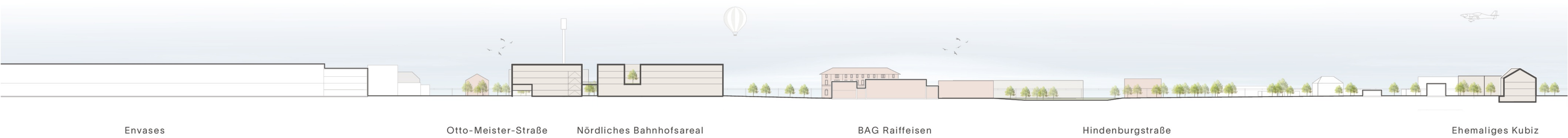




Lageplan 1:1000



Schnitt A-A' 1:1.000 | O - W Schnitt Nord



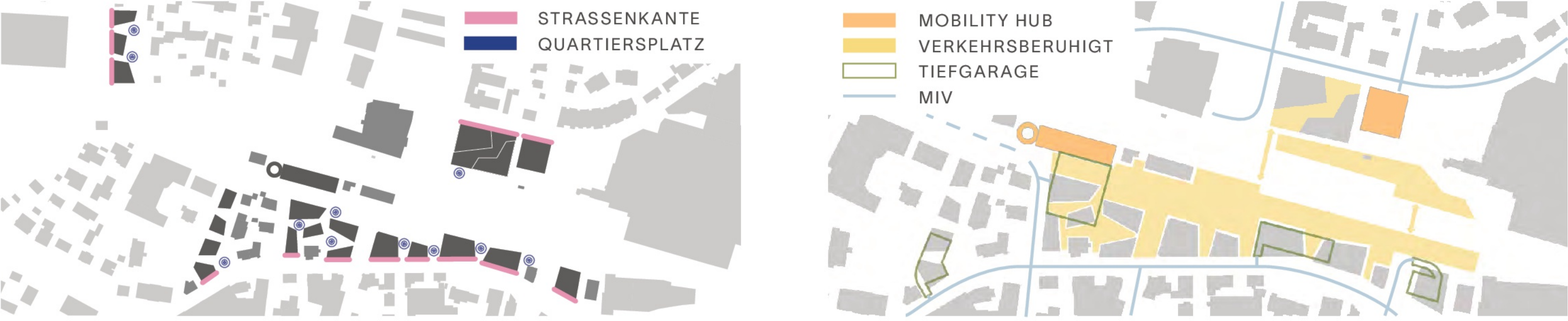
Schnitt B-B' 1:1.000 | O - W Schnitt Süd



