mit dem geförderten Umbauprojekt des Löhner Bahnhofgebäudes zu einem „Dritten Ort“.

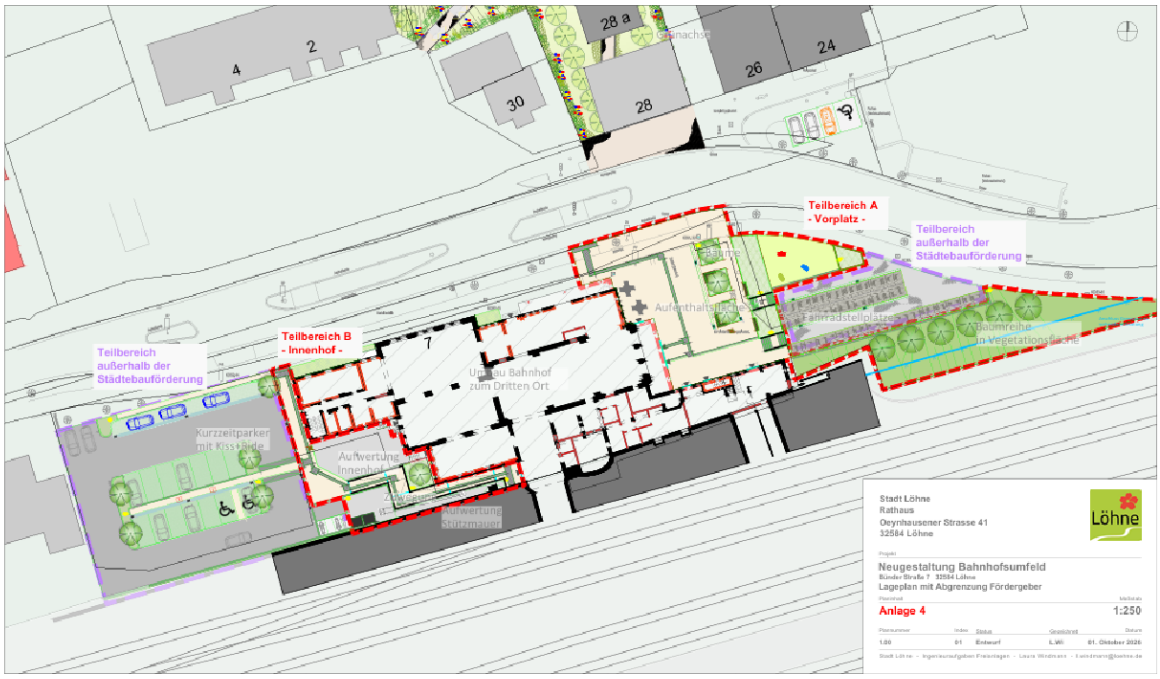
Das wesentliche Ziel der Neugestaltung des Außenbereiches ist die Schaffung einer Fläche mit Aufenthaltsqualität zur Aktivierung und Belebung des öffentlichen Raums mit klarer Trennung zwischen dem motorisierten und dem nicht-motorisierten Verkehr sowie dem Fußgänger- und Aufenthaltsbereich.

Weitere Meilensteine des ausgearbeiteten Entwurfs:

- Revitalisierung des Bahnhofsumfeldes
- Attraktivierung der Wegeverbindung zur Innenstadt
- Schaffung einer Stadtachse vom Bahnhofsvorplatz aus in Richtung Innenstadt
- Verknüpfung mit der Grünachse und Brückenschluss zum Werreauenpark
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Behindertengerechte Gestaltung der Aufenthalts- und Verkehrsfläche
- Schaffung Fahrradabstellfläche/ Fahrradabstellanlagen mit Anbindung an den geplanten Radschnellweg OWL zur Steigerung der klimafreundlichen Mobilität
- Gewährleistung von Sicherheit und Sauberkeit
- Beseitigung von Angsträumen
- Aufwertung des Innenhofes
- Flächenentsiegelung und ökologisch wertige Bepflanzung

Teilbereiche/ Flächenuntergliederung:

Die Gesamtmaßnahme wird in Teilbereiche untergliedert, die auf der Ostseite und auf der Westseite verortet sind. Der Vorplatz auf der Ostseite mit den angrenzenden Grünflächen (=Teilbereich A) über rd. 850qm und der Innenhof auf der Westseite (=Teilbereich B) über rd. 350 qm sind Bestandteil der Städtebauförderung und eine Maßnahme des ISEK. Die Fahrradabstellfäche auf der Ostseite mit rd. 300qm und die Kiss&Ride-/ Park&Ride-Fläche auf der Westseite mit rd. 950 qm sind jeweils als separate Teilflächen zu behandeln. Für die beiden zuletzt aufgezählten Flächen wird derzeit geprüft, ob NWL- bzw. weitere Fördermittel beantragt und zugrunde gelegt werden können. Die jeweiligen Objekte sind entsprechend ihrer Zuständigkeiten zu planen, umzusetzen und einzeln abzurechnen.



