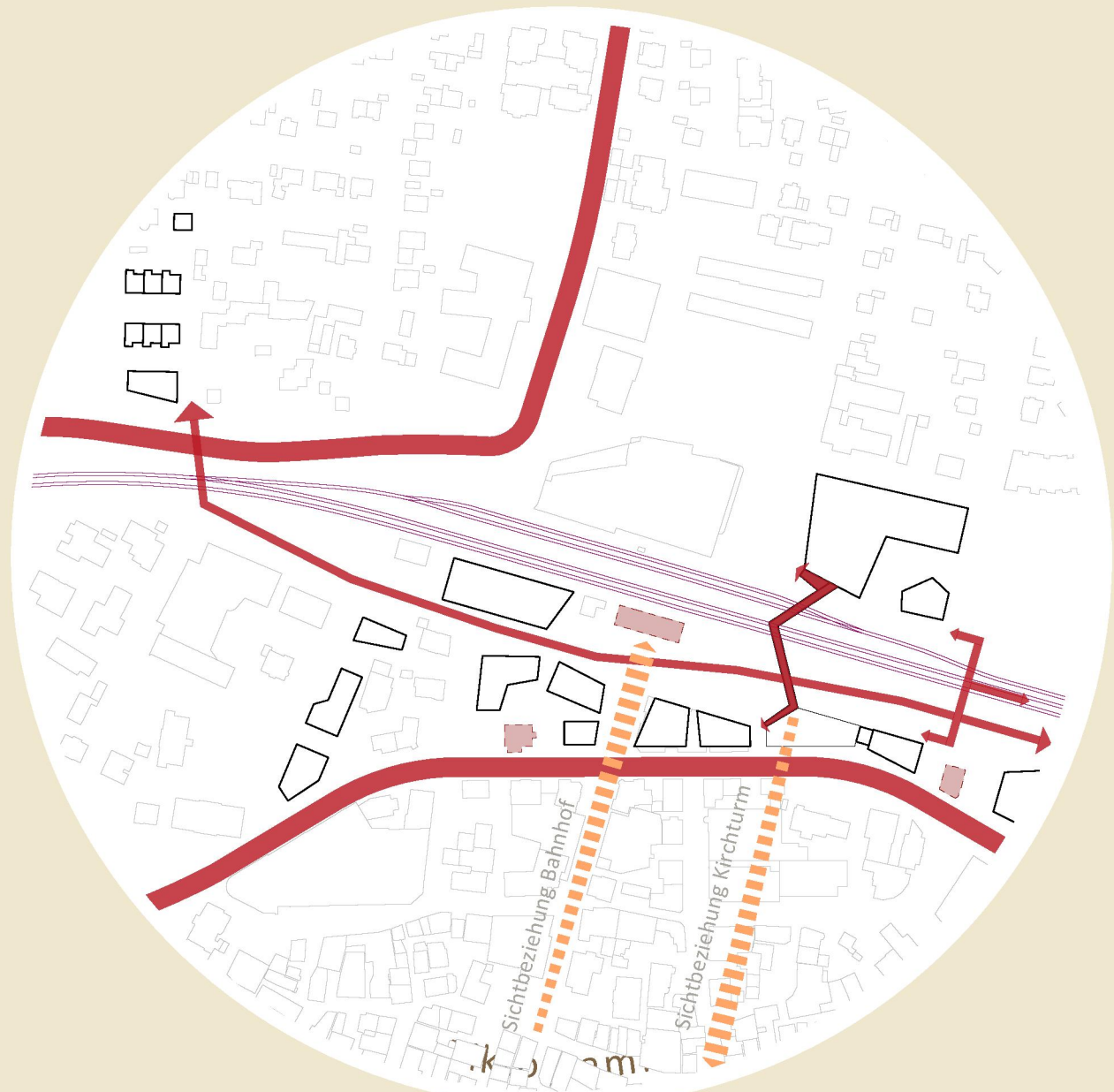
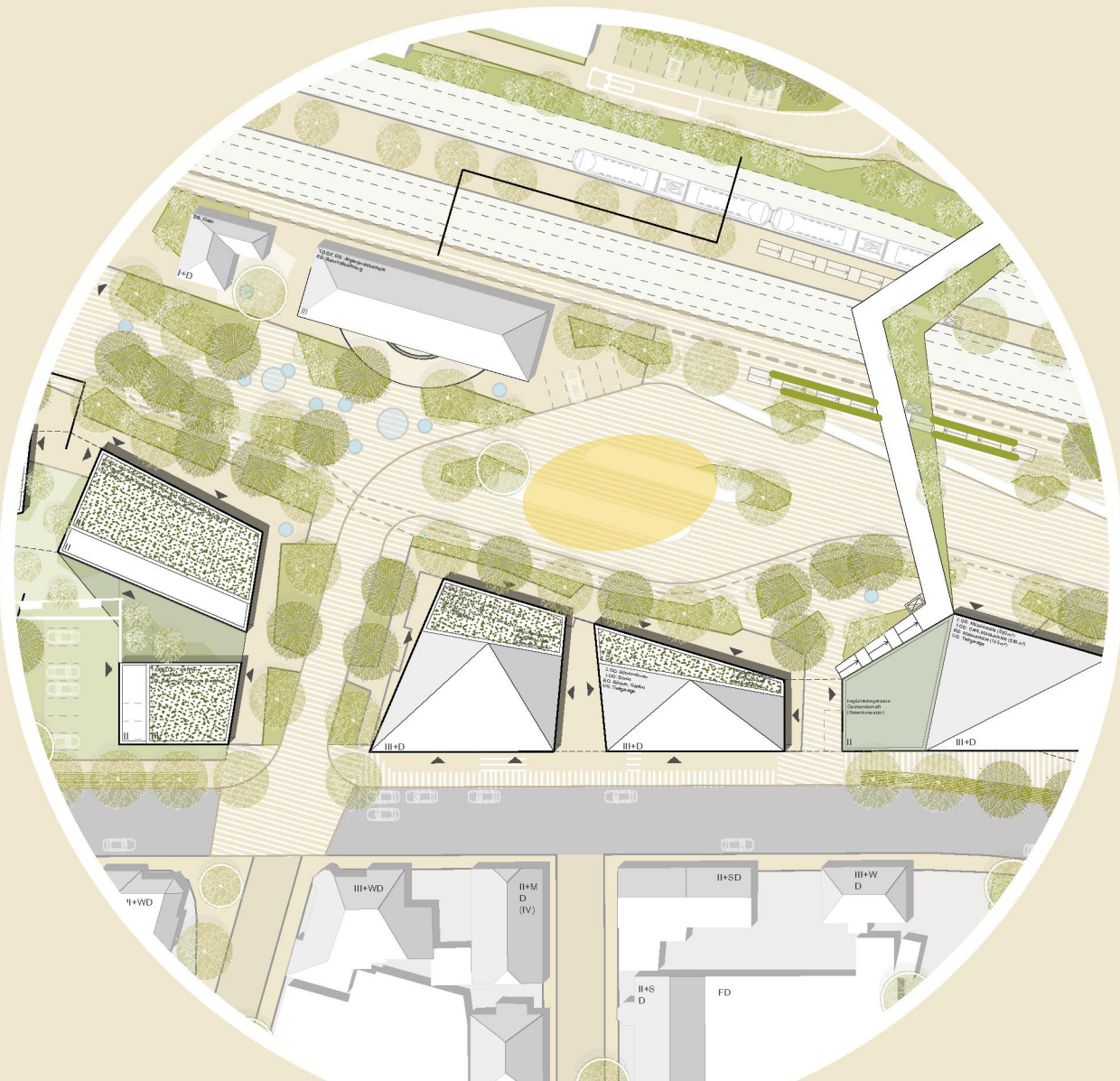