Blick auf den neuen Busbahnhof



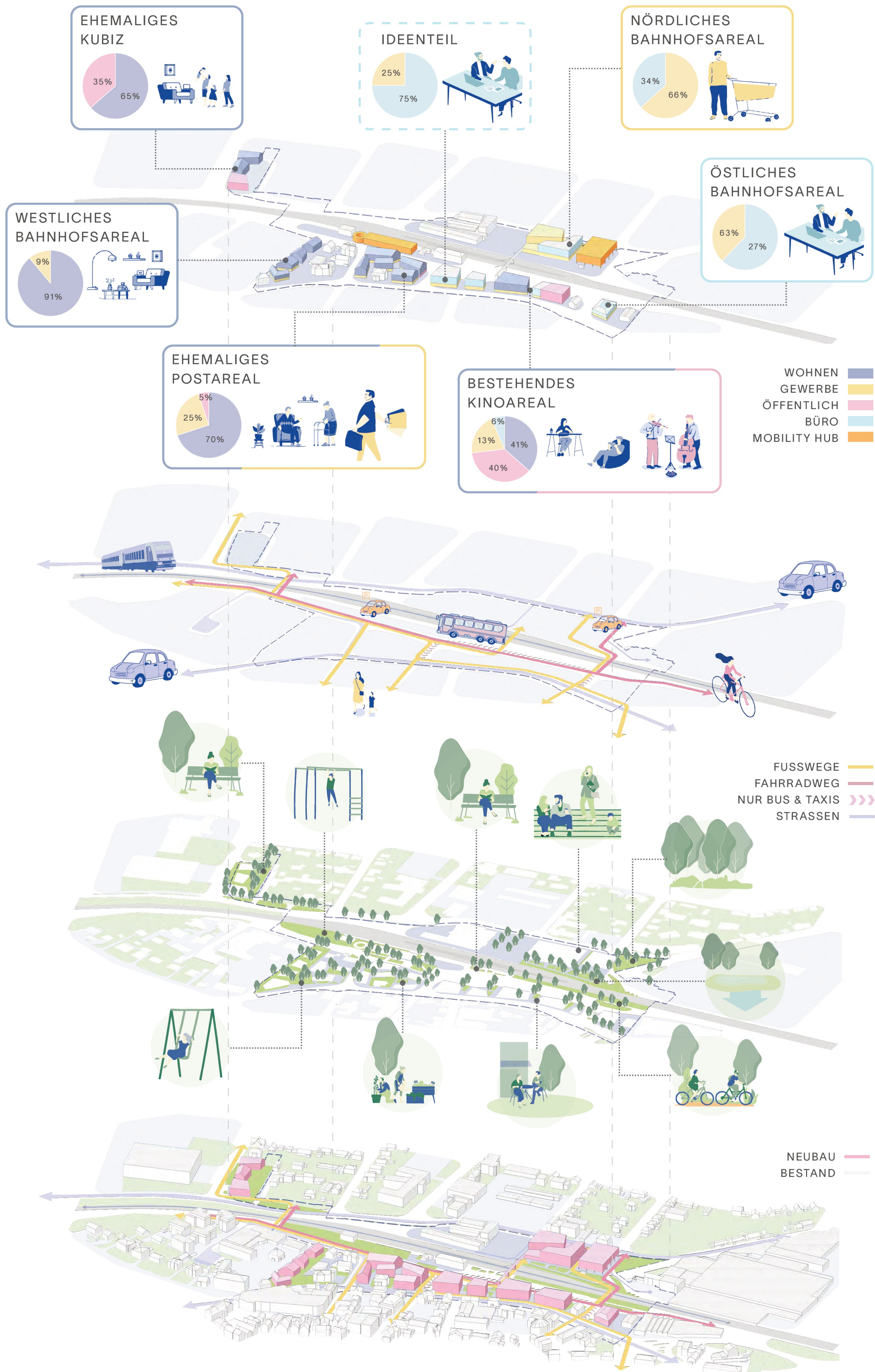
Schwarzplan 1:2.500



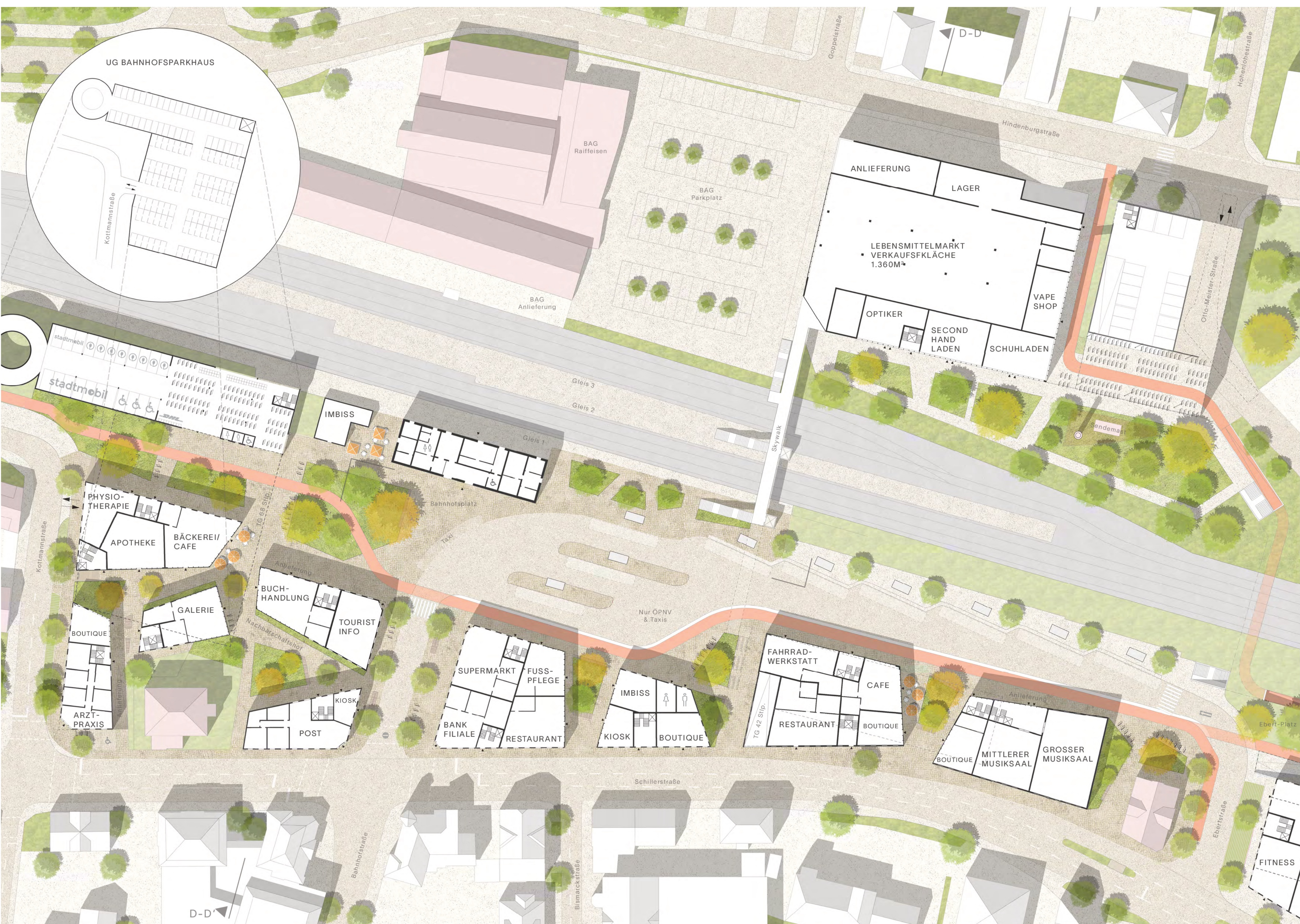
Konzept Kernpunkte



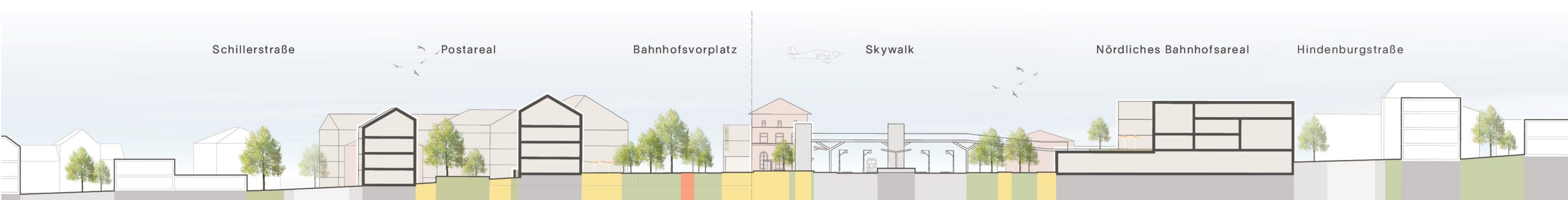
Schnitt C-C' 1:1.000 | N-S Schnitt Ost



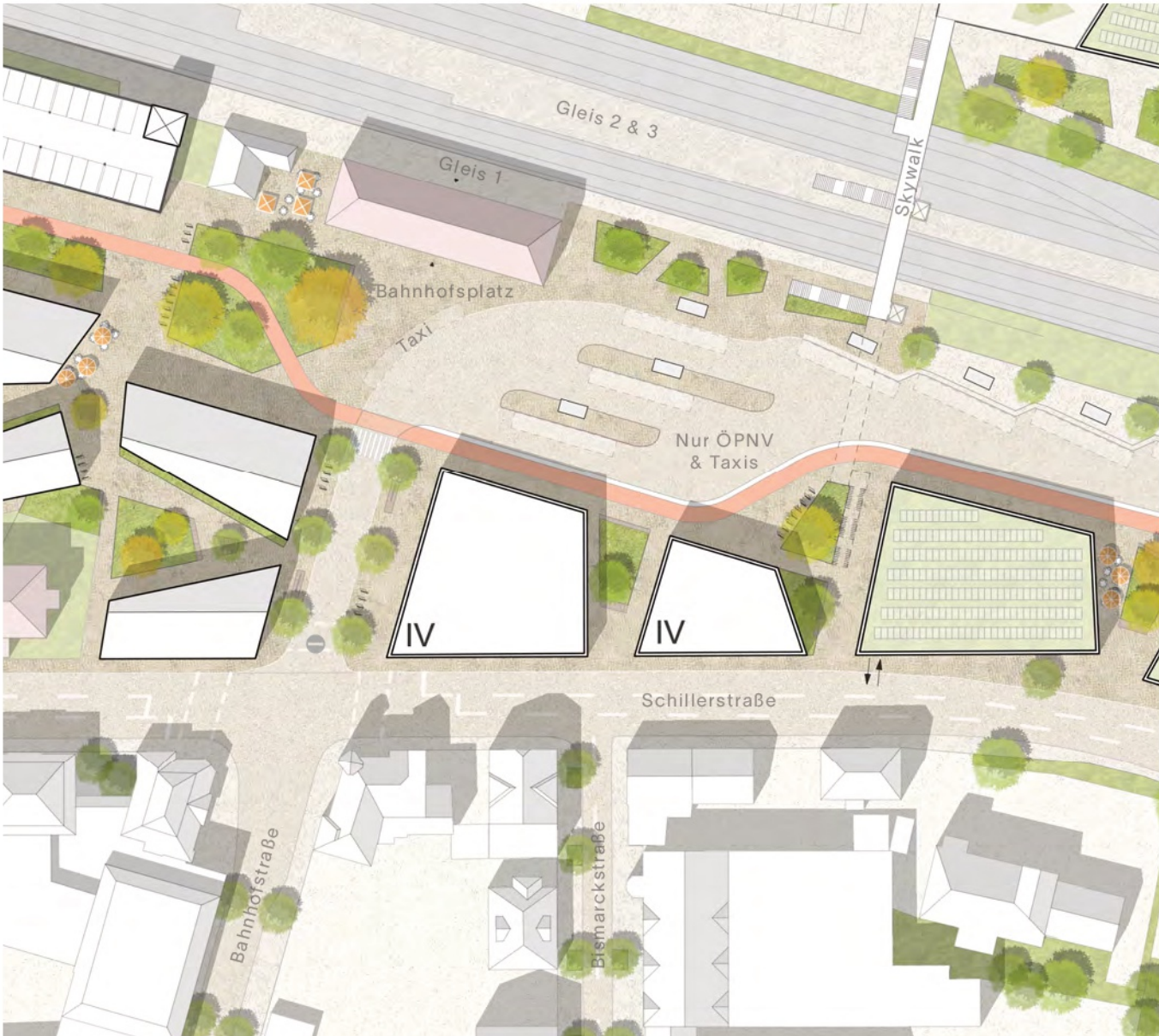
Piktografische Konzept Darstellung



Vertiefungsbereich 1:500



Schnitt D-D' 1:500 | N-S Schnitt West



Ideenteil 1:1.000

Erläuterungstext Bahnhof Areal Öhringen

Die Stadt Öhringen steht vor der städtebaulichen Herausforderung, die Ankunft am Bahnhof und Busbahnhof für Besucher*innen rund um das Bahnhof Areal als gesamtheitlichen Anknüpfungspunkt attraktiv neu zu gestalten. Dabei wird das Planungsgebiet durch gemischten Wohnraum erweitert und durch gewerbliche oder öffentliche Nutzungen aktiviert. Während die historische Altstadt die kulturelle Identität Öhringens widerspiegelt, bringt das neue Bahnhof Areal eine zukunftsorientierte Anbindung und ergänzende, fußläufige Angebote für Anwohner*innen. Die Neugestaltung rund um den denkmalgeschützten Bahnhof wird dabei als Knotenpunkt des ÖPNV aufgewertet, um das Plangebiet wirtschaftlich sowie gemeinschaftlich langfristig zu stärken.

