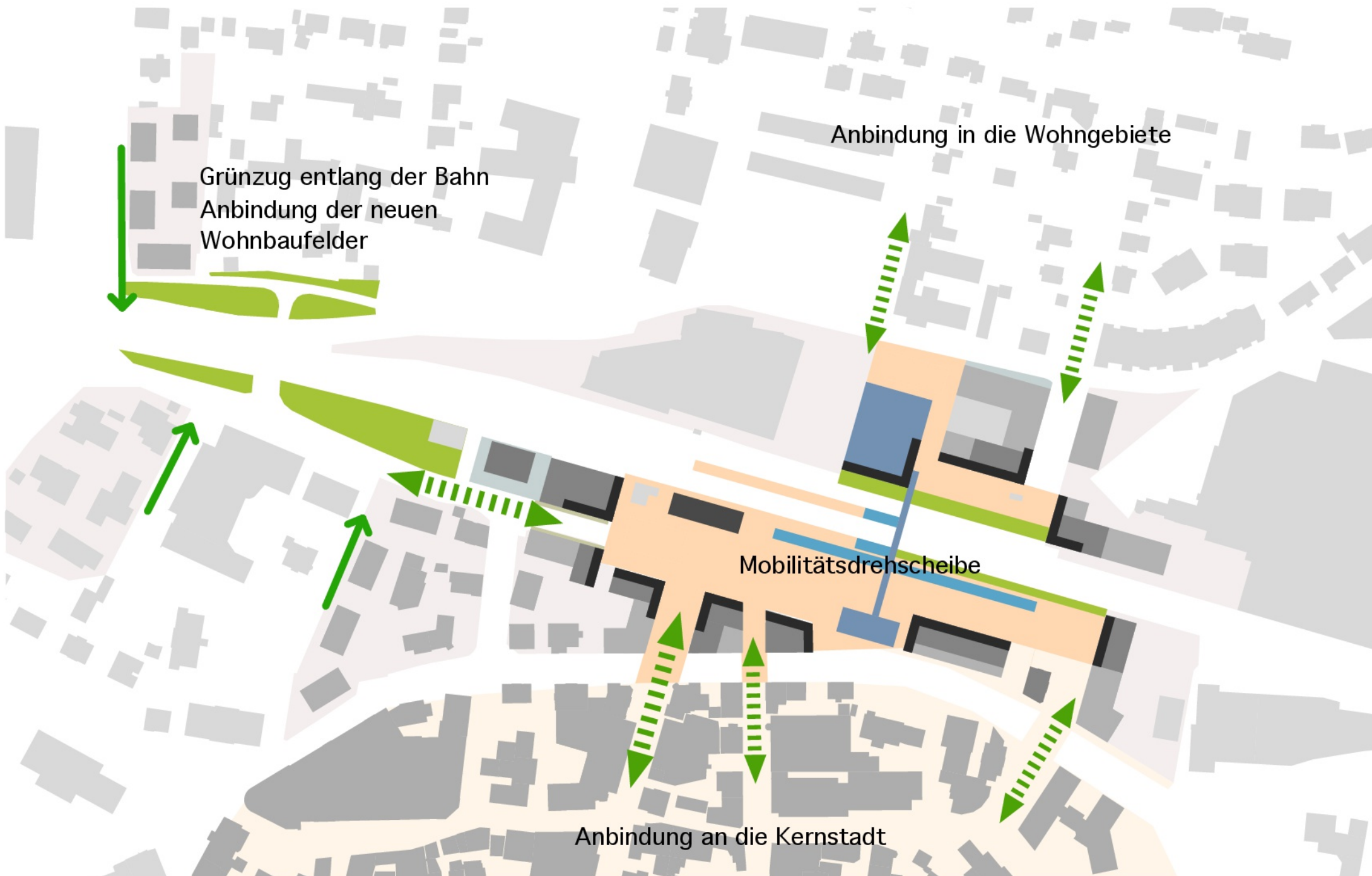