Ostseite = Teilbereich A der Städtebauförderung: **Vorplatz (mit Haupteingang)**

Westseite = Teilbereich A der Städtebauförderung: **Innenhof (mit Nebenzugang)**



Der künftig einheitlich gepflasterte Vorplatz fungiert sowohl als Zuwegung zum denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude als auch als Aufenthaltsfläche. Es ist derzeit beabsichtigt eine Teilfläche für die Außengastronomie zu nutzen.

Für die befestigten Flächen ist ein Betonsteinpflaster als Einsteinsystem mit dem Rastermaß 20 x 30 cm in einem sandstein-beige Farbton vorgesehen. Dasselbe Material findet auch bei der Herstellung der gegenüberliegenden Grünachse Verwendung. Dadurch wird der Zusammenhang der beiden Bereiche zueinander auch visuell hergestellt. Ergänzend

kommen taktile Platten zur Herstellung eines Leitsystems zum Einsatz. Die farblich abgesetzten Systemsteine verbinden auch für sehbeeinträchtige Personen den Haupteingang zum Bahnhof mit wichtigen Bereichen des Vorplatzes und führen Besuchende zur Lichtsignalanlage an der Bünder Straße.

Die optische Verlängerung der axialen Baumpflanzung der Grünachse erfolgt über eine zielgerichtete Vorortung neu gewählter Baumstandorte auf dem Vorplatz. Den geradlinigen Verlauf ergänzt eine Infostele als zeitgemäß aufwertendes Ausstattungselement. In Hochbeeten aus Cortenstahl sollen künftig heimische Laubbäume, Säulenhainbuchen, den Vorplatz ergänzen und gleichzeitig auflockern. Mit einer Höhe von 10 bis 15 m und einer schmalen Krone ermöglicht dieses heimische Gehölz weiterhin den Blick auf das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude.

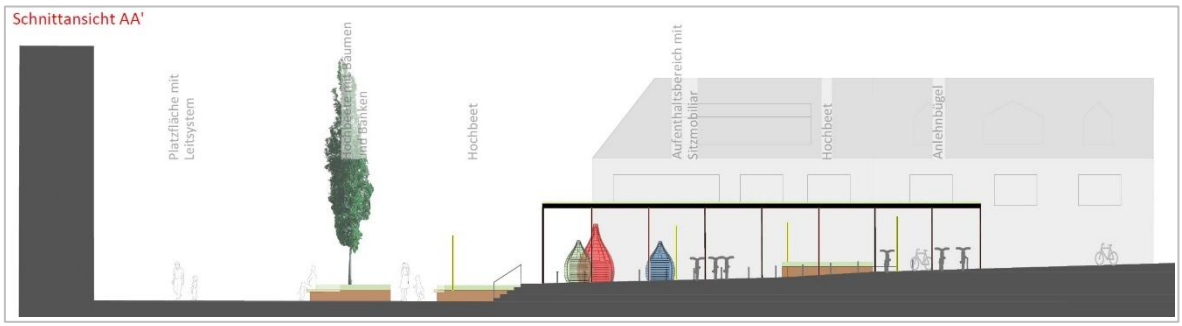


Ostseite, Schnitt B-B (Fahrradabstellfläche und Grünfläche) mit Blick auf das Bahnhofgebäude im Hintergrund

Seitlich gerahmt wird der Vorplatz durch weitere Hochbeete aus Cortenstahl, die als raumbildende Einbauten die Grün- und Fahrradabstellfläche vom Vorplatzbereich sowohl höhentechnisch als auch nutzungsbedingt voneinander abgrenzen. Hier sind intensiv bepflanzte Vegetationsflächen geplant. Für eine multifunktionale Nutzung sollen die Cortenstahl-Hochbeete durch Holz-Bankauflagen ergänzt werden und gleichzeitig auch als Sitzgelegenheit fungieren.

Angrenzend zum Aufenthaltsbereich entsteht zwischen Fahrradstellfläche und Bünder Straße, entlang des künftigen Radweges, eine Grünfläche mit Gebrauchsrasen und verschiedenen frühjahrsblühenden Blumenzwiebeln sowie punktuell verorteten Sitzgelegenheiten.

Derzeit wird eine parallel zum Gleiskörper verlaufende Einfriedung (max. 1,80 m Höhe) geprüft. Soweit diese entsteht, ist hiervor eine Vegetationsfläche die Hang- und Böschungsrichtung auszurichten. Eine bisher vorhandene wilde Vegetationsstruktur wird mittels niedrig wachsender, heimischer Gehölze (Bäume / Hecken) ersetzt. Insgesamt soll die freie Sicht von den Gleisen auf das Bahnhofsgebäude gewahrt bleiben.



