

13 Bausteine zur
Stadtplanung und Stadtgestaltung

STÄDTEBAULICH-FREIRAUMPLANERISCHER UND
VERKEHRSFUNKTIONALER WETTBEWERB
IDEEN FÜR DAS BAHNHOFQUARTIER
DOKUMENTATION



IMPRESSUM

AUSLOBERIN:

Stadt Offenburg
Vertreten durch den Fachbereich
Stadtplanung und Baurecht
Wilhelmstraße 12
D-77654 Offenburg

In enger Kooperation mit der DB Station & Service AG

BETREUUNG + KOORDINATION:

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH
Rathausufer 14, D-40213 Düsseldorf
E-Mail: office@fsw-info.de
Internet: www.fsw-info.de
T.: +49(0)211.83.68.980
F.: +49(0)211.83.68.981

REDAKTION:

Stadt Offenburg, Fachbereich Stadtplanung
und Baurecht und Stabsstelle Stadtentwicklung
FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

LAYOUT + FOTOS:

FALTIN + SATTLER | FSW Düsseldorf GmbH

ABBILDUNGEN:

Die Abbildungen ab Seite 18 wurden im Rahmen des
Verfahrens durch die beteiligten Planungsteams erstellt

INHALT

ANLASS	4
AUFGABE	6
VERFAHREN	8
AKTEURE	12
DIALOG	14
ERGEBNISSE DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG	17
AUSGEWÄHLTES KONZEPT	18
WEITERE ARBEITEN	26
ERGEBNISSE AUS DEM WETTBEWERB	51
PREISTRÄGER	52
2. RUNDGANG	62
AUSBLICK	82
ÜBERSICHT TEILNEHMENDE	83

ANLASS

Mit über 27.000 Reisenden pro Tag stellt der ICE-Bahnhof Offenburg ein bedeutendes regionales Drehkreuz für den Nah- und Fernverkehr dar. Er ist pulsierender Knotenpunkt unterschiedlicher Verkehrsarten für die Stadt Offenburg und die Ortenau und gleichzeitig „Tor zum Schwarzwald“.

Zugleich stellt er als wichtiger Stadteingang, in fußläufiger Entfernung zur Offenburger Innenstadt, den Auftakt und die Visitenkarte der Stadt dar. Das direkte Bahnhofsumfeld westlich und östlich der aktiven DB AG Gleisstrassen mit einer Flächengröße von ca. 10 ha zeigt heute keine zeitgemäßen repräsentativen Qualitäten und ist auch funktional optimierungswürdig.

Der öffentliche Raum ist unter anderem durch die Grundstückssituation und die Verkehrsführung stark eingeengt und heute nur wenig erlebbar. Und auch das städtebauliche Umfeld bietet an einigen Stellen noch ungenutzte oder untergenutzte Grundstücke, so dass in den letzten Jahrzehnten keine angemessene Situation mit hohen Gestalt- und Nutzungsqualitäten entstehen konnte.

Um eine Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofs und seiner Umgebung zu ermöglichen, hat der Gemeinderat nach Vorbereitender Untersuchung durch das Büro STEG, Stuttgart, durch Beschluss vom 08.04.2019 das Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ förmlich ausgewiesen.

Im April 2019 hat das Land Baden-Württemberg die Sanierungsförderung für das neue Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ im Programm „sozialer Zusammenhalt“ bewilligt mit einem Entwicklungshorizont von 10 Jahren.

Das Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ umfasst dabei die umliegenden Bereiche des Bahnhofs sowie das Schlachthof-Areal. Darüber hinaus erstreckt es sich im Westen bis zur kanalartig ausgebauten Kinzig und südlich bis an den Rand der Altstadt.

Die Stadt Offenburg hat zudem am 15.12.2020 den Zuschlag für die Landesgartenschau 2032 erhalten.

Für einen Teil dieses Sanierungsgebietes, dem „Bahnhofsquartier“ wurde durch die Stadt Offenburg in Kooperation mit der DB Station & Service AG ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Dieses Verfahren diente dem Aufzeigen einer städtebaulich-freiraumplanerischen und verkehrsfunktionalen Entwicklungsperspektive für das Offenburger Bahnhofsquartier und dem Klären der verschiedenen Rahmenbedingungen und Programmausteine.

Das Verfahren war dabei stufig, als Wettbewerb mit anschließender Mehrfachbeauftragung aufgebaut und richtete sich an interdisziplinär zusammengesetzte Teams aus Stadtplaner*innen/Architekt*innen mit Landschaftsplaner*innen und mit Verkehrsplaner*innen.

Bestandteil des Verfahrens war eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung. So wurden unter dem Titel „Wer versteht Bahnhof?“ vor dem Wettbewerb und zu Beginn der Mehrfachbeauftragung eine breite Beteiligung, sowohl digital, als auch analog, durchgeführt.

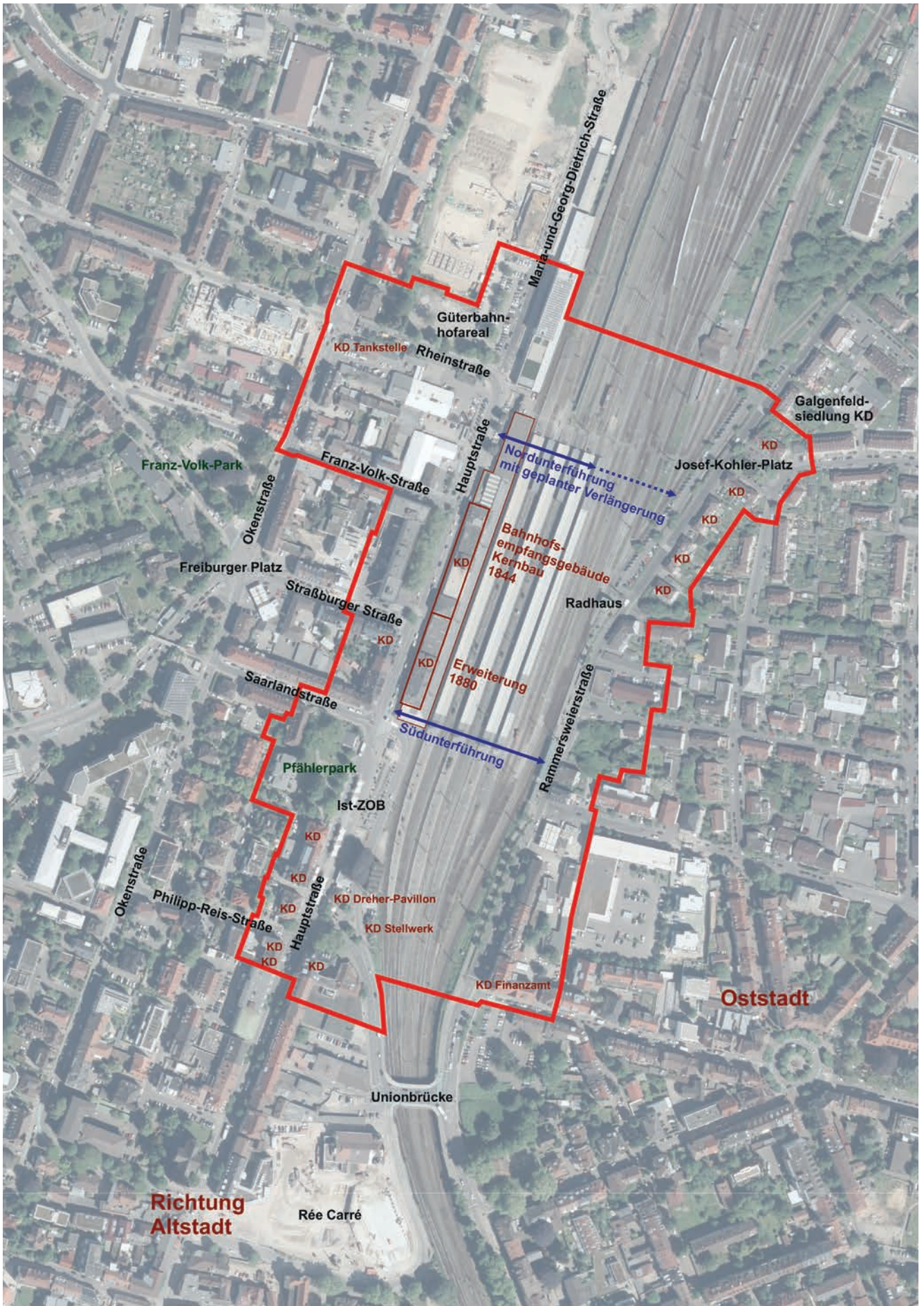
Als Ergebnis des Verfahrens konnte das Konzept von Faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg im Juli 2022 zur weiteren Ausarbeitung empfohlen werden.

In den nächsten Monaten soll nun eine konsensfähige Rahmenplanung durch das ausgewählte Planungsteam entwickelt werden, welche die Grundlage bildet für weitere Qualitätssicherungsverfahren und Realisierungsbausteine.

Der begonnene Dialog mit der Öffentlichkeit wird hierbei weitergeführt.

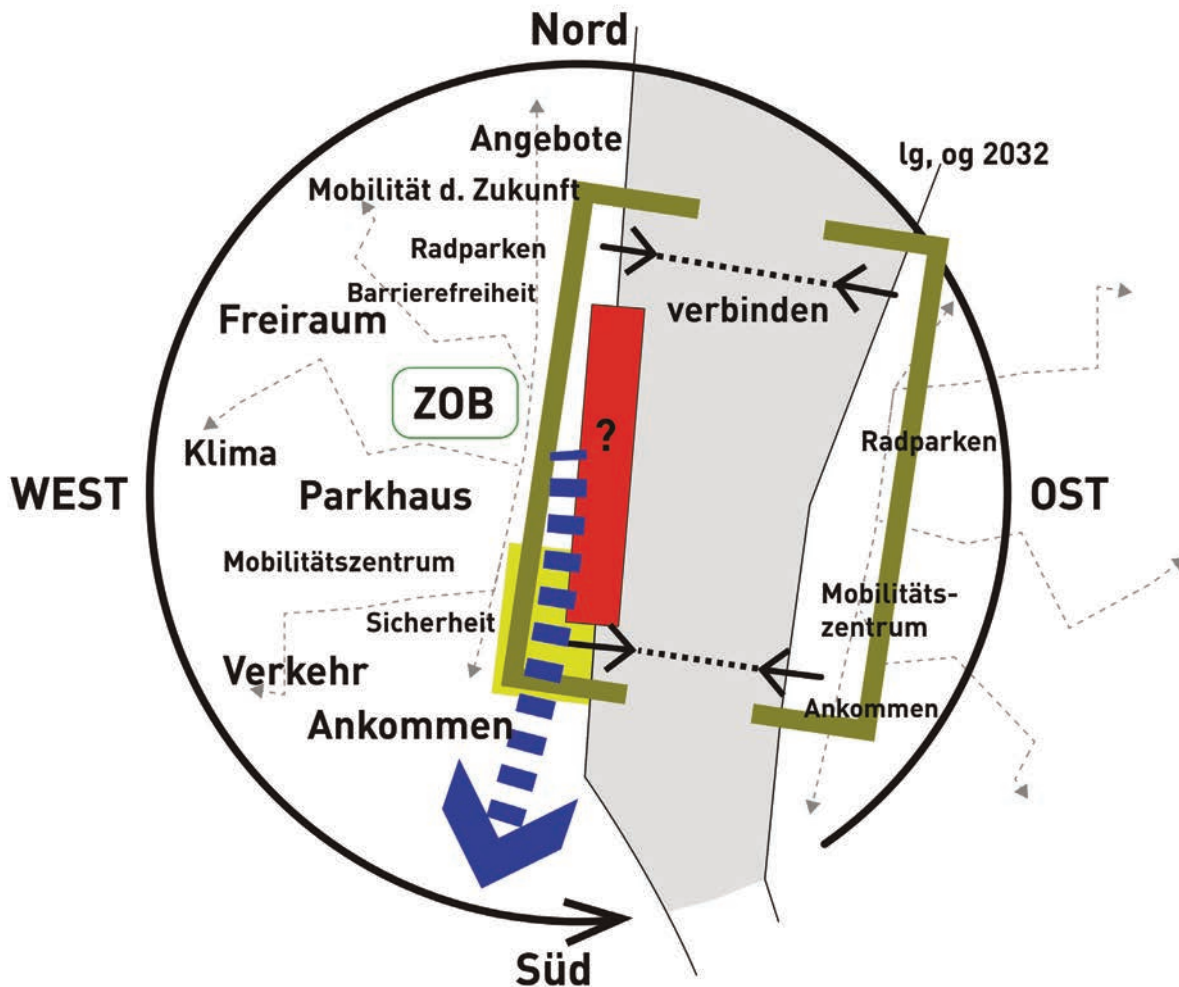
Die vorliegende Broschüre dokumentiert das Verfahren mit den Ergebnissen.

UMGRIFF DES WETTBEWERBSGEBIETES



AUFGABE

PROGRAMM-DIAGRAMM



Die Aufgabe im Wettbewerb war durch eine besondere Komplexität und Vielschichtigkeit geprägt. Es ging um eine gesamte städtebaulich-freiraumplanerische und verkehrsfunktionale Neuordnung des Bahnhofsquartiers.

Ausgehend von der Fragestellung, an welcher Stelle der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) zukünftig funktional und stadtverträglich positioniert werden kann und welche räumlichen Potentiale sich daraus ergeben, galt es, Vorschläge für beide Seiten der Gleise zu erarbeiten.

Welche Flächen und Bereiche könnten baulich arrondiert, welche Flächen als Freiräume gestaltet werden? Wie kann das historische Bahnhofsgebäude reaktiviert und

zukünftig besser in der Stadtraum integriert werden und welche Nutzungen sind hier denkbar? Wie können der Verkehr mittel- und langfristige neu geordnet und Mobilitätsangebote vor allem für Fahrradfahrer und Fußgänger integriert werden.

Aufgabe im Verfahren war auch das Aufzeigen möglicher stadt- und freiräumlicher Qualitäten und eine bessere Vernetzung dieser. Bestehende Potentiale, wie den Pfählerpark oder denkmalgeschützte Gebäude, aber auch die vorhandene Mischung im Bahnhofsquartier boten hier Ansatzpunkte.

Der Bahnhof mit dem historischen Gebäude und den funktionalen Anforderungen von Reisenden war ein weiteres Thema. Die Frage nach optimalem Reisekomfort und einer Ankommenskultur bzw. der Verbindung von Bahnhof und Innenstadt spielten eine Rolle. Nicht zuletzt sollten bereits auf städtebaulicher Ebene Maßnahmen aufgezeigt werden, wie ein zukunftsfähiges und klimaangepasstes Quartier entstehen kann.

EINDRÜCKE AUS DEM QUARTIER: (1) ZEBRASTREIFEN VOR DEM BAHNHOFSGEBÄUDE MIT SÜDZUGANG ZU DEN GLEISEN; (2) VORHANDENE FAHRRADWEGE VOR DEM BAHNHOF; (3) BESTANDSSITUATION SÜDZUGANG GLEISE; (4) HAUPTSTRASSE MIT PLATANENBESTAND; (5) HEUTIGER ZOB IM BEREICH HAUPTSTRASSE; (6) HISTORISCHES BAHNHOFSGEBÄUDE





Das Verfahren war in zwei Bearbeitungsstufen angelegt. Dabei wurde zunächst ein städtebaulich-freiraumplanerischer-verkehrsfunktionaler Wettbewerb gem. RPW 2013 durchgeführt. 15 Teams jeweils bestehend aus Stadtplaner*innen/Architekt*innen mit Landschaftsplaner*innen und mit Verkehrsplaner*innen reichten hier ihre Ideen für das Bahnhofsquartier anonym ein.

Das ebenfalls interdisziplinär zusammengesetzte 13-köpfige Preisgericht kam am 15.03.2022 unter dem Vorsitz von Prof. Tim Rieniets zusammen, um die eingereichten Beiträge zu beurteilen. In der Sitzung konnten sich fünf Beiträge durchsetzen, die vielversprechende Ideen und Ansätze aufzeigten. So wurden als gleichrangige Preisgruppe folgende fünf Teams ausgewählt:

- Yellow Z, Berlin mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg mit Argus Studio, Hamburg

- Faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg
- von Einsiedel Architekten, Stuttgart mit Pfrommer + Roeder Freie Landschaftsarchitekten GbR, Stuttgart mit Verkehrsplanung Link, Stuttgart
- Raumwerk GmbH, Gesellschaft für Architekten und Stadtplanung, Frankfurt a.M. mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Berlin mit BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier gmbH, Aachen
- ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Köln mit Echomar, Oberkirch mit lohrer hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München mit OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, München

Direkt im Anschluss an den Wettbewerb wurden die Beiträge der Preisträger*innen auf mitmachen.offenburg.de online präsentiert. Die interessierte Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit die in Wort, Bild und als Video vorgestellten Ideen der Teams zu kommentieren und Hinweise für die weitere Bearbeitung zu geben.

Als Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 30.04.2022 eine Dialogveranstaltung im ehem. Schlachthof statt. Hier präsentierten die Planer*innen ihre Beiträge vor der Öffentlichkeit und konnten im Anschluss mit den Bürger*innen an vorbereiteten „Marktständen“ ins Gespräch kommen und vom lokalen Know How der Offenburger*innen partizipieren.

Anschließend wurde der Termin genutzt, den Planer*innen noch einmal fachlichen Input zu geben. In einem Kolloquium, welches ohne Öffentlichkeit durchgeführt wurde, wurden allgemeine und individuelle Empfehlungen und Hinweise für die weitere Ausarbeitung gegeben. Bereits am Vortag nutzten die Planer*innen zudem die Möglichkeit einer Ortsbesichtigung des historischen Bahnhofgebäudes.

MODELL DES AUSGEWÄHLTEN KONZEPTEES



12.04.2021 BIS 02.05.2021	„WER VERSTEHT BAHNHOF?“ ONLINE-BETEILIGUNG AUF MITMACHEN.OFFENBURG.DE
14.07.2021	PREISRICHTERVORBESPRECHUNG 1 „AUSLOBUNG“ (VIDEOKONFERENZ)
25.11.2021	PLANAUSGABE
03.12.2021	Rückfragen 1 (schriftlich)
09.12.2021	PREISRICHTERVORBESPRECHUNG 2 „RÜCKFRAGEN“ UND KOLLOQUIUM MIT DEN TEAMS (VIDEOKONFERENZ)
14.01.2022	Rückfragen 2 (schriftlich)
14.02.2022	ANONYME ABGABE (DIGITAL)
22.02.2022	Abgabe (analog - Verfassererklärung)
15.03.2022	PREISGERICHT (GANZTÄGIG)
04.04.2022 BIS 24.04.2022	AUSSTELLUNG DER WETTBEWERBSARBEITEN UND ONLINE-BETEILIGUNG AUF MITMACHEN.OFFENBURG.DE
26.04.2022	Briefingtermin (als Videokonferenz)
29.04.2022	Möglichkeit zur Besichtigung des Bahnhofsempfangsgebäudes
30.04.2022	BÜRGER*INNENDIALOG „IDEEN“ UND AUFTAKTWORKSHOP
17.05.2022	Rückfragen
29.06.2022	ABGABE ÜBERARBEITETE BEITRÄGE (DIGITAL)
08.07.2022	Abgabe Modell
14.07.2022	EMPFEHLUNGSKOMMISSION
AB 19.07.2022	AUSSTELLUNG DER BEITRÄGE AUF MITMACHEN.OFFENBURG.DE

In den kommenden Wochen arbeiteten die fünf Teams ihre Beiträge aus und reichten diese Anfang Juli 2022 erneut ein.

Am 15.07.2022 kam die Empfehlungskommission zusammen, um sich von den Büros die überarbeiteten Beiträge vorstellen zu lassen. Die Teams präsentierten hier ihre Arbeiten vor der Jury und standen für Rückfragen zur Verfügung. Das Gremium, welches in gleicher Besetzung wie das Preisgericht tagte, zog sich anschließend zur Beratung zurück. Unter dem erneuten Vorsitz von Prof. Tim Rieniets wurden die vorliegenden Beiträge intensiv diskutiert.

Als Ergebnis wurde die Arbeit von Faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg als Grundlage für die weitere Planung empfohlen. Darüber hinaus wurden eine Reihe von Empfehlungen für die weitere Bearbeitung formuliert.

Das Ergebnis wurde direkt im Anschluss an die Sitzung der Empfehlungskommission erneut auf mitmachen.offenburg.de online präsentiert.