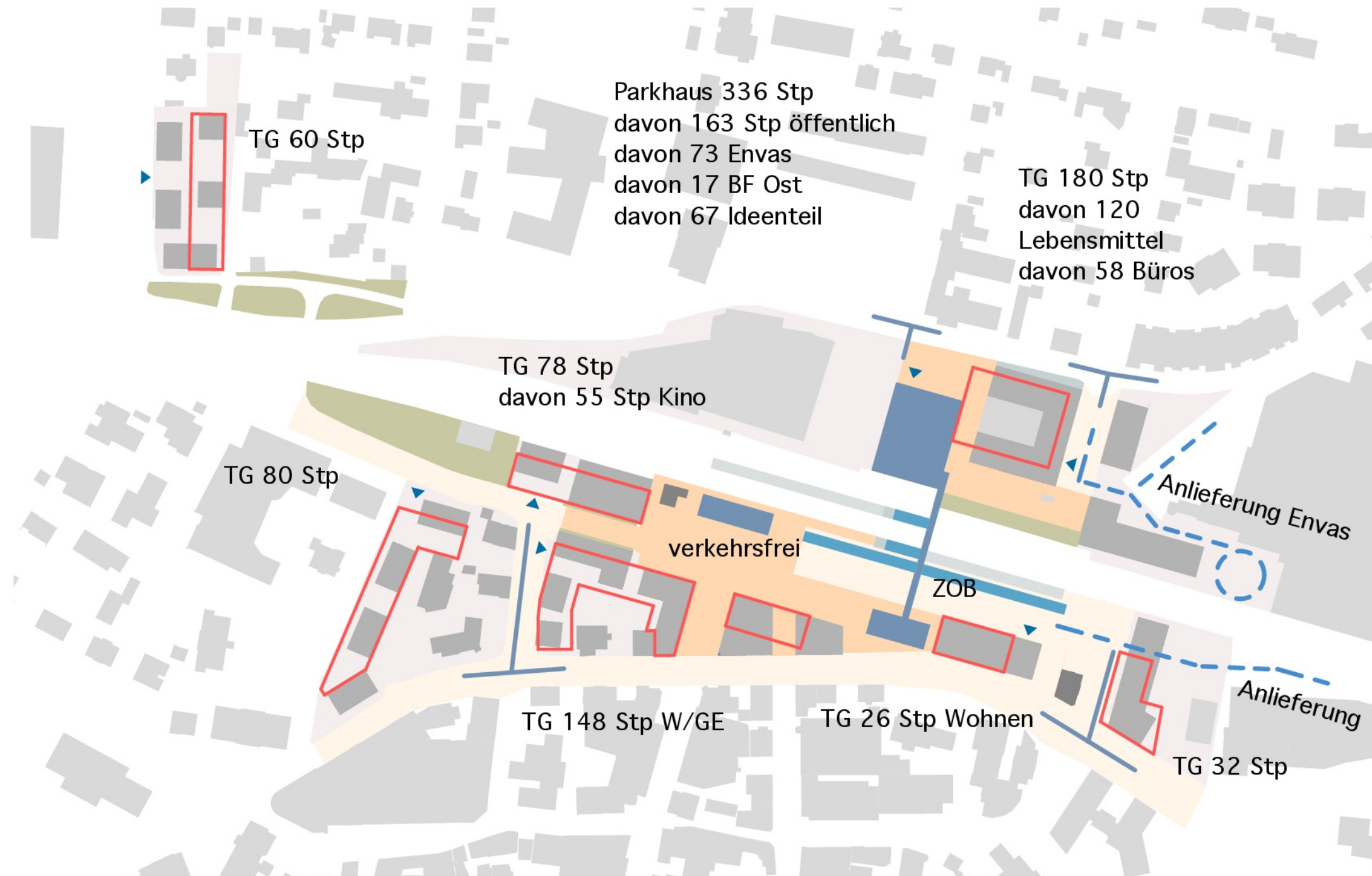




