



Blick über den Bahnhofsbereich

Status quo

Mit der im 19. Jhdt. einsetzenden Vernetzung Öhringens durch die Eisenbahn und die darauf folgende Industrialisierung hat sich auch hier das nördlich der historischen Innenstadt liegende Bahnhofsbereich als vor den Toren der Stadt gelegener Standort für Handel, Gewerbe und Industrie entwickelt. Heute liegt das Bahnhofsumfeld zentral im Öhringer Stadtgebiet. Die Bahnlinie teilt die Stadt in zwei Teilräume. Der Norden ist überwiegend von attraktiven Wohnlagen am Hang geprägt. Auch befinden sich wichtige Schulstandorte und die Hohenloher Klinik in diesem Teil der Stadt. Die Altstadt liegt ca. 200m südlich des Bahnhofs, die ehemalige Stadtbegrenzung ist an Schillerstraße bis heute gut ablesbar.

Das Bahnhofsumfeld, vor allem südlich der Gleise, befindet sich im Umbruch: Sowohl baulich, freiräumlich als auch von Seiten der Verkehrsinfrastruktur erfüllt es nicht mehr die heutigen Anforderungen. Besonders die gestiegenen Anforderungen an den ÖPNV und den Busbahnhof mit 10 Haltepositionen machen eine Neuordnung des südlichen Bahnhofsumfelds notwendig.

Quartier Vernetzen

Es ist daher Ziel des Entwurfs, das Bahnhofsumfeld zwischen Schillerstraße und Hindenburgstraße als eigenständigen Ort zu qualifizieren und durch die Aufwertung der bestehenden Nord-Süd-Verbindungen am Römerbad und an der Eberstraße sowie den neuen Skywalk die Innenstadt enger mit den nördlichen Wohnquartieren zu verknüpfen. Neue Baumpflanzungen entlang der Bahnstrecke im Norden und Süden schließen den grünen Ring zwischen der Aue der Ohrn und dem Hölzgarten. Der Ringschluss der bestehenden und neuen Grünflächen entlang der Bahnstrecke zwischen der Ohrn im Westen und der Kreuzung Schiller-/Hannu-straße im Osten erfolgt mit Baumreihen klimaresilienter Arten und mit Verdunstungs- und Retentionsinseln als ökologische Trittsteine.



Stadträumliche Einbindung



Schwarzplan 1:2500



Lageplan 1:1000

Städtebauliche Neuordnung im Ideenteil 1:1000

Klimaaktive Plätze gewinnen

Klar herausgearbeitet wird die in Nord-Süd-Ausrichtung verspringende Platzfolge vom Marktplatz über den Hafenmarkt zum Bahnhofsbereich und weiter über den Skywalk zum neuen Platz am Supermarkt/Kinocenter. Die Plätze schaffen mit großen Klimainseln, die in den Sommermonaten durch Baumgruppen für Schatten und Verdunstung sorgen, und umlaufenden Sitzgelegenheiten eine neue Aufenthaltsqualität. Der Bahnhofsbereich erhält zudem eine tieferliegende Insel mit einer kühlenden Fontäne. Im Bereich des Bahnhofsbereichs können die Inseln die Niederschläge aus den umliegenden Gehwegen, Platz- und Verkehrsflächen aufnehmen. Die tieferliegende Fontäneninsel hält bei Starkregen die Niederschläge aus den umliegenden Verkehrsflächen zurück, so dass die Überflutung der Gehwege vermieden wird. Östlich der Kreuzung Eberstraße / Schillerstraße bildet eine weitere Klimainsel einen Auftakt und lädt zum Verweilen ein.

Gefasste Stadträume stärken

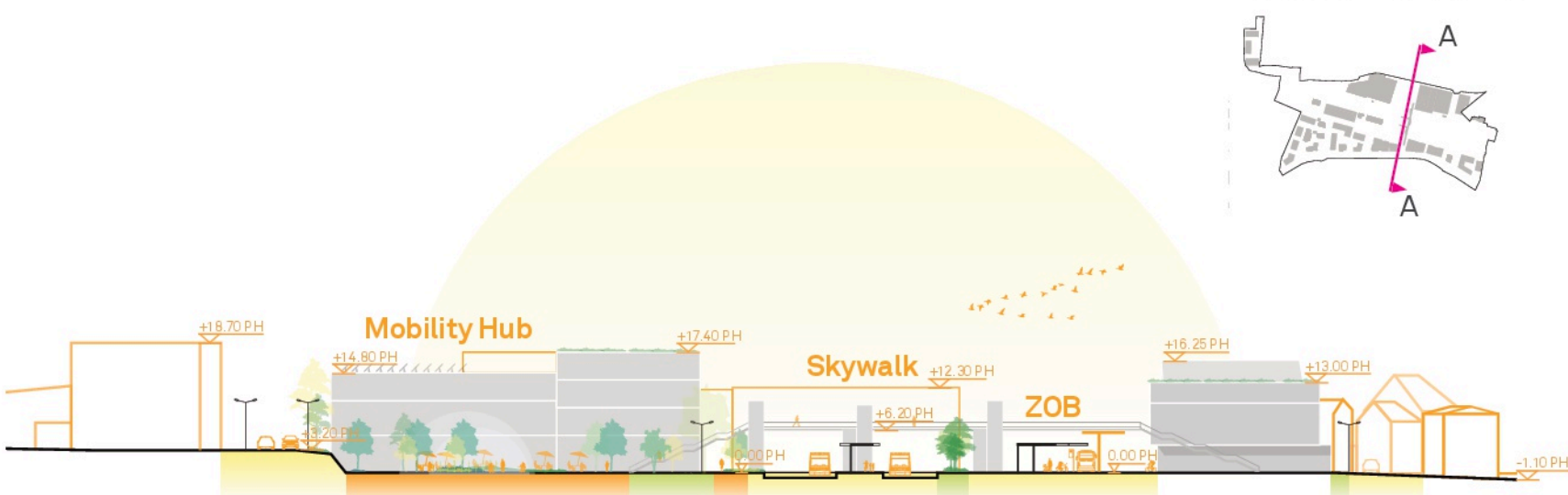
Im Bahnhofsumfeld Süd nutzen wir vorhandenen baulichen Potenziale, um den Bahnhofsbereich räumlich klarer zu fassen: Das bestehende Parkhaus wird um ein Geschoss aufgestockt und bekommt eine neue Fassade zum Bahnhofsbereich mit attraktivem Erdgeschoss. Dort finden Fahrradstellplätze sowie die geforderte Paketstation, eine Gepäckaufbewahrung und Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder Platz. Das Postareal wird für eine städtebauliche Verdichtung genutzt. Die Neubauten flankieren den Bahnhofsbereich