Ostseite, Schnitt A-A (Vorplatz und Fahrradabstellfläche) mit Blick zur Grünachse u. gegenüberliegenden Straßenbebauung

- Fahrradabstellfläche

Angrenzend zum Vorplatz und gerahmt von den beiden Grünbereichen soll eine neue, großzügig ausgelegte Fahrradabstellfläche im unmittelbaren Bahnhofsumfeld entstehen, welche an den perspektivisch entstehenden Radschnellweg anschließen wird. Vorplatz und Fahrradabstellfläche sind aufgrund unterschiedlicher Höhenniveaus räumlich voneinander getrennt. Nur eine Treppen- sowie eine Rampenanlage stellen jeweils eine Verbindung beider Bereiche her. Diese Einbauten unterbrechen den abgrenzenden Riegel der Cortenstahl-Hochbeete und sollen aufgrund der vorgesehenen Positionierung einer Vermischung von Fußgänger*innen und Fahrradfahrenden auf dem Vorplatz entgegenwirken.

- **Teilbereich B/ Innenhof**



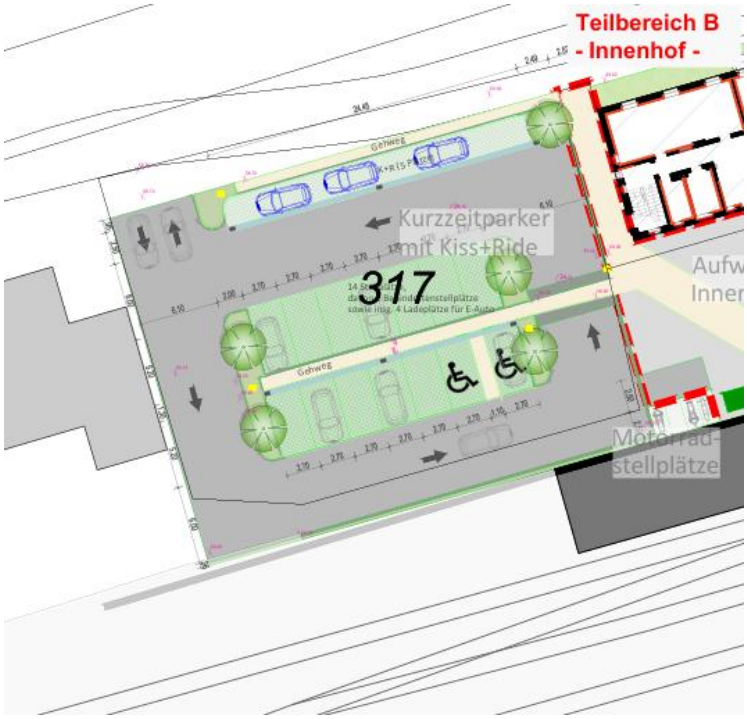
Der künftig gepflasterte Innenhof ist als fußläufige Zuwegungsfläche konzipiert. Nach heutigem Stand wird eine barrierearme Wegeführung favorisiert (Erreichbarkeit mittels Rampenanlage), die zum Innenhof und Nebenzugang des Bahnhofsgebäudes führt.

Die Kellerzugänge dienen als Notausgang oder zu Anlieferungszwecken und sind Planungsbestandteil der Hochbaumaßnahme. Für den Innenhof und die umlaufende Zuwegung ist eine ausreichende Beleuchtung geplant.



Einige Kellerfenster im Bereich des Nebeneingangs werden im Zuge der Hochbaumaßnahme geschlossen. Die entsprechenden Lichtschächte werden teilweise zurückgebaut und überbaut. Der Umgang mit vorhandenen Wand-, Vor- und Rücksprüngen ist mit dem Auftraggeber abzustimmen. Grundsätzlich wird eine offene Sichtachse zum Nebenzugang und zur Kiss + Ride-/ Park + Ridefläche befürwortet. Bahnanlagen und deren Bauwerke, wie die vorhandene Schwerlaststützwand, die Mauerverstärkung und der Oberleitungsmast der Deutschen Bahn bleiben unangetastet.

