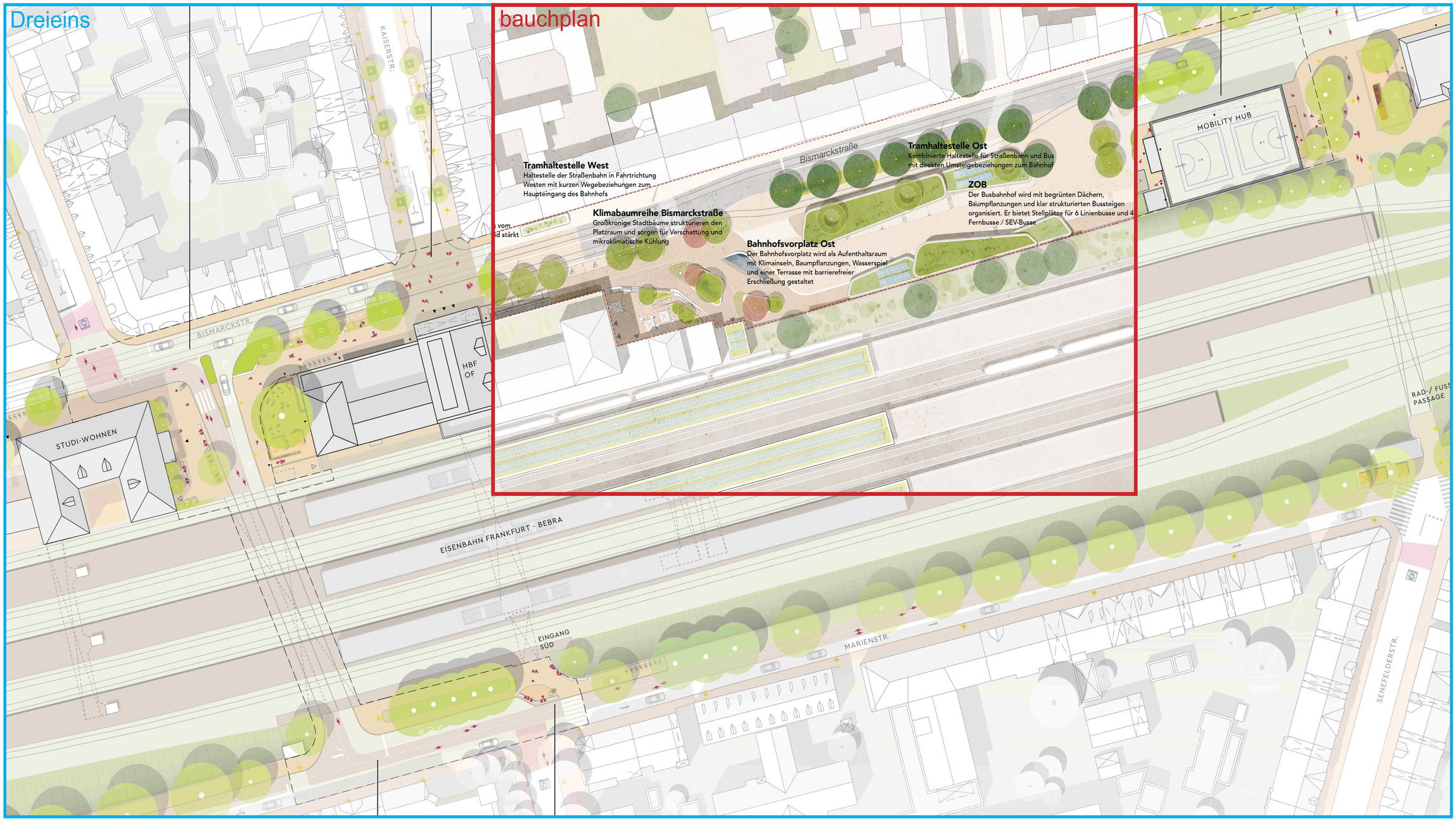
Anlage 2 zur Mag.-Vorlage Nr.



offen(bach) für alle!