als kräftige Volumen und fassen die Fußwegeverbindung zur Kottmannstraße klar als Übergangsraum zur Unterführung am Römerbad. Die Erdgeschosse bieten hier das Potenzial einer publikumsintensiven Nutzung, die gemeinsam mit dem Bahnhofsbereich für Frequenz auf dem Platz sorgt und zum Verweilen einlädt. Das denkmalgeschützte Gebäude an der Schillerstraße 33 sowie das Eckhaus an der Bahnhofstraße 25, das augenscheinlich als erhaltenswert erachtet wird, wird in die Planung eingebunden. Die bestehende Apotheke wird am Ort erweitert.

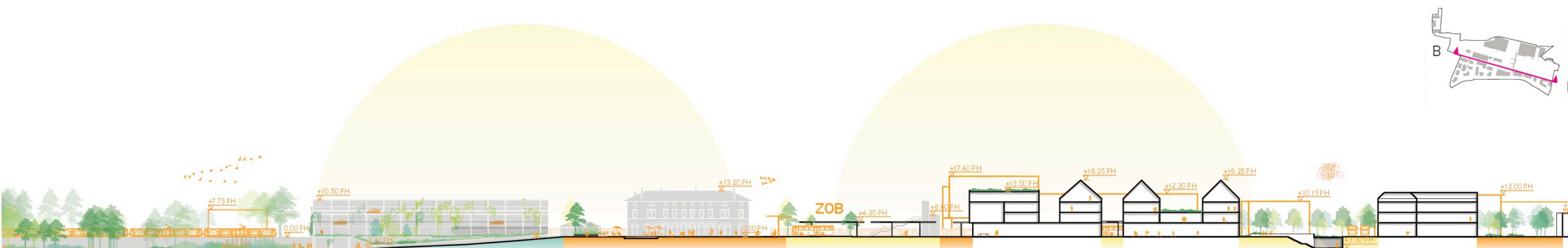
Im Ideenteil schlagen wir vor, bei einer Neubebauung die direkte Verbindung zur Bismarckstraße als zweite Achse vom Bahnhof in die Altstadt für Fußgänger zu öffnen. Die beiden fast gleichwertigen Baufelder nutzen vor allem die Lagequalität, um sich mit aktiven Erdgeschossen zum Bahnhofsbereich zu öffnen. Alle den Platz umschließenden Gebäude sind mit flachen Dächern als moderne Gebäude zu lesen und ergänzen das Bahnhofsbereich um eine zeitgenössische Formensprache. Das Kinoareal hat mit der Vorrangung der Musikschule als öffentlichkeitswirksames Angebot einen Baustein, der den Bahnhofsbereich nach Westen definiert. Dahinter schließen sich in Anlehnung an die Öhringer Altstadt giebelständige Häuser an, die aber durch einen gemeinsamen Sockel mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen verbunden werden.

Kompakter Busbahnhof am Gleisfeld

Für unseren Entwurf haben wir die vorliegende Planung als Basis genutzt, sie aber an wenigen Stellen optimiert mit dem Ziel, mehr Platz vor dem Bahnhofsbereich zu gewinnen und damit ein Mehr an Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Wir schlagen vor, anstatt der geplanten 5 Haltepositionen in Sägezahnauflagestellung 6 Positionen parallel zum Gleisfeld anzuordnen. Dadurch erfüllt eine der Haltestelleninseln am heutigen Busbahnhof, und der Aufenthaltsbereich am Gleis 1 wird bedeutend attraktiver. Auch wird es so ermöglicht, direkt vom Gleis einen Zugang zum Skywalk umzusetzen. Für die sechs Haltebuchten sehen wir lineare Überdachungen vor. Diese markieren ruhig den Übergang vom Busbahnhof zum Gleisfeld. Die beiden in der Platzfläche liegenden Haltepositionen erhalten ein gemeinsames Dach, das diesen Teil des Bahnhofsbereichs besonders akzentuiert.