EINDRÜCKE AUS DEM VERFAHREN: (1) ORTSBESICHTIGUNG IM BAHNHOFSGEBÄUDE; (2) PRÄSENTATION DES TEAMS YELLOW Z ZUM BÜRGER*INNENDIALOG; (3-4) BÜRGER*INNENDIALOG IM SCHLACHTHOF; (5) PRÄSENTATION DES TEAMS ASTOC ZUM BÜRGER*INNENDIALOG (6) ORTSBESICHTIGUNG IM BAHNHOFSGEBÄUDE



AKTEURE



PREISGERICHT / EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Oliver **MARTINI**, Stadtplaner, Baubürgermeister der Stadt Offenburg | Prof. Tim **RIENIETS**, Stadtplaner / Architekt, Hannover | Prof. Janna **HOHN**, Stadtplanerin / Architektin, Frankfurt | Jochen **KÖBER**, Landschaftsarchitekt, Stuttgart | Prof. Ulrike **BÖHM**, Landschaftsarchitektin, Stuttgart / Berlin | Hille **KRAUSE**, Architektin, Hamburg | Prof. Hartmut **TOPP**, Verkehrsplaner, Kaiserslautern | Stv. Dr. Sigrid **BUSCH**, Architektin, Stuttgart | Luca **KIST**, Landschaftsarchitekt / Stadtplaner, Saarbrücken | Daniel **EBNETH**, Stadtplaner, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Bau-recht der Stadt Offenburg | Leon **FEUERLEIN**, Stadtplaner, Abteilungsleiter Stadtplanung und Stadtgestaltung der Stadt Offenburg | Philip **DENKINGER**, Landschaftsarchitekt, Abteilungsleiter Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Offenburg | Marco **STEFFENS**, Oberbürgermeister der Stadt Offenburg | Rolf **BAND**, DB Station & Service AG | Karin **JACOBSEN**, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Offenburg | Werner **MAIER**, CDU Fraktion, Offenburg | Dr. Martina **BREGLER**, SPD-Fraktion, Offenburg | Angi **MORSTADT**, FWO-Fraktion, Offenburg | Hans-Peter **KOPP**, Bürgermeister der Stadt Offenburg | Jens **AESCHE**, DB Station & Service AG | Thomas **BAUKNECHT**, FDP-Fraktion, Offenburg | Dr. Roland **MÜLLER**, FDP-Fraktion, Offenburg

EINDRÜCKE AUS DER SITZUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION AM 15.07.2022 (1-4) DISKUSSION DER BEITRÄGE VOR DEN PLÄNEN UND AM MODELL; (5) SCHLUSSDISKUSSION AN DEN MODELLLEN; (6-8) DISKUSSION DER BEITRÄGE VOR DEN PLÄNEN UND AM MODELL



BERATUNG:

Dr. Thilo **BECKER**, Verkehrsplaner, Fachbereichsleiter Tiefbau und Verkehr der Stadt Offenburg | Marco **PASTORINI**, Verkehrsplaner, Abteilungsleiter Verkehrsplanung der Stadt Offenburg | Silke **MOSCHITZ**, Leiterin Stabsstelle Stadtentwicklung der Stadt Offenburg | Tobias Boppré, DB Station & Service AG | Tina-Maria **ROSENTHAL**, DB Immobilien | Philipp **HÖLDERICH**, Verkehrsplaner, Planersocietät | Gianna **BRAUN**, Quartiersmanagerin

VORPRÜFUNG, ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG UND BETREUUNG:

Matthias **SCHUHMACHER**, Stadtplaner, Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung der Stadt Offenburg | Michel **FOX**, Landschaftsplaner, Abteilung Grünflächen und Umweltschutz der Stadt Offenburg | Stefan S. **KRIEG**, Architekt, DB Station & Service AG | Silke **MOSCHITZ**, Leiterin Stabsstelle Stadtentwicklung der Stadt Offenburg | Carolin **AMS-MEIER**, Stabsstelle Stadtentwicklung der Stadt Offenburg | Jörg **FALTIN**, Antje **EHLERT**, Jana **ELSNER**, FALTIN+SATTLER, Düsseldorf

Die Bedeutung des Stadtraums rund um den Hauptbahnhof für den täglichen Gebrauch und auch als „touristische Visitenkarte“ sowie die Ganzheitlichkeit der Betrachtungsweise und die Vielfalt der Themen, machen das Projekt zu einem der wichtigsten Entwicklungsmaßnahmen Offenburgs in den kommenden Jahren. Umso wichtiger ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit - der Bewohner*innen, Nutzer*innen, Besucher*innen und Gewerbetreibenden.

Aus diesem Grund und aufgrund langjähriger Vorbereitungsphasen unter intensiver Einbindung der Bürgerschaft, sollten auch der Wettbewerb und die weitere Bearbeitung in einem engen Dialog mit den Beteiligten und der Öffentlichkeit stattfinden.

Vom 12.04.-02.05.2021 wurde die Bevölkerung unter dem Titel „Wer versteht Bahnhof?“ dazu aufgerufen, sich zu beteiligen. Vor der Beratung und Beschlussfassung des Gemeinderats wurde die bis dato erarbeitete Aufgabenstellung der Öffentlichkeit vorgestellt. Bürger*innen sollte es damit ermöglicht werden, weitere Ideen und Anregungen einzubringen, bevor der Gemeinderat die Rahmenbedingungen und die Auslobung berät.

Um trotz der anhaltenden Pandemiesituation die breite Bürgerschaft ausreichend informieren und beteiligen zu können, erforderte es einen zeitlich parallel verlaufenden Mix aus umfassender digitaler und Vor-Ort-Beteiligung. Über drei Wochen fand eine umfassende Onlinebeteiligung auf mitmachen.offenburg.de statt. Hier wurden alle erforderlichen Inhalte detailliert bereitgestellt, z.B. ein Filmclip zur Neugestaltung des Bahnhofsquartiers und zu den Rahmenbedingungen und Aufga-



JETZT MITMACHEN!

ONLINE VOM 04.04. BIS 24.04.2022:
mitmachen.offenburg.de/bahnhof

**VOR ORT BEIM BÜRGERDIALOG
AM SAMSTAG, 30.04.2022:**

**CANVAS 22 / Alter Schlachthof,
Wasserstr. 22 von 9:30 bis 13:00 Uhr**



benstellungen des Wettbewerbs. Es gab die Möglichkeit, die Aufgabenstellungen, in sieben Themenfelder gegliedert, zu kommentieren und bereits bestehende Kommentare zu bewerten.

Zudem gab es ein Angebot eines eigenständigen ("Do-it-yourself")- Rundgangs über die Dauer des Beteiligungszeitraums. So wurden Informationstafeln zu jedem Themenfeld im Bahnhofsquartier aufgestellt. Ein QR-Code auf jeder dieser Info-Stationen leitete zu den Online-Inhalten des entsprechenden Themenfeldes auf

mitmachen.offenburg.de/bahnhof. Die Anmerkungen der Bürger*innen konnten somit direkt vor Ort als Kommentare eingebracht werden.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in die Auslobung eingearbeitet und den Wettbewerbsteilnehmenden als Dokumentation bereit gestellt.

Nach dem Wettbewerb wurde die Öffentlichkeit erneut informiert. Vom 04.04.-24.04.2022 wurden auf mitmachen.offenburg.de/bahnhof alle Wettbewerbsbeiträge ausgestellt.

EINDRÜCKE AUS DEM BÜRGER*INNENDIALOG IM EHEM. SCHLACHTHOF: (1) GESPRÄCHE AM TEAMSTAND RAUMWERK; (2) BEGRÜSSUNG DURCH BAUBÜRGERMEISTER OLIVER MARTINI; (3) PRÄSENTATION DES TEAMS FAKTORGRUEN (4): GESPRÄCH AM TEAMSTAND VON EINSIEDEL ARCHITEKTEN

Darüber hinaus gab es nun die Möglichkeit die konkreten Beiträge der fünf Preisträger zu kommentieren. Dazu hatten die Planungsteams jeweils einen kurzen Videoclip erstellt, in dem sie ihre Ideen erläuterten.

Zusätzlich zur digitalen Beteiligung fand am 30.04.2022 ein Bürger*innendialog in den Räumlichkeiten des ehem. Schlachthofes statt. Ca. 70 Personen nahmen daran teil und beteiligten sich aktiv. Darunter waren auch Vertreter*innen der Jury und der Fachämter.

Sowohl in der Online-Beteiligung, als auch in den Gesprächen vor Ort war die Qualität der Beiträge durchgängig sehr hoch. Die interessierte Öffentlichkeit setzte sich intensiv mit der komplexen Aufgabenstellung und den einzelnen Entwurfsideen auseinander. Erkennbar war, dass die Teilnehmenden die Entwürfe aus Nutzersicht und auf Basis ihrer Ortskenntnis und bisherigen Situation im Bahnhofsquartier diskutierten und bewerteten. Insbesondere die Alltagstauglichkeit der vorgeschlagenen Ideen stand im Fokus.

Über die Hinweise konnten allgemeine Anregungen und Einzelhinweise gegeben werden, die in der weiteren Ausarbeitung der Entwürfe von den Planungsteams berücksichtigt werden sollten.

Nach Abschluss der Mehrfachbeauftragung wurden alle Beiträge und das ausgewählte Konzept wieder auf mitmachen.offenburg.de veröffentlicht. Es ist geplant auch im weiteren Planungsprozess die Öffentlichkeit konsequent weiter zu informieren und zu beteiligen.

Die Dokumentation der beiden Öffentlichkeitsbeteiligungen sind [downloadbar unter \[mitmachen.offenburg.de/bahnhof\]\(http://downloadbar.mitmachen.offenburg.de/bahnhof\)](http://downloadbar.mitmachen.offenburg.de/bahnhof).



ERGEBNISSE DER MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

AUSGEWÄHLTES KONZEPT

**FAKTORGRUEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA BERATENDE INGENIEURE, FREIBURG MIT
THOMAS SCHÜLER ARCHITEKTEN STADTPLANER, DÜSSELDORF MIT
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH, FREIBURG**

VERFASSER*INNEN:

Faktorgruen
Landschaftsarchitekten:
Martin Schedlbauer,
Ricardo Patings,
Giorgos Grevenaris,
Vanja Deschler

Thomas Schüler Architekten:
Thomas Schüler,
Sascha Lehnhard

Fichtner Water & Transportation:
Matthias Wollny,
Florian Krentel

Visualisierung:
Christian Marrero (Rendercircle)

IDEEN DES TEAMS:

STÄDTEBAULICHES KONZEPT

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.

Die Hauptstraße wird als begrünter städtischer Boulevard entwickelt und bildet die Hauptwegeachse zur Innenstadt. Er bündelt als Lebensader alle wesentlichen Funktionen einer pulsierenden Stadt. Es entsteht ein ausgewogenes Verhältnis zwischen bebauter und durchgrünter Stadt.

Das Bahnhofsviertel gliedert sich in zwei Teilbereiche, im südlichen Bereich entstehen gewerbliche Flächen, im nördlichen Bereich befindet sich der neue ZOB und ein neues Wohnquartier.

Durch die Verlegung des ZOB in den Norden kann entlang der Hauptstraße die stadträumliche Lücke geschlossen und mit innerstädtischen Nutzungen ergänzt werden. Hier befinden sich erdgeschossige Geschäfte und Cafés, die den Boulevard beleben und städtisches Leben erzeugen. Der Pfählerpark wird als kompakter Stadtpark durch eine begrünte Pergola baulich begrenzt und mit einem kleinen Kiosk belebt.

Die neue, bahnbegleitende Bebauung schafft eine identitätsstiftende Stadtkante und bildet zur Bahnseite ein markantes Entrée aus.

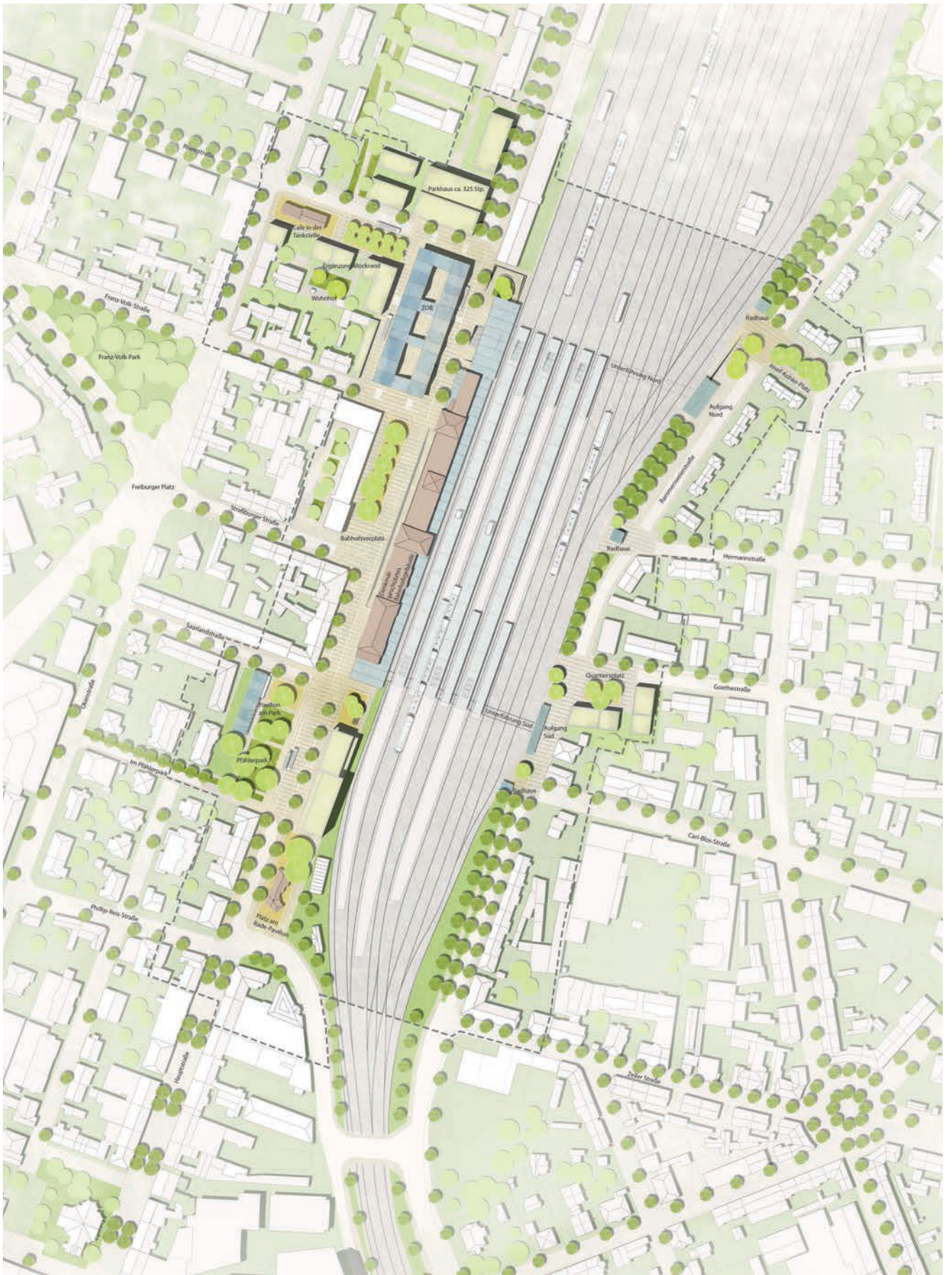
Im nördlichen Teil entstehen unter einer transparenten Dachkonstruktion der ZOB mit Fernbus-Terminal und ein öffentliches Parkhaus. Das angrenzende Wohnquartier gruppiert sich um einen Wohnhof und kann schrittweise, je nach Grundstückverfügbarkeit, realisiert werden. In der ersten Phase werden die Bestandsgrundstücke zu einem geschlossenen Baufeld arrondiert. Langfristiges Ziel sollte es sein, durch eine Neustrukturierung einen zugänglichen Innenbereich zu schaffen, wo abschnittsweise neue Gebäude für Wohnen, Arbeiten und Ateliers entstehen, die den Charakter des gewerblichen Hofes fortführen.

DER NEUE BAHNHOFVORPLATZ

Gegenüber dem historischen Bahnhofsgelände entsteht ein Platzraum, der die neue Mitte des Bahnhofsviertels bildet und einen Aufenthaltsraum mit hoher Qualität für Offenburg erzeugt.

Die Fahrbahn wird in die Gestaltung integriert und erhält einen Belag aus Natursteinpflaster oder Beton-Werkstein in gebundener Bauweise. So wird zwischen sämtlichen Fassaden eine einheitliche Platzfläche mit einem Bodenbelag in einem warmen Farbton aufgespannt. Der vorhandene Baumbestand wird erhalten und zum prägenden Motiv des neuen Platzes. Eine flache Wassermulde in Form einer „Pfütze“ macht das Regenwasser erlebbar und begehrbar. Kleine Fontänen bilden ein zusätzliches spielerisches Element. Grüne Inseln werden teilweise mit Sitzkanten versehen und laden zum Sitzen und Verweilen ein. Die vorhandenen gastronomischen Angebote werden

LAGEPLAN



STÄDTEBAULICHES KONZEPT



PLATZFOLGE



RAUMKANTEN



FREIRAUMSYSTEMATIK



einbezogen, weitere gastronomische Angebote im Bahnhofsgelände sowie am neuen Zugang Süd beleben den Platz.

Der gesamte Platz wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

NUTZUNGSKONZEPT BAHNHOFSGEBÄUDE

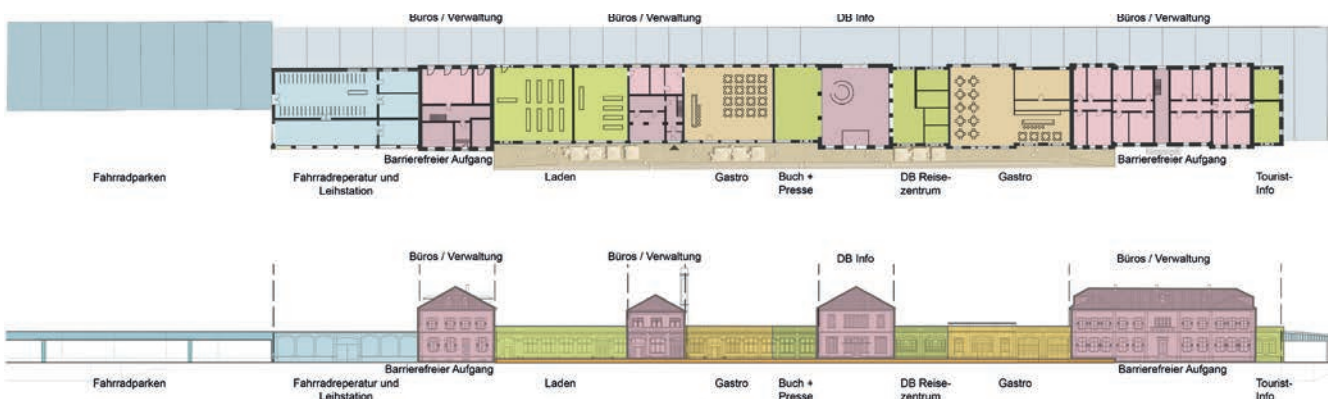
Die Nutzung des Bahnhofsgeländes entwickelt sich aus seiner baulichen Struktur. In den zweigeschossigen Gebäudeteilen befinden sich Service und Büronutzungen, in den eingeschossigen Gebäudeteilen Gastronomie und Läden. Eine vorgelagerte Treppen- und Rampensituation schafft eine barrierefreie Erschließung.

Im nördlichen Teil befinden sich unter der denkmalgeschützten Dachkonstruktion eine zentrale Mobilitätsstation mit einer dauerhaften Betreuung und entsprechenden Service-Angeboten, wie Fahrradstation, Leihfahrräder und einer Reparaturwerkstatt. Hierfür werden die geschlossenen Arkadenbögen geöffnet und schaffen einen Innenhof der sich zum öffentlichen Raum hin orientiert.

VOGELPERSPEKTIVE



NUTZUNGSKONZEPT BAHNHOFSGEBÄUDE



KLIMA- UND VEGETATIONSKONZEPT

Der Umgang mit dem Klimawandel ist ein zentrales Thema. 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, 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 bietet eine willkommene Erfrischung während den warmen Sommermonaten.

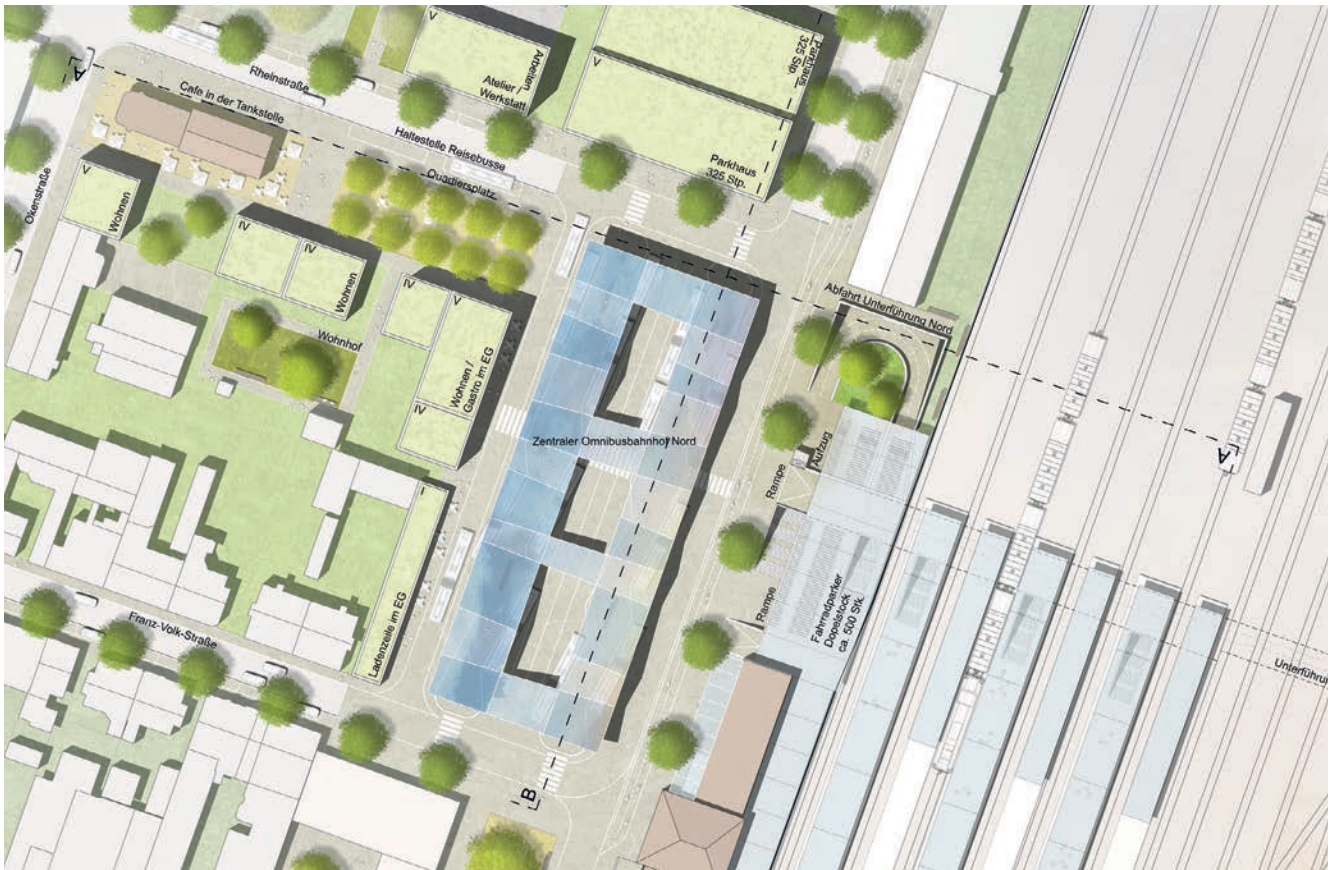
Bei der Auswahl der Baumpflanzungen wird auf zukunftsfähige und klimaresiliente Arten geachtet. So wird für die Platzräume die Pflanzung von Gleditschien vorgeschlagen, für die Straßenräume können Arten wie z.B. Amberbäume, Feldahorn, Stadtlinde und Tulpenbäume zum Einsatz kommen.