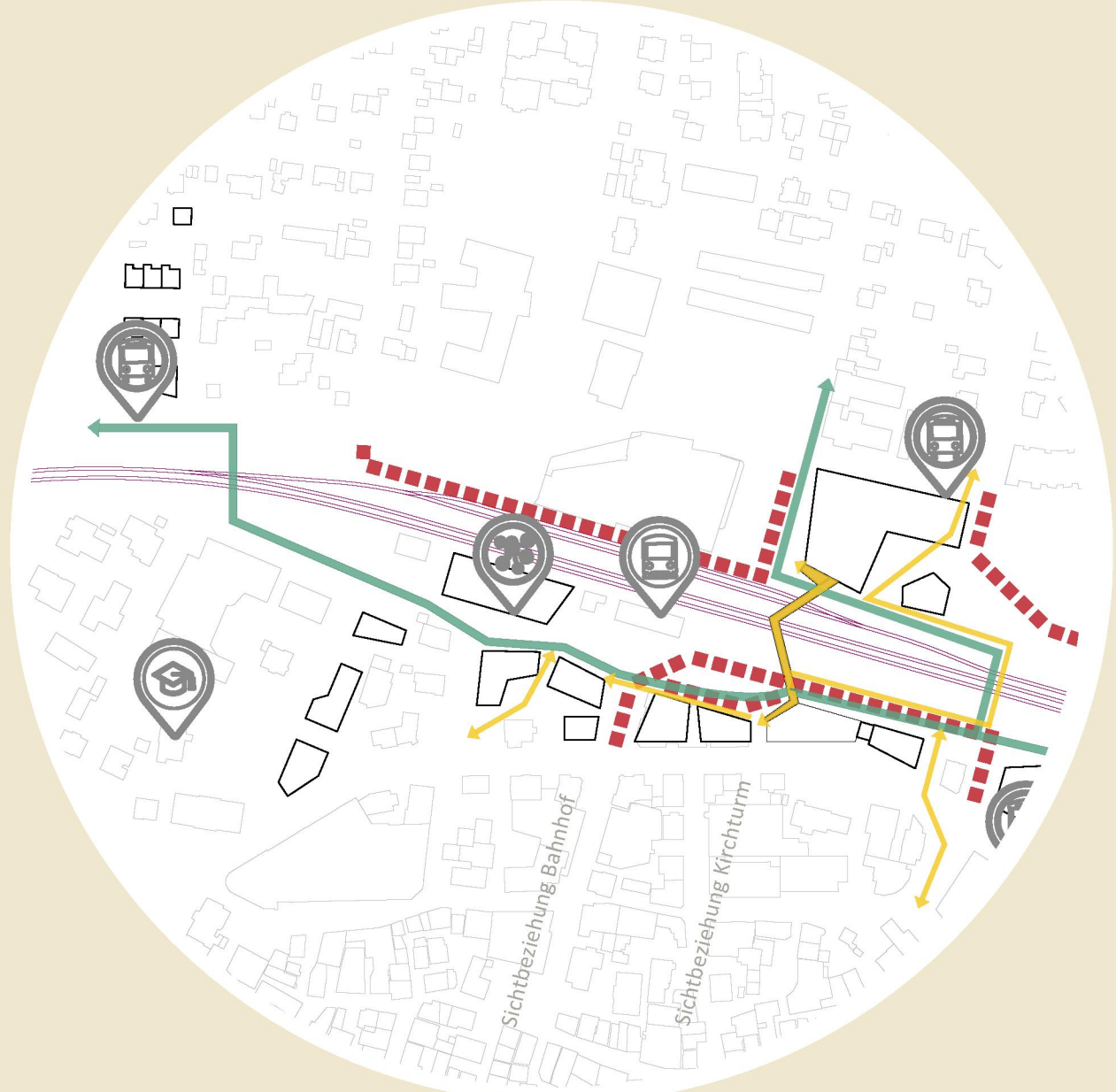
Perspektive Bahnhofsvorplatz



Städtebauliches Konzept



Lupe: Ideenteil



Verkehrskonzept

Erschließung
Die motorisierte Erschließung des Bahnhofsbereichs erfolgt im Einbahnverkehr von Osten über die Schillerstraße in die Ebertstraße.
Außer den Bussen, Taxis, notwendiger Anlieferung und den Anwohnern wird der Bereich für den Durchgangsverkehr gesperrt.
Geplant sind zwei zentrale Bussteige, die als mittig platzierte Inneallee die Verkehrswege aufnehmen. Weitere sieben Bussteige sind nördlich der Ebertstraße angeordnet.
Der ausgewiesene Radweg wird getrennt von den Fußgängerbereichen entlang der Grünflächen im Süden der Ebertstraße geführt. Die östliche Anbindung ans Stadtgefüge wird durch eine neue Verbindung entlang der Gleise unter der Friedrichsruher Straße hindurch vorgeschlagen. Radwegverbindungen in Nord-Süd-Richtung bieten sowohl die im Bestand vorhandenen Unterführungen im Westen und Osten als auch der geplante Skywalk über Aufzüge. Das Plangebiet ist fußläufig durchlässig gestaltet, sodass Wegebeziehungen bestmöglich genutzt werden können. Durch die nahezu vollständige Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr (von Bahnhofsparkhaus bis Hohenlohe Unterführung) können Konflikte vermieden werden. Aufweitungen vor dem Bahnhof sowie im Bereich der Musikhochschule bieten geschützte, von Grün eingefasste urbane Inseln zum Verweilen. Kurze Wegeverbindungen zwischen der Nord- und Südseite der Gleise bieten auch hier die Unterführungen. Durch den Umbau der Hohenloher Unterführung zugunsten und dem neuen Skywalk wird die Barrierefreiheit gefördert.
Parkmöglichkeiten für Anwohner werden in Tiefgaragen geschaffen. Die Parkmöglichkeiten für Besucher werden über mehrere Parkhäuser im Bahnhofsumfeld abgedeckt. Vier Taxistände befinden sich gut einsehbar in direkter Nähe zum Bahnhofgebäude.