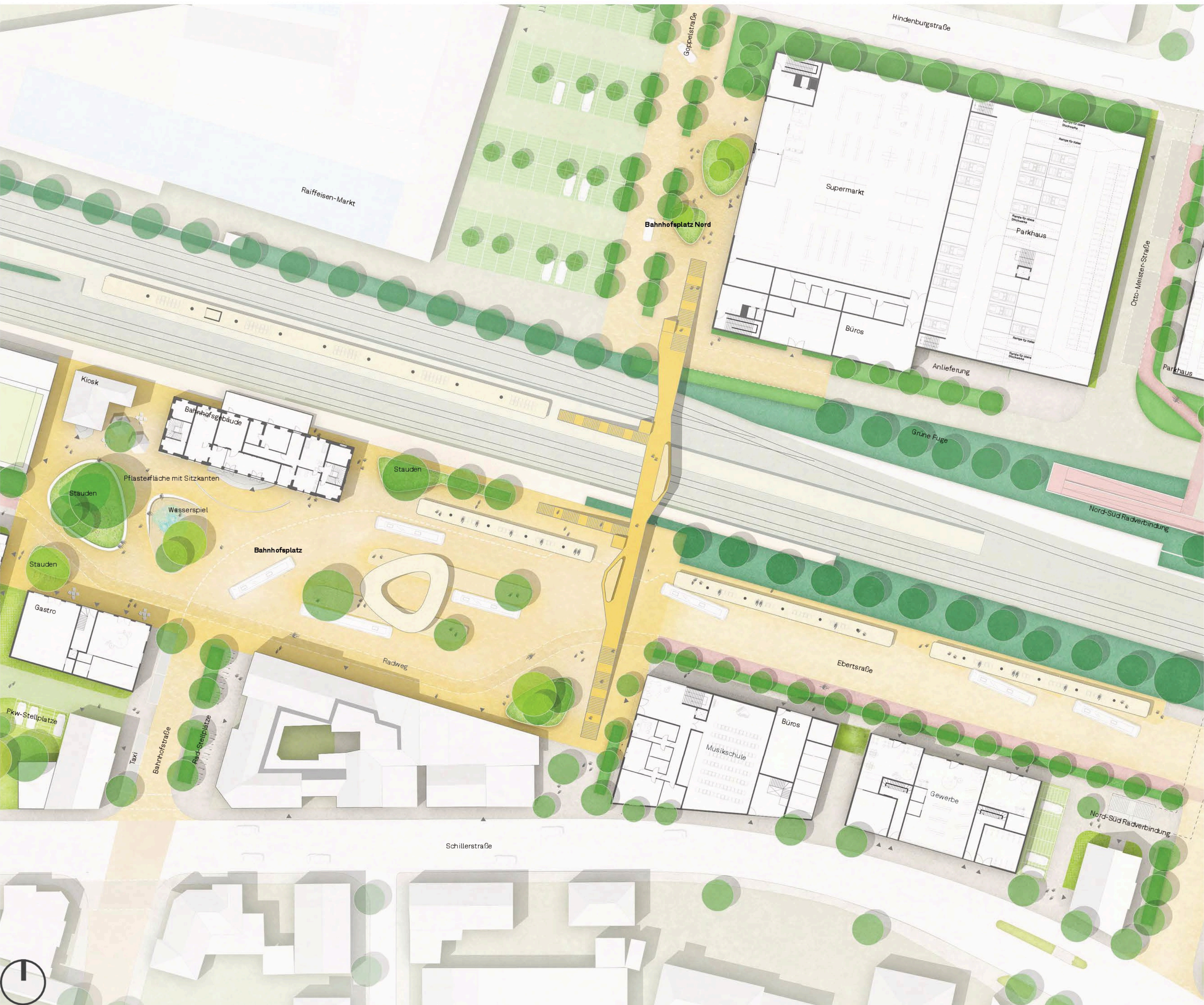
Schnitt AA 1: 1000



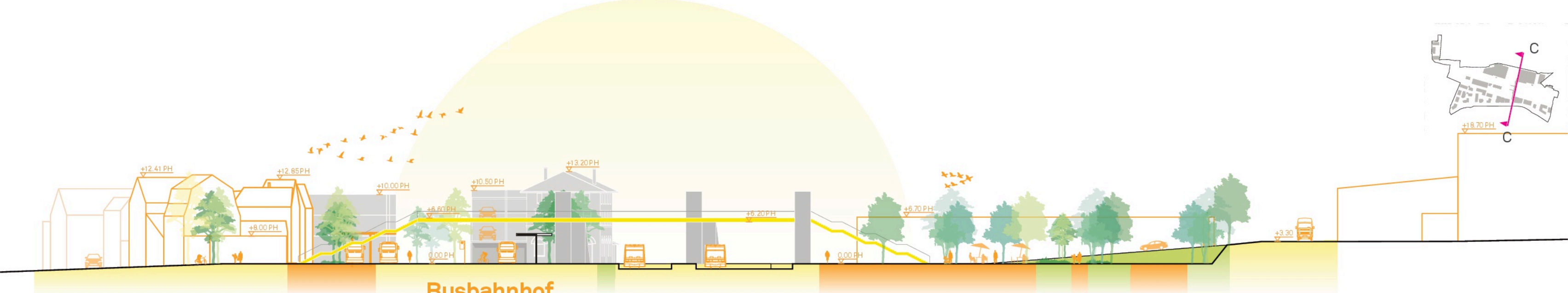
Schnitte BB 1: 1000