städtetechnisches Konzept - Raumkanten



Mobilitätskonzept



Nutzungskonzept

Der Bahnhof als Drehscheibe der Mobilität

Die neue Platzgestaltung wirkt als großzügige und durchgrünte Visitenkarte zur Öhringer Innenstadt und ist als eigenständiger Stadtraum erlebbar. Als Hauptmagneten entstehen hier die beiden Pole die den Platz längsseits rahmen - das neue Kino als westliche Platzkante und die Musikschule als östliche Platzkante. Dazwischen entstehen neue Flächen für Gastronomie und Läden, die ebenfalls auf den Platz ausstrahlen. Der geplante Brückengraben quert die Gleise und schafft eine Verknüpfung in die nördlichen Stadtbereiche. Der neue Übergang verbindet sich mit dem Mobilitätsstation und schafft durch eine interne Rampensituation eine wichtige Fuß- und Radverbindung. Die neue Mobilitätsstation bietet Platz für ca. 150 Fahrradstellplätze und weiteren Mobilitätseinrichtungen und wird zusammen mit der Überdachung des neu geordneten Busbahnhofs zum markanten Signet für die Stadt.

Die Bahnhofstraße wird zusammen mit dem Bahnhofsvorplatz zu einem einheitlichen großzügigen und zentralen Stadtboulevard umgestaltet. Das breite Straßenprofil und die angrenzenden Nutzungen wie z.B. der Busbahnhof, der Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen und die Gastronomie tragen zu einem lebendigen und kommunikativen städtischen Raum mit hoher Freiraumqualität bei. Gut proportionierte Baukörper bilden zentrale Adressen für Handel und Wohnen. Auf der Nordseite entsteht das zentrale Parkhaus mit einem weiteren Mobilitätshub und einem Fahrradparkhaus im Sockel. Hier befinden sich in den unteren Ebenen alle öffentlichen Stellplätze und weitere gewerbliche Stellplätze. Durch diese zentrale Lage wird der Südteil weitgehend frei von öffentlichen Stellplätzen gehalten, was der Qualität der neugestalteten Schillerstraße stärkt.

Wohnen am Grünen Band

Entlang der Bahn entsteht eine neue Grünanlage die als wichtige Wegeachse in den Bahnhofsbereich einmündet und hier einen stark durchgrünten Platzraum ausbildet. Entlang dieses Grünzugs entstehen neue innerstädtische Wohnbaukörper auf dem ehemaligen Fressnapf-Areal sowie dem Kubiz-Areal, die hier die bestehenden Wohnquartiere arrondieren und zum Abschluß bringen. So entstehen kompakte Nachbarschaften, die sich zum Grünzug hin orientieren und eine neue Adresse für hochwertiges innerstädtisches Wohnen ausbilden.



Das neue Bahnhofsviertel als Tor zu Öhringen

Städtebau und Konzept

Durch die Neuordnung des Öhringer Bahnhofsumfeldes besteht die einmalige Chance, ein städtisches Bahnhofsviertel mit neuen Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Durch gezielte Rückbaumaßnahmen werden neue städtische Räume freigegeben, die durch eine Neustrukturierung attraktive Baukörper im Herzen der Stadt entstehen lassen. Den verdichteten Baustrukturen steht ein neuer und städtischer öffentlicher Stadtraum gegenüber - der neue Bahnhofsviertel.

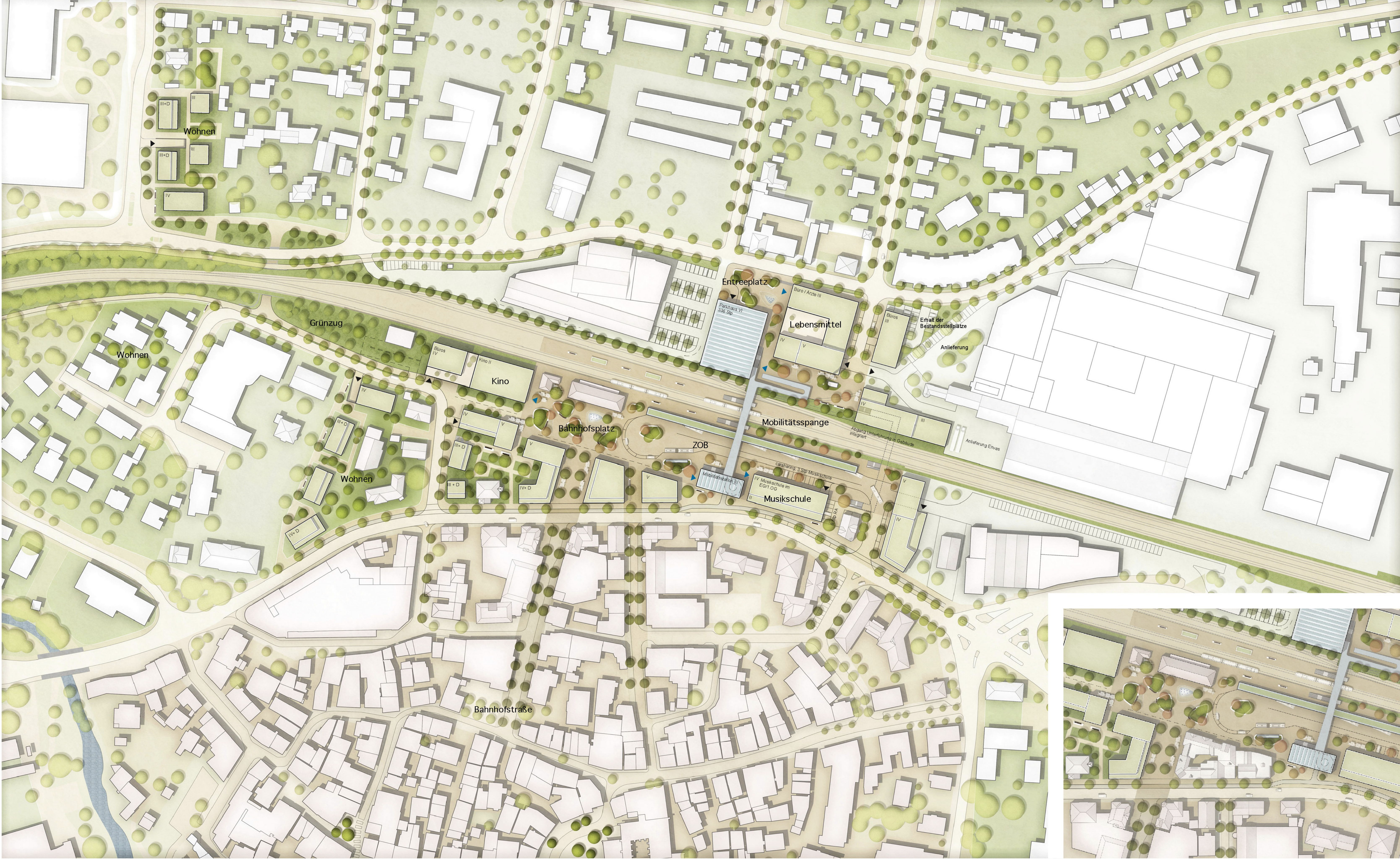
Das gesamte Bahnhofsviertel wird als zusammenhängender langgestreckter Stadtraum verstanden in den die begrünten Wegeachsen einmünden und ihn mit der Stadt verweben. Der Bahnhofsvorplatz bildet eine Mitte als kommunikative Drehscheibe, von dem städtischen Leben ausgeht und wo sich alle Mobilitätsformen konzentrieren. Als funktionaler Stadtraum und Knoten werden hierüber alle Verkehrsarten übersichtlich und barrierefrei angebunden.