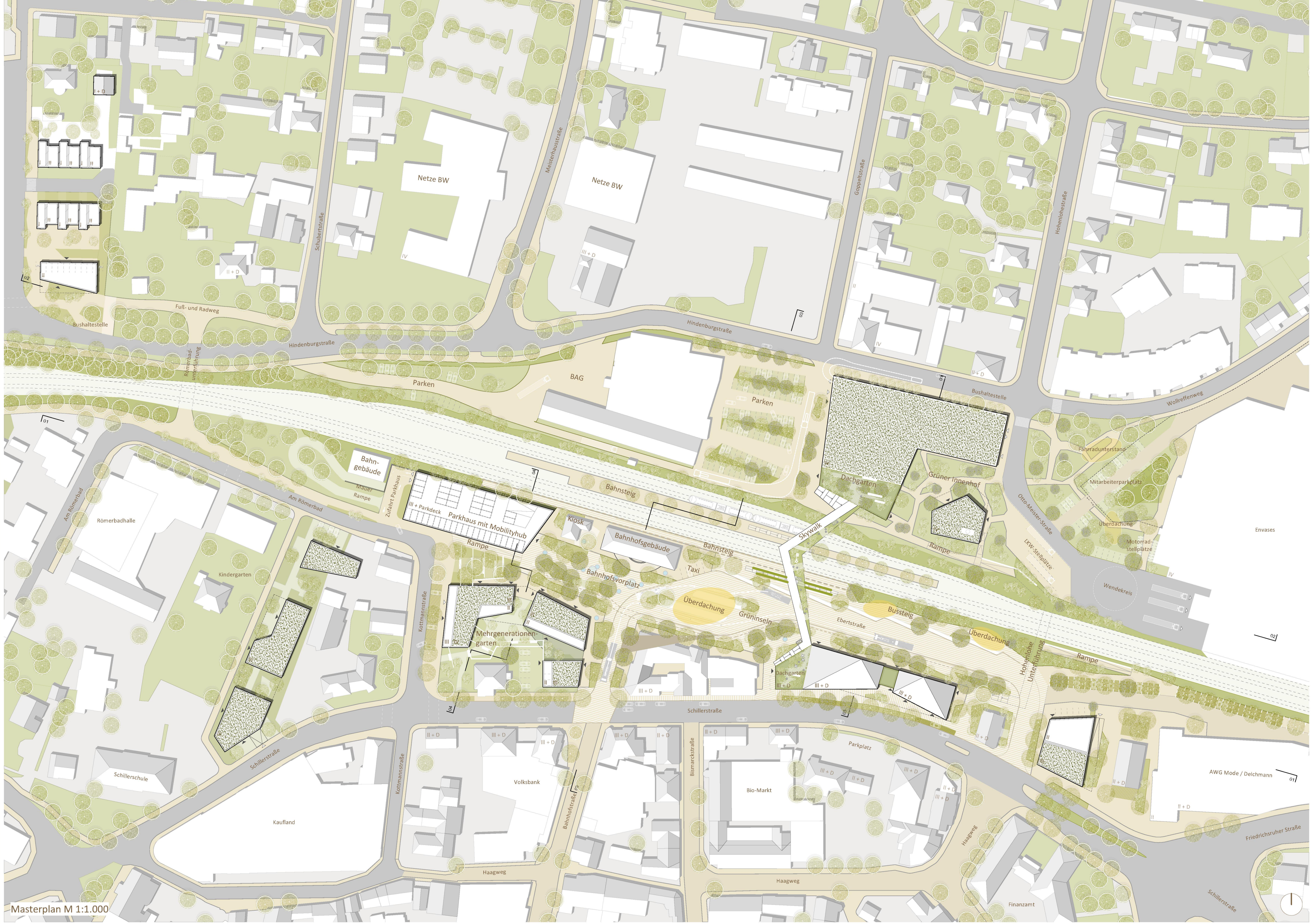
Freiraum- und Grünkonzept
Ziel der Planung ist, das gesamte Bahnhofsumfeld deutlich zu entsiegeln und zu durchgrünen, so dass sich großzügige Grünflächen, kleine Stadthaine mit gemischten, mittelhohen Unterpflanzungen, innerhalb des Nutzungsgefüges entwickeln können. Die planerische Konzeption sieht eine blickdurchlässige Bepflanzung vor, die dem Entstehen von Angsträumen vorbeugt. Die Grünflächen sollen neben dem Effekt der Wasseraufnahme, Schattenbildung und Verdunstung auch die Freiräume strukturieren und den unterschiedlichen Nutzungen zuordnen, sowie im Sinne der Biodiversität ausgebildet werden.
Durch die Auswahl der Pflanzen sollen resiliente, zukunftsorientierte Grünflächen entstehen, die sich aus einem unterirdischen Schwamm, in den das Regenwasser eingeleitet wird, versorgen können. Zusätzliche Verdunstungsmulden ermöglichen eine weitere Pufferung von überschüssigem Oberflächenwasser und kommen ebenso der Vegetation und dem Kleinklima zugute.
Blau-Grüne-Infrastruktur
Klimaanpassungsmaßnahmen bilden die Grundlage einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung, die auch unter sommerlichen Extrembedingungen eine hohe Freiraumqualität sichert. Dabei kommen verschiedene Strategien zum Einsatz, die sowohl ökologische, klimatische als auch gestalterische Funktionen erfüllen. Die großzügige Durchgrünung der Freiflächen sowie die gezielte Pflanzung schattenspendender Bäume tragen wesentlich zur Reduktion von Hitzeinseln bei. Ergänzend sorgen Pergolen, begrünte Dächer und Überdachungen für geschützte Schattenorte mit hoher Aufenthaltsqualität. Schwammstadtprinzipien, wie die oberflächennahe Versickerung von Regenwasser, gewährleisten eine zuverlässige Pflanzenversorgung und fördern die kühlende Verdunstung.
Kühlende Elemente wie verdunstungsaktive Sprudler, temperatursenkende Fassadenbegrünungen sowie gezielt platzierte Vernebelungsanlagen verstärken den mikroklimatischen Effekt im öffentlichen Raum.
Resilienz zeigt sich nicht nur in der Freiraumgestaltung, sondern auch im Städtebau selbst. Die Bebauung fügt sich maßstäblich in den Bestand ein, nimmt stadträumliche Bezüge auf. Intelligente Fassadensysteme vermeiden zusätzliche Aufheizung, erzeugen im besten Fall Energie und tragen durch Begrünung zur klimatischen Entlastung bei. Gebäudeschatten werden bewusst in die Freiraumplanung integriert und als attraktive, sommerliche Aufenthaltsorte gestaltet als Ausdruck eines Stadtbildes, das auf die Herausforderungen des Klimawandels vorbereitet ist und zugleich qualitativ hochwertige Lebensräume schafft.
Materialität
Die öffentlichen Bereiche werden mit einem wasserdurchlässigen, hellen Betonpflaster eines warmen Farbtons befestigt, welches durch die Fugen das Wasser aufnimmt, aber dennoch für die Befahrung mit Bussen die ausreichende Stabilität bietet. Der durchgängige Stein soll den Platz vereinheitlichen und als ruhiger Teppich für die darauf platzierten Nutzungen dienen. Die haushaften, nicht befahrenen Wege sollen sich durch einen fugenlosen Belag (farbiger Asphalt) vom Pflaster absetzen, der aber ebenso wasserdurchlässig wie auch komfortabel in Nutzung und Pflege ist. Die hellen Bussteige sind Betonfertigteile, die als einheitliche Elemente integriert werden. Die Parkplätze werden nach Möglichkeit mit Rasenfugenpflaster passend zum Flächenpflaster ausgebildet. Dunkle Farben werden vermieden, um eine Erhitzung durch Wärmespeicherung zu vermeiden. Generell sollen Verbundmaterialien nicht zum Einsatz kommen, so dass der Wertstoffkreislauf und die Wiederverwendung im Sinne der Nachhaltigkeit gewährleistet werden.