Mobilität

Das neue Bahnhof Areal soll als autoarmes Quartier entwickelt werden, in dem der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Nahverkehr im Mittelpunkt stehen. Ausgang für den städtebaulichen Entwurf ist eine übergeordnete fußläufige Anbindung zur südlichen Altstadt und nördlichen Gewerbe- und Wohngebiete. Dies gelingt durch zwei Mobility Hubs, nördlich und südlich der Bahngasse, um die Eberstraße frei von MIV zu halten und dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr Vorrang zu gewähren. Ein sensibel eingefügter Skywalk schafft dabei einen barrierefreien Fußweg als direkte Verbindung aller Gleise, des Busbahnhofs und ehemaligen Kinoareals mit dem Gewerbeangebot im nördlichen Bahnhof Areal. Gleichzeitig wird die bestehende, höhenreiche Unterführung verkürzt und für Fahrradverkehr besser eingebunden. Der MIV wird über die Kottmannstraße und Hindenburgstraße abgelenkt, um oberirdische Stellplätze im Plangebiet auf ein Minimum zu reduzieren – für Menschen mit Mobilitätsbeschränkungen, die Arztpraxis, Seniorenwohnen sowie die bestehende Anwaltskanzlei vorgesehen. Stellplätze für Bewohner*innen und Besucher*innen sind vollständig in unterirdischen Quartiersgaragen untergebracht. Dabei werden die Zufahrten zu den Tiefgaragen möglichst vom Fuß- und Radverkehr entkoppelt angeordnet. In beiden Mobility Hubs sind Car-Sharing-Angebote für Pkw und Fahrräder sowie Ladestationen für E-Fahrzeuge und Fahrräder geplant. Zusätzlich erweitern wettergeschützte Fahrradstellplätze, Fahrrad Reparaturstationen, öffentliche Toiletten und Postboxen das Angebot für Nutzer*innen.

Städtebau

Städtebaulich passt sich die neue Bebauung durch eine gesamtheitliche polygonale Formsprache behutsam dem Bestand an und schafft klare Raumkanten entlang der Verkehrswege, um halböffentliche Freiräume in den einzelnen Quartieren zu öffnen und bestehende Freiraumangebote zu erweitern. Diese urbanen Dorfplätze stärken die Identität der einzelnen Quartiere und schaffen neue Begegnungsorte für Reisende und Anwohner*innen aller Generationen. Eine maßvolle städtebauliche Dichte schafft dabei eine Reihe kleinerer Ruhebereiche und Plätze entlang der Schillerstraße, welche sich zu der rückgelegten Fußgängerzone hin öffnen. Die durchschnittlich dreieckige, vierschlüssige Neubauten füllen sich dabei angemessen in den urbanen Kontext. Durch eine geschickte Stellung der Baukörper wird Lärmschutz für die rückwärtige Bebauung und neue Sichtachsen über den Busbahnhof hinweg geschaffen. Im Zentrum des neuen Bahnhof Areal erhält der denkmalgeschützte Bau einen angemessenen Vorplatz, welcher Reisende zum Verweilen einläd und wichtige gewerbliche und öffentliche Angebote fußläufig anbindet. Der Skywalk schafft dabei direkten Zugang zu einem neuen urbanen Quartier auf dem Dach des Nahversorgers, sowie belebende Gastronomieangebote, ein neues Kino und attraktive angebundene Bürolflächen, welche das nördliche Bahnhof Areal als lebendigen Treffpunkt neu definieren.

