

Gestaltungsidee/Leitbild

Ein- und zweiläufige Rampen zeigen unmittelbar Anfangs- und Zielpunkt auf. Ganz bewusst wird hier durch die Wendelung eine spannungsvolle Annäherung an den Zielpunkt abgebildet. Lebens-, Erlebnis- und Interventionsraum für die Stadtgesellschaft. Mit dem Bild der dynamischen Schleife erklärt sich der neue Brückenschlag. Es macht Spaß die Dynamik mit allen Sinnen zu erfahren und zu ergehen, in dieser Doppeldeutigkeit verstehend wissend.

Freiraum – Raum für Leben – Neuer Lebensraum für Bramsche

Städtebauliche Einbindung - Raumbildung

Mit der Setzung des neuen Brückenschlages entstehen fünf unterschiedliche Raumtypologien:

- **Auftakt und Ankunft** auf der Westseite
- **Durchgangsraum** zwischen bestehender Unterführung und neuem Brückenbauwerk
- **Spiel- und Bewegungsraum** im Rampenauge
- **Aufenthaltsraum** zwischen Bahnhofsgebäude und Beginn der Rampe
- **Begegnungsraum** im aufgewerteten Bahnhofsvorplatz

Ein neuer Freiraum im Korrespondenzbereich zwischen Infrastruktur und Stadtraum. Nichts Artifizielles, kein Fremdkörper, sondern Sinnlichkeit und Sinnstiftung. Die Gestalt- und Farbgebung schaffen einen unverwechselbaren und unerwarteten genius loci. Wege und Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer schmiegen sich wie selbstverständlich in den engen Topos der verbleibenden Raumbildungen im Westen, respektieren die geplante Randbebauung entlang der neuen Anliegerstraße, knüpfen an, an Bestehendes, schaffen neue, wertige Makro-Verbindungen sowie Anbindungen an angrenzende Siedlungsstrukturen.

Freiraum

Raumbildungen unterschiedlicher Ausprägung, gleichwohl Auftakt- sowie Aufenthaltsräume an beiden Enden mit unterschiedlichstem Charakter, dem die geplante Nutzung durch seine Robustheit nichts anhaben kann. Die Grünstrukturen werden auf ihre jeweiligen Typologien reduziert und klar ausformuliert. Lockere Baumstrukturen bespielen die parkartigen Räume, beschatten und erzeugen fließende Übergänge in den urbanen Stadtraum, den Bahnhofsvorplatz. Ein wechselvolles Spiel aus Licht und Schatten erzeugt interessante, aber auch sozial verträgliche, da einsehbare, Räume. Das Sonderelement des Rampenauges wird mit eigenen Elementen bespielt. Langfristig hoch aufgeastete Kiefern sorgen für ausreichend Schatten, ermöglichen gleichzeitig eine Korrespondenz zwischen oben und unten, zwischen Brücke und Bewegungsraum, setzen sich bewusst aus dem langgestreckten Korpus der parkartigen Umgebung ab. Der beschützte Raum des Rampenauges bildet Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für Jung und Alt.

Balancierelemente, Baumschaukeln und ein hohes Maß an Sitzmöglichkeiten, witterungsgeschützt unter der Rampe, schaffen wertige, quartiersnahe und niederschwellige Nutzungsangebote. Eine grüne Raumkante aus Bäumen entlang der neuen Erschließungsstraße grenzt den bebauten Raum zum Park hin ab. Sitzelemente im Bereich der Fahrradabstellanlagen laden zum Plausch und Austausch ein, ein Ort sozialer Kommunikation an der Schnittstelle unterschiedlicher Verkehrsmittel-Nutzungen entsteht.

Verkehrskonzept

Der erweiterte Bahnhofplatz wird Ort für alle, ein shared space. Gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt sind die Attribute. Das Miteinander, das Durchmischen aller Verkehrsteilnehmer bildet sich in einer geschwindigkeitsreduzierten Nutzung mit Tempo 7 km/h ab. Abstellanlagen für Fahrräder unterschiedlichster Art und Größe werden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof situiert. Ein Fahrradsilo (Radhaus) mit automatisierter Einstellmöglichkeiten für ca. 120 Fahrräder sorgt für ein hohes Maß an Sicherheit und Nutzungsqualität. Als Rad-Kurzparker werden weitere ca. 60 ebenerdige, mit Glas überdachte Einstellsysteme angeboten, kombiniert mit Ladestationen, niederschwelligen Angeboten für Kleinreparaturen und abschließbaren Safes für Nutzerinventar.