Busbahnhof von Osten



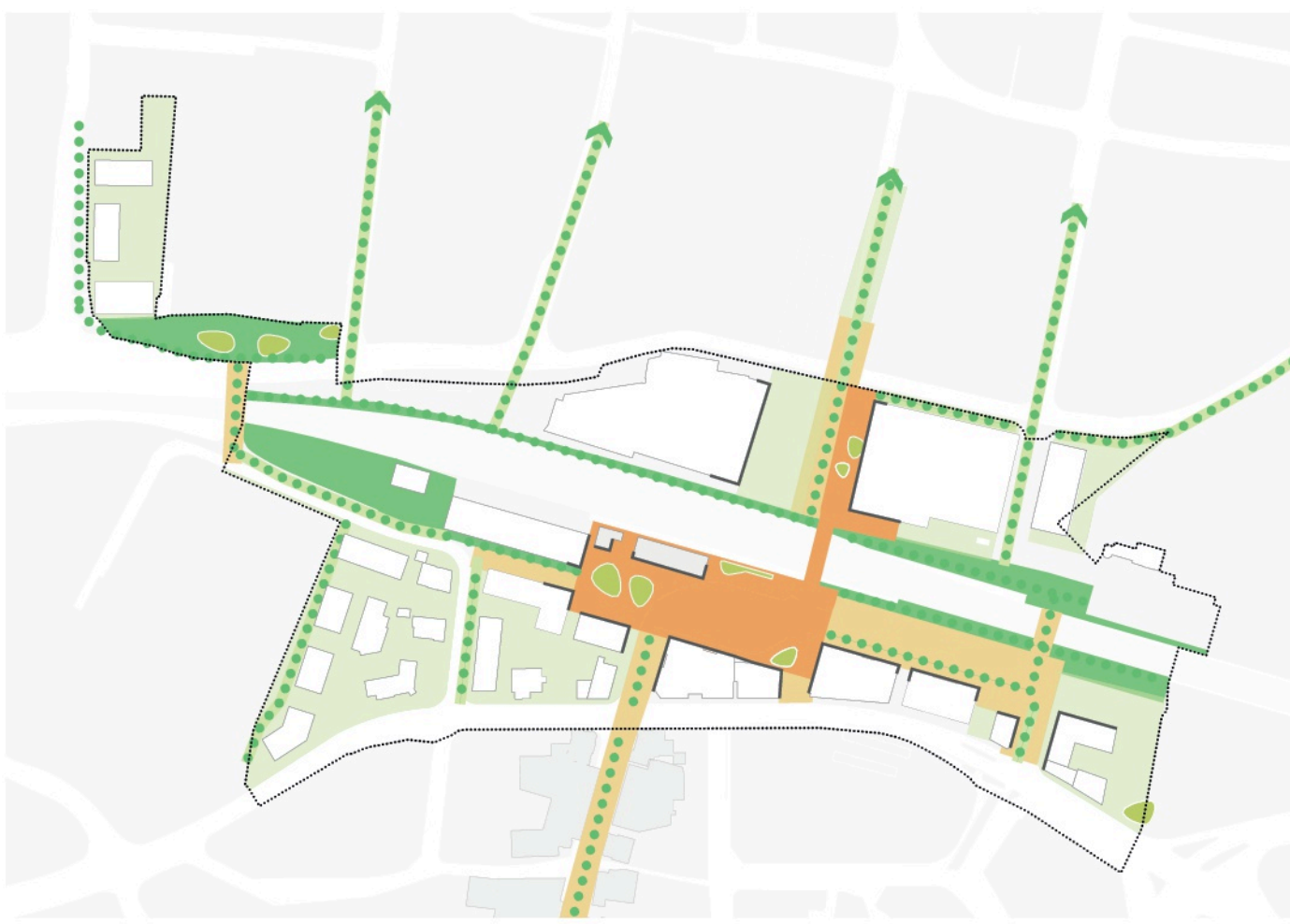
Lageplan 1:500



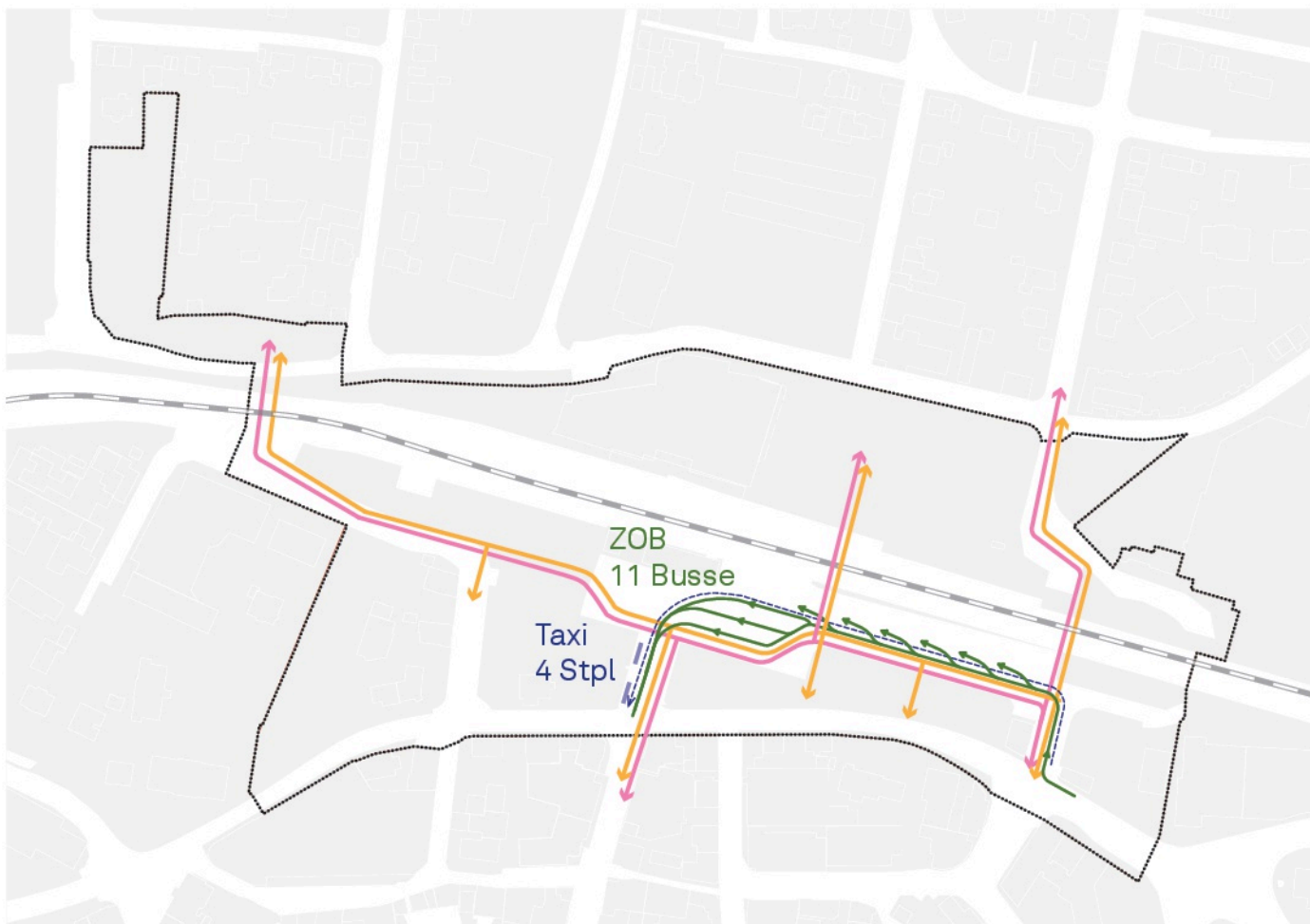