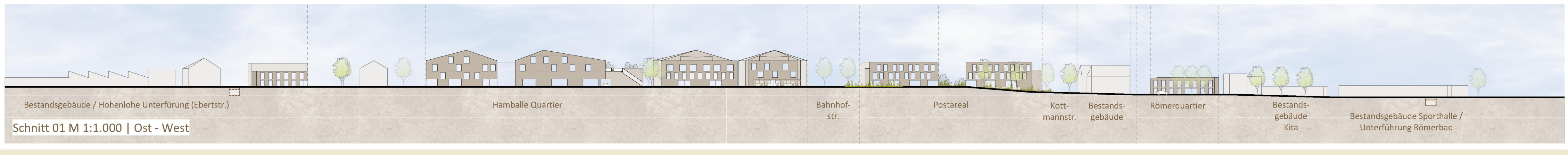
Lokale Einbindung



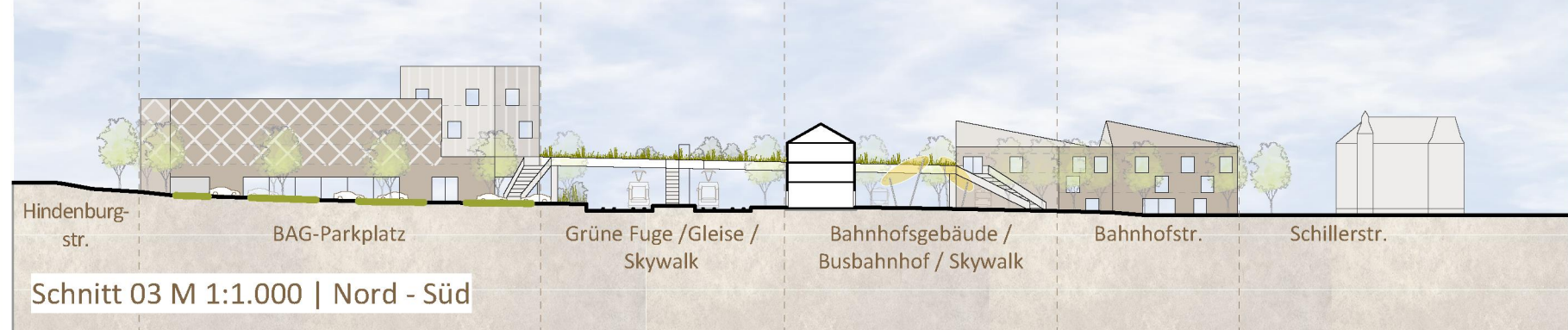
Schwarzplan M 1:2.500



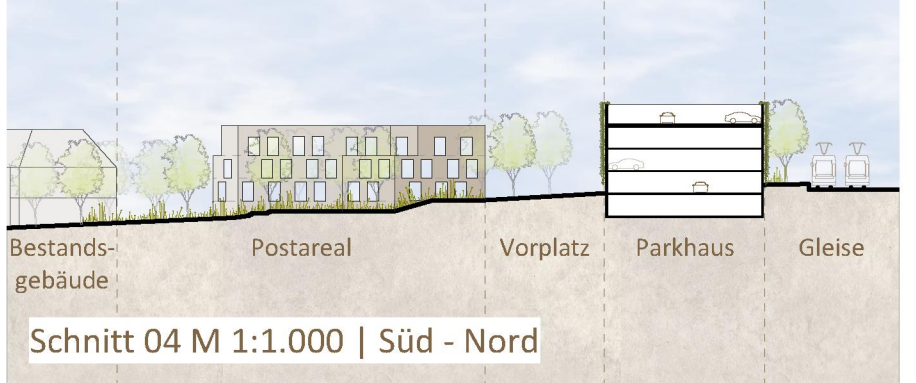
Masterplan M 1:1.000



Schnitt 01 M 1:1.000 | Ost - West



Schnitt 03 M 1:1.000 | Nord - Süd



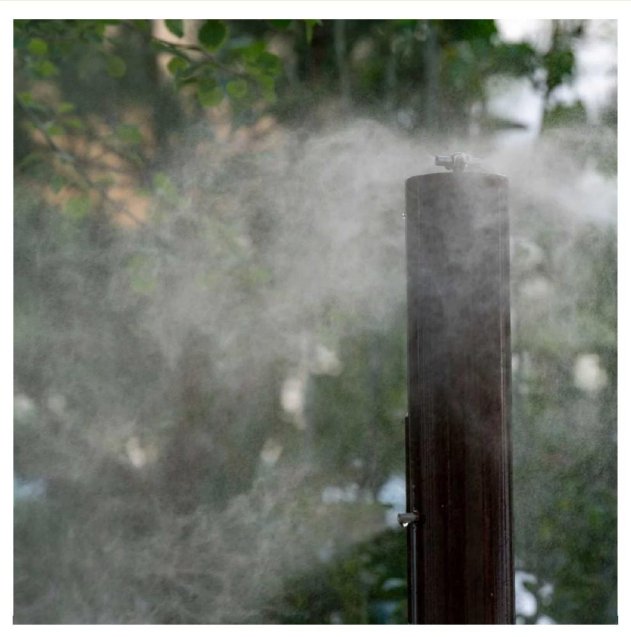
Schnitt 04 M 1:1.000 | Süd - Nord



Abkühlung



Fassade



Nebeldüse



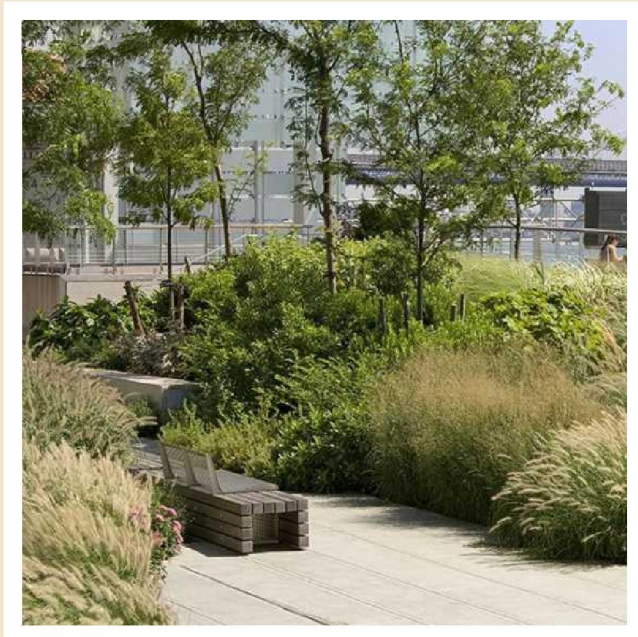
begrünter Skywalk



Fassade



extensive Dachbegrünung



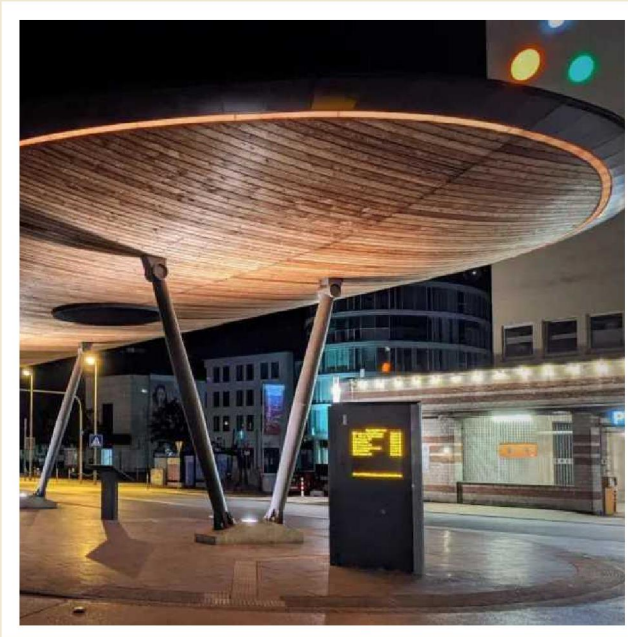
Aufenthalt im Grünen



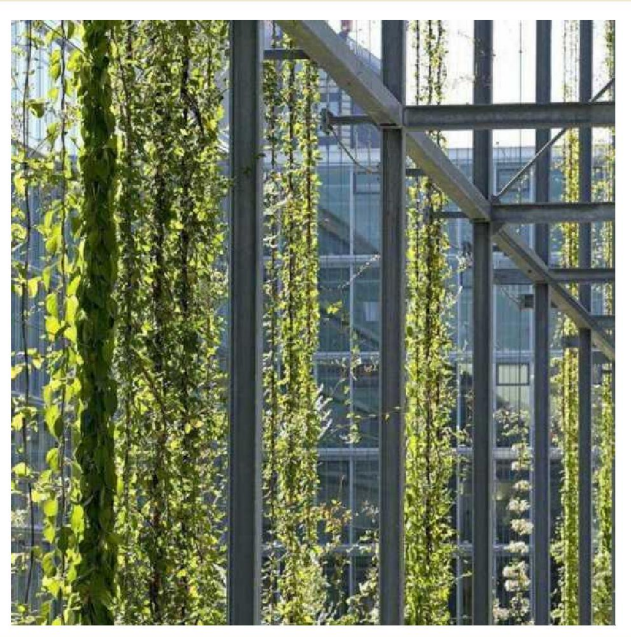
Wasserspiel



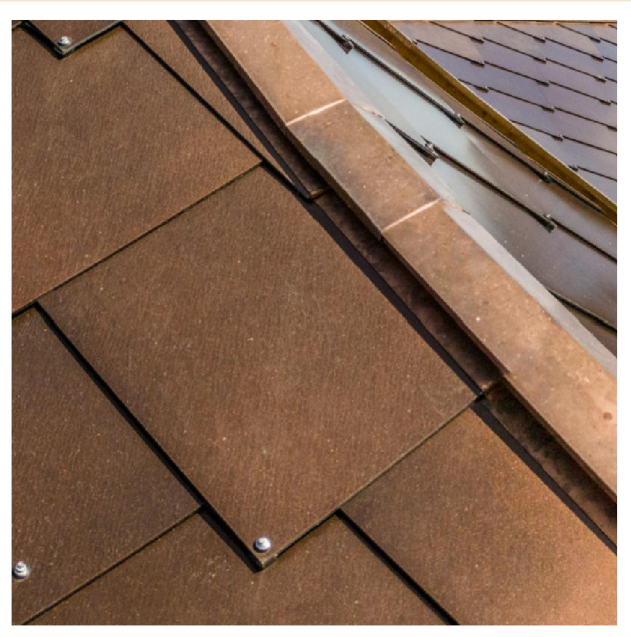
Rasenstufen



Überdachung



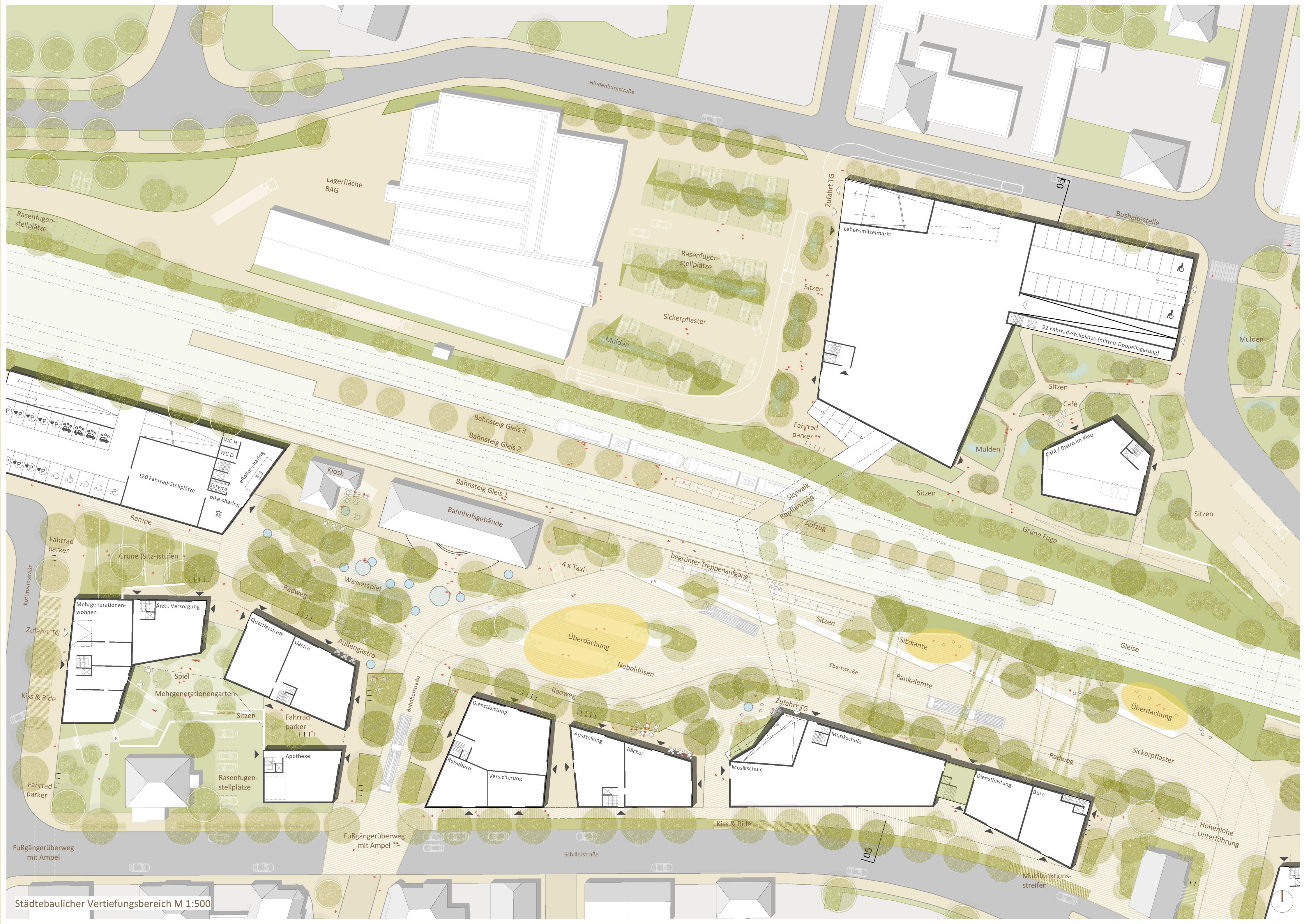