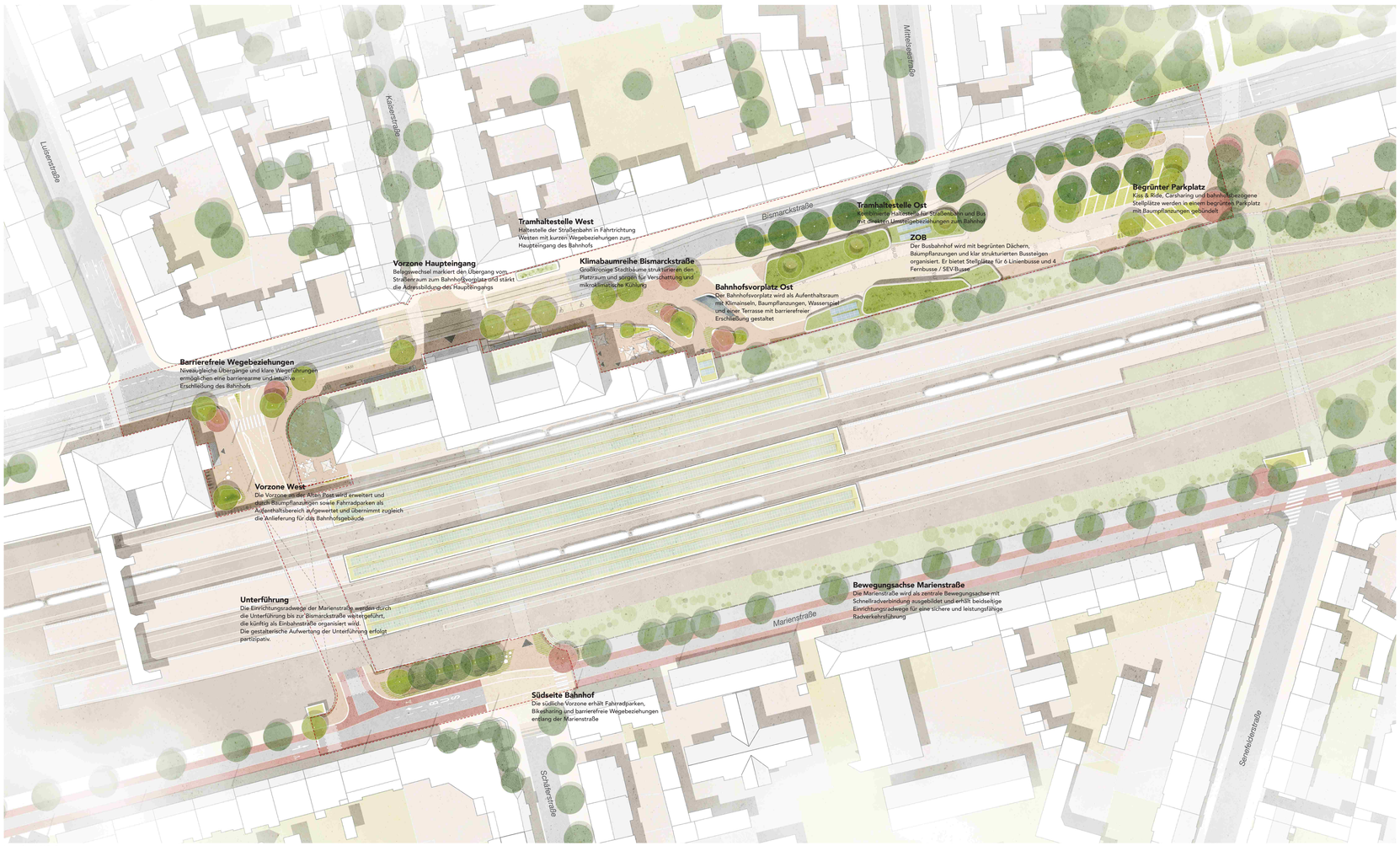
Mobilitätsdrehscheibe als blaugrüne Infrastruktur