DER NEUE BUSBAHNHOF (ZOB)

Die nördliche Kante des Bahnhofplatzes wird durch den neuen Busbahnhof mit Fernbus-Terminal und Aufenthaltsräumen gebildet. Hier werden sämtliche Funktionen unter einer großen, filigranen Dachstruktur gebündelt.

Die Anordnung der Bussteige am neuen ZOB in Sägezahnform ermöglicht unabhängiges An- und Abfahren der Busse. Mit den 16 Haltemöglichkeiten können somit flexible Betriebskonzepte für die Stadt- und Regionalbuslinien sichergestellt werden. Gleichzeitig werden durch die zusammenhängenden

AUSSCHNITT BEREICH UM ZOB, NORDENTRÉE



OST-WEST-SCHNITT



Bussteige Umsteigevorgänge einfach und auf kurzen Wegen möglich und die Fahrgastströme von und zum Bahnhof gebündelt. Ein zugeordnetes Servicegebäude bildet die Raumkante zur vorhandenen Bebauung und bietet die nötige Infrastruktur, wie Fahrscheinverkauf, Info und WCs.

VERKEHRSKONZEPT HAUPTSTRASSE

Der Querschnitt der Hauptstraße ermöglicht die Befahrbarkeit in beide Richtungen. Durchgehende Fahrbeziehungen zwischen Unionrampe Rampe – Okenstraße werden über Hauptstraße, Philipp-Reis-Straße und Straßburger Straße realisiert. Der umgestaltete Bereich der

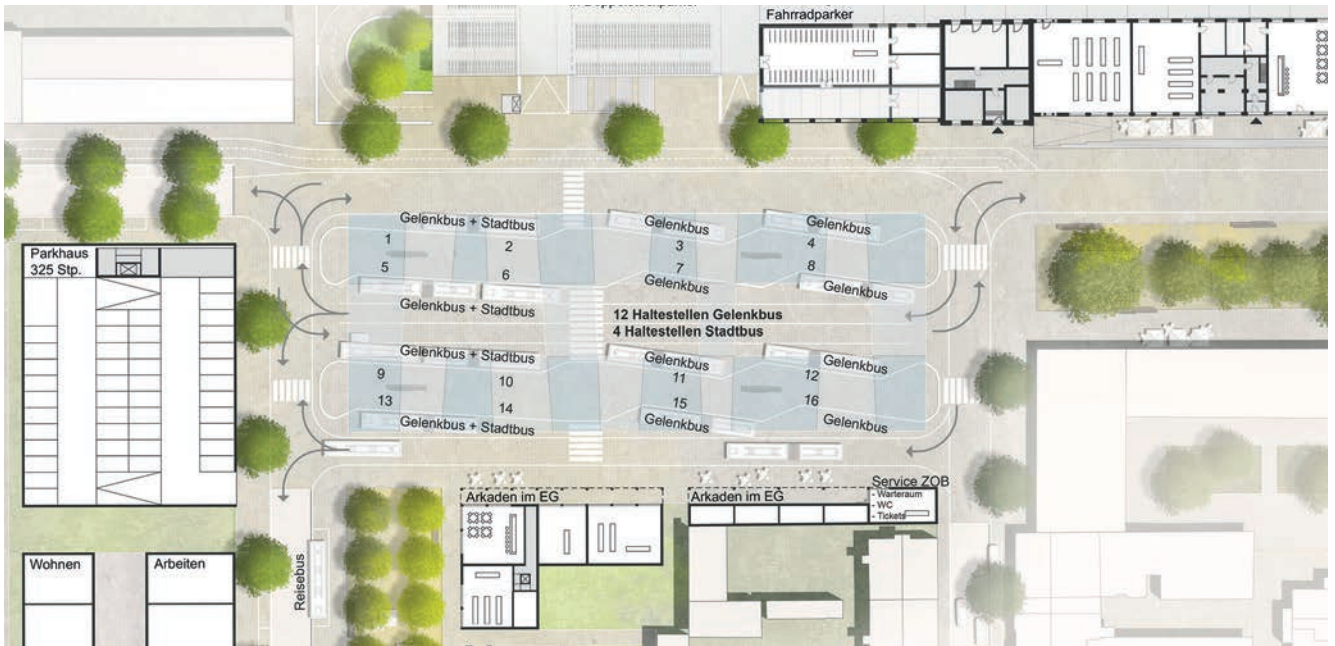
Hauptstraße ist hierbei als Zone 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) vorgesehen. Der Abschnitt der Hauptstraße zwischen der Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße soll als Fußgängerzone mit Rad und Linienbusverkehr frei ausgebildet werden. Somit wird der direkte Bahnhofsvorplatz frei vom durchlaufenden Kfz-Verkehr und als Platz erlebbar. Stellplätze für Taxen, Kurzzeitparken, Behindertenstellplätze sowie Kiss & Ride werden südlich und nördlich des Bahnhofsplatzes in Zuordnung zu den Zugängen entlang der Fahrbahn angeordnet. Auf der Ostseite befinden sich ebenfalls Stellplätze für Taxen, Kiss & Ride sowie Kurzzeitstellplätze.

FAHRRADINFRASTRUKTUR

Für die Radfahrer sind in der Hauptstraße Süd beidseitige Radfahrstreifen vorgesehen. Nördlich der Fußgängerzone erfolgt die Verbindung mit der Maria-und-Georg-Dietrich-Straße als „protected bike lane“ im Zwei-Richtungsbetrieb, um Konflikte mit dem Busbahnhof zu vermeiden. Die Übergänge dieser Führungsform erfolgten im Bereich der Fußgängerzone.

Mit der neuen Unterführung bis westlich des Busbahnhofs wird für die Radfahrer eine direkte und konfliktfreie Anbindung an den Bahnhof sowie eine gute Verknüpfung zwischen Rammersweierstraße und Okenstraße geschaffen. Die Fahr-

SYSTEMATIK ZOB



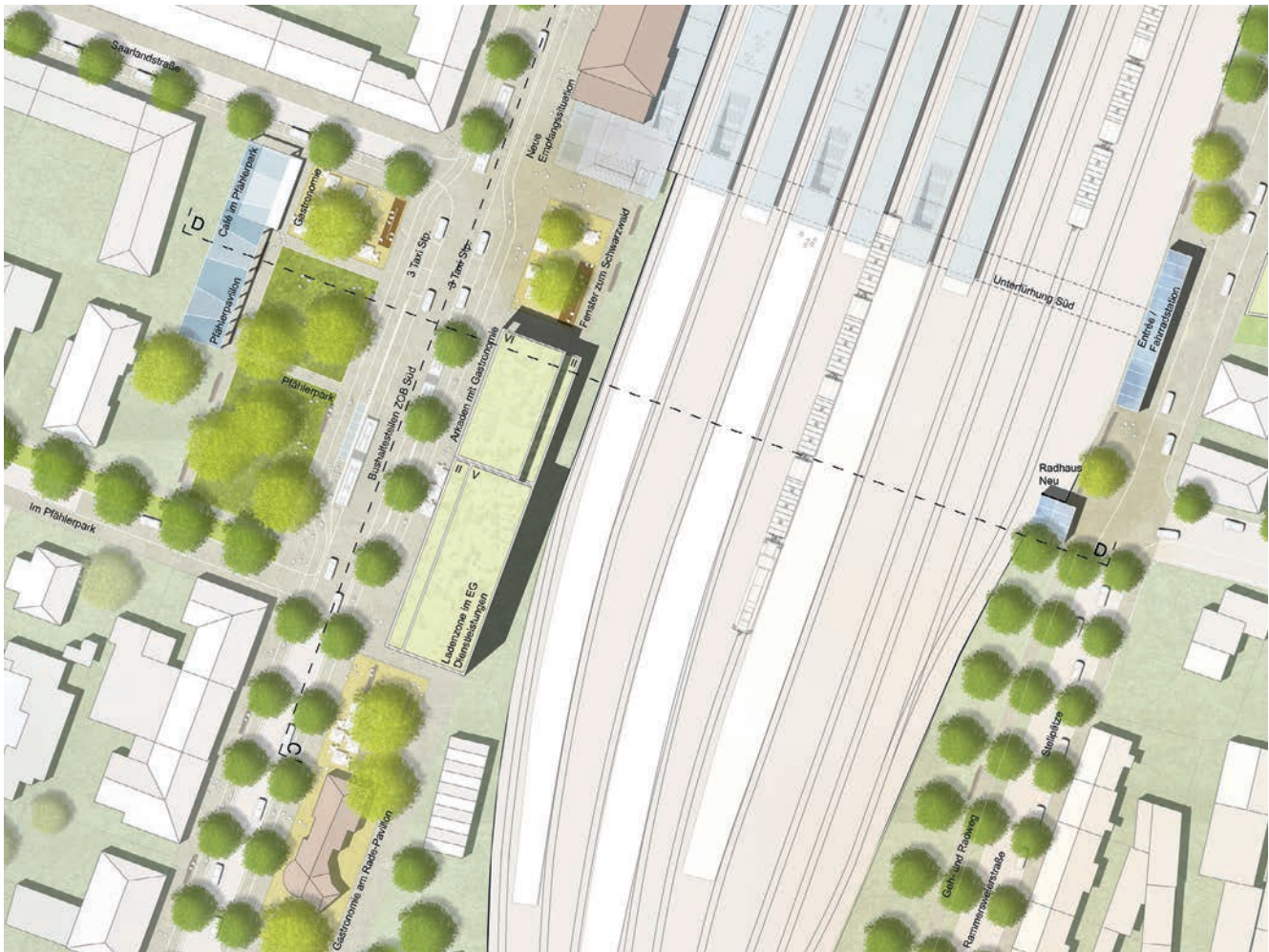
VERKEHRSKONZEPT



radrampe wird in Form eines Lichthofes nördlich an die vorhandene Dachkonstruktion angegliedert und erlaubt auch hier eine kreuzungsfreie Zu- und Ausfahrt in alle Richtungen.

Beidseits der Bahnanlage entstehen vollautomatische Fahrradparkhäuser, die hier die Zugänge zu den Unterführungen markieren und als verbindende Spange beide Bahnseiten miteinander verbinden. Hier können weitere Dienstleistungen wie eine Fahrradwerkstatt, Fahrrad-Verleihsysteme, Elektroladestationen oder E-Scooter angeboten werden. Eine begrenzte Anzahl offener Stellplätze kann im östlichen Bereich entlang der Rammerweierstraße unter Baumdächern angeboten werden.

AUSSCHNITT PFÄHLERPARK, BAHNHOFSVORPLATZ



NORD-SÜD-SCHNITT



BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Im Rahmen der Weiterbearbeitung in der 2. Phase konkretisieren die Entwurfsverfasser*innen ihre Leitidee zu einem überzeugenden Konzept für das Bahnhofsquartier in Ofenbürg. Dabei stellt der Klimaschutz durch ein nachhaltiges Mobilitätskonzept in Verbindung mit einer klaren städtebaulichen Ausarbeitung, die Grundlage für eine zukunftsfähige Entwicklung an diesem Ort.

Die Hauptstraße wird als grüner Boulevard in seiner Linearität bis zum Nordzugang/ZOB fortgeführt. Angelagert bilden unterschiedlich ausgeprägte und gut beispielbare Stadträume wie Park- und Platzabfolgen, der Bahnhofsvorplatz, der ZOB bis hin zum Grünraum in Verbindung mit der alten Tankstelle einen spannungsreichen Rahmen für das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude.

Die Verfasser*innen beschreiben diesen Bogen folgerichtig als „Lebensader“, die wichtige Funktionen einer pulsierenden Stadt bündelt. Der notwendige Entfall einiger weniger Bäume wird durch zahlreiche Neuanpflanzung und Grüninseln mehr als kompensiert.

Von Süden kommend bildet der Platz am Dreher-Pavillon den Auftakt. Der Pfählerpark erhält als querverbindenden Grünraum rückwärtig einen kleinen Pavillon, was sicherlich eine Aufwertung bedeuten wird und den Freiraum besser strukturiert.

FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BAHNHOFSVORPLATZ



riert. Als Fassung an der Ostseite wird eine Bebauung als „Lückenschluss“ vorgeschlagen, welche in der Dimensionierung (Höhe und Länge) noch zu massiv wirkt, aber in der Setzung ggü. dem Pfählerpark von der Empfehlungskommission als grundsätzlich richtig beurteilt wird. Eine städtebaulich/bauliche Differenzierung muss im weiteren Verfahren herausgearbeitet bzw. über weitere qualitätssichernde Verfahren konkretisiert werden.

Der südliche Zugang zu den Gleisen wird durch einen Platzraum mit Fernblick auf die Berge des Schwarzwaldes betont und erhält als Pendant auf der Ostseite einen kleinen Quartiersplatz mit Radparken. Im weiteren Verlauf spannt sich der eigentliche Bahnhofsvorplatz auf, der für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht zu befahren ist. Verschiedene Angebote wie Wasserspiel, Sitzelemente und das vorhandene Baumdach bieten in Kombination mit der vorgelagerten Terrasse am Bahnhofsgebäude eine hohe Aufenthaltsqualität.

Der neue ZOB schiebt sich unaufdringlich in die Sichtachse und ist sowohl funktional, als auch in der Dimension gut ausgearbeitet. Hervorzuheben ist die Qualität des verbindenden Grünraumes zwischen Tankstelle/Cafe und ZOB/ Unterführung Nordzugang. Der angelagerte Wohnhof passt in die stadträumliche Körnung und bietet weiteres Entwicklungspotential. Nördlich der Rheinstraße werden Gewerbegebäude und ein Parkhaus angeordnet. Für diese müssen auch im weiteren Verfahren eine hochwertige Architektursprache (Fassaden) und sinnvollerweise weitere, ergänzende und belebende Nutzungen (EG- und Dachflächennutzungen, Mantelbebauungen, etc.) ausgearbeitet werden, um seinen Platz in diesem prägnanten Stadtgefüge behaupten zu können. Die vorgeschlagenen Gewerbebaukörper wirken in ihrer Dichte noch zu massiv und brauchen mehr Raum.

Die Ostseite der Bahnanlagen wird über die Nord- und Südspangen mit angelagerten Platzsituationen ausgeprägt. Die zusätzlichen Baumpflanzungen sind wünschenswert, müssen mit den Anforderungen der Mindestabstände zu den Gleisanlagen in ihrem Umfang abgestimmt werden.

Insgesamt bietet der Entwurf ein sehr klares und funktional gutes Grundgerüst für eine zukunftsweisende Entwicklung am Bahnhofsviertel in Offenburg. Eine weitere differenzierte Planung wird diesen Ort zu einem lebenswerten Ort für die Bürger*innen und Nutzer*innen werden lassen.

WEITERE ARBEITEN

**YELLOW Z ABEL BORMANN KOCH PARTGMBH, BERLIN MIT
TREIBHAUS LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, HAMBURG MIT
ARGUS STUDIO, HAMBURG**

VERFASSER*INNEN:

Yellow Z:
Mario Abel,
Gerko Schröder,
Konrad Rothfuchs,
Oliver Bormann,
Ildar Biganiakov,
Giulia Desideri,
Mathias Maurerlechner,
Thomas Rawson

Treibhaus Landschaftsarchitektur:
Jan van den Berge,
Paul Erber

Argus Studio:
Sebastian Clausen

IDEEN DES TEAMS:

Das neue Bahnhofsquartier entwickelt sich zwischen den Hauptachsen Okenstraße und Hauptstraße westlich sowie Rammersweierstraße östlich des Gleisfelds. Entlang der Hauptstraße bietet sich eine abwechslungsreiche Kette unterschiedlicher Freiräume, die jeweils individuell gestaltet und programmiert sind. Im Süden, zwischen Drehers Pavillon und dem Neubau am Hauptbahnhof Süd, entsteht ein neuer Park mit Außenterrassen und offener, baumbestandener Wiesenfläche als Erholungsraum für Stadtbesucher*innen. Der Pfählerpark wird in das Grüne Band integriert und über eine offene und einladende Gestaltung geprägt. Es entsteht ein attraktiver Freiraum, der Spiel- und Aufenthaltsqualität, auch für das bestehende Wohnquartier, bietet.

Die Aufgabe der Busumfahrung bietet die Chance, am Südeingang des Bahnhofs einen Vorplatz zu schaffen, der dem Ankommen im Süden ein angemessenes Entrée bietet. Der Vorplatz ist durch die hohe Dynamik des Ortes geprägt und bietet neben Fahrradstellplätze einen schattigen Aufenthaltsbereich mit Brunnen für wartende Reisenden.

Mit neuem Bahnhofplatz und ZOB präsentieren sich auch die weiteren Abschnitte entlang der Hauptstraße funktional und gestalterisch in neuem Gewand. Die Verbindung wird durch ein einheitliches Materialkonzept gestärkt. In Querrichtung binden die beiden Spangen entlang der Personenunterführungen die Hauptachsen zusammen. Die Querung des Gleisfeldes wird mit der großzügigen Untertunnelung im Norden deutlich attraktiver.

Der zentrale Bereich des Bahnhofs bedarf einer neuen Nutzung als erweiterter öffentlicher Raum, die nicht primär abhängig ist von den unmittelbaren Fußgängerströmen. Eine Markthalle mit hochwertigem regionalem Angebot und Pop-Up-Restaurant lockt auch nicht-Reisende an den Ort. Den Reisenden, vor allem den zahlreichen Pendelnden, bietet er auf Zwischenstationen ein attraktives Angebot mit ergänzenden Co-Working-Bereichen oder einem Bike-Repair-Café.

Der zentrale Bereich der Markthalle erweitert sich mit einer Terrasse und großzügiger Stufen- und Rampenanlage und Sitzgelegenheiten in die Hauptstraße hinein. Die Terrasse geht fließend in den neuen Bahnhofplatz als fußgängerfreundliches „Foyer“ über. Der Platz spannt sich von der Gebäudekante des Bahnhofs bis zu den Bestandsgebäuden gegenüber auf. Ein zusammenhängender Belag von Fassade zu Fassade schafft ein einheitliches Bild. Grüne Inseln zur Retention und zum Aufenthalt versammeln informelle Angebote wie Sitzmöglichkeiten oder Begegnungsbereiche und Wasserspiel unter den Bestandsbäumen. Ergänzt werden diese durch Flächen für die Gastronomie.

Verkehrlich wird der Platz weitgehend von seinen Durchgangsfunktionen befreit. Nur eine Überfahrt für Busse und Taxen in Schrittgeschwindigkeit bleibt integriert.

Durch die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen auf dem ehemaligen Hausbahnsteig erhält das Fahrrad eine zusätzliche Bedeutung. Die Lage der Trasse ist so gewählt, dass der Bereich der vorhandenen Stützen des Daches platzsparend für Fahrradabstellmöglichkeiten genutzt wird. Am und im Bahnhof wird die Fahrradinfrastruktur durch schon ge-

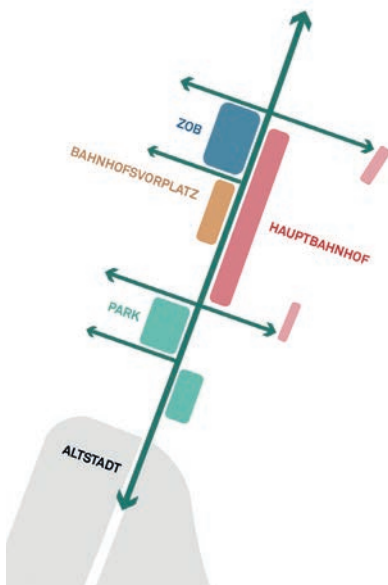
LAGEPLAN



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BLICK RICHTUNG ZOB



STADTRÄUME, VERBINDUNGEN



nanntes Repair-Café, Servicestationen und diverse geschützte und offene Abstellmöglichkeiten auf beiden Seiten der Gleise gestärkt.

Mit dem neuen ZOB erfolgt eine Konzentration der Mobilitätsangebote im Norden des Bahnhofsareals. Er sieht 16 Bussteige auf den ehem. gewerblich genutzten Flächen zwischen Franz-Volk- und Rheinstraße vor.

FREIRAUMSYSTEMATIK



Die kompakte ZOB-Lösung ermöglicht eine direkte Zugänglichkeit zur nördlichen Personenunterführung und zu den Gleisen. Das Reisezentrum wird folgerichtig nach Norden verlegt, um den Großteil der Mobilitätsangebote kompakt zu organisieren.

Die verbliebenen Grundstücksflächen werden baulich ergänzt. Die neu eingefügten Baukörper bieten entlang des ZOB aktive Erdgeschossflächen und weitere Geschosse, die je nach Lage für Wohnen oder z.B. als Ärztehaus zu entwickeln sind.

VOGELPERSPEKTIVE



AUSSCHNITT PFÄHLERPARK, SÜDENTRÉE

Das Konzept sieht die Konzentration der nachzuweisenden Stellplätze in einer Hochgarage vor. Diese soll im Erdgeschoss publikumswirksame Nutzungen enthalten, die sich auf die Rheinstraße und zum ZOB hin orientieren. Hier können eine Mobilitätsstation mit Services rund um das Thema Mobilität, eine Packstation oder ein Kiosk untergebracht werden. Außerdem befinden sich im Erdgeschoss Fahrradstellplätze genauso wie Sharing-Angebote. Entlang der Maria-und-Georg-Dietrich-Straße wird ein eigenständiger Gebäudeteil vorgeschlagen, der für gemeinschaftliche und gewerbliche Angebote genutzt werden kann. Auf dem Dach sorgt ein Spiel- und Sportangebot für ein besonderes Highlight in zentraler Lage.





BEUTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Die Entwurfsverfasser*innen beantworten die Aufgabenstellung mit einer großräumlichen Herleitung über das städtische Freiraumsystem und definieren die Hauptstraße als das städtebauliche Rückgrat ihrer konzeptionellen Leitidee. Diese definiert sich über die zentrale Achse der Hauptstraße an der sich die einzelnen Freiraumsequenzen als öffentliche Räume präsentieren oder durch neue Baukörper räumlich gefasst werden.