Herzstück des Konzeptes ist der neue verkehrsfreie Bahnhofsvorplatz mit dem historischen Bahnhofsbauwerk als Zentrum. Der Platz bildet den Auftakt zur Bahnhofstraße die als begrünter städtischer Boulevard zur Öhringer Innenstadt führt. Als Hauptlebensader ist sie komplett von Verkehr freigehalten und schafft nutzbare Freiräume die sich mit dem Öhringer Altstadtgefüge verweben. Der Platzraum nimmt alle ankommenden Straßen und Wegebeziehungen auf und wird zum Trittstein zwischen den nördlichen Wohnquartieren und der südlichen Innenstadt. Die neuen Raumkanten bilden stadträumliche Bezüge zwischen den beiden Bahnseiten und bilden den städtebaulichen Rahmen, der zusammen mit den neuen Nutzungen ein lebendiges Bahnhofsviertel entstehen lässt. Die räumliche Offenheit betont die Blickbeziehungen in die Öhringer Innenstadt und schafft ein hohes Maß an Orientierung.

Der zentrale „Skywalk“ bildet hierbei die neue fuß- und radläufige Wegeverbindung, die sich barrierefrei zwischen den beiden Mobilitätsankern spannt, der Quartiersgarage im Norden und dem Mobilitätshub im Süden. Die Abgänge zu den Gleisen und zum neuen ZOB sind hieran angebunden und schaffen eine übersichtliche und leicht zugängliche Anbindung an alle Mobilitätseinrichtungen.



Nutzungskonzept



Lageplan 1:1000

Der neue ZOB

Durch die lineare Anordnung der Bussteige mit Wendeschleife kann der zentrale Bahnhofszplatz vom Busverkehr freigehalten werden. Die Anordnung der Bussteige in Sägezahnform ermöglicht unabhängiges An- und Abfahren der Busse. Mit den 9 Haltemöglichkeiten können somit flexible Betriebskonzepte für die Stadt- und Regionalbuslinien sichergestellt werden. Gleichzeitig werden durch die zusammenhängenden Bussteige in Verbindung mit dem Bahnhofhaltepunkt Umsteigevorgänge einfach und auf kurzen Wegen möglich und die Fahrgastströme von und zum Bahnhof werden gebündelt.