Berankung



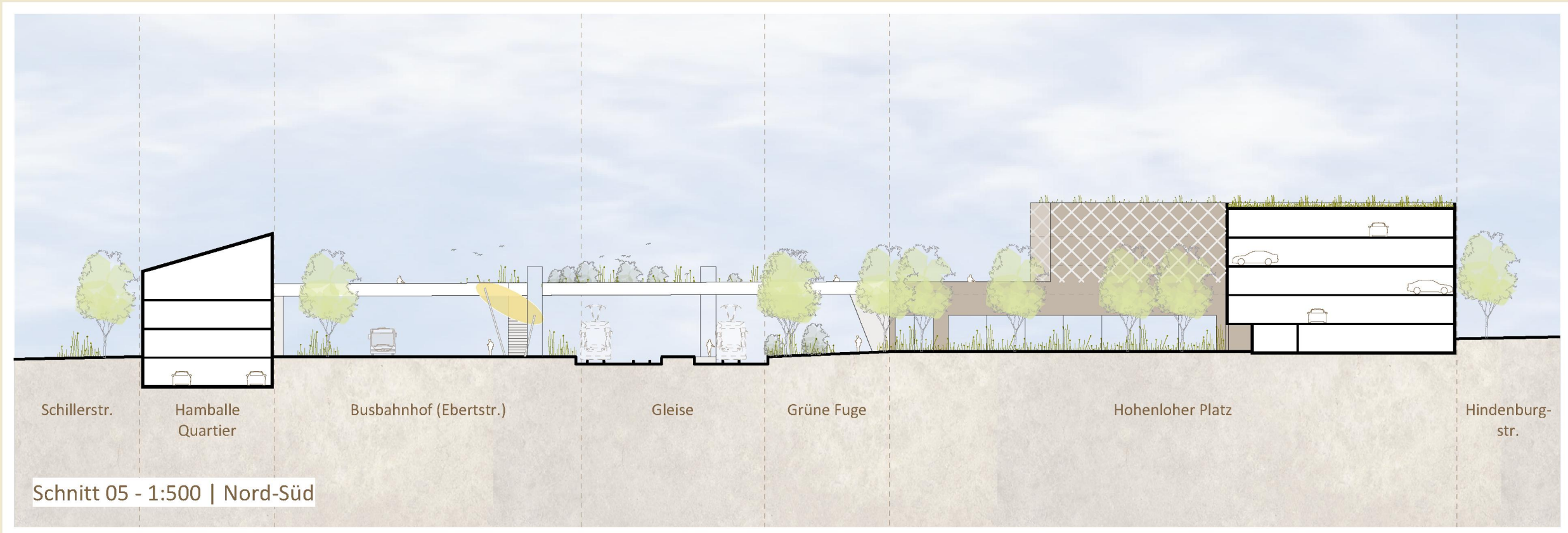
Solarziegel



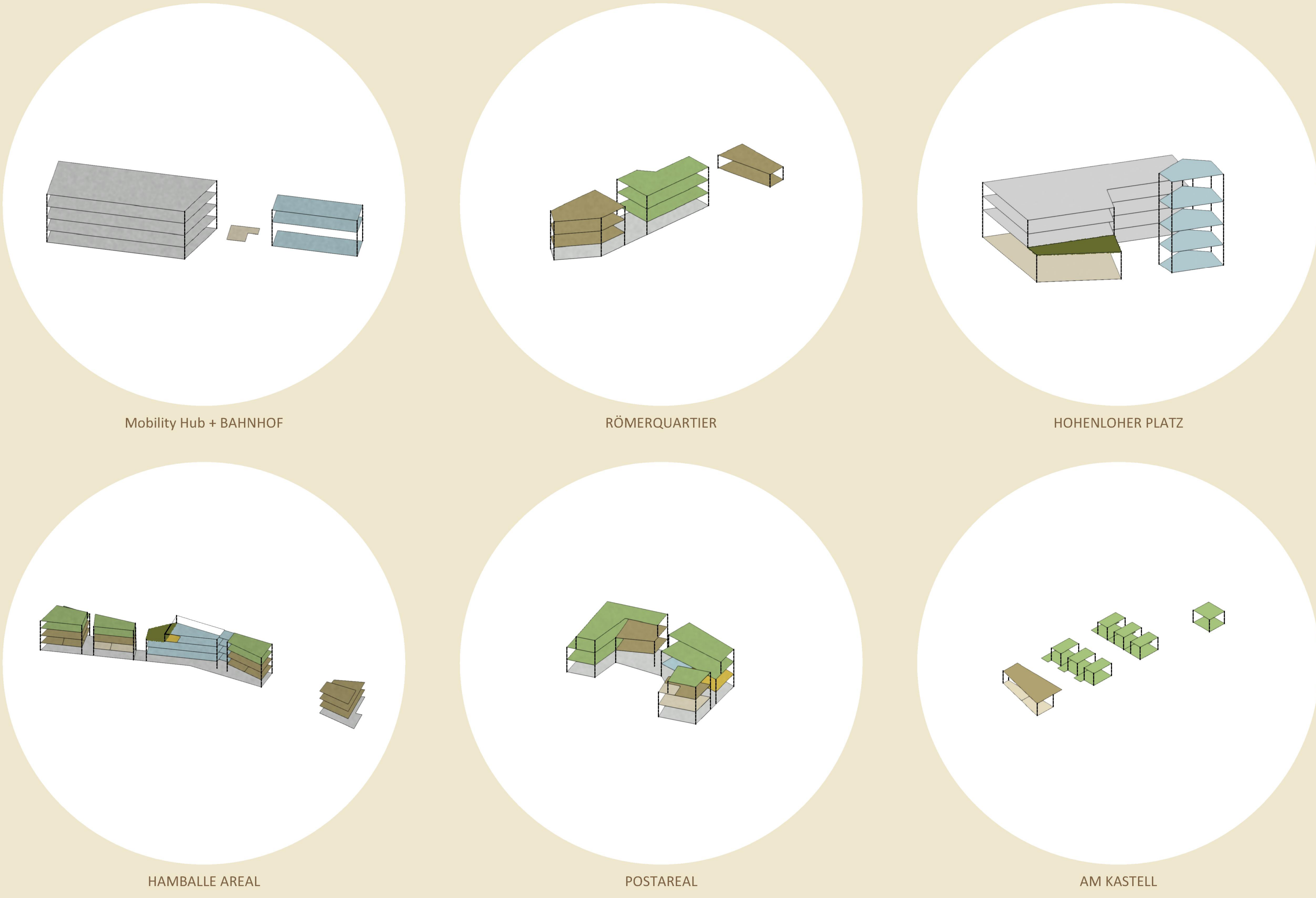
Perspektive Busbahnhof



Stadttebaulicher Vertiefungsbereich M 1:500



Schnitt 05 - 1:500 | Nord-Süd



Mobility Hub + BAHNHOF

RÖMERQUARTIER

HOHENLOHER PLATZ

HAMBALLE AREAL

POSTAREAL

AM KASTELL

Mehr als nur ein Parkhaus – der Mobility Hub am Bahnhof.

Durch den Neubau des Parkhauses zu einem modernen Mobility Hub wird das Bahnhofsumfeld zukunftsweisend ergänzt.

Während Untergeschoss, erstes und zweites Obergeschoss sowie das Parkdeck weiterhin dem ruhenden Autoverkehr vorbehalten bleiben, bildet das Erdgeschoss das zentrale Element der Neustrukturierung. Hier sind barrierefreie