Schnitt CC 1:500



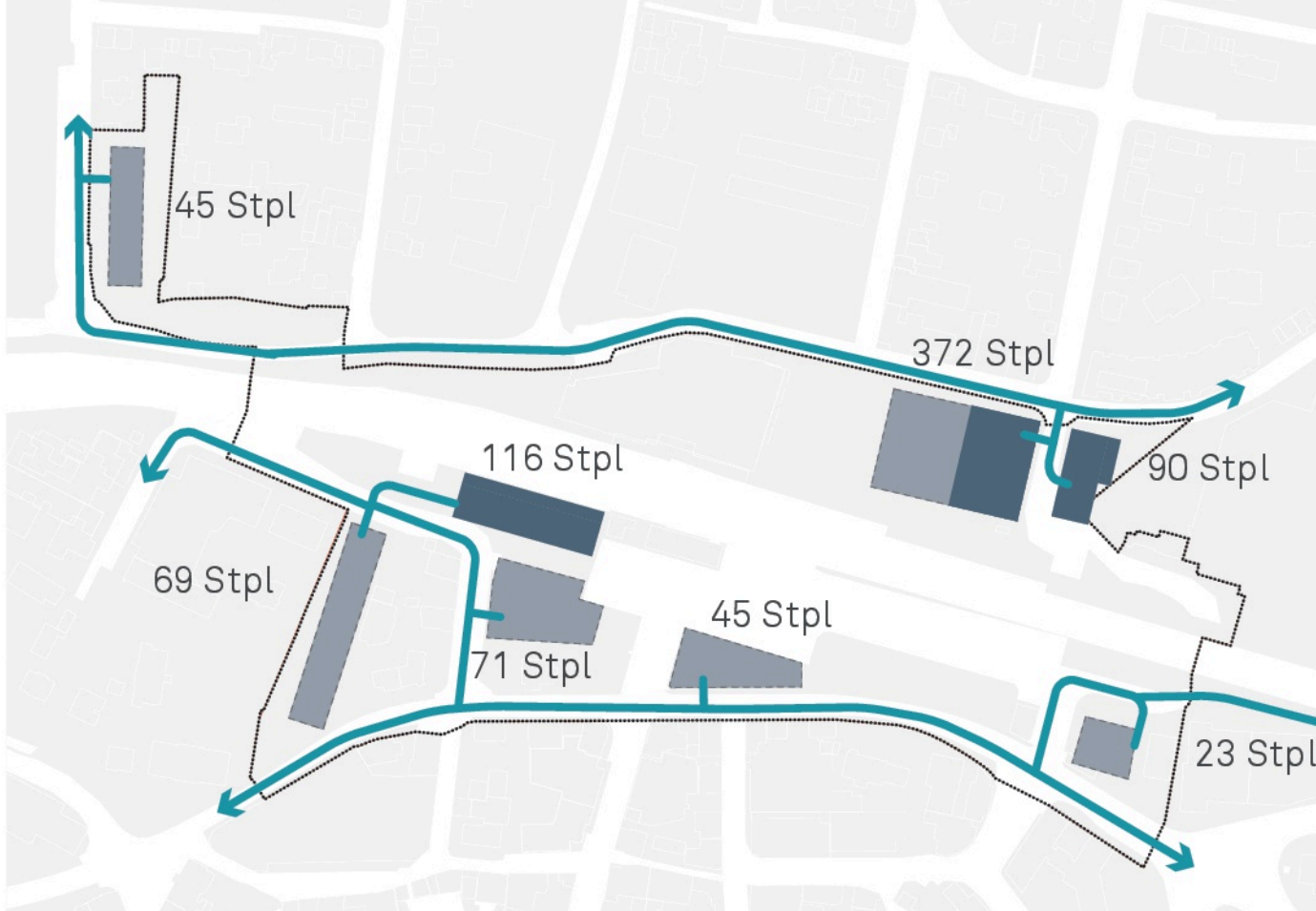
Nutzungskonzept



Freiraumkonzept



Mobilitätskonzept ÖPNV, Fuß- und