Durch den Skywalk entstehen kurze Weg von und zu den Gleisen sowie zur P+R-Garage auf der Nordseite. In Verlängerung kann in Verbindung mit dem neuen Mobilitätshub eine Fahrradrampe bis auf den Entreepplatz an der Schillerstraße fortgeführt werden. Die Aufenthaltsräume können in der neuen Mobilitätsstation untergebracht werden. Eine große, filigrane Dachstruktur verleiht dem Busbahnhof seinen eigenen Charakter und schafft eine angenehme Raumkante zu den Gleisen.

Verkehrskonzept und Fahrradinfrastruktur

Sämtliche Verkehrsarten finden ihren angemessenen Platz und werden in einem ganzheitlichen und zukunftsorientierten Gesamtkonzept miteinander vernetzt. Der neue Busbahnhof wird im östlichen Bereich des Platzes angeordnet, die Stellplätze für Taxen, Carsharing, E-Mobilität sowie die Kurzzeitparker finden hier ebenfalls ihren Platz. Die Fahrradstellplätze werden kompakt in einer neuen Mobilitätsstation untergebracht, die zugleich die räumliche Betonung des Zugangs zu den Gleisen bildet und somit an einer strategisch günstigen Stelle zu liegen kommt und für kurze Wege sorgt. Hier können weitere Dienstleistungen wie eine Fahrradwerkstatt, Fahrrad-Verleihsysteme, Elektroladestationen oder E-Scooter angeboten werden.

Für die Radfahrer wird auf der Nordseite der Schillerstraße ein Radweg zur sicheren und direkten Radverkehrsführung vorgesehen. Über eine Rampe innerhalb der Mobilitätsstation gelangt man auf den Skywalk über die Bahn. Nördlich des Bahngeländes erfolgt über ein Fahrradrampe und über den Entreepplatz die Anbindung an die Hindenburgstraße. Mit der neuen Fuß- und Radbrücke des Skywalks wird für die Radfahrer eine direkte und konfliktfreie Verbindung zwischen dem Bahnhof sowie den nördlich gelegenen Stadtquartieren geschaffen.

Gestaltungskonzept Schillerstraße

Der neue Stadtraum wird einheitlich in Belag, Möblierung und Bepflanzung gestaltet, entwickelt sich aus der Altstadt heraus und wird über die Schillerstraße bis zum neuen Bahnhofsvorplatz geführt. Großzügige und breite Gehwege auf beiden Seiten entlang der Schillerstraße binden diese freiräumlich in das Wegenetz ein und schaffen hier neue Adressen innerhalb des Altstadtrings.

Der Querschnitt der Schillerstraße ermöglicht die Befahrbarkeit für den Busverkehr in beide Richtungen. Im Bereich zwischen der Kottmannstraße und der Friedrichsruher Straße wird der nördliche Fahrbahnrand zugunsten eines straßenbegleitenden Fahrradweges in Verbindung mit einer Baumreihe verlegt und umgestaltet. Die Anbindung an den Busbahnhof erfolgt über die Ebertstraße, somit kann der Bahnhofsvorplatz frei bleiben vom durchlaufenden Kfz-Verkehr und wird als Platz erlebbar. Die Vorfahrt für Kiss&Ride sowie die Kurzzeitstellplätze können im Bereich der östlichen Schillerstraße angeordnet werden.

Klima- und Vegetationskonzept

Der Umgang mit dem Klimawandel ist ein zentrales Thema im Rahmen der Gestaltung des Bahnhofsareals. Grüne Inseln bilden kleine Oasen als Aufenthaltsorte auf dem Platz, in Verbindung mit Solitäräumen sowie Stauden- und Gräserpflanzungen entstehen kühle Plätze im Schatten, die auch während den heißen Sommertagen zum Verweilen einladen. Gleichzeitig nehmen sie das anfallende Regenwasser der umgebenden Straßen- und Platzflächen auf und stellen dieses der Vegetation zur Verfügung.

Das überschüssige Wasser wird in einer unterirdischen Zisterne gesammelt und gereinigt und steht zur Wiederverwendung z.B. zur Speisung des Wasserspiels oder zum Gießen der Bäume zur Verfügung. Ein kleines Wasserspiel in Form eines Fontänenfeldes wird zum lebendigen Herz des Platzes und lädt durch die barrierefreie Gestaltung zum Spielen ein. Darüber hinaus bietet es eine willkommene Erfrischung während den warmen Sommermonaten. Im Rahmen von Veranstaltungen kann das bündige Wasserspiel abgeschaltet werden, wodurch der Platz multifunktional nutzbar ist.