Dieses Wechselspiel aus gefasstem urbanen Straßenraum und unterschiedlich bespielten Grün- und Platzflächen erzeugt eine robuste Grundstruktur, die aber nicht in Gänze zu überzeugen vermag. Beispielweise werden aus Sicht des Preisgerichts die Potenziale des Pfählerparks nicht ausgeschöpft bzw. neue gestalterische Akzente in diesem Bereich vermisst. Dagegen wird der neu geschaffene Quartierspark zwischen Dreher-Pavillon und Hotel-Neubau ausdrücklich positiv hervorgehoben und lässt besondere Freiraumqualitäten erwarten. Der vorgenannte Neubau gegenüber dem Pfählerpark wird kontrovers be-

urteilt. Zwar wird der Notwendigkeit einer Fassung des Stadtraumes an dieser Stelle Rechnung getragen, wohingegen die Geschossigkeit mit fünf Vollgeschossen, auch im Hinblick auf die benachbarte, denkmalgeschützte Bausubstanz, in Frage gestellt wird.

Die Freistellung des vorgenannten Bahnhofsgebäudes mit seiner nach Westen vorgelagerten Terrassen- und Treppenanlage wird begrüßt. Ob die innenliegende Nutzung als Markthalle oder Co-Working-Space tatsächlich flächenfüllend funktionieren kann, ohne bereits vorhandene Adressen im Offenburger Stadt- raum zu kopieren, vermag die Jury nicht abschließend zu bewerten. Kritisch wird in diesem Zusammenhang der weiterhin auf dem Hausbahnsteig geführte Radweg und das in diesem Bereich angebotene Radparken gesehen, das im Widerspruch zu den geplanten Entwicklungen des Eigentümers steht.

Die Konzentration der Angebote des Umweltverbundes sowie des Quartiersparkhauses im Norden des Perimeters ist richtig gewählt und lässt eine zukunftsgerichtete Entwicklung im Sinne des Mobilitätswandels erwarten. Auch die Positio-

nierung und die Organisation des ZOB sind überzeugend gelöst. Lediglich die interpretierte Überschneidung von An- und Abfahrten des ÖPNV mit den Zu- und Ausfahrten des MIV zum Parkhaus sind nicht eindeutig dargestellt und lassen Konflikte erwarten. Auch die räumliche Fassung des ZOB im südwestlichen Teil mit einer „Wand“ ist unbefriedigend gelöst. Das sehr vielfältig genutzte ‚Mobilitätshaus‘ am nördlichen Kopf des ZOB erscheint in Bezug auf den städtischen Kontext sehr groß dimensioniert. Es bleiben Zweifel, ob die im Osten hinzugefügte Nutzung (Büro, Co-Working, Gastronomie sowie die sportaffine Dachnutzung) ausreicht, um das Verkehrsbauwerk an dieser prominenten Stelle stadtvträglich integrieren zu können. Das westliche gelegene Mini-Wohnquartier in direkter Nachbarschaft zum ZOB erhält eine angemessene Körnigkeit mit Arrondierungspotenzialen im Hinblick auf die denkmalgeschützte ehemalige Tankstelle. Lediglich die Wohnnutzung in den oberen Geschossen steht im Widerspruch zu der umliegenden Schwerpunktnutzung.

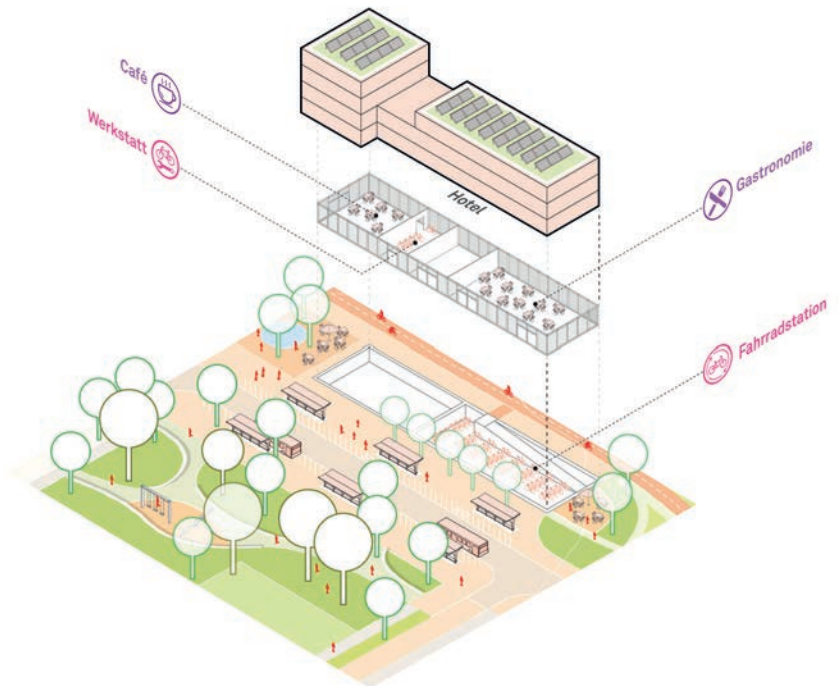
SYSTEMATIK NEUBEBAUUNG GGÜ. PFÄHLERPARK

Die grünen Inseln die unter anderem zur Entsiegelung der befestigten Flächen und zur Nutzung als Retentionsraum vorgesehen sind, werden als notwendig und richtig bewertet. Das Beurteilungsgremium kommt allerdings auch zu der Erkenntnis, dass ein noch höherer Anteil von flächigem Grün bei gleichzeitiger Minimierung der versiegelten Flächen möglich gewesen wäre. Ferner werden mehr Hinweise auf den Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser vermisst.

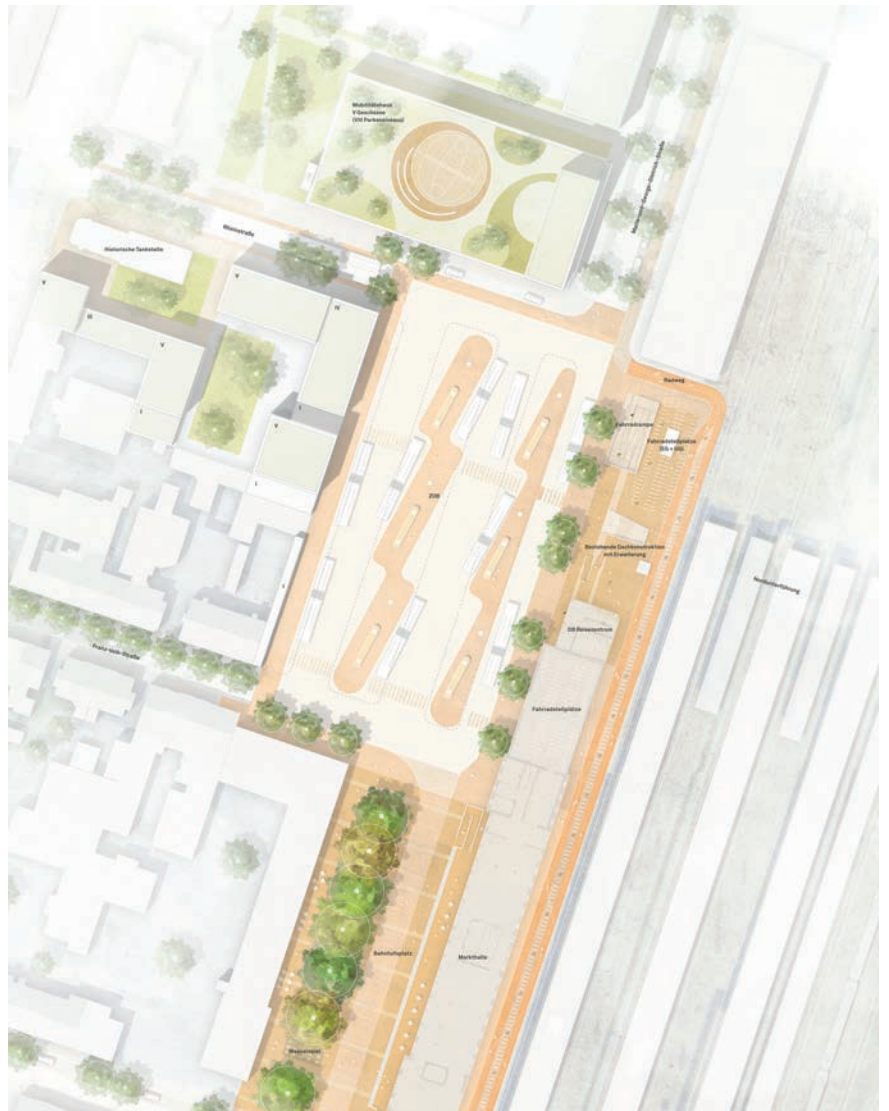
Die Ausbildung des „grünen Rückens“ auf der Ostseite mit der gleichzeitigen Entsiegelung der dort befindlichen Verkehrsflächen ist die angemessene Intervention auf der gegenüberliegenden Seite des Hauptbahnhofes. Die beiden kleinen Plätze werden städtebaulich unpräzise integriert und die Angebote für bike and ride sind zweckdienlich verortet. Im südlichen Bereich dieser grünen Spange wird der Grundstückssperimeter zu den Gleisen unzulässigerweise überschritten weshalb der Freiraum an dieser Stelle großzügiger erscheint, als er eigentlich ist.

Dem Nachweis über den Ruhenden Verkehr, sowohl für die Pkw-Stellplätze, als auch für die Fahrradabstellmöglichkeiten wird ausreichend Rechnung getragen. Insgesamt wird die Verkehrsführung für den MIV und ÖPNV zuverlässig gelöst.

Die Arbeit überzeugt in vielerlei Hinsicht durch ihre klare und einfache Struktur mit nachvollziehbaren Gebäudesetzungen und Raumbezügen. Insgesamt wird die Arbeit trotz aller Kritikpunkte als hochwertiger Beitrag bewertet, der die Aufgabenstellung in angemessener Weise beantwortet.



AUSSCHNITT ZOB / NORDENTRÉE



WEITERE ARBEITEN

VON EINSIEDEL ARCHITEKTEN, STUTTGART MIT
PFROMMER + ROEDER FREIE LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA IFLA, STUTTGART MIT
VERKEHRSPANUNG LINK, STUTTGART

VERFASSER*INNEN:

von Einsiedel Architekten:
Prof. Sandro Graf von Einsiedel,
Victor Guimera,
David Frei,
Bnana Darwish,
Cristina Estanislaio (Illustratorin)

Pfrommer + Roeder Landschaftsarchitekten:
Dieter Pfrommer

Verkehrsplanung Link:
Christoph Link

IDEEN DES TEAMS:

Das Bahnhofsgebäude wird aktiviert, sein Vorplatz hochwertig gestaltet, die verfügbaren Grundstücke an Haupt- und Rheinstraße bebaut und der im Norden undefinierte Stadtraum gefasst. Im Osten an der Rammersweilerstraße werden die freien Grundstücke bebaut und der Straßenrand zum Gleisfeld gestalterisch definiert.

Die verlängerte Nordunterführung bindet Ost und West verkehrlich zusammen. Bepflanzung und Bebauung beider Seiten sind verwandt und bringen die getrennten Stadtteile optisch und atmosphärisch einander näher: Baumreihen entlang der Ränder zum Gleisfeld und zwischen ihnen kleine, aber markante Bauwerke als visuelle Abschlüsse der Richtung Gleisfeld laufenden Querstraßen.

Im Norden wird konzentriert und kompakt gebaut. Die Flächen im Süden, hingegen werden als Freiflächen gestaltet. Das Süden des Bahnhofs bleibt daher frei sichtbar und zugänglich. Die Freiräume werden in einem deutlich vergrößerten und für vielfältige Aktivitäten von Quartiers- und Stadtbewohnern programmierbaren Pfählerpark eingebunden.

Der Bahnhof soll mit neuen attraktiven Funktionen belebt und gestärkt werden. Hier wird eine integrative, urbane Mischung aus kommerziellen, produktiven und sozialen Nutzungen vorgeschlagen. Denkbar sind Angebote für die Bedarfe von Rei-

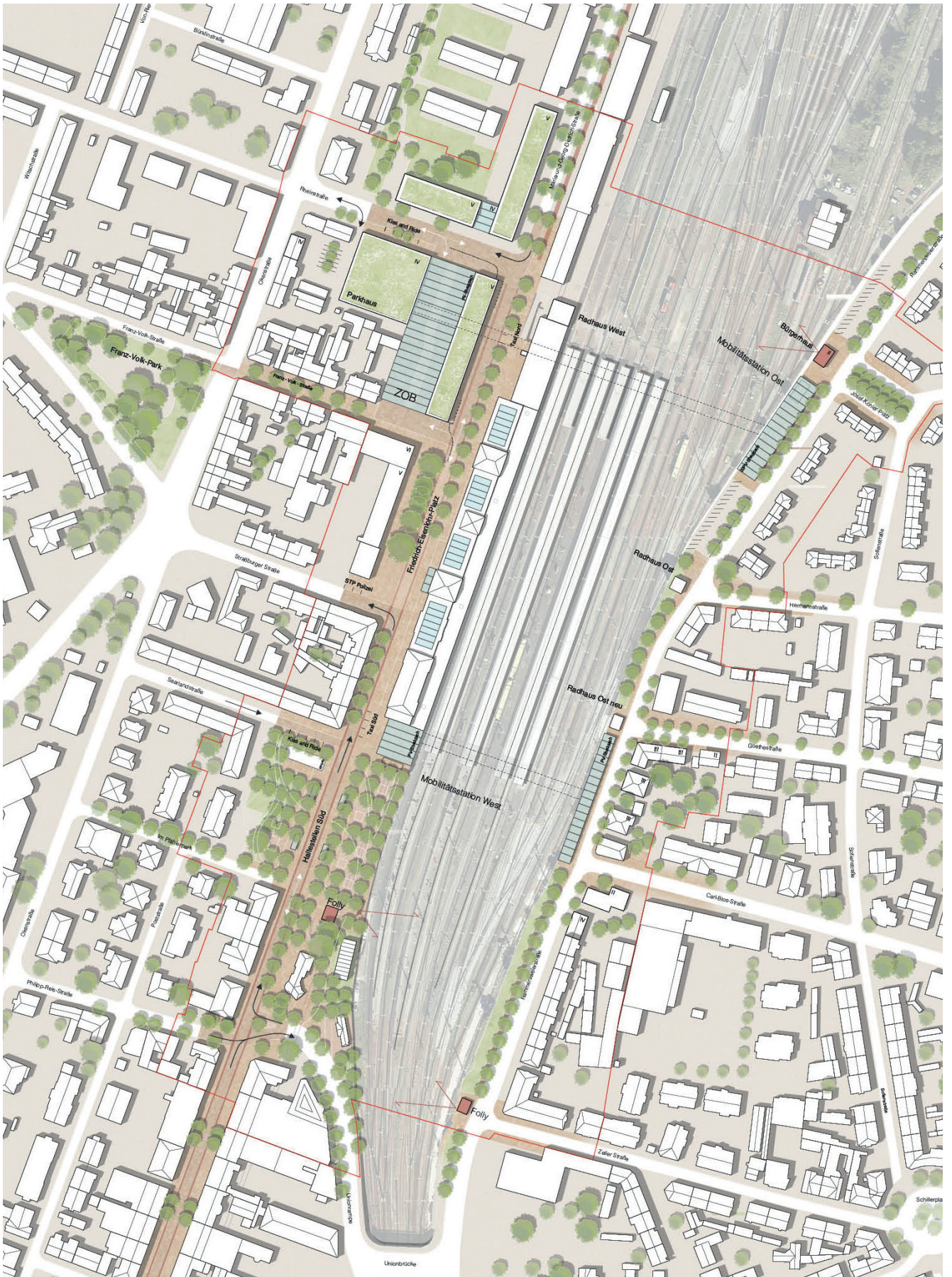
senden, für Touristen aus dem nahen Frankreich, für die Nahversorgung der Quartiersbewohner, für Beratung und Unterstützung von Stadtbürgern, für Standorte kleinerer Unternehmen und Werkstätten, für kleinere Veranstaltungen und Ausstellungen; z.B. zur Präsentation regionaler Produkte aus der Ortenau oder Aktivitäten wie der Landesgartenschau 2032.

ZOB und Parkhaus beanspruchen viel Platz im Bahnhofsquartier, das gerade im Norden belebt und intensiver genutzt werden sollte. Daher sind diese Verkehrsbauten nicht monofunktional konzipiert, sondern kombiniert mit städtischen Nutzungen. Das ZOB-Gebäude ist als modularer und anpassbarer Skelettbau mit zwei Erschließungskernen konzipiert. Für das

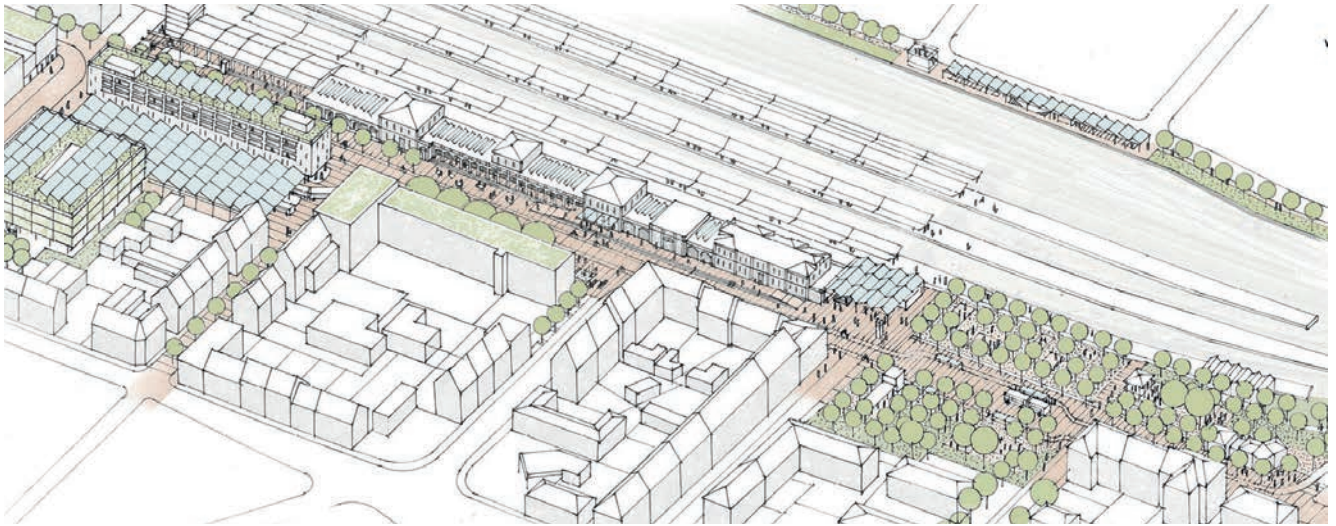
1. OG werden gewerbliche Einheiten vorgeschlagen, von einem zur Hauptstraße offenen Laubengang erschlossen. Für das 2. bis 4. OG sind flexible Wohneinheiten vorgesehen, mit Laubengang auf der Rückseite erschlossen und mit einer Vorzone aus Balkonen und Loggien zur Hauptstraße abwechslungsreich gestaltet.

Die Grünflächen im Bahnhofsquartier werden erweitert und viele neue Bäume gepflanzt. Dach- und Fassadenflächen werden, soweit möglich, im Bestand und obligatorisch im Neubau begrünt. Beläge bleiben soweit möglich, nicht versiegelt / versickerungsfähig und hell (Albedomanagement). „Kühloasen“ mit Bänken, Überdachungen, Brunnen und Wasserspiele, Pflanzen sind Ruhe-

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE



LEITIDEE



punkte im Quartier. Das Niederschlagswasser wird über „grüne Elemente“ wie Mulden, Rigolen, Gründächer und -fassaden gespeichert und verdunstet. Im UG des ZOB wird eine große Zisterne angelegt und auf beiden Seiten des Pfählerparks, unterhalb der wassergebundenen Flächen und der Geophytenwiesen, großflächige Rigolen für Retention und Versickerung angelegt.

PV-integrierte Verglasungen für Überdachungen von ZOB, Bahnhof und Bushaltestellen sowie PV-Panellen auf den Flachdächern der weiteren Gebäude erzeugen Strom für E-Mobilität, Ladestationen für Pkw und Busse, automatische Bewässerungssysteme für Grünflächen und optional auch für dezentrale Wärmepumpen.

Der ZOB wird mit einem stadträumlich wirksamen, im EG aufgeständerten Riegel überbaut. Bis auf Treppenanlagen ist der Raum unter dem Gebäude komplett durchlässig und übersichtlich. Mit der anschließenden, gläsernen Überdachung werden alle Bussteige und Fahrspuren vor der Witterung geschützt. Das stets sichtbare Bahnhofsgebäude hilft bei der Orientierung.