Bebauung

Das Areal zeichnet sich durch eine vielseitige Bebauung aus, die den unterschiedlichen Lebenssituationen und Generationen gerecht wird. Im Fokus steht der Geschosswohnungsbau mit einer Mischung aus geförderten und treifinanzierten Wohnungen, um ein ausgewogenes, nachhaltiges und sozial durchmischtes Wohnangebot zu schaffen. Die Typologie der Bebauung entspringt einer aufgelockerten Blockrandbebauung mit gewerblicher oder öffentlicher Erdgeschossnutzung. Die Wohnraumnutzung passt sich dabei der bestehenden Satteldacharchitektur der Altstadt mit neuen Konturen an, während öffentliche und Büroanbauten mit Flachdach einen bewussten Kontrast setzen. Die Erschließung der Gebäude erfolgt über Zwei- bis Fünfstörner. Der Wohnungsmix im neuen Bahnhof Areal reicht von kompakten 2-Zimmer-Apartments bis hin zu großzügigen 5-Zimmer-Wohnungen und ermöglicht so eine heterogene Wohnerschaft. Dabei bietet das Postareal seniorengerechtes Wohnen mit speziellen Seniorenwohnungen und betreutem Wohnen, sowie fußläufige Angebote für Senioren. Gleichzeitig bietet das Kinoareal eine direkte Verkehrsanbindung und schaltbare Wohnungsgrößen für unter anderem Studierende oder Kurzarbeiter, während das ehemalige Kubiz und westliche Bahnhof Areal mehr Ruhe, private Freiräume und größere Wohnheiten für zum Beispiel Familien lässt. Barrierefreiheit wird konsequent berücksichtigt, um allen einen uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen.

Freiraum

Von West nach Ost erstreckt sich durch das Gebiet, eine wichtige grüne Freiraumverbindung, welche die Bahngasse einfasst und grüne Finger in die einzelnen Quartiere ausweitet. Dabei wird die bestehende Bepflanzung bestmöglich integriert, durch Klimaausgewählte Bepflanzung ergänzt und mit Retentionsflächen zur Optimierung des lokalen Mikroklimas klimaresilient aufgewertet. Südlich des Grünzugs liegt im Zentrum des Bahnhof Areal ein MIV freier Fußgängerbereich rund um den Busbahnhof. Den Auftakt bilden zwei grün gestaffelte und für Fahrradverkehr ausgelegte, kleine Plätze – der westliche Bahnhofplatz auf dem Tiefgaragendach des Mobility Hubs und der östliche Eberl-Platz.

Regenwassermanagement und Ökologie

Der Fußgängerbereich erschließt verschiedene Quartiersplätze mit vielfältigen Freizeit- und Erholungsangeboten, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Anwohner*innen gerecht werden. Entlang der Schillerstraße lockert eine Reihe kleiner, begrünter Plätze die Raumkante auf und bietet Sitzgelegenheiten zum Verweilen, insbesondere für Senioren. Um dem Bedürfnis nach individuellen Rückzugsräumen gerecht zu werden, werden neben attraktiven öffentlichen Freiraumangeboten auch (halb-)private Freiräume wie private Gärten und Gemeinschaftsgärten geschaffen. Attraktive Balkone oder Loggien in den oberen Geschossen ergänzen das Angebot.

Regenwassermanagement und Ökologie

Ein zukunftsweisendes Regenwassermanagement ist ein zentraler Bestandteil der Klimaausgewählung. Es trägt zur Hitzeregulation in städtischen Räumen bei, entlastet die Kanalisation und beugt Überflutungen bei Starkregeneignissen vor. Insbesondere nördlich der Gleise, können dafür große Teile bisher versiegelter Güterverkehrflächen als Klimawald helfen urbane Überhitzung zu reduzieren. Breite Mulden entlang der Gleise ermöglichen die Rückhaltung und natürliche Versickerung von Regenwasser. Unter den Plätzen wird in Ziffernen Regenwasser gesammelt und für Bewässerung oder andere Nutzungen zur Verfügung gestellt. Flachdächer werden intensiv begrünt, um Regenwasser zurückzuhalten und die Verdunstung zu fördern. Wege und Platzflächen werden mit wasserdurchlässigen Belägen gestaltet, um die Versickerung direkt vor Ort zu ermöglichen.