Radverkehr



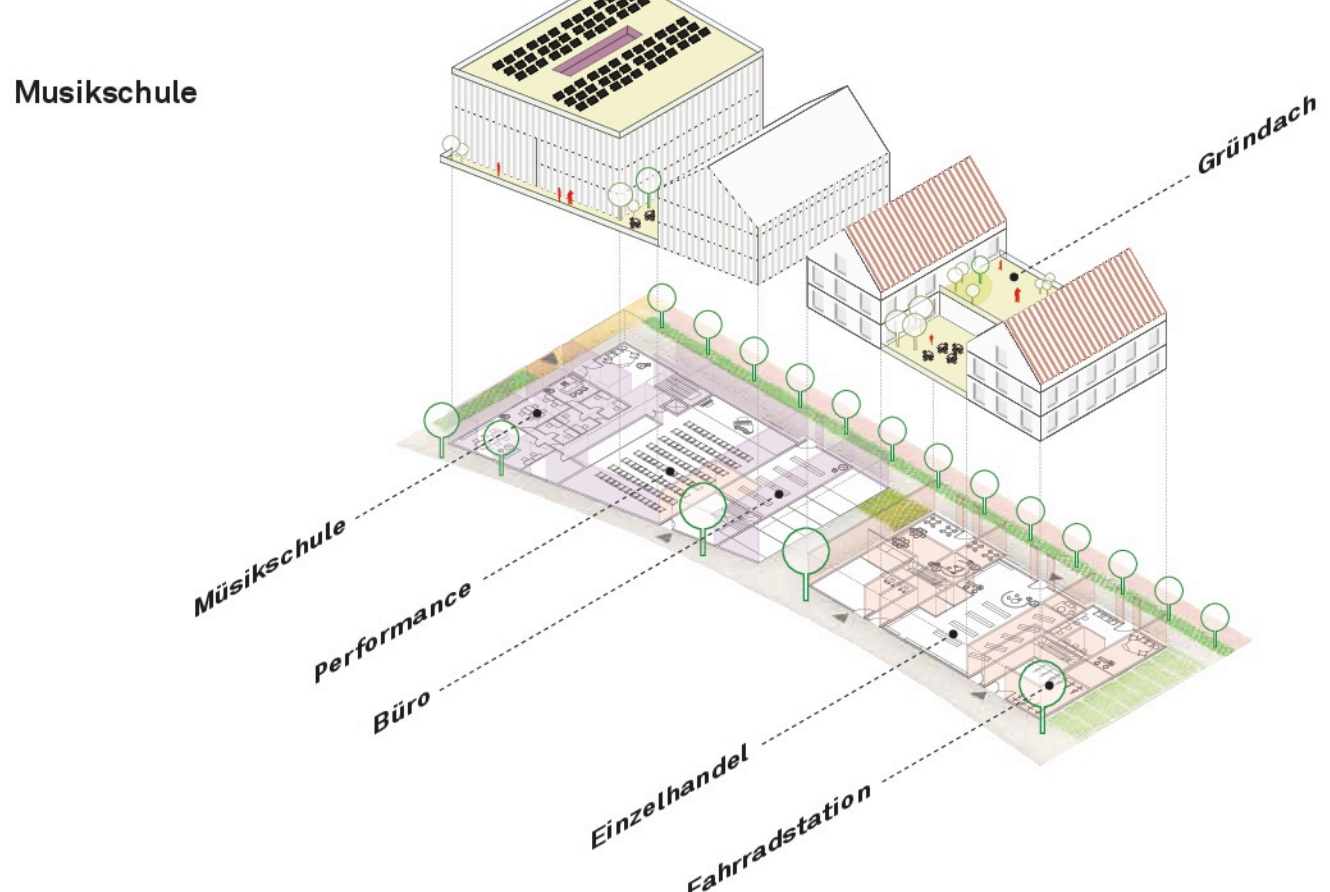
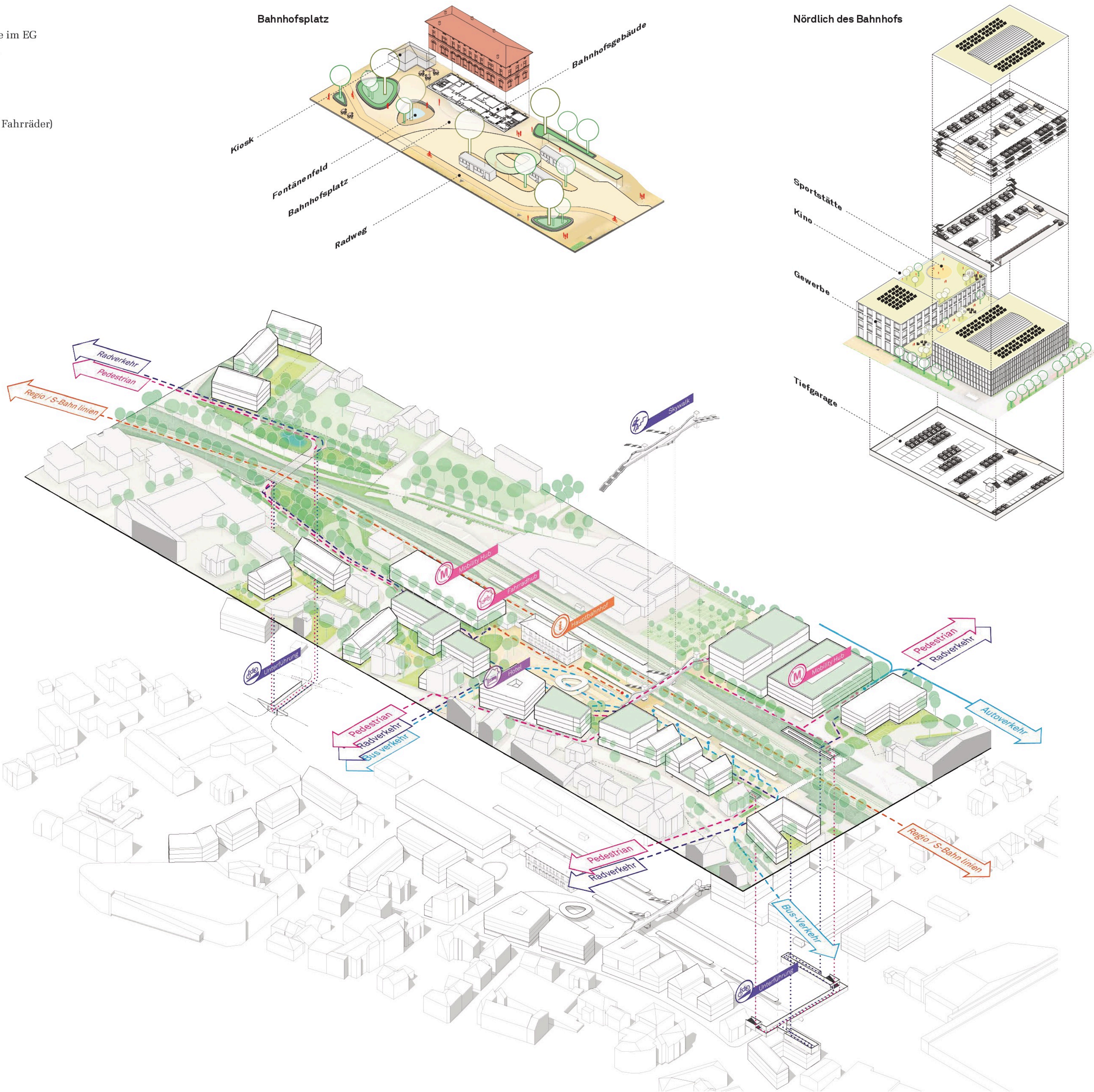
Mobilitätskonzept MIV