AUSSCHNITT

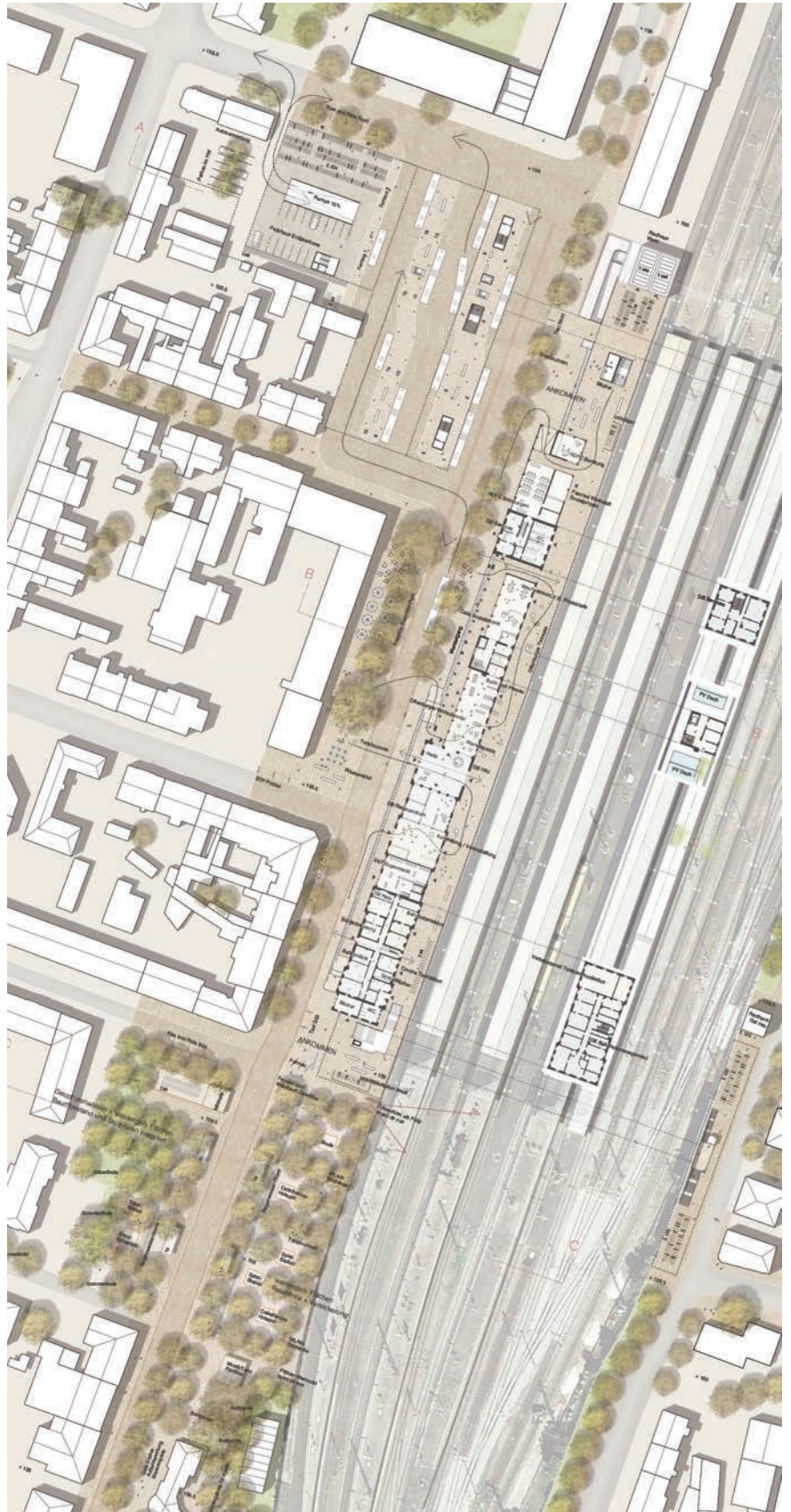
Unter ZOB und Parkhaus befindet sich eine Parkhausbene, mit direktem Anschluss an die Nordunterführung zu den Gleisen der DB bzw. mit Treppen und Aufzügen nach oben.

Neue Mobilitätsangebote werden im Quartier integriert, z.B. Mobilitäts-Info-Zentrum Bahnhof Nord, im Westen Mobilitätsstationen mit Leihrädern, E-Lastenrädern an Süd- und Nordende Bahnhof bzw. im Osten an Unterführungen, etc.

Der Bahnhofsvorplatz wird großzügig und ruhig gestaltet und setzt den Bahnhof in Szene. Die Hauptstraße wird zur Fußgängerzone. Eine durchgängige und strukturierte Pflasterung gliedert und zoniert die Flächen für Fußgänger-, Radfahrer- und Busverkehre. Der Platz hat eine hohe Aufenthaltsqualität mit Straßengastronomie, Sitzbänken, Brunnen und Wasserspiel. Schatten unter großen Bäumen und in Arkaden, helle Beläge und Wasser mildern sommerliche Hitze.

Das Bahnhofsgebäude wird über Stufen und Rampen erreichbar und erhält eine Terrasse. Die Arkaden des Mittelbaus werden freigelegt und zum Wandelgang vor Geschäften, Cafe und Werkstatt. Der Hausbahnsteig kann als geschützter Außenraum von den neuen Nutzungen im Bahnhof bespielt werden.

Die freie Fläche zwischen Bahnhof und Café Dreher wird mit einem Dach von hochstämmigen Bäumen überdeckt. Darunter befindet sich eine multifunktionale Fläche für Outdoor- und Freizeitaktivitäten, hell und übersichtlich, nachts beleuchtbar und im jahreszeitlichen Wechsel programmierbar, z.B. für Boule, Kalisthenik, Freiluftschach, Flohmarkt etc. Ein Schaufenster in die Tiefe macht den Waldbach erlebbar. Zum Café Dreher gehört ein Biergarten unter den großen Bäumen.



SYSTEMATIK BEBAUUNG ZOB



GRÜN-BLAUE INFRASTRUKTUR



Im westlichen Teil des Parks auf der anderen Seite der Hauptstraße sind eher Angebote für die Quartiersbewohner mit Spielplatz, Sitzbänken, Skulpturen zu finden. Anstelle des Cafe Voyage entsteht ein neuer Pavillon mit Radstation und Minicafe / Kiosk.

Für beide Ränder des Gleisfelds werden Follies vorgeschlagen, die mit ihren besonderen Funktionen und einprägsamen Formen über das Gleisfeld hinweg miteinander kom-

munizieren z.B. das denkmalgeschützte alte Stellwerk als Vereinshaus; der offene Musik- und Tanzpavillon beim Café Dreher.

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Das Leitkonzept dieses Projektes basiert darauf, den Norden kompakt zu bebauen und dadurch im Süden die teilweise schon vorhandenen offenen Räume zu bewahren. Als ein wichtiges Merkmal dieser Arbeit

wurde die Konzentration der Mobilitätsinfrastrukturen aus ZOB und Parkhaus zwischen Franz-Volk-Straße und Rheinstraße betrachtet, womit die Chance geschaffen wird, den Bereich vor dem historischen Bahnhofs-Empfangsgebäude vom motorisierten Individualverkehr zu befreien.

Durch diese kompakte Setzung, welche von der Jury gewürdigt wurde, entstehen wohlproportionierte Stadträume im nördlichen Bereich des Projektgebiets. Kritisch betrachtet wird jedoch der Umgang mit dem Erdgeschoss des ZOB in direktem Gegenüber zum historischen Bahnhofsgebäude. Hier wäre ein hybrides ZOB Gebäude denkbar gewesen, welches auch das EG aktiviert und gleichzeitig eine angemessene Eingangssituation für die darüber liegende Bebauung bietet. Diese Teilüberbauung wirft Fragen bezüglich der richtigen Programmierung auf. Ist Wohnen hier richtig platziert? Auch die Länge des Gebäudes und dessen Wirkung im Stadtraum werden durchaus kritisch diskutiert.

Des Weiteren wurde von der Jury kritisiert, dass das Parkhaus nutzungsgemischer sein sollte. Die mögliche Transformation zu Wohnen in den Obergeschossen in einer späteren Phase, wurde grundsätzlich als positiv betrachtet, bedarf jedoch eines sehr klaren Konzepts.

FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE ZOB



Dies wurde von der Jury wertgeschätzt, aber in Hinblick auf die entstehende „doppelte“ Erschließung bzw. die dadurch reduzierten vermarktbareren „Innenflächen“ auch kritisch gesehen.

Der Pfählerpark erstreckt sich sowohl auf der westlichen, als auch auf der östlichen Seite der Hauptstraße, wo sehr viel Fläche von Bebauung offengelassen wurde. Diese Herangehensweise wurde von der Jury kritisch diskutiert. Besonders im Modell wird die freiräumliche Qualität, z.B. des versprochenen Blätterdachs, nicht deutlich. Der vorgeschlagene Biergarten im Dreher-Pavillon wurde positiv gesehen. Die Idee, durch frei bespielbare Follies und Radhäuser die Ost- und Westseite symbolisch zu verbinden, wurde von den Verfassern zwar etwas konkretisiert, jedoch sind sie als Elemente nicht stark genug, eine räumliche Verbindung zwischen Ost und West herzustellen. Die Follies wirken baulich und programmatisch etwas zu dekorativ.

FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE FRIEDRICH-EISENLOHR-PLATZ



Insgesamt handelt es sich bei dem Projekt um einen interessanten städtebaulichen Ansatz, der einen guten Diskussionsbeitrag zum Umgang mit dem ZOB geboten hat. Jedoch konnte die Jury aus den oben benannten Kritikpunkten letztendlich nicht überzeugt werden, so dass die Arbeit nicht zur weiteren Bearbeitung ausgewählt wurde.

Grundsätzlich weist das Projekt sehr viel unterirdische Fläche auf, worüber teilweise kritisch diskutiert wurde. Die Nordunterführung wird nach Westen verlängert und führt direkt in das Untergeschoss des ZOB und Parkhauses. Dabei hätte der Ankunftspunkt der Unterführung besser gelöst werden müssen. Grundsätzlich wird kritisiert, dass die Verlängerung des Tunnels nicht zu einer Aktivierung des öffentlichen Raumes beiträgt. Die Fahrradstellplätze wurden konsequenterweise ins EG verlegt.

Die Verfasser schlagen mit dem „Friedrich-Eisenlohr-Platz“ einen zentralen, verkehrsberuhigten Quartiersplatz vor, der schlüssig auf das denkmalgeschützte Empfangsgebäude und den vitalen Platanenbestand reagiert. Begleitend zum Bahnhofsgebäude wird als Zitat an den historischen Zustand des Bahnhofs ein erhöhter Terrassenbereich geschaffen, der sich wiederum mit dem Inneren des Bahnhofs vernetzt, indem die ehemals vorhandenen Arkaden des Bahnhofsgebäudes in Teilen wieder geöffnet werden.

Das vorgeschlagene Regenwassermanagement u.a. mit der Zisterne im UG des ZOB wird von der Jury ausdrücklich gewürdigt.

WEITERE ARBEITEN

**RAUMWERK GMBH, GESELLSCHAFT FÜR ARCHITEKTEN UND STADTPLANUNG, FRANKFURT A.M. MIT
RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, BERLIN MIT
BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN**

VERFASSER*INNEN:

Raumwerk:
Sonja Moers,
Yui Ohtsuka,
Jan Fritz,
Sié Sophia Avila

RMP:
Stephan Lenzen
Thomas Kißmann
Beiyi Wang
Asif Adnan

BSV:
Axel C. Springsfeld

IDEEN DES TEAMS:

Das Entwurfskonzept zum Bahnhofsquartier in Offenburg konzentriert sich auf die Themen der freiräumlichen Integration des Pfählerparks als neues Bahnhofsentrée sowie der Stadtreparatur und des Weiterbaus der vorhandenen Blockrandstruktur.

Die nördliche Bebauung mit einer erhöhten Eckbebauung fasst den neuen Bahnhofsvorplatz inklusive ZOB städtebaulich, sodass eine eindeutige Orientierung gegeben ist. Westlich des neuen ZOB entstehen eine Riegelbebauung sowie das neue, zentrale Parkhaus mit ca. 350 Stellplätzen.

Der südliche Bereich wird als landschaftlich gestalteter Freiraum geplant. Hier entsteht ein grüner Bahnhofsvorplatz, der die Besucher*innen empfängt und einen Ort zur Freizeitgestaltung und Erholung bietet. Zwischen den beiden neuen Polen im Süden und im Norden spannt sich der neue Bahnhofsvorplatz auf. Durch die Anpassung des Verkehrssystems und dem konsequenten Freihalten des Vorplatzes von MIV, entsteht ein attraktiver Ort mit genügend Raum zum Verweilen, Warten und Treffen.

Die Ostseite des Bahnhofsareals wird in Zukunft durch die Erweiterung der Nordunterführung in ihrer Bedeutung steigen. Um dem zusätzlichen Fuß- und Radverkehr Rechnung zu tragen, wird die Wegeverbindung aus dem östlichen Ausgang der Nordunterführung ausreichend groß mit einer landschaftlichen Rampe dimensioniert. Für den schnellen Zugang wird zusätzlich eine Treppe sowie ein Personenaufzug angeboten. In der Zugangsnähe

wird ein neues Radhaus ergänzend zum bestehenden hinzugefügt. Mit dem Neubau auf dem Eckgrundstück Rammersweierstraße kann ein kleiner Ankunftsplatz angeboten werden.

Das Bahnhofsgebäude soll eine Nord-Süd-Ausrichtung erhalten. Hierfür werden dem Bahnhofsgebäude zwei neue, funktional bedeutsame Räume gegeben. Im Norden den effizienten Umstiegsplatz vom Bahnverkehr zum ZOB und zur Parkgarage. Im Süden den landschaftlich gestalteten Grünraum als Ort der Ruhe, des Verweilens und als Treffpunkt. Die beiden neuen Schwerpunkte sind bewusst als unterschiedlich gestaltete und funktionale Räume konzipiert, da diese sich gegenseitig ergänzen und die Laufrichtung der Bahnhofsbesucher*innen in Nord-Süd-Richtung lenken, sodass eine automatische Belegung des historischen Bahnhofsgebäudes entsteht.

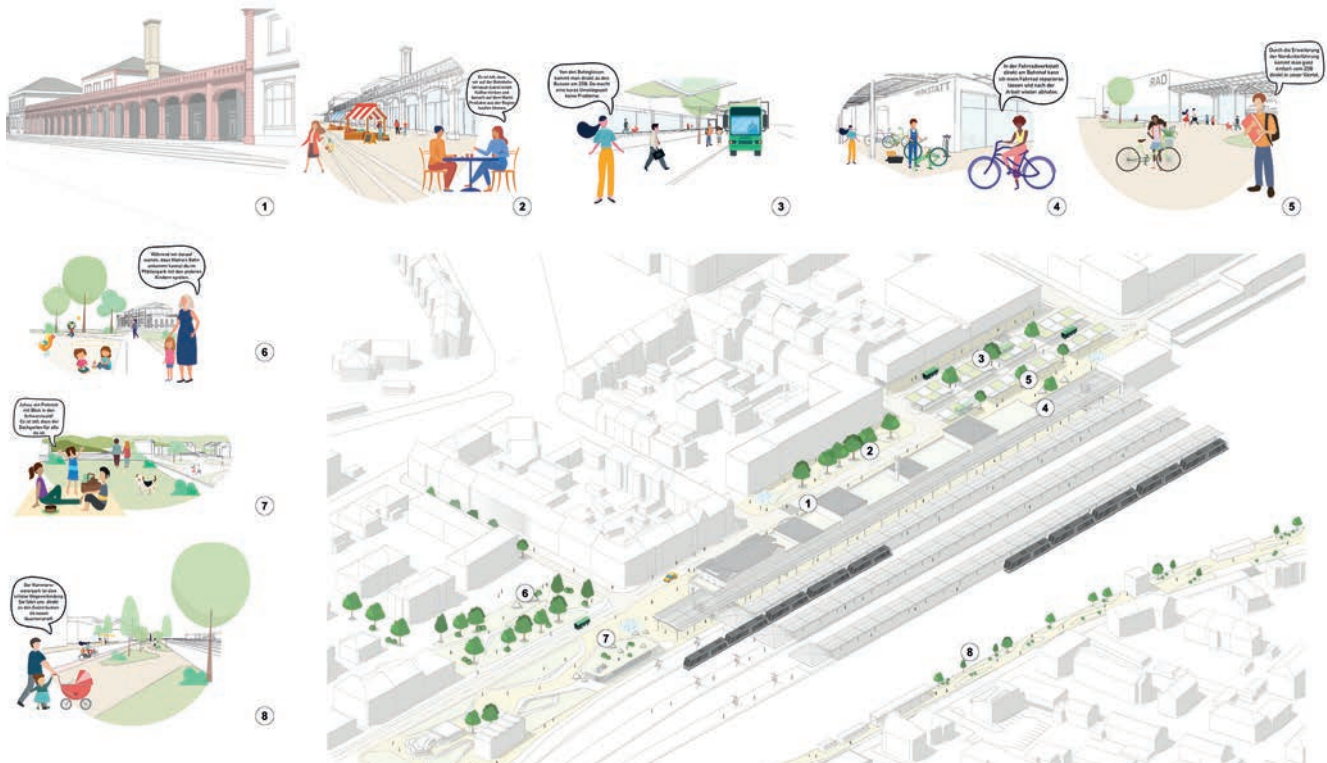
Um das schwach genutzte Bahnhofsgebäude sowie das Hausgleis in Richtung Vorplatz zu öffnen und zu aktivieren, werden mehrere Stellen der Fassaden behutsam geöffnet. Im Außenbereich soll für eine grundsätzliche Barrierefreiheit eine großzügige Terrasse mit Bezug zum Vorplatz eingerichtet werden.

Die denkmalgeschützte, gusseiserne Konstruktion der Überdachung des Hausgleises soll erhalten und als Glasdach ausgeführt werden, sodass das Hausgleis besser belichtet wird. Dem Hausgleis soll hierbei eine neue, räumliche Zuordnung als überdachte Außenfläche der Bahnhofsnutzung zuteilwerden.

LAGEPLAN



IDEEN UND TEILRÄUME



Das Glasdach soll bis zum Südeingang hin weitergeführt werden, um eine helle und großzügige Eingangssituation am neuen Pfählerpark zu schaffen.

Der zentrale Gebäudeteil bietet den idealen Standort für eine kleine Markthalle. In den angrenzenden Gebäudeteilen lassen sich ergänzende Angebote wie Bäckereien oder Eventgastronomie unterbringen. Im Obergeschoss sind Büro-Nutzungen wie Coworking-Spaces gut vorstellbar. Der bestehende Fahrradabstellraum soll künftig als Fahrradwerkstatt und Makerspace die Lebendigkeit der Nutzung im Bahnhof unterstützen. Auch typische Bahnhofsnutzungen wie Kiosk, Bahnhofsgastronomie, Buchladen oder DB Info finden Platz im Gebäude.

Der vorgeschlagene, dreigeschossige Neubau am Nordeingang soll das Fahrradparkhaus unterbringen. Alle Geschosse sind über eine Fahrradrampe zugänglich. Die Fahrradrampe der Nordunterführung wird in das Gebäude integriert.

Der von Grund auf neu gestaltete Südeingangsbereich bildet durch seinen Parkcharakter, die beruhigte Wegeführung sowie die dezenten Pavillon-Bebauungen einen Vermittlungsbereich zwischen Stadt und Bahnhof.

Der ZOB wird als kompakte Anlage im Norden zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße untergebracht. Ein neues Parkhaus am ZOB in Verbindung mit weiteren dezentral um den Bahnhof angeordneten Car-/ Bike-Sharing-Angeboten, Park and Ride, Kiss and Ride, Taxi und differenziertem Angebot für Fahrradparken, schaffen ein vernetztes und zukunftsweisendes Verkehrsangebot.

In Nord-Süd-Richtung des Bahnhofsviertels finden sich in einer abwechslungsreichen Abfolge unterschiedliche Freiraumtypologien. Der Pfählerpark wird weiter in das freiraumplanerische Gesamtkonzept des neuen Pfählerplatzes integriert. Wesentlich gestärkt und verbessert werden die Ankommens- Aufenthalts- und Erholungsqualität, die grüne Anbindung an die Innenstadt sowie die intuitive Orientierung im Raum bei einer gleichzeitigen Ver-

besserung des subjektiven Sicherheitsempfindens. Der vorhandene Baumbestand wird fast vollumfänglich erhalten und durch klimaresistente Ergänzungspflanzungen gestärkt.

Es entsteht ein sehr ausgewogenes Verhältnis zwischen grünen und befestigten Flächen. Die befestigten Bereiche sind bewusst so offen gestaltet, dass auf ihnen eine Vielzahl von öffentlichen Nutzungen und Veranstaltungen durchgeführt werden können. Zudem übernehmen sie stadtklimatische, soziale, kulturelle und verkehrliche Aspekte. So laden locker verteilte grüne Pflanzinseln, bestehend aus klimaresilienten Ziersträuchern und solitären mehrstämmigen Gehölzen, zum entspannten Verweilen ein, kühlen durch ihre Transpirationsleistung und Schattenspende die Umgebung und verbessern so nachhaltig das örtliche Mikroklima. Sie korrespondieren mit skulpturalen Sitzflächen, die an üppige Rasenflächen andocken und ergänzen sich mit lauschigen Wasserspielen und vielfältigen Spiel- und Aktionsräumen für Kinder und Jugendliche sowie Ruhebereichen für ältere Menschen. Fortgeführt wird das urban-nachhal-

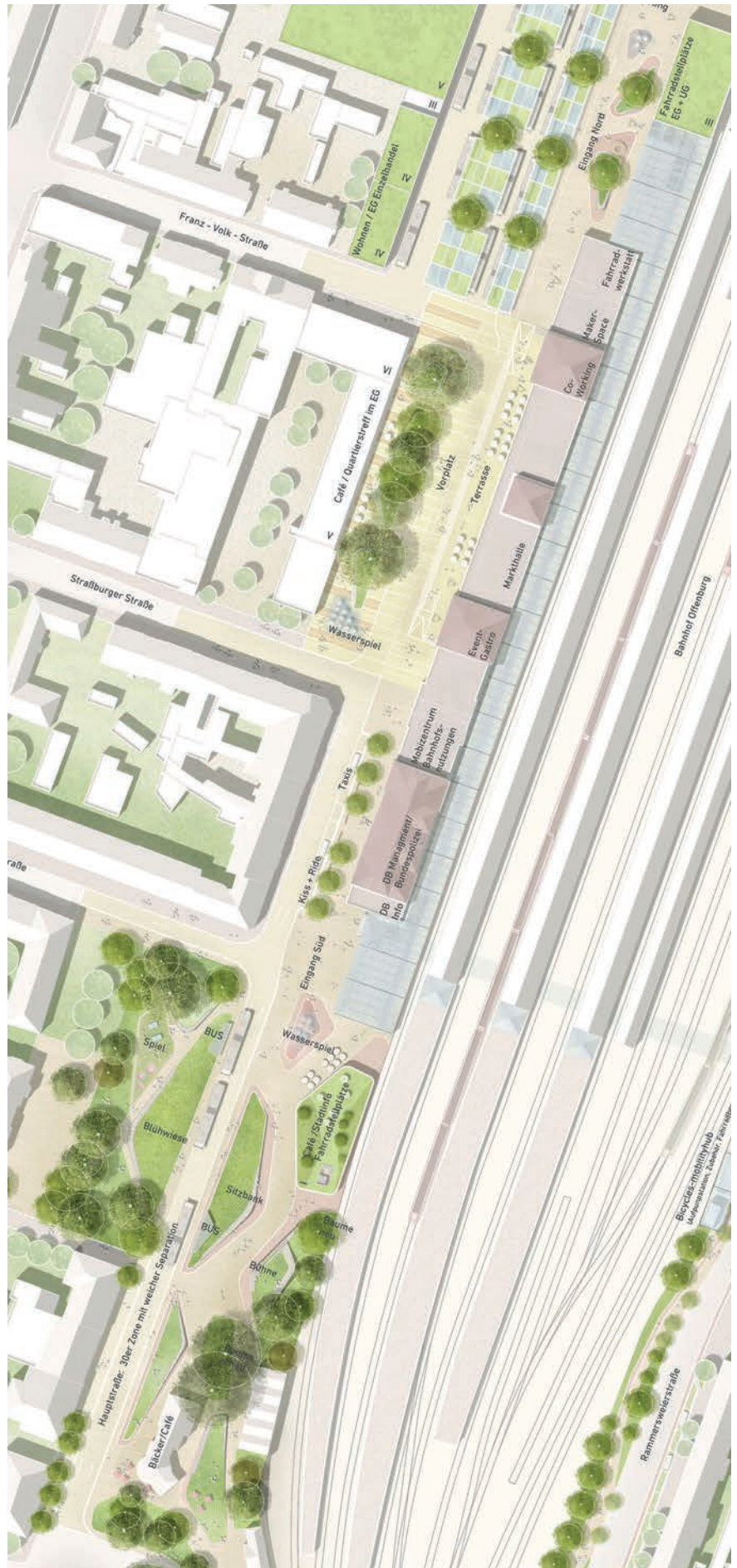
AUSSCHNITT

tige sowie klimaresiliente Gestaltungsprinzip auch in Richtung Norden. Hier gliedern solitäre Baumreihen mit längeren Bankelementen die Freiflächen, die mit Mitteln der „weichen Separation“ einen ganzheitlichen Freiraum bilden. Zukünftig werden auch hier durch sehr flache oder ebenengleiche Borde die Fußgänger*innen von den Fahrflächen getrennt, wodurch die gegenseitige respektvolle Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen gestärkt wird.