Stellplätze, großzügige Fahrradstellflächen, Elektroladestationen sowie Bereiche für Car-, Bike- und Rollersharing vorgesehen. Ergänzt wird das Angebot durch eine Parkstation und öffentlich zugängliche Toiletten.

In direkter Beziehung zum bestehenden Bahnhofensemble mit Kiosk und Empfangsgebäude entsteht so ein lebendiger und multifunktionaler Ort. Die weiteren Nutzungen im Bahnhofgebäude, wie der DB-Schalter und die neue Jugendmusikschule tragen zusätzlich zur Belebung des Areals bei und stärken die Wahrnehmung des Bahnhofs als urbanen Mittelpunkt.

Hamballe-Areal:
Ein Quartier der kurzen Wege und offenen Blickachsen

Im östlichen Quartiersbereich (gegenüber der Eberstraße) sind Bürolflächen für städtische Mitarbeitende vorgesehen, die Parkierung erfolgt oberirdisch und in einer Tiefgarage.

In der Mitte des Areals entstehen zwei Gebäude, die durch ein gemeinsames Treppenhaus verbunden sind. Die im östlichen Gebäudeteil untergebrachten Nutzungen reichen von Dienstleistungsfächern und Büros im EG und 1. OG bis zu Microwohnheiten und Penthouses in den Obergeschossen. Zentraler kultureller Baustein ist die neue Musikschule mit einem bis zu sechs Meter hohen Veranstaltungssaal im Dachgeschoss. Ein angeschlossenes Café mit Zugang vom Skywalk und die daran anschließende begrünte Dachterasse als Aufenthaltsfläche stärken die öffentliche Nutzung und bieten attraktive Ausblicke über Öhringens Altstadt.