Bei der Auswahl der Baumpflanzungen wird auf zukunftsfähige und klimaresiliente Arten geachtet. So wird für die Platzräume die Pflanzung von Gleditschien vorgeschlagen, für die Straßenräume können Arten wie z.B. Amberbäume, Feldahorn, Stadtlinde und Tulpenbäume zum Einsatz kommen. Als Zukunftsbäume mit unterschiedlicher Wuchs- und Blattform und ihrem hellen lichten Laub erzeugen sie eine einladende, freundliche Atmosphäre und bilden ein angenehmes Schattendach. Besonders im Herbst entsteht sowohl durch die großen Bestandsbäume als auch durch die Neupflanzungen ein vielfältiges Farbspiel mit gelben und roten Tönen.

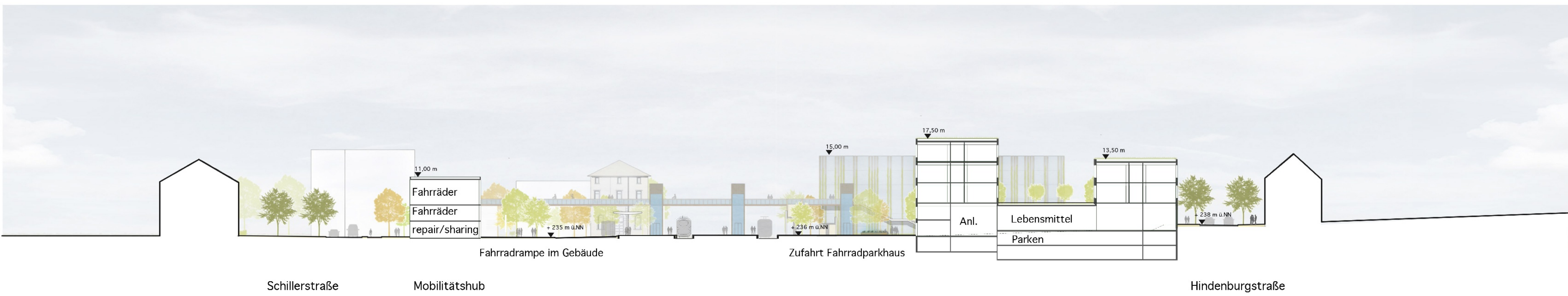
Beleuchtungskonzept

Die Konzeption der Beleuchtung unterstützt die zentrale Bedeutung der neuen Mobilitätsdrehscheibe. Während markante Mastleuchten den Straßenraum im Zusammenspiel mit dem Baumkonzept akzentuieren und gliedern, wird der zentrale Platzbereich durch eine Anstrahlung des Bahnhofsgebäudes indirekt illuminiert. Diese betont den wichtigen Charakter des Bahnhofsgebäudes und verleiht ihm auch nachts seine Eigenständigkeit.