Im direkten Umfeld des Bahnhofsgebäudes wird die Besonderheit dieses Ortes durch einen beige-changierenden Plattenbelag hervorgehoben. Dieser ist gleichfalls ebenengleich und tritt in einen intensiven Dialog mit der barrierefreien Freitreppe vor dem Säulengang des Bahnhofsgebäudes. Die vorgelagerte Bestandsbaumreihe wird vollständig erhalten und in großzügige Pflanzbereiche integriert. Ein Fontänenspiel sorgt im Sommer für Kühlung. In die neue Überdachung der Bushaltestellen im Bereich des ZOB werden zudem ausgesuchte Ziergehölze integriert die einen wichtigen Beitrag zur „grünen Kühlung“ übernehmen.

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Das Entwurfskonzept der Verfasser*innen beruht auf zwei in ihrem Charakter gegensätzliche Pole, deren Spannungsfeld die zentrale Achse der Hauptstraße als Verbindungselement zwischen Bahnhof und Altstadt beleben sollen: Im nördlichen Pol, dem Bereich um die Rheinstraße und Franz-Volk-Straße, soll eine urbane Mischnutzung sowie Mobilitätsinfrastruktur konzentriert werden, während im Süden zwischen Saarlandstraße und Philip-Reis-Straße/Unionsrampe mit der Erweiterung des Pfählerparks (östlich der Hauptstraße) ein hoher Anteil an grünen Aufenthaltsflächen geschaffen werden soll. Verbunden werden beide Pole über die qualitativ aufgewertete und in Teilen verkehrsberuhigte Hauptstraße, deren Baumbe-



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BLICK VON SÜDEN



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BLICK ZUM ZOB



stand vollständig erhalten und im Sinne eines klimaresilienten Stadtumbaus mit zusätzlichen straßenbegleitenden Baumpflanzungen ergänzt wurde.

Die Buslinien des ÖPNVs sowie Radverkehre werden über die gesamte Länge der Hauptstraße geführt, wobei von der ursprünglich im Wettbewerbsverfahren vorgeschlagenen linearen Verteilung eines Anteils der Bushaltestellen entlang der Hauptstraße abgerückt wurde, zugunsten der kompakten Organisation aller geforderten 16 Haltestellen in einem ZOB zwischen Franz-Volk-Straße und Rheinstraße. Die Durchgrünung der Überdachung dieses ZOBs wurde im Vergleich zum ursprünglichen Wettbewerbsentwurf noch

stärker akzentuiert, was als konzeptionelle Idee positiv bewertet wurde. Die Umsetzung dieser Lösung wird aufgrund der Größe der erforderlichen Bäume in Kombination mit der Höhe der ZOB-Überdachungen jedoch kritisch diskutiert, ebenso wie die Funktionsfähigkeit des ZOBs, bei dem der Nachweis der notwendigen Flächen für parallele Zu- und Abfahrten der Busse und deren Schleppkurven bislang fehlt. Die Positionierung der geforderten Fernbushaltestellen ist in dem Entwurf nicht ablesbar.

Das nördlich an den ZOB angrenzende Baufeld entlang der Rheinstraße wird mit einer urbanen Mischung aus Wohn-, Büro- und Hotelnutzung arrondiert und bildet mit

der vorgeschlagenen Dichte und Körnung eine gelungene städtebauliche Fassung für die Bestandsgebäude. Westlich des ZOBs im Bereich zwischen Rheinstraße und Franz-Volk-Straße wird ebenfalls die Arrondierung der Bestandsgebäude vorgeschlagen, wobei hier ein Mobilitäts- und Informationszentrum mit Parkhaus entlang der Rheinstraße integriert, sowie Wohn- und Einzelhandelsnutzungen an der Raumkante zum ZOB vorgeschlagen werden. Aufgrund der Lärmintensität des ZOBs ist in diesem Bereich jedoch die Realisierbarkeit von Wohnnutzungen zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen sind die Abstände dieser Raumkante zu den vorgeschlagenen Bushaltestellen, die den Transitbereich für Passanten stark verengen.

VOGELPERSPEKTIVE



Der Entwurf für das historische Bahnhofsgebäude wurde weiter qualifiziert und schlägt nun programmatisch Nutzungen vor, die die Bedeutung des Gebäudes als Mobilitätsknoten in gelungener Weise unterstreichen und ergänzen. Architektonisch wurde die Öffnung der historischen Arkaden im mittleren Bereich des Bahnhofsgebäudes sowie ein, den Arkaden vorgelagerter, gegenüber dem Niveau der Hauptstraße erhöhter Terrassenbereich vorgeschlagen. Diese Maßnahmen stellen zum einen ein Zitat an den historischen Zustand des Gebäudes dar und erhöhen zum anderen den Bezug des denkmalgeschützten Gebäudes zum Bahnhofsvorplatz.

Der Entwurf sieht weiterhin die Ergänzung der ebenfalls denkmalgeschützten Stahlträgerkonstruktion des Vordachs im Norden und Süden vor, deren nicht bauzeitliche Deckung mit einer transparenten Glasüberdachung erneuert werden soll, sodass hier großzügige überdachte Eingangssituationen entstehen, an denen jeweils Treppen- und Aufzugskerne die Erschließung der Unterführungen inszenieren. Die Umsetzbarkeit dieser entwurfsprägenden Überdachung durch den Eigentümer, die als verbindendes, leicht

zurückgesetztes Element den Bahnhof umrahmt, wird jedoch in Frage gestellt.

Im Norden endet die Überdachung an der Fassade eines neu geplanten Fahrradparkhauses, das zweigeschossig organisiert ist und über eine integrierte Fahrradrampe die Anbindung der Nordunterführung ermöglicht. Ein weiteres Fahrradparkhaus wird südlich des Bahnhofsgebäudes im erweiterten Pfälerpark vorgesehen. Dieses bildet, in Kombination mit einem Café, den einzigen baulichen Baustein in diesem landschaftlich gestalteten südlichen Bereich des Entwurfs.

Im Bereich des erweiterten Pfälerparks wurde der vorgeschlagene Anteil an Grünflächen erhöht und der vorhandene Baumbestand vollständig integriert. Es bleibt in diesem Konzept jedoch weiterhin offen, ob die vorgeschlagene freiräumliche Gestaltung eine Erhöhung der Nutzungsqualität leisten kann. Die im Entwurf vorgeschlagene „Multicodierung“ der Flächen wurde nicht weiter spezifiziert und es fehlen tiefergehende Vorschläge zur Erhöhung der sozialen Kontrolle und des Sicherheitsempfindens in diesem Bereich.

Insgesamt bietet die Arbeit ein im Detail hervorragend ausgearbeitetes Konzept, dessen hoher Anteil an Grünflächen positiv gewürdigt wurde. Gerade im südlichen Bereich wären jedoch programmatisch dichtere Vorschläge - gegebenenfalls in Verbindung mit sensibel eingefügten baulichen Maßnahmen - wünschenswert, um die Urbanität an diesem wichtigen Ankunftsort zu stärken.

WEITERE ARBEITEN

**ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GMBH, KÖLN MIT
ECHOMAR / MÜLLER+HUBER ARCHITEKTURBÜRO, OBERKIRCH MIT
LOHRER.HOCHREIN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN UND STADTPLANER GMBH, MÜNCHEN MIT
OBERMEYER INFRASTRUKTUR GMBH & CO. KG, MÜNCHEN**

ASTOC:

Peter Berner,
Prof. Oliver Hall,
Sebastian Hermann,
Ingo Kanehl,
Andreas Küh,
Prof. Markus Neppel,
Jörg Ziolkowski,
Natascha Lohner,
Daniel Richter,
Jörg Schatzmann

Echomar:

Dr. Matthias Stippich,
Daniel Leser

Lohrer.Hochrein

Landschaftsarchitekten:
Ursula Hochrein

Obermeyer Infrastruktur:

Helmuth Ammerl,
Elke Kuhn,
Wilhelm Pahls

IDEEN DES TEAMS:

Das Angebot des Bahnhofes wird durch den neuen ZOB, eine innovative Parkgarage, öffentliche Fahrradhäuser sowie Kiss & Ride Plätze zur multimodalen Drehscheibe. Das Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsformen ist durch kurze Wege, klare Orientierungen, und stadträumliche Signalik geprägt. Der Stadtraum ist attraktiv gestaltet und durch begleitende öffentliche Angebote belebt.

Das Bahnhofsumfeld wird zu einem städtischen Raum umgewandelt, der rund um die Uhr belebt ist. Der Bahnhof wird um vielfältige und lebendige Nutzungen ergänzt. Der neue ZOB, Einkaufen, Dienstleistungen, Gastronomie, Ausstellungsflächen, Studierendenwohnen und Long-Stay ermöglichen eine Belebung zu allen Tages- und Nachtzeiten und beziehen verschiedene Nutzergruppen ein.

Der Bahnhof, als neue Drehscheibe des Stadtraumes ausgebildet, verbindet die westliche und östliche Seite der Gleisanlagen miteinander und übernimmt eine identitätsstiftende und zusammenführende Rolle im Gesamtgefüge der Stadt. Die Westseite präsentiert sich als städtische Platzabfolge, die den Raum akzentuiert. Der Rhythmus der Stadt wird durch die Freiräume aufgegriffen und fortgeführt. Urbane Raumkanten wechseln sich mit grünen Aufweitungen ab und sequenzieren die Hauptstraße rund um den Bahnhof. Die differenziert gestalteten Freiräume lassen die Nutzer*innen in vielfältige Situationen eintauchen. Die Wahrnehmung in der räumlichen Abfolge begünstigt die Entschleunigung des Verkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen.

Die Ostseite greift die Linearität der Rammersweierstraße auf und wird als linearer Grünraum parkähnlich ausgebildet. Verlängert in Richtung Norden und Altstadt bildet der Park eine wichtige und verkehrssichere Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Die Nord- und Südquerung verbinden die beide Seiten miteinander und werden als attraktive Freitreppenabgänge ausgebildet.

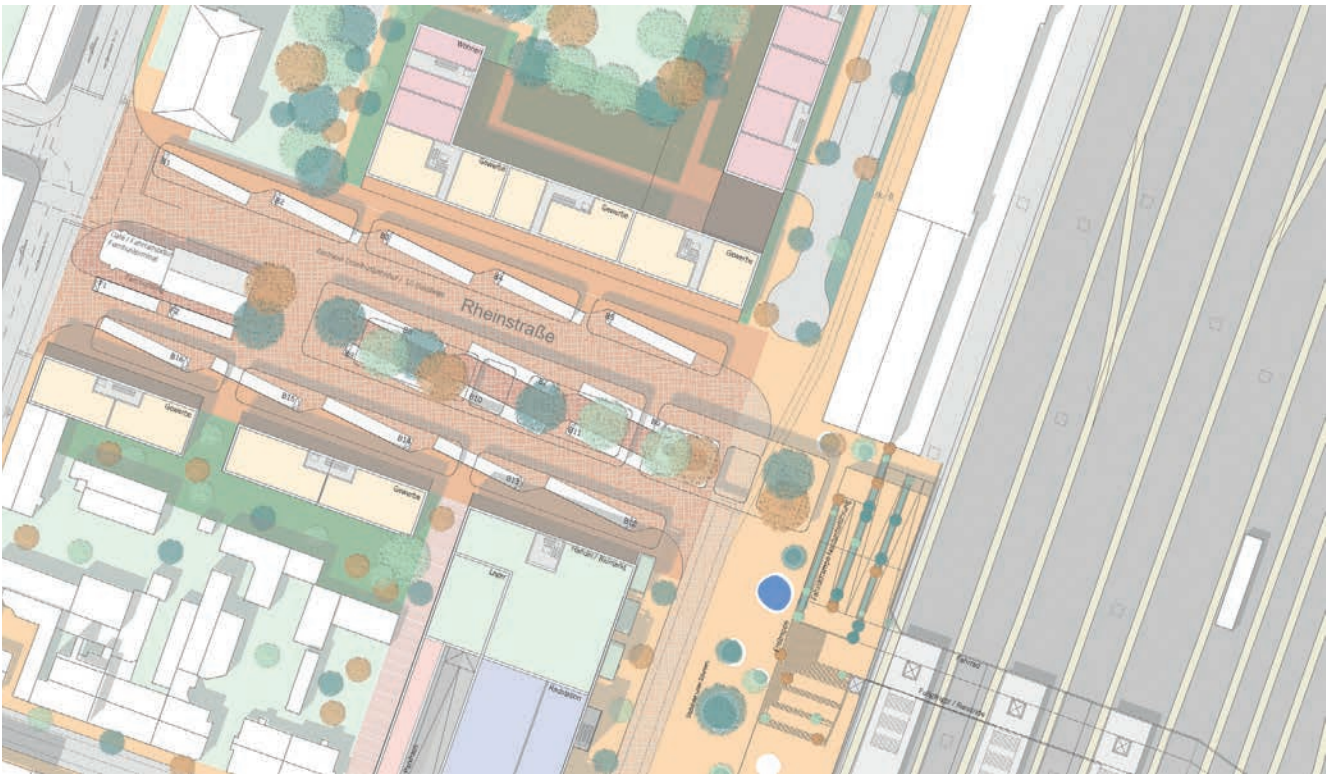
Die Westseite zeigt sich als städtische Platzabfolge, die den Raum akzentuiert und differenzierte Freiräume und Aufenthaltsflächen anbietet: Aus der Innenstadt kommend, erinnert der Pfähler-Park, als historische Gartenanlage, an die frühere Anmutung des Straßenzugs. Vor dem historischen Bahnhofsbau öffnet sich der repräsentative Bahnhofsvorplatz. Vom Individualverkehr befreit, spannt sich der Platz gepflastert von Hauskante zu Hauskante auf. Vor dem Bahnhof vermitteln Stufen, Rampen und Balkone zwischen dem Außen- und Innenbereich. Im westlichen Bereich werden die prägenden Bestandsbäume erhalten und in einem mit einer Sitzkante gefassten Parterre mit Stauden und Wasserflächen akzentuiert.

Der neue ZOB bildet zusammen mit der nördlichen Gleisabgang den neuen MobilityHUB. Der Gleisabgang unter dem historischem Dach wird nach Süden als großzügige Freitreppe mit Zwischenpodesten und nach Norden als Rampe aufgeteilt und kann somit von Fußgängern, Radfahrern, Trolleys und Menschen mit Behinderungen gleichermaßen und sicher genutzt werden. Begrünte Dächer auf verschiedenen Höhenniveaus bieten den Wartenden des ZOB einen Wetterschutz und markieren die Eingänge zu den Gleisquerungen.

LAGEPLAN



AUSSCHNITT ZOB



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE BLICK RICHTUNG ZOB



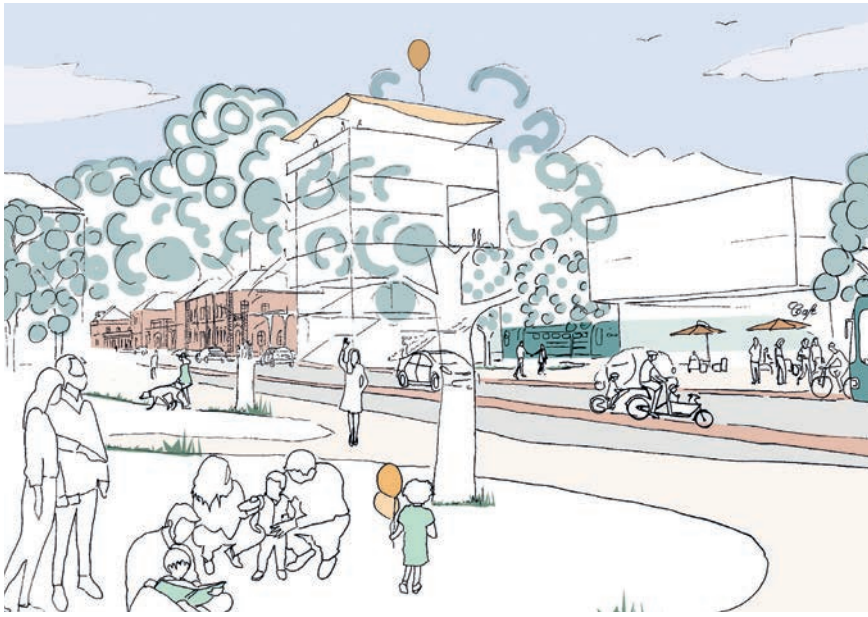
begrünung der neuen Gebäude, die vielen neuen Bäume verbessern die Rückhaltung und Verdunstung von Regenwasser, tragen zur Verschattung bei und stellen somit einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung und Resilienz dar.

Die Ansiedlung öffentlich frequentierter Nutzungen, wie Handel, Gastronomie, Ausstellungsflächen, Verkehrsdienstleistungen, Arbeitsräumen etc. in den Erdgeschosszonen ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts, um den Bahnhof und sein Umfeld aufzuwerten und zu beleben. Die Ergänzung von Wohnnutzungen in den Obergeschossen der neuen Gebäude, schafft attraktiven neuen Wohnraum in zentraler

Lage mit hervorragendem Zugang zum ÖPNV. Die Nutzungsmischung der Gebäude ist Grundlage für ein attraktives und belebtes Bahnhofsviertel.

Heute in Teilen leer stehend erhält das alte Bahnhofsgebäude, als raumprägendes Bindeglied, ein städtebauliches und programmatisches Update zur Reaktivierung und nachhaltigen Belebung des öffentlichen Raumes. An den Kopfseiten in unmittelbarer Nähe zu den neu gestalteten Gleiszugängen sind DB-interne wie öffentlich wirksame DB-Nutzungen angesiedelt. Im Vis-à-vis zum neu gestalteten Bahnhofsvorplatz treten die neue Markthalle und individuell anmietbare Einheiten der „Möglichkeitsräume“ in einen Austausch mit dem öffentlichen Raum. Die alten Arkaden werden in Anlehnung an die historische Struktur als große verglaste Flächen geöffnet. Die vorgelagerte Freitreppe bietet einen barrierefreien Zugang und setzt den Außenraum als Aufenthaltsbereich von dem Transitraum der Hauptstraße ab. Das Angebot um den Bahnhof und den ZOB ergänzend wird ein öffent-

FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE - BLICK ZUR NEUBEBAUUNG SÜD



AUSSCHNITT SÜD



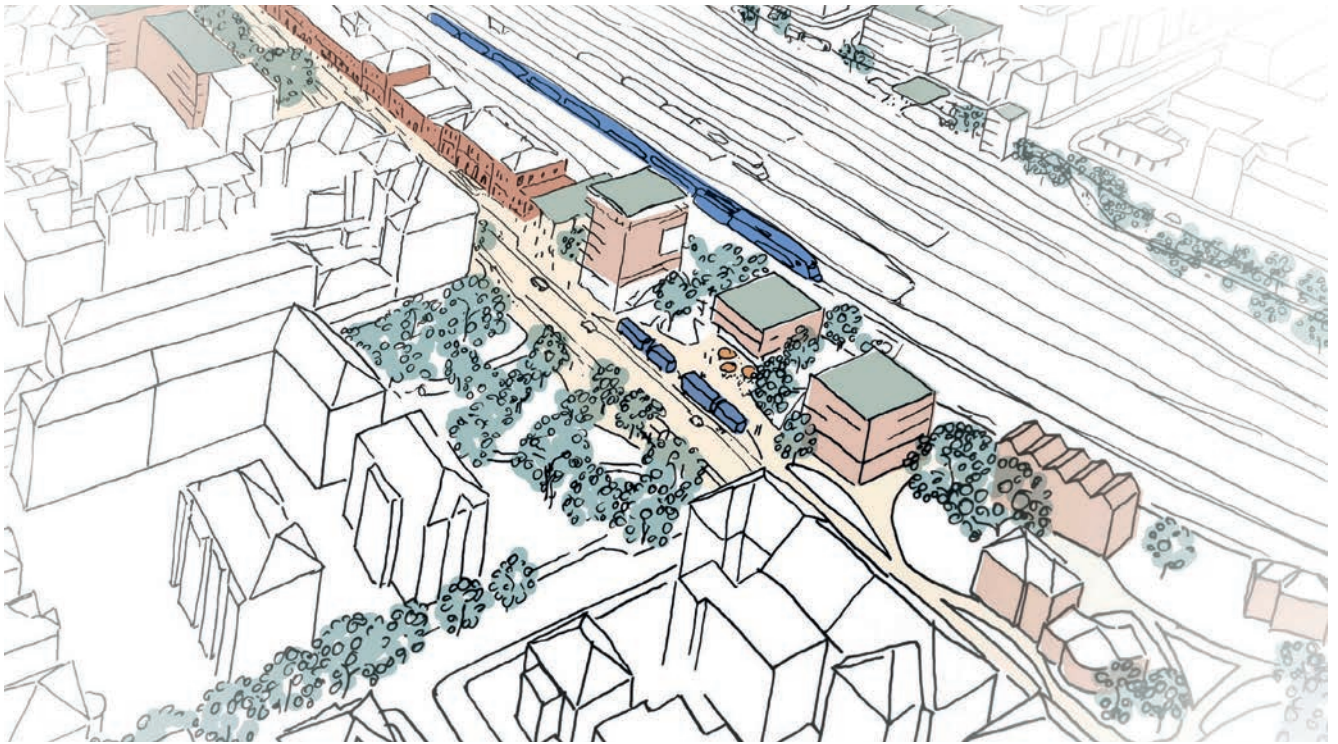
lich wirksamer Nahversorger im EG des Parkhauses vorgesehen. Die heute fehlenden Raumkanten werden im Rhythmus der Straßen geschlossen und der öffentliche Raum belebt. Anwohner*innen und Pendler*innen können beim Um- und Einsteigen ihre alltäglichen Einkäufe tätigen. Das Parkhaus bietet eine öffentliche Nutzung im EG, gibt dem ZOB ein Gesicht und sorgt für soziale Kontrolle. Modulare und multico-dierbare Balkone zur Hauptstraße sind an die Fassade gehängt und bieten mit Begrünung und Nutzflächen einen stadträumlichen Mehrwert. Als Ausstellungsraum der LaGa, Seminarraum, Galerie, Weinprobe oder Weihnachtsmarkt genutzt, verändert sie das Gesicht des Parkhauses. Ein Repair-Café in der alten Tankstelle erweitert das Mobilitätsangebot und lädt wartende Fahrgäste des ZOBs zum Verweilen ein.