Individuelle Mobilität im südlichen Bahnhofsbereich
Der zugrunde liegende Anspruch des Projekts ist es, den motorisierten Individualverkehr aus dem östlichen Bahnhofsbereich herauszuhalten. Der neue Busbahnhof, der Bahnhofplatz und die Bahnhofstraße bleiben dem Busverkehr sowie Taxen vorbehalten. Die Ebertstraße bleibt im Einrichtungsverkehr weiterhin geöffnet und ermöglicht die Erschließung des Baufelds hinter dem ehemaligen Gebäude Schillerstraße 63. Im Westen stellt die Kottmannstraße weiterhin die Zufahrt des bestehenden Parkhauses sowie des Postamts mit Tiefgarage sicher. Auch der ruhende Verkehr aus anderen baulichen Entwicklungen im südlichen Bahnhofsumfeld wird im Wesentlichen in Tiefgaragen nachgewiesen. Die notwendigen Fahrradstellplätze werden - je nach Nutzung und Lage - individuell gelöst: Bei öffentlichkeitswirksamen Nutzungen wird eine begrenzte Anzahl im öffentlichen Raum vorgesehen. Die Erdgeschoss der Mobility-Hubs stellen den Großteil der öffentlichen Stellplätze bereit. Die übrigen werden innerhalb der Bauvolumen gelöst.



Schnitt DD 1:1000

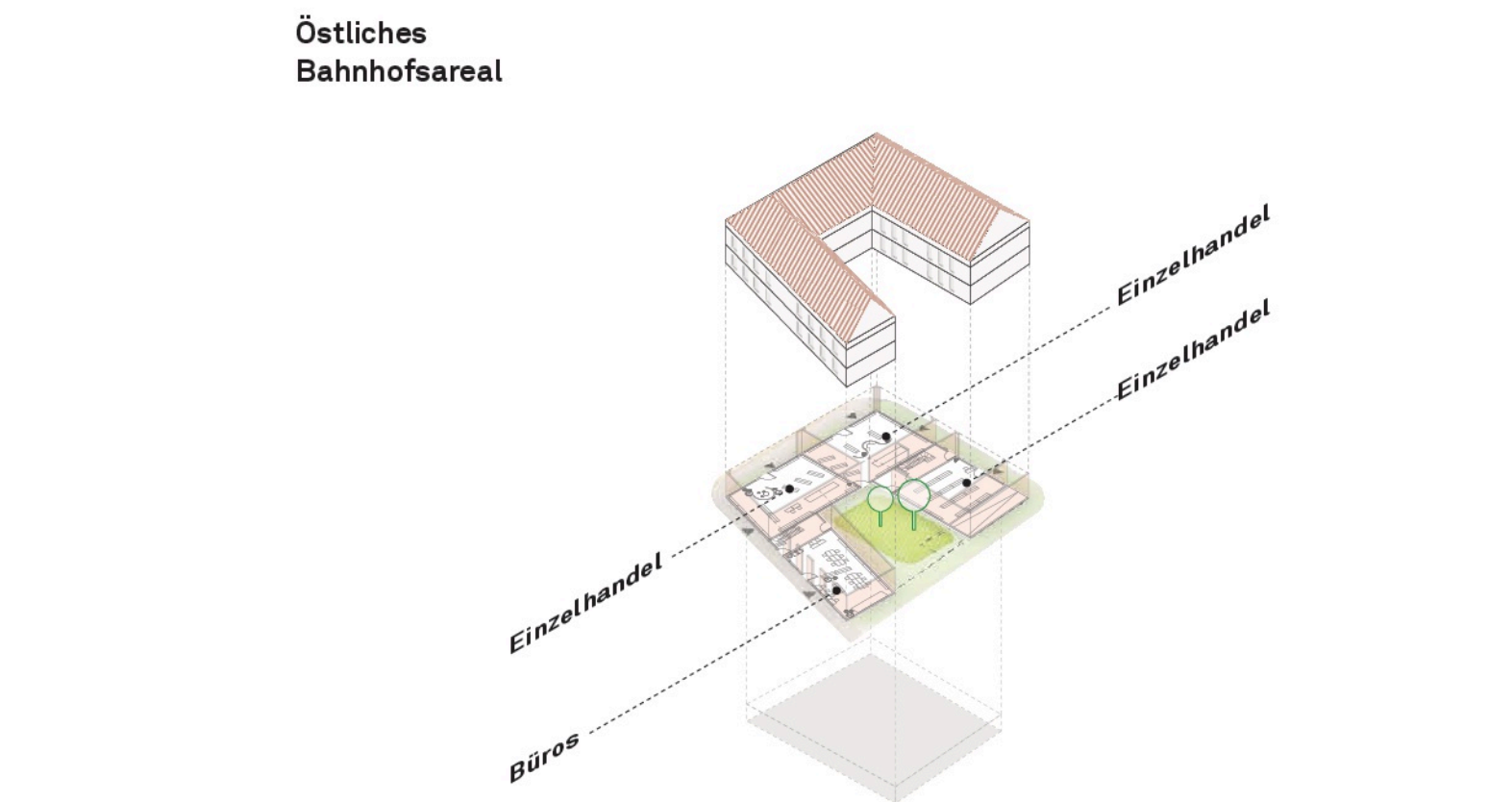
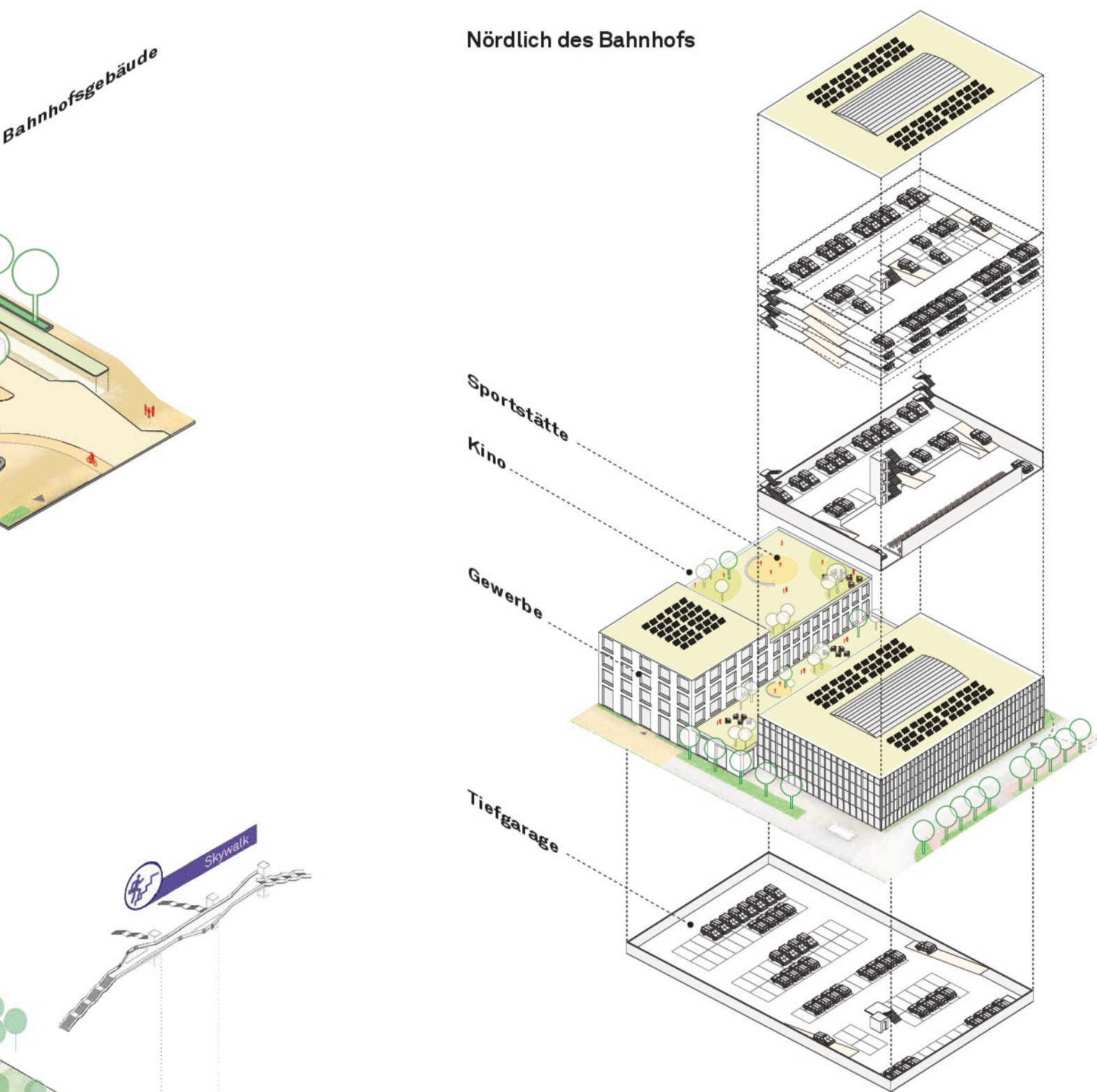
- Wohnen
- Gewerbe / Gewerbe im EG
- Supermarkt im EG
- Kino
- Musikschule
- Hotel
- Mobilität (Kfz und Fahrräder)