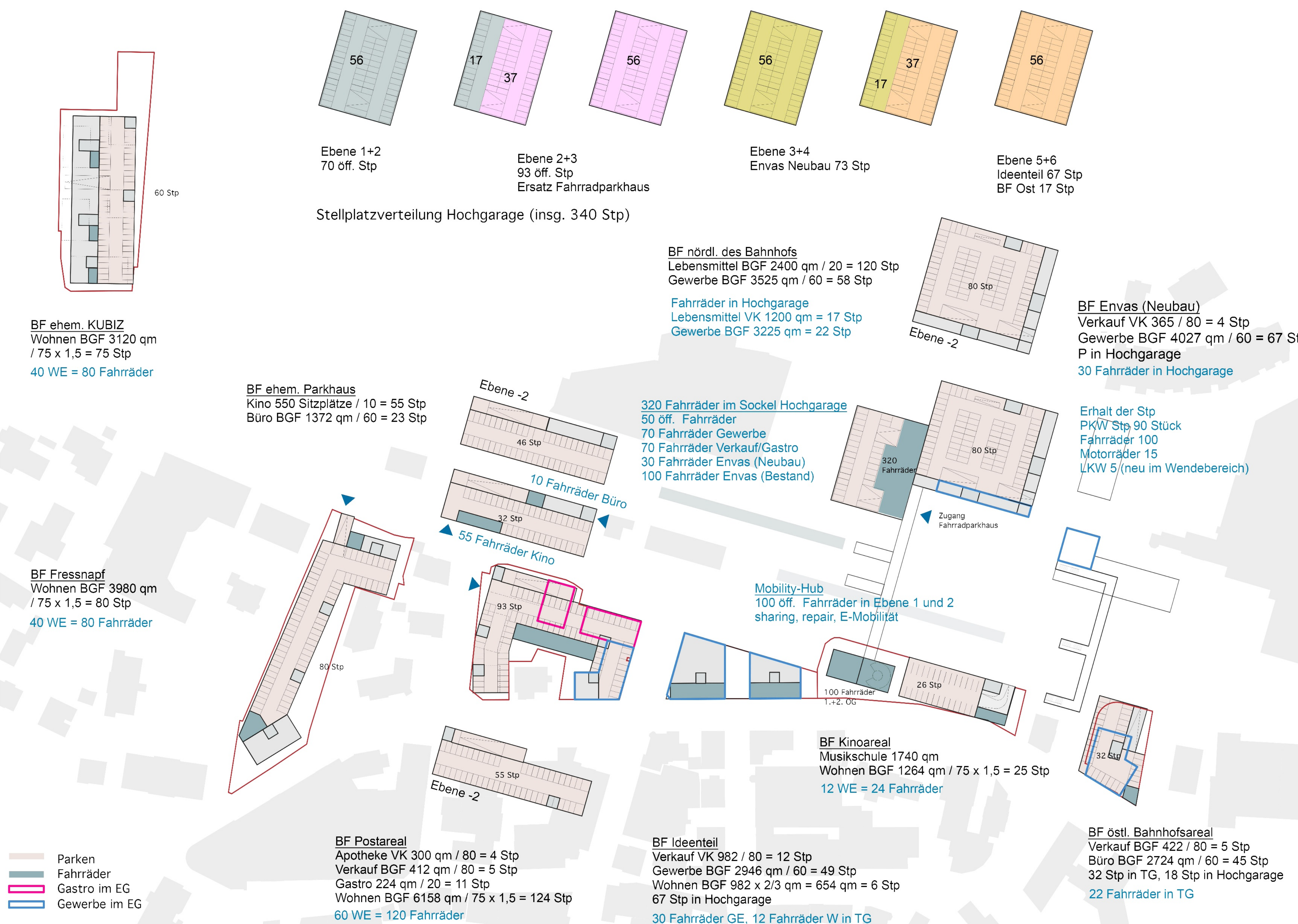
Die markante Mobilitätsstation wird in Form einer künstlerischen Illuminierung inszeniert, die Sitzkanten der Gräser- und Staudenbeete sowie die Holzpodeste erhalten ebenfalls eine Beleuchtung in Form einer Lichtlinie. Durch eine dezente Anstrahlung einzelner Bäume kann eine warme und angenehme Lichtstimmung erzeugt werden. Das Wasserspiel der „Pflütze“ kann mit einzelnen Lichtspots illuminiert werden. Bei der Auswahl der Leuchten wird nicht nur auf eine zeitgemäße Bestückung durch LED-Technik geachtet, sondern auch auf verschiedene Stromanschlüsse sowie WLAN-Hotspots für Reisende und Besucher.