Die Bussteige werden durch großzügige, begrünte Überdachungen gesäumt. Die Körnung der Umgebung aufnehmend bieten die Dächer den wartenden Fahrgästen einen Wetterschutz. Durch die differenzierte Höhenstaffelung der Dächer kann das denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Tankstelle und das Fachwerkhause in die Struktur eingebunden werden. Die Dachstruktur wird über die Hauptstraße hinweg bis an die große Freitreppe zur Gleisquerung geführt und bildet somit den weithin sichtbaren Abschluss der Achse Bahnhofstraße.

BEURTEILUNG DER EMPFEHLUNGSKOMMISSION:

Das Projekt des Teams Astoc hat sich unter Berücksichtigung der Hinweise aus der 1. Phase in vielen Teilen positiv weiterentwickelt: So wurde der Bereich gegenüber des Pfählerparks konkretisiert und der weiterhin grün geprägte Freiraum nun durch in angemessener Höhe gestaffelte Solitär-Bauten gegliedert. Damit gelingt in Verbindung zum Park eine verständliche, funktionale und bauliche Belegung dieses Bereichs. Auch der Versuch, die Haupt-

VOGELPERSPEKTIVE



straße durch ergänzende Baumsetzungen auf der Bahnhofseite stärker in die Raumfolge einzubinden sowie die bessere Integration der denkmalgeschützten Tankstelle in den ZOB wird gewürdigt.

Intensiv diskutiert werden die Vor- und Nachteile, die aus der Anordnung des ZOB in der Rheinstraße resultieren. Ein Vorteil ist, dass die Hauptstraße entlang des historischen Bahnhofs nicht durch das Verkehrsbauwerk des ZOB belastet wird. Auch wirkt die Abwicklung des Busverkehrs weniger störend für den Bahnhofsvorplatz. Demgegenüber nachteilig sind die langen Wege vom Bahnhof zu den Bussen. Schwierig ist auch die Verlagerung der den ZOB nutzenden Personen in die Rheinstraße. Die damit verbundene Belebung des Stadtraumes findet damit in deutlicher Entfernung zum Bahnhofsgebäude und seinem Vorplatz statt. Die eigentlich hier gewünschte Aktivierung wird damit schwerer.

Die Rheinstraße selbst wird durch den hier gebündelten Bus- und Parkverkehr belastet. Auch die Ausbildung des ZOB-Daches, das sich in die Flucht der Hauptstraße schiebt, kann als architektonische Geste nicht überzeugen. Auch bestehen Bedenken, ob der Raum ausreicht, hier zusätzlich zum ZOB auch Fußgängerverkehre von und zur Nordweststadt abzuwickeln und die vorgeschlagene Radbebauung zu erschließen. Der Vorschlag für die Randbebauung tangiert ein privates Nachbargrundstück.

Wenig nachvollziehbar ist die Entscheidung, die Mobilitätsstation mit Parkhaus direkt gegenüber des Bahnhofsgebäudes zu platzieren. Obgleich die Mobilitätsstation als multicodierter Bau dargestellt wird, über Balkone Richtung Platz verfügt sowie über entsprechende EG-Nutzungen, stellt die Platzierung des Gebäudes an dieser Stelle aus Sicht der Jury keine Verbesserung dar.

Eine weitere Schwierigkeit entsteht durch die Zu- und Abfahrt dieses Parkhauses in der Franz-Volk-Straße: Sie kollidiert mit dem Verkehr, der in dieser Straße ebenfalls vorgesehene Kiss & Ride-Zone sowie mit dem dort verlaufenden übergeordneten Radverkehr in Ost-West-Richtung.

Die Arbeit „Transferium Bahnhof Offenburg“ bietet im Süden des Areals einen schlüssigen, gut vorstellbaren Ansatz, kann aber in den restlichen Bereichen sowie mit dem alternativen Ansatz zum ZOB insgesamt nicht überzeugen.

ERGEBNISSE AUS DEM WETTBEWERB

PREISTRÄGER

YELLOW Z ABEL BORMANN KOCH PARTGMBH, BERLIN MIT
TREIBHAUS LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, HAMBURG MIT
ARGUS STUDIO, HAMBURG

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Yellow Z:

Mario Abel,
Gerko Schröder,
Konrad Rothfuchs,
Oliver Bormann,
Ildar Biganiakov,
Giulia Desideri,
Mathias Maurerlechner,
Thomas Rawson

Treibhaus Landschaftsarchitektur:

Jan van den Berge,
Paul Erber

Argus Studio:

Sebastian Clausen



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



PREISTRÄGER

FAKTORGRUEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA BERATENDE INGENIEURE, FREIBURG MIT
THOMAS SCHÜLER ARCHITEKTEN STADTPLANER, DÜSSELDORF MIT
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH, FREIBURG

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Faktorgruen
Landschaftsarchitekten:
Martin Schedlbauer,
Ricardo Patings,
Giorgos Grevenaris,
Vanja Deschler

Thomas Schüler Architekten:
Thomas Schüler,
Sascha Lehnhard

Fichtner Water & Transportation:
Matthias Wollny,
Florian Krentel

Visualisierung:
Christian Marrero (Rendercircle)



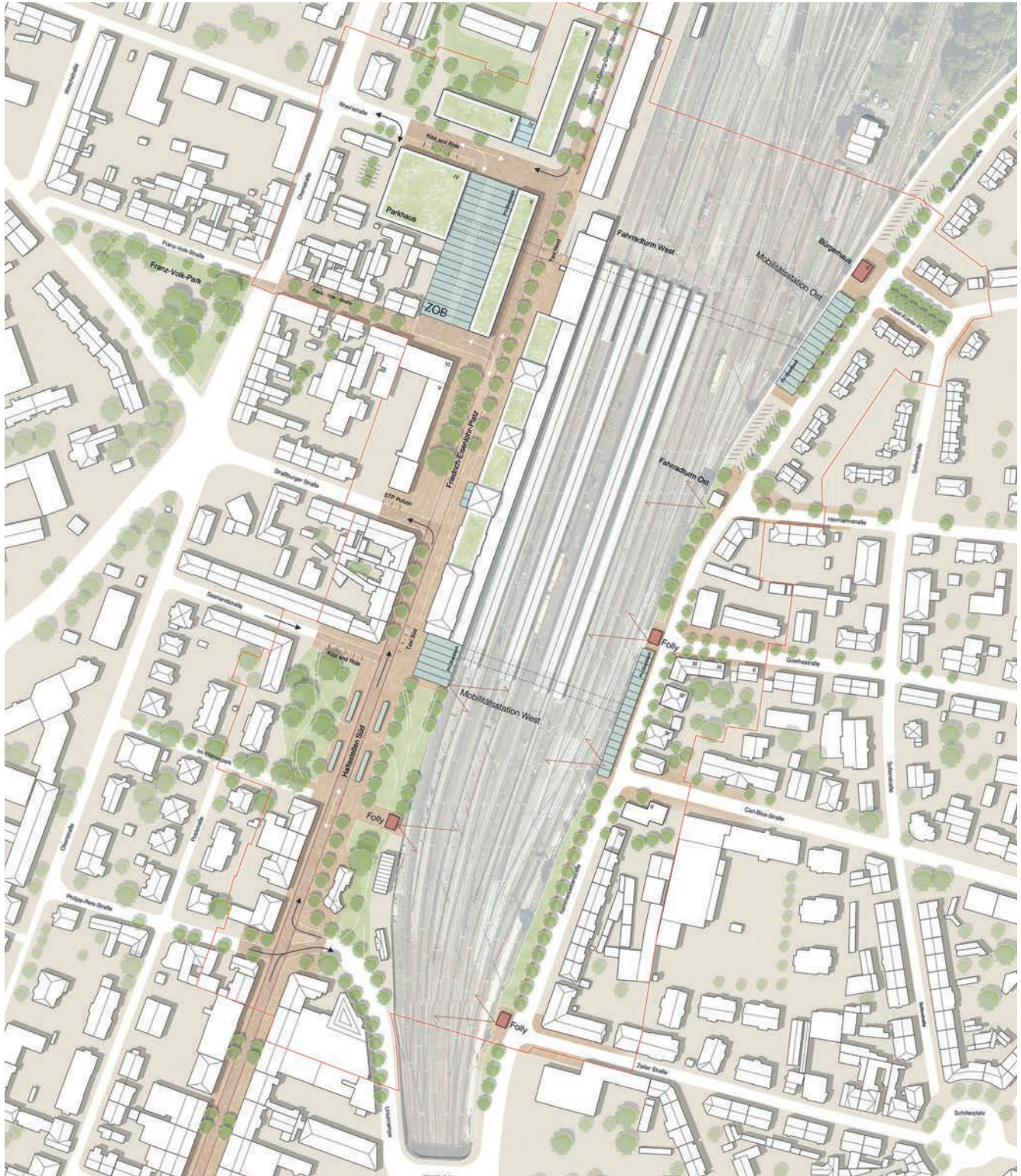
FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



PREISTRÄGER

VON EINSIEDEL ARCHITEKTEN, STUTTGART MIT
PFROMMER + ROEDER FREIE LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA IFLA, STUTTGART MIT
VERKEHRSPANUNG LINK, STUTTGART

LAGEPLAN



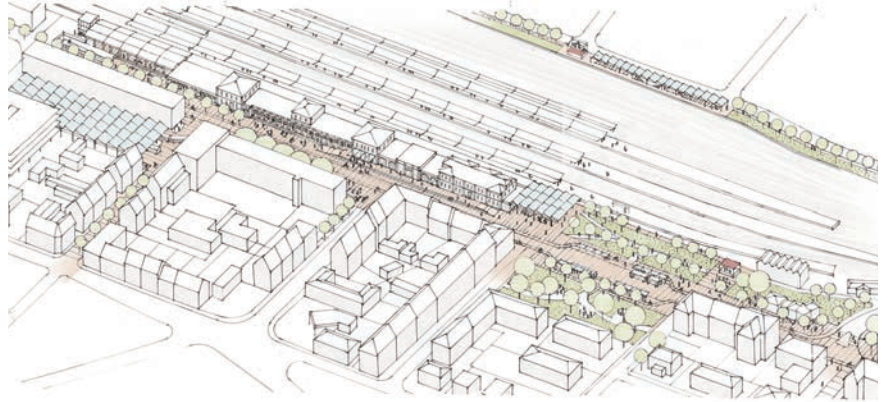
VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

von Einsiedel Architekten:
Prof. Sandro Graf von Einsiedel,
Victor Guimera,
David Frei,
Bnana Darwish,
Cristina Estanislao (Illustratorin)

Pfrommer + Roeder Landschaftsar-
chitekten:
Dieter Pfrommer

Verkehrsplanung Link:
Christoph Link



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



PREISTRÄGER

RAUMWERK GMBH, GESELLSCHAFT FÜR ARCHITEKTEN UND STADTPLANUNG, FRANKFURT A.M. MIT
RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, BERLIN MIT
BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN

LAGEPLAN



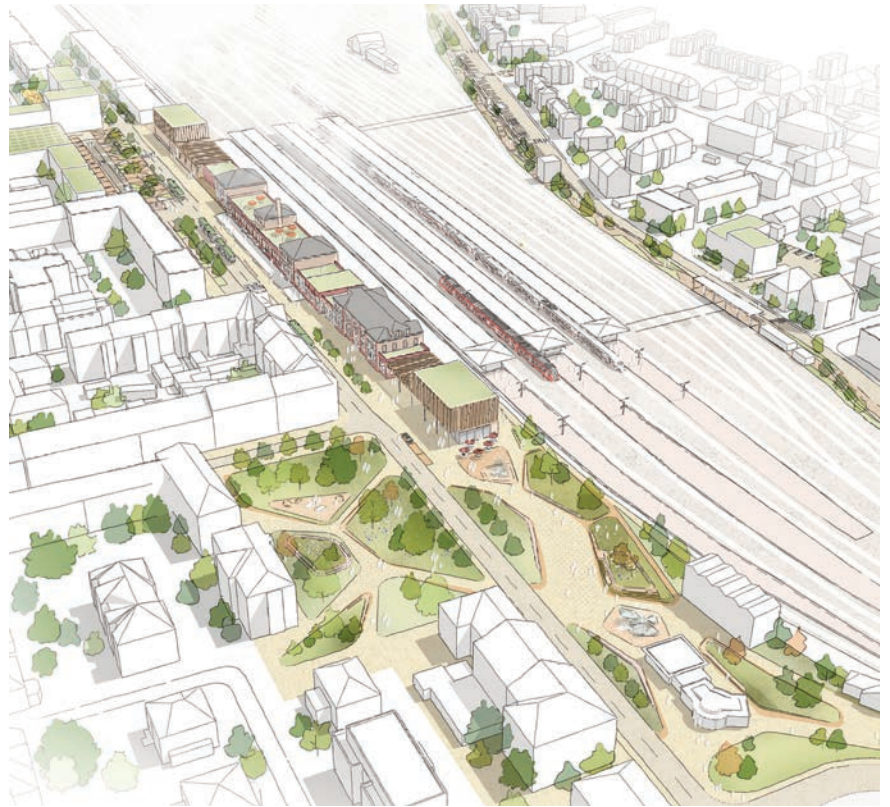
VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Raumwerk:
Sonja Moers,
Yui Ohtsuka,
Jan Fritz,
Sié Sophia Avila

RMP:
Stephan Lenzen,
Thomas Kißmann,
Beiyi Wang,
Asif Adnan

BSV:
Axel C. Springsfeld



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

ASTOC:

Peter Berner, Prof. Oliver Hall,
Sebastian Hermann,
Ingo Kanehl,
Andreas Küh,
Prof. Markus Nepl,
Jörg Ziolkowski,
Natascha Lohner,
Daniel Richter,
Jörg Schatzmann

Echomar:

Dr. Matthias Stippich,
Daniel Leser

Lohrer.Hochrein

Landschaftsarchitekten:
Ursula Hochrein

Obermeyer Infrastruktur:

Helmuth Ammerl,
Elke Kuhn,
Wilhelm Pahls



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

DLA DIE LANDSCHAFTSARCHITEKTEN. BITTKAU-BARTFELDER PARTGMBH, WIESBADEN MIT
FERDINAND HEIDE ARCHITEKT PLANUNGSGESELLSCHAFT MBH, FRANKFURT AM MAIN MIT
DURTH ROOS CONSULTING GMBH, DARMSTADT

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

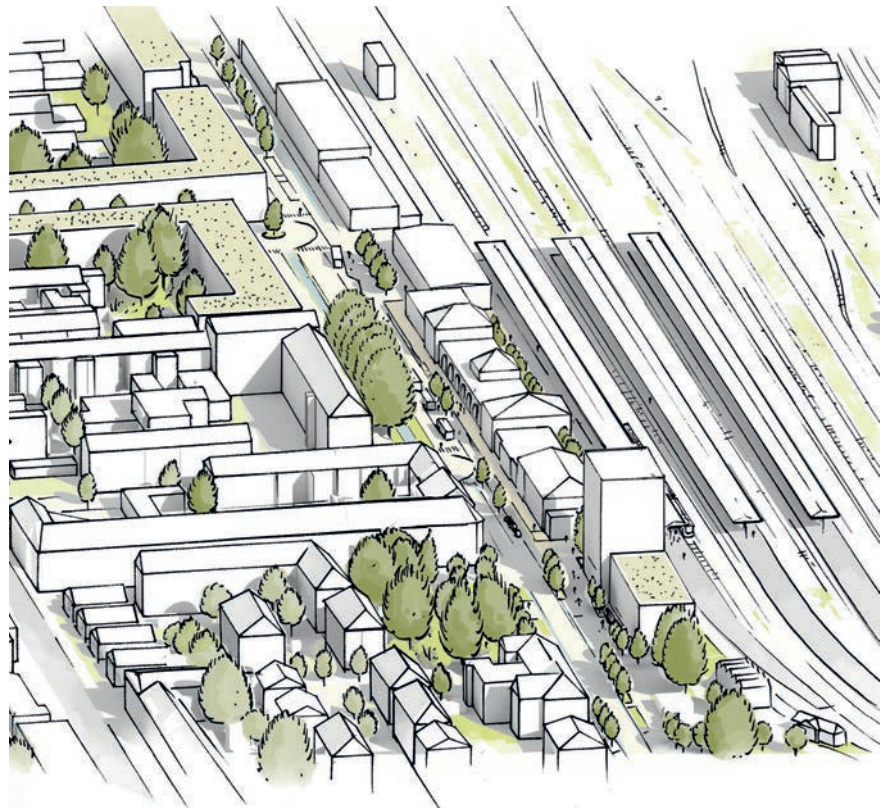
VERFASSER*INNEN:

DLA:

Petra Bittkau,
Prof. Dr. Friedrich Bartfelder,
Tom Renne,
Florian Eisenlohr,
Tim Harz

Ferdinand Heide Architekt:
Ferdinand Heide

Durth Roos Consulting:
Thomas Weissenberger
Santiago Munoz



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

BAUCHPLAN).(PART.M.B.B., MÜNCHEN MIT
ISSS RESEARCH I ARCHITECTURE I URBANISM, BERLIN MIT
ROYAL HASKONING DHV, AMERSFOORT (NL)

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

bauch).(plan:
Tobias Baldauf,
Beatrice Höckel,
Anna Kollmann-Suhr,
Fernando Nebot Gomez,
Lara Spieck,
Kay Strasser

ISSS:
Ingrid Sabatier,
Stephan Schwarz,
Leandra Dewitz,
Nina Schulz

Royal Haskoning:
Sjors van Duren,
Joost Toxopeus



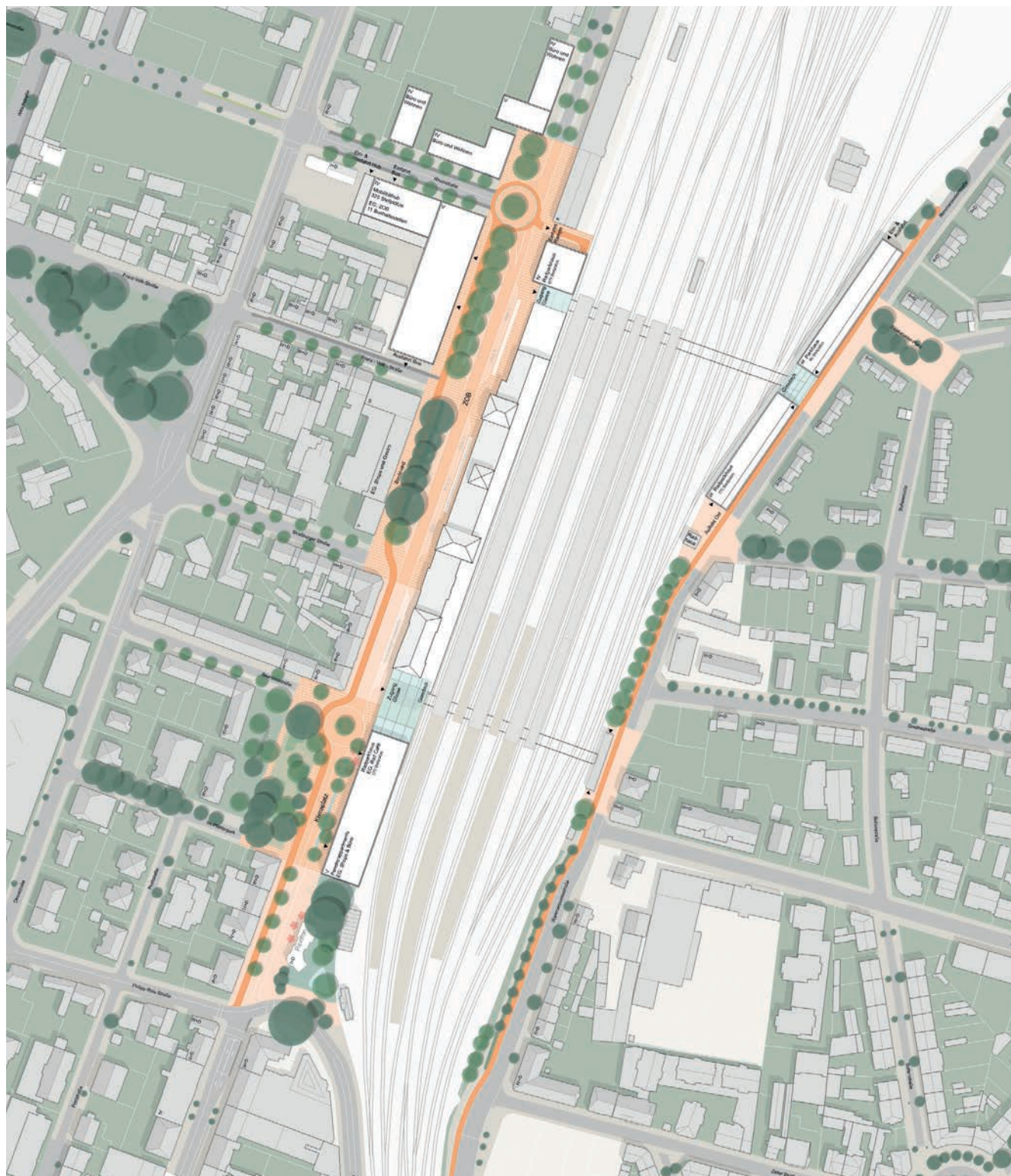
FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