Im westlichen Bereich des Quartiers runden im Idealfall zwei weitere Gebäude das Nutzungsspektrum ab und stärken die Kleinteiligkeit, urbane Mischung des Ensembles. Neben weiteren Microwohnheiten in den oberen Geschossen sind hier auch ein Atelier mit Ausstellungsfächern vorgesehen. Ein Bäckerei sowie kleinere Dienstleistungsbetriebe wie Versicherungen und Reisebüros ergänzen in den unteren Geschossen das Angebot und schaffen ein lebendiges Umfeld mit vielfältigen Adressstellungen.

Zwei Tiefgaragen (Musikschule BA 1 / Ideennell BA2) mit gemeinsamer Zufahrt sorgen für eine effiziente Erschließung und eine ausreichende Versorgung an Stellplätzen.

Durch gezielte Unterbrechungen der Baukörper entstehen Blickbeziehungen in die südlich angrenzenden Straßenzone sowie zum markanten Öhringer Kirchturn.

Römerquartier:
Bildung, Wohnen und neue Wege

Der nördliche Bereich des Quartiers ist durch eine Mischung aus kleinteiligem Wohnen und einer Büroanutzung in Form von Co-Working-Spaces geprägt. Die Microwohnheiten wie auch die Co-Working-Spaces, sind besonders für Studierende, Auszubildende oder Berufsspendler attraktiv.

Das mittlere Gebäude wird vollständig für Microwohnen genutzt, mit Einheiten im Erdgeschoss sowie den beiden Obergeschossen. Eine Tiefgarage im Untergeschoss sowie Carsharing sichert ab, dass ausreichend Parkplätze vorhanden sind.

Im Zuge der Umsetzung entsteht zudem eine neue, begrünte öffentliche Fußwegverbindung im Westen, welche die Erreichbarkeit des Quartiers sowie der angrenzenden Schillerschule verbessert.

Postareal – soziales Zentrum im Quartier:

Auf dem Areal der ehemaligen Post entsteht ein zentraler Baustein des Gesamtkonzepts. Das Gebiet liegt direkt an der wichtigen Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und „Städtle“.

Die drei Gebäude gruppieren sich um einen begrünten, gemeinschaftlich nutzbaren Innenhof mit Sitzstufen. Der Mehrgenerationengarten ist ein Ort der Begegnung und des Austauschs. Durch das gemischte Angebot für unterschiedliche Lebensphasen und Bedürfnisse wird das Quartier langfristig gestärkt.

Während in den oberen Geschossen unterschiedliche Wohnformen wie betreutes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen vorgesehen sind, konzentrieren sich die Erdgeschosse auf gesundheitsnahe und gemeinschaftliche Nutzungen: Ein Ärztehaus, Räume für medizinische Dienstleistungen, eine Apotheke sowie Flächen für eine gastronomische Nutzung zum Bahnhofsvorplatz hin, bilden das Rückgrat der sozialen Infrastruktur. Ergänzt wird das Angebot durch einen flexibel nutzbaren Mehrzweckraum, der als „Quartierstreff“ vielfältige Aktivitäten wie Kurse, gemeinsames Kochen, Filmabende oder Feiern ermöglicht und auch externen Gruppen offensteht. In den darüberliegenden Geschossen entstehen zusätzlich kleinere Wohnheiten, die das Nutzungsspektrum sinnvoll abrunden. Eine Tiefgarage und einige oberirdische Stellplätze hinter der Apotheke gewährleisten die notwendigen Parkflächen.

Hohenloher Platz:
Einkaufen, Freizeit und Grün – neuer Baustein im Norden

Nördlich der Bahnlinie ist ein großflächiger Einzelhandelsstandort im Erdgeschoss vorgesehen, der durch ein mehrstöckiges Parkhaus in den Obergeschossen (1.–3. OG) umschlossen wird und die erforderlichen Stellplätze im Quartiersgefüge herstellt. Das Parkhaus bildet ein Pendant zu dem Bahnhofsparkhaus im Süden und ist über den Skywalk an die Bahntrasse und den Busbahnhof angebunden.

In einem separaten Baukörper ist ein Kino mit angeschlossener Gastronomie im Erdgeschoss vorgesehen, auf dem der bestehende Sendemast integriert werden kann. Der genaue Standort des Kinogebäudes ist hierbei noch variabel und kann bei Bedarf noch nach Norden verschoben werden, so dass der Sendemast in seiner derzeitigen Form erhalten bleiben kann.

Einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung des Platzes bildet die östlich angrenzende öffentliche Grünfläche im Bereich des ehemaligen Einzel-Parkplatzes. Sie übernimmt wichtige Funktionen für Regenrückhaltung und Versickerung und wirkt zugleich als grüne Oase im urbanen Raum. Die Fläche verknüpft die Nordstadt mit dem Innenhof des Kinareals sowie die Hohenlohe Unterführung und stärkt so die Wegbeziehungen sowie die Aufenthaltsqualität im Areal.

Am Kastell:
Vernetzt und nachbarschaftlich – Wohnen mit Anschluss

Im Übergangsbereich zum Öhringer Norden entsteht ein gemischt genutzter Quartiersbaustein.

An der Ecke Hindenburgstraße/Kastellstraße entsteht ein Gebäude mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung im Erdgeschoss. Ein Imbiss sowie eine kleinere Ladenereinheit bieten Angebote für den täglichen Bedarf und beleben den Standort entlang der wichtigen Verbindung zwischen Bahnhof, Krankenhaus und Gewerblicher Schule. Im Obergeschoss schafft eine geplante Büroanutzung eine zusätzliche Nutzungsebene und stärkt die funktionale Vielfalt des Quartiers. Die erforderlichen Stellplätze sind als Carport vom Norden in das Gebäude integriert und fügen sich unauffällig in das Gesamtkonzept ein. Die südlich angrenzende Platzfläche stellt eine direkte Verbindung zur bestehenden Bushaltestelle her und bildet einen klar gefassten, qualitativ gestalteten Auftakt zum Zugang der Bahnhofunterführung. Die Wegverbindung übernimmt zugleich eine wichtige Funktion als Schulweg und wird entsprechend sicher und attraktiv gestaltet. Aufenthaltsangebote und Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein und erhöhen die Aufenthaltsqualität an diesem zentralen Übergangspunkt.

Nördlich des Quartiers vermitteln moderne, in verdichteter Bauweise geplante Kettenhäuser zu der angrenzenden offenen Einzelhausbebauung. Sie greifen die Körnung und Maßstäblichkeit der bestehenden Wohnnutzung auf und bilden als städtebauliches Bindeglied einen harmonischen Übergang zwischen dem neuen verdichteten Wohnquartier und der kleinteiligeren Bestandsstruktur.