Die neue Erschließungsstraße ist gleichzeitig Zufahrt für die insgesamt 16 PKW-Park&Ride-Plätze. Die gemittelte Entfernung zum Bahnhof beträgt ca. 80 m und ist damit zumutbar. Ein Stellplatz für Behinderte grenzt dabei unmittelbar an den Platz an, um die Wege kurz zu halten.

Auf der Westseite verbindet eine Treppenanlage das Brückenbauwerk mit dem Quartiersplatz. Der Quartiersplatz erhält durch die Anordnung von Sitzstufen zusätzliche Aufenthaltsqualität.

Grundsätzlich sind alle Fuß- und Radwege barrierefrei, mit max. 6 % Neigung und barrierefreien Übergängen zu den angrenzenden Straßen.

Sicherheit und Funktionalität

Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und eine gute Orientierung sind Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Stadtraum. Alle Baumkronen sollen langfristig auf mind. 4 m Höhe, die im Rampenauge liegenden Kiefern auf mind. 10 m aufgeastet werden, damit der gesamte Parkraum einsehbar wird, um Raum für Sicht und Kommunikation zu schaffen. Im südlichen Teil des Parks wird das Gelände zu den Gleisbereichen hin um ca. 1 bis 1,50 m angehoben, um diesen Effekt zu stärken. Die gegenüberliegenden, transparenten Schallschutzelemente zum Gleisbereich entlang der West- und Ostseite hin sorgen für Einblicke und Ausblicke.

Wirtschaftlichkeit & Nachhaltigkeit

Aus dem Brückenbauwerk abgeführtes Niederschlagswasser wird über die Bauwerksstützen in die angrenzenden Grünflächen zur Versickerung eingeleitet. Leichte Eintiefungen von ca. 30 cm erlauben eine vollständige Muldenversickerung und sorgen für einen nachhaltigen Umgang mit Regenwasser. Die Verwendung örtlich hergestellter Materialien, wie Klinker und lokaler Natursteinvorkommen, generieren einen geringen ökologischen Fußabdruck. Soweit möglich werden vorhandene Vegetationselemente geschützt und beibehalten.

Die Beleuchtung wird ausschließlich mit LED-Lichtelementen in warm-weißer Farbtemperatur mit hoher Farbwiedergabe vorgesehen. Wenige Lichtstelen mit intelligenter Beleuchtungsgeometrie sorgen für ausreichend und flächendeckende Ausleuchtung der Platzflächen und Wegeverbindungen. Bodenstrahler unter der gewendelten Rampe und der Anrampung-West verhindern Angsträume, inszenieren das Bauwerk ohne die Umgebung mit Licht zu ‚verschmutzen‘, sorgen gleichzeitig für hohe Aufenthaltsqualität.

Das Bauwerk besteht zu einem Großteil aus Stahl, welcher beliebig oft zu 100% recycelbar ist. Die Stahlhohlkästen besitzen zudem glatte, ungegliederte Außenflächen, welche mit geringem Aufwand instand zu halten sind und keine Nischen für Nistplätze aufweisen. Auch die Ansichtsfläche, bei der die Applikation von Korrosionsschutz erforderlich ist, wird so auf ein Minimum reduziert.

Auf Lager- oder Übergangskonstruktionen konnte aufgrund der Grundrisskrümmung des Bauwerks vollständig verzichtet werden, es handelt sich um ein modernes, integrales und wartungsarmes Bauwerk.

Konstruktion & Herstellung

Der Überbau sowie die geneigten Streben werden aus Stahl hergestellt. Die Feldweiten der Stahlbrücke betragen 23,0 m in den Randbereichen bis hin zu 39,5 m über den Verkehrsräumen, die Gesamtlänge ergibt sich zu 194,5 m. Für den Überbau wird eine moderne Stahl-Hohlkasten Konstruktion mit minimalistischer Formensprache vorgeschlagen. Die Brücke sitzt auf V-förmigen Stützen, welche zwar filigran wirken, aber dem Bauwerk durch ihre Spreizung auch die nötige Stabilität und Steifigkeit in Querrichtung gewährleisten.

Die Wahl fiel auch auf den Werkstoff Stahl, da dies eine schnellere und einfachere Herstellung über dem Gleisbereich ermöglicht, wo Sperrungen in jedem Fall vermieden werden müssen. Es wird zudem ein Dünnschichtbelag vorgeschlagen, welcher frost- und tausalzbeständig ist und auch eine beliebige Farbgebung ermöglicht.

Es werden sowohl für die Widerlager als auch die V-Stützen Flachgründungen vorgesehen, welche ca. 1,5 m unter Geländeoberkante zum liegen kommen.