ISA INTERNATIONALES STADTBAUATELIER, STUTTGART MIT
UWENEUBAUER.LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, BRETZFELD MIT
BRENNERPLAN GMBH, STUTTGART

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

ISA:
Prof. Dr. Philipp Dechow,
Prof. Dr. Seog-Jeong Lee,
Valerie Sporer,
Elias Evirgen,

uweneubauer.landschaftsarchitektur:
Uwe Neubauer

BrennerPlan:
Malte Novak

Sonderfachleute:
Katrín Korth (Korth StadtRaumStrategien, Lichtenau)



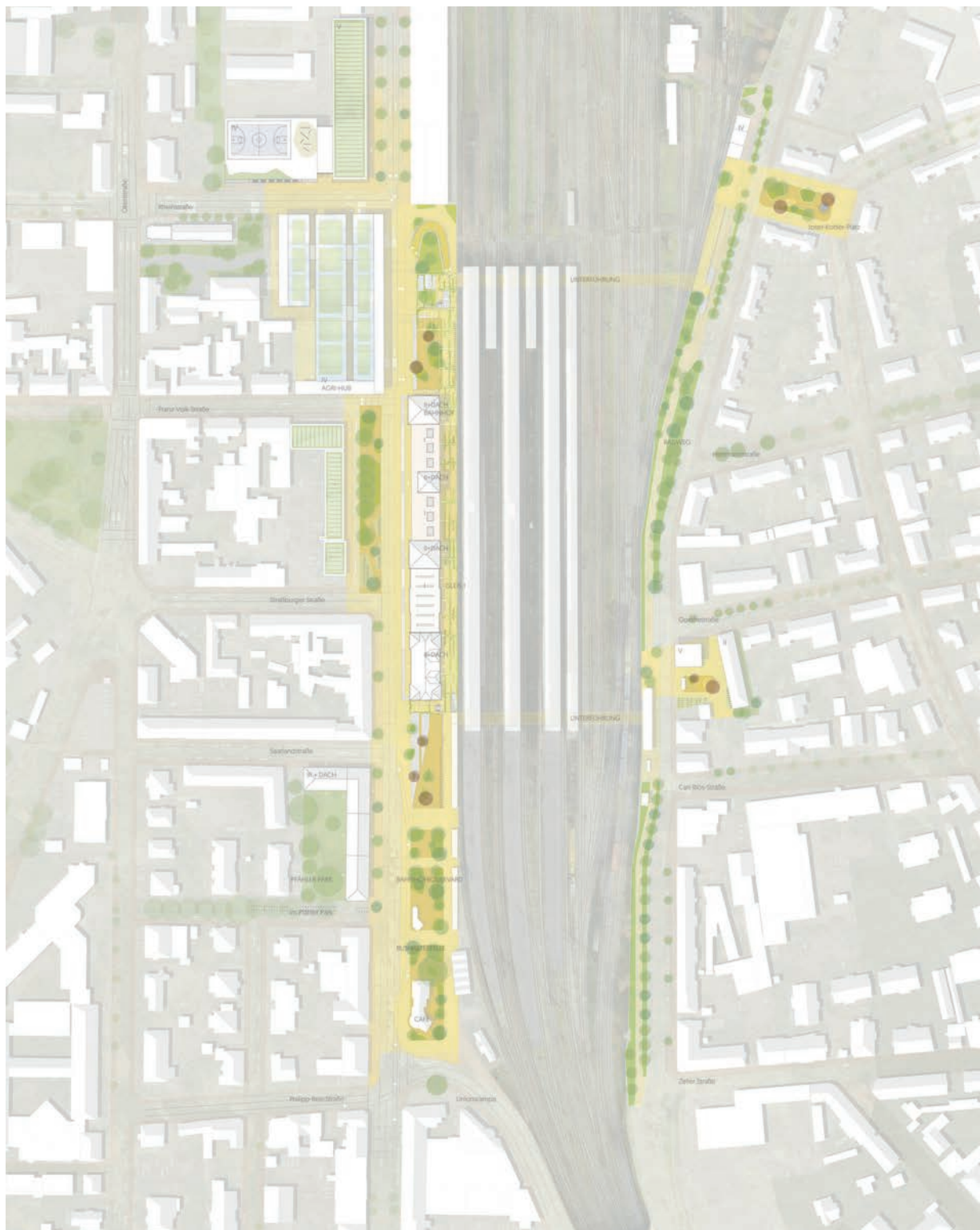
FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

ASP ARCHITEKTEN GMBH, STUTTGART MIT
LOHRBERG STADTLANDSCHAFTSARCHITEKTUR PARTNERSCHAFT FREIER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
MBB, STUTTGART MIT STETEPLANUNG, BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG, DARMSTADT

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

asp Architekten:
Cem Arat,
Markus Weismann,
Hirday Bharaj,
Jesus Martinez,
Jana Melber,
Melanie Nogales

Lohrberg stadtlandschafts-
architektur:
Dirk Meiser,
Simon Bässler,
Catharina Schaal,
Ruoqing Tang

StetePlanung:
Gisela Stete,
Heidrun Rückeis



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

DE ZWARTE HOND, KÖLN MIT
BGMR LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH, BERLIN MIT
BPR DIPL.-ING. BERND F. KÜNNE & PARTNER BERATENDE INGENIEURE MBB, KÖLN

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

De Zwarte Hond:
Matthias Rottmann,
Johannes Langer,
Magdalena Nickel
Marlene Maier

bgmr Landschaftsarchitekten:
Dirk Christiansen,
Marcel Tröger

BPR:
Daniel Ebbers,
Semih Öz



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

MOLESTINA ARCHITEKTEN + STADTPLANER GMBH, KÖLN MIT
STUDIO GRÜNGRAU LANDSCHAFTSARCHITEKTUR GMBH, DÜSSELDORF MIT
BÜRO STADTVERKEHR PLANUNGSGESELLSCHAFT MH&CO KG, HILDEN

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Molestina Architekten:
Prof. Juan Pablo Molestina,
Laura Garcia Blanco

studio grüngrau:
Prof. Thomas Fenner,
Joshua Raff

Büro StadtVerkehr:
Marc Stuhm



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

KIENLEPLAN GMBH, LEINFELDEN-ECHTERDINGEN MIT ARS HERRMANN + HORNUMG, STUTTGART MIT BEHRENS WESTHEIDEN PARTGMBH FREIE ARCHITEKTINNEN, STUTTGART MIT THE BAUKUNST DYNAMITES, STUTTGART MIT INGENIEURBÜRO KOEHLER & LEUTWEIN, KARLSRUHE

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

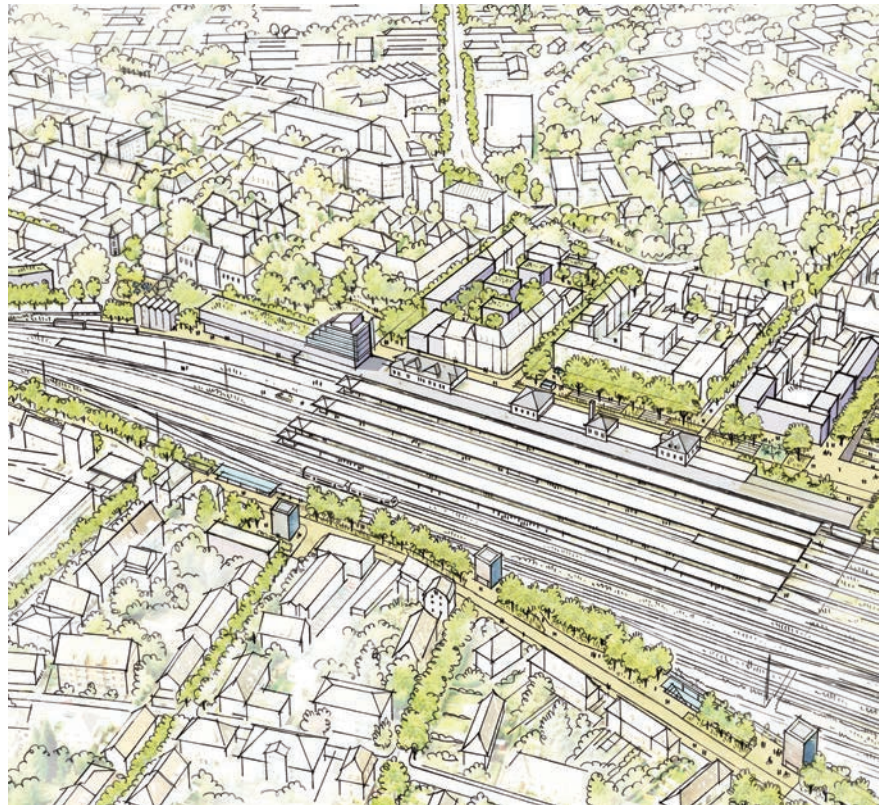
VERFASSER*INNEN:

Kienleplan:
Christian Meßner,
Anna Ilyuchshenko,
Pubali Kumar,
Nikita Kamboj

ars Hermann + Hornung:
Thomas Hermann,
Martin Hornung

baukunst dynamites:
Sarah Behrens,
Ina Westheiden

Koehler & Leutwein:
Frank Rogner,
Christiane Strohmer



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

MÄCKLERARCHITEKTEN, FRANKFURT A.M. MIT
BBZ LANDSCHAFTSARCHITEKTEN FREIBURG, FREIBURG MIT
SCHÜSSLER-PLAN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, FRANKFURT A.M.

LAGEPLAN



VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Mäcklerarchitekten:
Prof. Christoph Mäckler,
Abdelrahman Abdelsamie,
Anna Wanjiru Adam,
Alicia Demare,
Stephan Schaefer

bbz Landschaftsarchitekten:
Christian Bauer

Schüßler-Plan:
Bernd Wagenbach,
Ralf Klingebiel



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

**RAINER SCHMIDT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH, MÜNCHEN MIT
BPR DR. SCHÄPERTÖNS GMBH & CO. KG, MÜNCHEN**

LAGEPLAN



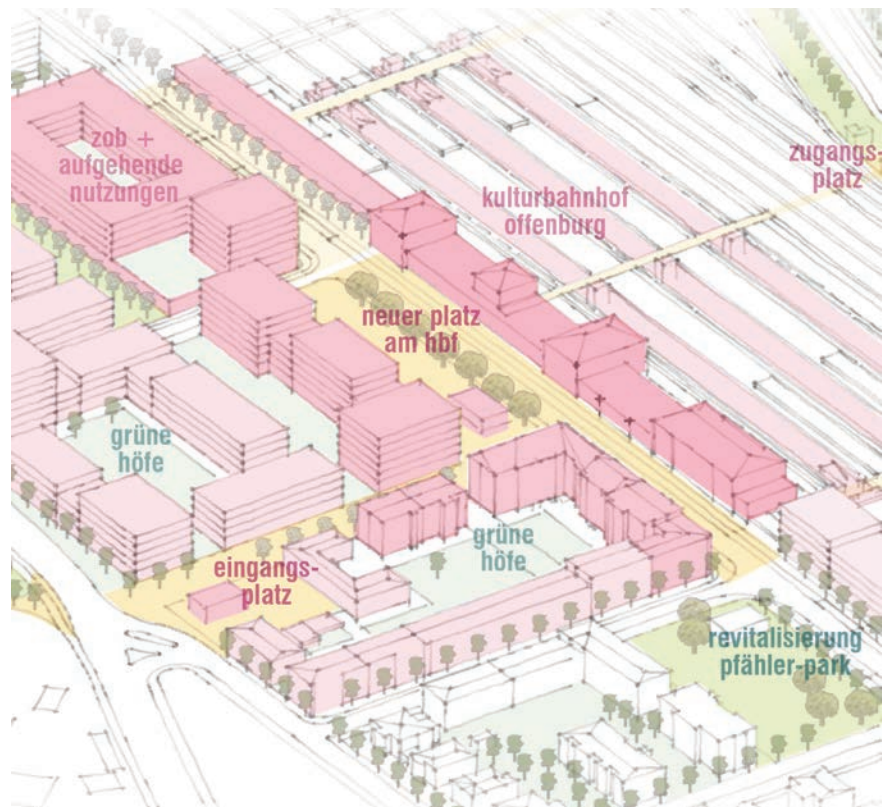
VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

Rainer Schmidt Landschafts-
architekten:

Prof. Rainer Schmidt

BPR Dr. Schäpertöns



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



2. RUNDGANG

W+P LANDSCHAFTEN GMBH, OFFENBURG / BERLIN MIT
K9 ARCHITEKTEN GMBH, FREIBURG MIT
BREINLINGER INGENIEURE TIEFBAU GMBH, TUTTLINGEN

LAGEPLAN



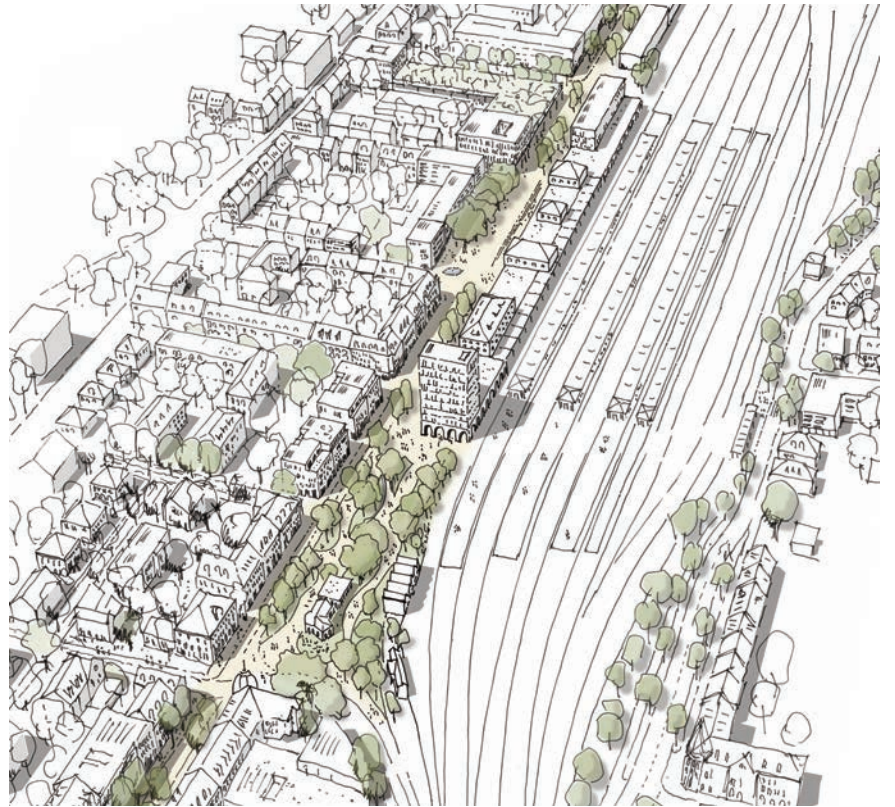
VOGELPERSPEKTIVE

VERFASSER*INNEN:

w+p Landschaften:
Hans-Jörg Wöhrle,
Maryam Esmailzadeh,
Lukas Mettler

K9 Architekten:
Wolfgang Borgards,
Marc Lösch,
Manfred Piribauer,
Till Krüger,
Julian Gelsenlichter,
Daniel Müller Heiduk,
Rebecca Bühler

Breinlinger Ingenieure:
Bernd Schwär,
Dirk Röhrich



FUSSGÄNGERPERSPEKTIVE



AUSBLICK

In den kommenden Monaten gilt es nun, die Rahmenplanung - also das städtebaulich-freiraumplanerische-verkehrsfunktionale Konzept - weiter auszuarbeiten. Hierbei sind eine Reihe funktionaler und fachlicher Belange sowie die Empfehlungen aus dem Preisgericht zu beachten.

Folgende Empfehlungen wurden in der Sitzung zur Entscheidung der Empfehlungskommission am 14.07.2022 einstimmig verabschiedet:

- Für die einzelnen Teilbereiche bzw. Vertiefungsräume gilt es, auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenkonzeption nähere Betrachtungen und weitere, vertiefende und qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Die Detaillösungen (z.B. von Überdachungen, Bauten und Freiräumen) werden einen erheblichen Beitrag zur entstehenden Gesamtqualität des Bahnhofsquartiers haben.
- Insbesondere für die Verkehrsbauwerke und Verkehrsanlagen sind dabei die funktionalen und technischen Vorgaben und Notwendigkeiten zwingend zu berücksichtigen.
- Für das Gebäude ggü. dem Pfählerpark muss die Dimension und Setzung überprüft und im weiteren Verlauf auch die architektonische Qualität gesichert werden. Es dürfen keine Rückseiten zu den Gleisen entstehen. Gleichzeitig gilt es, die Nutzungen des Gebäudes / der Gebäude im Kontext Pfählerpark, Südantritt und Bahnhofsgebäude klug zu konfigurieren.
- Auch in der weiteren Ausarbeitung ist zu prüfen, an welchen Orten noch mehr Grün (Bäume, Grünflächen) integriert werden kann. Dies ist neben der gewünschten Aufenthaltsqualität auch aus klimatischen und ökologischen Gründen (auch in Hinblick auf den Umgang mit Niederschlagswasser) notwendig und zeitgemäß.
- Der Bahnhofsvorplatz ist in einem engen Bezug zum Bahnhofsgebäude bzw. auch der anliegenden Bebauung weiter zu konkretisieren (Außenbezug Gebäude).
- Parkhaus: Das im Norden verortete „Parkhaus“ muss in Hinblick auf die Nutzungen erweitert werden. Dabei muss es einen Beitrag für eine zukunftsgerichtete und umweltgerechte Mobilität leisten und gleichzeitig über öffentliche Nutzungen v.a. im Erdgeschoss einen Baustein zur Belebtheit und Lebendigkeit des Stadtraums bilden. Die bauliche Ausprägung muss im Kontext von Nachbarschaften und notwendigen Erschließungen in der weiteren Ausarbeitung überprüft werden. Ggf. ist ein Drehen bzw. Verschieben nach Norden sinnvoll. Eine etwaige Nachnutzung des Parkhauses (z.B. durch Wohnen) sollte bei der Konzeption berücksichtigt werden.
- Die An- und Abfahrten zum ZOB sind mit den Zufahrten zum Parkhaus optimal anzuordnen, um Konflikte zu vermeiden.
- Die Belange des Fahrradverkehrs sind zu berücksichtigen. Noch fehlende Fahrradabstellanlagen /-plätze sind in ausreichender Zahl und an sinnvollen Orten zu ergänzen.

Die Ausarbeitung zum „Rahmenplan Bahnhofsquartier“ kann nur in enger Abstimmung zwischen den ausgewählten Planer*innen, der Stadt Offenburg und der DB erfolgen. Nicht zuletzt wird die Stadt Offenburg den begonnenen Dialog mit der Öffentlichkeit weiterführen und die interessierten Bürger*innen am Planungsprozess beteiligen.

Ziel ist es, in 2023 ein tragfähiges Konzept „Rahmenplan Bahnhofsquartier“ zu verabschieden, aus dem sich dann Einzelmaßnahmen ableiten lassen. Das Konzept dient als Rahmengerüst für alle Planungen und Entscheidungen der nächsten Jahre. Mit dem zeitlichen Ziel der „Landesgartenschau 2032“ vor Augen, wird die Stadt Offenburg zügig die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte angehen.

ÜBERSICHT TEILNEHMENDE

WETTBEWERB I 2. RUNDGANG

Tarnzahl 1002 | DLA Die Landschaftsarchitekten Stadtplaner und Ingenieure Bittkau-Bartfelder PartGmbH, Wiesbaden mit Ferdinand Heide Architekt, Frankfurt a.M. mit Durth Roos Consulting GmbH, Darmstadt

Tarnzahl 1003 | bauchplan).(Part.m.b.B., München mit ISSS research | architecture | urbanism, Berlin mit Royal Haskoning DHV, Amersfoort (NL)

Tarnzahl 1004 | ISA Internationales Stadtbauatelier, Stuttgart mit uweneubauer.landschaftsarchitektur, Bretzfeld mit BrennerPlan GmbH, Stuttgart

Tarnzahl 1006 | asp Architekten GmbH, Stuttgart mit lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart mit SteTePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Tarnzahl 1009 | De Zwarte Hond, Köln mit bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin mit BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB, Köln

Tarnzahl 1010 | Molestina Architekten GmbH, Köln mit studio grüngrau Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf mit Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mH&Co KG, Hilden

Tarnzahl 1011 | Kienleplan GmbH, Leinfelden-Echterdingen mit ars Herrmann + Hornung, Stuttgart mit Behrens Westheiden PartGmbH freie Architektinnen, Stuttgart mit The Baukunst Dynamites, Stuttgart mit Ingenieurbüro Koehler & Leutwein, Karlsruhe

Tarnzahl 1012 | MÄCKLERARCHITEKTEN, Frankfurt a.M. mit bbz Landschaftsarchitekten Freiburg, Freiburg mit Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt a.M.

Tarnzahl 1013 | Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten GmbH, München mit BPR Dr. Schäpertöns GmbH & Co. KG, München

Tarnzahl 1015 | w+p Landschaften GmbH, Offenburg / Berlin mit K9 Architekten GmbH, Freiburg mit Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH, Tuttlingen

WETTBEWERB I PREISTRÄGER TEILNEHMENDE MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

Tarnzahl 1001 | Yellow Z, Berlin mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg mit Argus Studio, Hamburg

Tarnzahl 1005 | faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg

Tarnzahl 1007 | von Einsiedel Architekten, Stuttgart mit Pfrommer + Roeder Freie Landschaftsarchitekten GbR, Stuttgart mit Verkehrsplanung Link, Stuttgart

Tarnzahl 1008 | Raumwerk GmbH, Gesellschaft für Architekten und Stadtplanung, Frankfurt a.M. mit RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Berlin mit BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier gmbH, Aachen

Tarnzahl 1014 | ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Köln mit Echomar, Oberkirch mit lohrer.hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner gmbh, München

>>

AUSGEWÄHLTES KONZEPT NACH MEHRFACHBEAUFTRAGUNG

faktorgruen Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure, Freiburg mit Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf mit Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg