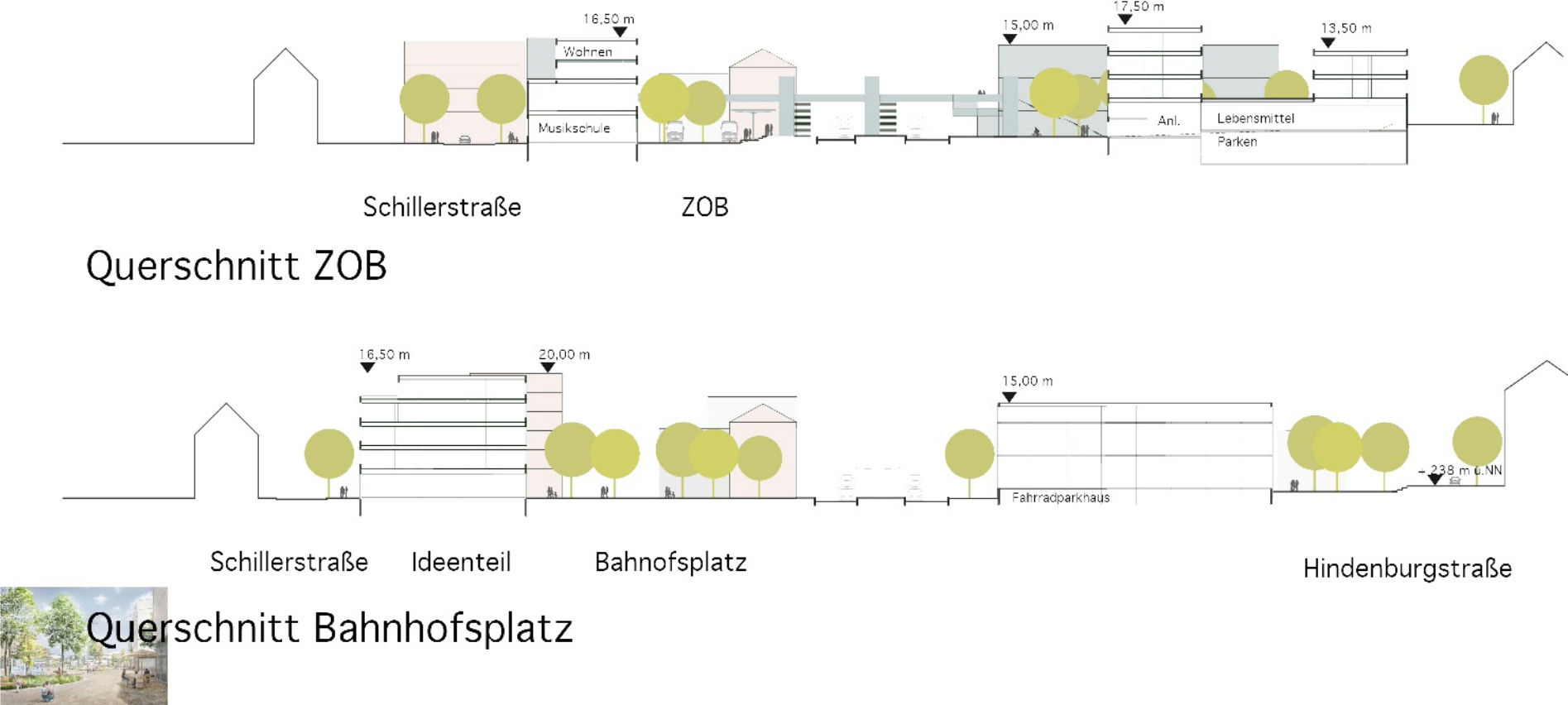
der neue autofreie Bahnhofsvorplatz



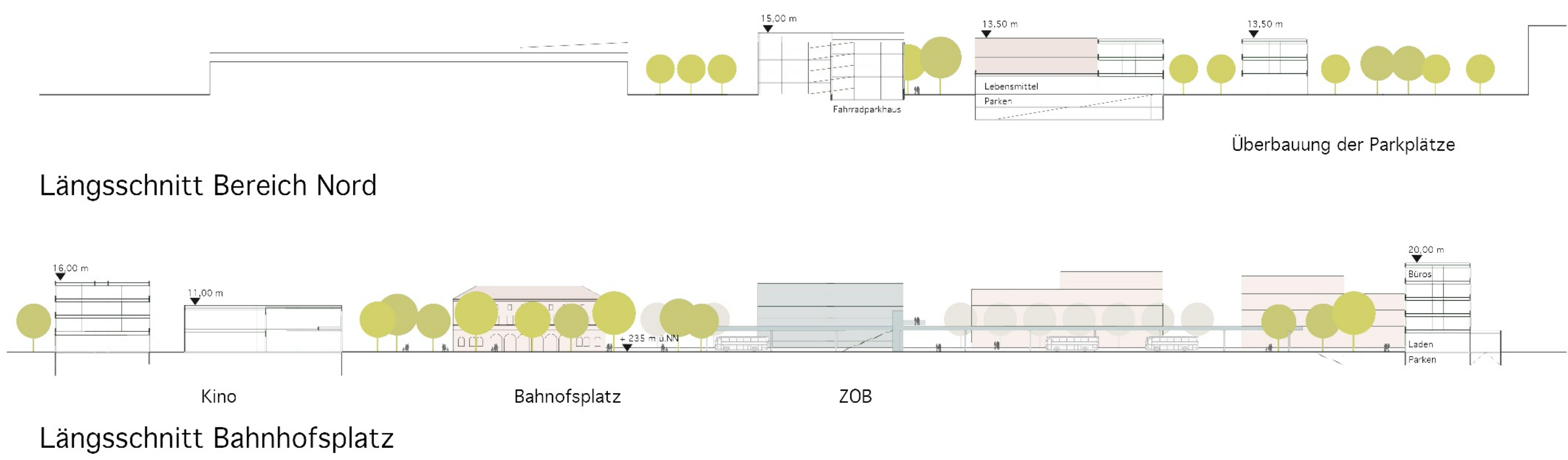
Querschnitt Mobilitätsspanne 1:500



Funktionsplan Stellplätze 1:1000



Querschnitt Bahnhofsvorplatz



Längsschnitt Bahnhofsvorplatz



Lageplanausschnitt 1:500