- Park & Ride-Fläche / Kiss & Ride-Fläche



Dieser Bereich ist mit seinen rd. 950 qm für den motorisierten Verkehr vorgesehen und soll zum weiteren Ausbau der E-Mobilität beitragen. Es sollen neben einer Kiss & Ride Zone mindestens sieben Kurzzeitparkplätze entstehen, weiterhin werden zwei Behindertenstellplätze neu geschaffen.
Die geplante Umstrukturierung umfasst die Schaffung einer Kiss & Ride Zone im Anschlussbereich an den öffentlichen Gehweg. Im Zentrum des Areals sollen Kurzzeitstellplätze in Doppelreihe als Senkrechtaufsteller mit einem zwischenliegenden Gehweg entstehen. Um Konflikte beim Ein- und Ausfahren zu reduzieren, soll die Einfahrt in den westlichen Bereich verlegt werden. Die

Fahrgassen sollen aus demselben Bestreben nur in einer Fahrtrichtung nutzbar sein. Strukturgebende Pflanzelemente rahmen den Stellplatzbereich.

5. Rahmenbedingungen/ Zeitrahmen

Gegenstand des zu vergebenden Auftrags sind die Objektplanungsleistungen für Freianlagen i. S. d. § 39 HOAI in den LPH 5+6 und 7-9 (Baukosten netto rd. 922.000 €) sowie die Objektplanungsleistungen für Verkehrsanlagen i. S. d. § 47 HOAI in den LPH 5+6 und 7-9 (Baukosten netto rd. 243.000). Bei der Planungsausarbeitung und Maßnahmenumsetzung sind die Vorgaben der Förderung der Städtebauförderrichtlinie 2023 „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Innenstadt Löhne“, FRL, lt. vorliegendem Förderbescheid Nr. 03/17/25 einschließlich Nebenbestimmungen und Anlagen sowie weitere Vorgaben, und Voraussetzungen i. R. d. Förderung von Mobilität / Nahmobilität einzuhalten. Für die Mittelabrufe wird eine entsprechende Zuarbeit/Unterstützung erwartet. Maßnahmen und Objekte sind entsprechend ihrer jeweiligen Zuständigkeiten und Förderstellen getrennt abzurechnen. Mit der Ausarbeitung der ausgeschriebenen Planungsleistung für die Freianlagen ist direkt nach Beauftragung zu beginnen und so zügig weiterzuarbeiten, dass die Leistungen der LPH 6 bis Ende August 2027 für die städtebaufördermittelgebundenen Objektanlagen abgeschlossen sind. Die Beauftragung von Sonderfachleuten erfolgt in Abstimmung durch den Bauherrn gesondert.
Aufgrund der bestehenden Abhängigkeiten der Baubereiche „Umbau des Bahnhofs zu einem Dritten Ort“ und der „Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes“ sind Maßnahmen entsprechend örtlicher Gegebenheiten aufeinander abzustimmen. Die Projektarbeit hat in enger Zusammenarbeit stets mit der Kommune (Stadt und Stadtwerke Löhne) zu erfolgen. Mit zu beteiligenden Dritten ist zu rechnen (bspw. Abstimmungen mit der Deutschen Bahn, Denkmalbehörde, o. a.). Der Baubeginn startet nach heutigem Stand noch im 4. Quartal 2028, sodass die Gesamtmaßnahme möglichst anbindend mit Abschluss der Hochbaumaßnahme, spätestens im Dezember 2029, fertiggestellt ist.

Es handelt sich um einen stufenweisen Auftrag:

1. Stufe = LPH 5-6, für die jeweils zu entwickelnden Teilflächen und Einarbeitung in den überlassenen Planungsstand
   Teilbereich A: Bahnhofsvorplatz (ISEK) **bis August 2027 zu erarbeiten**
   Teilbereich A: Fahrradabstellfläche
   Teilbereich A: Radschnellweg
   Teilbereich B: Innenhofbereich (ISEK) **bis August 2027 zu erarbeiten**
   Teilbereich C: Kiss & Ride-/Park & Ride-Fläche

2. Stufe = LPH 7-9 mit weiterer Freigabe der Stadt Löhne für die jeweiligen Teilbereiche:

Die ausgearbeitete und finalisierte Planung der LPH 3 überlässt die Stadt Löhne dem Auftragnehmer im Anschluss an dieses Verfahren.

Teilbereich A: Bahnhofsvorplatz (ISEK)	=> Freianlagen
Teilbereich A: Fahrradabstellfläche	=> Freianlage
Teilbereich A: Radschnellweg	=> Verkehrsanlage
Teilbereich B: Innenhofbereich (ISEK)	=> Freianlage
Teilbereich C: Kiss & Ride-/Park & Ride-Fläche	=> Verkehrsanlage

6. Projektkosten:

Die ermittelten Netto-Baukosten der KG 500 beziffern sich wie folgt:

-> Teilbereich A: Bahnhofsvorplatz =	426.000 € (ISEK)
-> Teilbereich A: Fahrradabstellfläche =	226.000 €
-> Teilbereich A: Radschnellweg=	20.000 €
-> Teilbereich B: Innenhoffläche=	270.000 € (ISEK)
-> Teilbereich C: Kiss & Ride-/Park & Ride-Fläche =	223.000 €
	1.165.000 €