Axonometrie Gesamttraum und Durchwegung

Nördliches Bahnhofsentree
Wichtigstes Anliegen der Neuordnung der Flächen nördlich der Gleise ist es, dem Bahnhof auch auf dieser Seite ein ansprechendes Entrée zu ermöglichen, ohne mit dem Bahnhofplatz in Konkurrenz zu treten. Dazu werden die Flächen des heutigen Netto-Parkplatzes östlich der Zufahrt von der Hindenburgstraße zum nördlichen Bahnhofplatz transformiert. Die Wegachse des Skywalks wird dazu in Richtung der Hindenburgstraße verlängert und attraktiv gestaltet.

Das neue Multifunktionsgebäude mit Supermarkt im Erdgeschoss, möglichem Kino und weiteren Flächen für Büros oder Praxen in den Obergeschossen erhält hier eine angemessene Adresse. Direkt im Anschluss daran findet sich entlang der Otto-Meister-Straße der neue Mobility Hub, in dem ebenerdig die notwendigen Stellplätze für den Supermarkt bereitgestellt werden. Darüber befinden sich öffentliche Parkstände sowie Stellplätze für die Musikschule bzw. die Wohnnutzungen auf dem heutigen Kinoareal. Ein eigenes Gebäude an der Otto-Meister-Straße, das alle Stellplätze für die verschiedenen Verkehrsträger aufnehmen kann. Der Querschnitt der Otto-Meister-Straße wird auf das notwendige Maß reduziert und die Flächen zur besseren Führung der Fuß- und Radverkehre neu aufgeteilt.



Das KUBIZ-Areal wird entlang seiner Außenkanten mit effizienten Baukörpern besetzt. Im Süden gilt es, im direkten Umfeld der Bushaltestelle eine gewerbliche Nutzung zu ermöglichen. Im Erdgeschoss bietet sich in direkter Nähe zur Unterführung z.B. eine gastronomische Nutzung an; die Obergeschosse können für Büros oder Praxen in Frage kommen. Die beiden weiteren Gebäude bieten ein gutes Wohnpotenzial mit attraktivem, durchgrüntem Innenhof.

Materialität und Beleuchtung
Die Platz- und Wegflächen werden in hellem Ökopflaster belegt, das mit seiner Speicherfunktion Niederschläge aufnehmen und wieder verdunsten kann. Die Verkehrsbereiche der Ebertstraße erhalten einen gefärbten Drainspalt. Ziel ist es, die Bahnhofstraße, die Ebertstraße und die Flächen des Bahnhofplatzes mit Fußgänger und Radfahrer als einheitliche Fläche zu akzentuieren, die frei vom motorisierten Individualverkehr bleibt. Eine insektenfreundliche Beleuchtung mit Masten und Strahlern sorgt für die barrierefreie Ausleuchtung der Wege-, Warte- und Aufenthaltsflächen und inszeniert die historische Bahnhofsfassade als Endpunkt der aus der Innenstadt kommenden Bahnhofstraße.