Blick vom neuen begrünten ZOB auf den Bahnhofsvorplatz Ost



Ansicht Gesamtareal mit Blickrichtung Bahnhofsgebäude 1:500



Lageplan 1:500

BAHNHOFSPLATZ

Ankommen – Umsteigen – Verweilen – Durchatmen
Vom Transitraum zu Aufenthaltsraum

Der Hauptbahnhof Offenbach wird als offener Stadtraum verstanden, der Bewegung, Ankommen und Aufenthalt miteinander verbindet.
Als intermodaler Mobilitätsknoten entstehen neue räumliche und funktionale Verflechtungen zwischen Infrastruktur, Freiraum und urbanen Nutzungen.
Klare Wegebeziehungen, kurze Umstiege und intuitive Orientierung stärken die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger und schaffen eine prägnante, identitätsstiftende Ankunftssituation.

Entlang der zentralen Bewegungsachsen bilden sich neue Aufenthaltsorte und platzartige Aufweitungen, die den Bahnhof stärker mit seinem städtischen Umfeld verknüpfen. Der erweiterte Bahnhofsvorplatz bildet dabei den zentralen Auftakt und schafft einen lebendigen Stadtraum zwischen Ankommen, Aufenthalt und Umsteigen. Ergänzende Platzräume und Aufenthaltsbereiche strukturieren die Wegebeziehungen und schaffen neue Treffpunkte im direkten Umfeld des Bahnhofs.

Besonderes Augenmerk liegt auf einer barrierearmen und komfortablen Erschließung des Bahnhofsumfelds. Niveaugleiche Übergänge, großzügige Bewegungsflächen und klar geführte Wege ermöglichen eine intuitive Orientierung und eine gleichberechtigte Nutzung für alle Menschen. Dadurch entsteht ein durchlässiger Stadtraum, der den Hauptbahnhof selbstverständlich in das umgebende Stadtgefüge integriert.

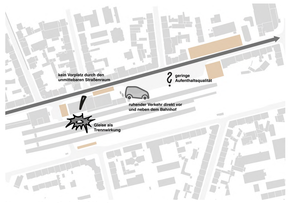
Ein zentrales Element des Konzepts ist die klimaresiliente Transformation des Bahnhofsumfelds. Entsiegelte Flächen, wassersensible Oberflächen und Baumpflanzungen nach dem Schwammstadtprinzip stärken den natürlichen Wasserhaushalt und leisten einen wichtigen Beitrag zur Starkregenvorsorge. Großkronige Stadtbäume strukturieren die Platzräume, spenden Schatten und verbessern durch Verdunstung die mikroklimatischen Bedingungen im dicht versiegelten Bahnhofsumfeld.

Ergänzend schaffen extensive Dachbegrünungen, Vegetationsinseln und wassergebundene Elemente neue urbane Biotope und fördern die Biodiversität. Verschattung, Verdunstung und Regenwassermanagement wirken zusammen und tragen zur natürlichen Kühlung der Stadträume bei. Das Bahnhofsumfeld wird so funktional neu organisiert und zugleich zu einem klimaangepassten Freiraum weiterentwickelt.

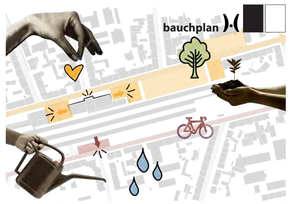
Der Hauptbahnhof entwickelt sich damit zu einem lebendigen und identitätsstiftenden Stadtraum, der Mobilität, Aufenthalt und ökologische Qualität miteinander verbindet und einen wichtigen Beitrag zur klimaresilienten Transformation der Stadt leistet. Gleichzeitig stärkt die Neuordnung der Freiräume die räumliche Identität des Bahnhofs als urbanen Ankunftsort.



Städtische Einordnung



Vorzone Hauptbahnhof Heute



Vorzone Hauptbahnhof Morgen

10 Thesen für einen offenen Hauptbahnhof

Die zehn Thesen formulieren zentrale räumliche und funktionale Leitlinien für die Entwicklung eines offenen und zukunftsfähigen Hauptbahnhofs. Sie beschreiben grundlegende Prinzipien für Orientierung, Aufenthalt, Vernetzung und Klimaresilienz im öffentlichen Raum und bilden den konzeptionellen Rahmen des Entwurfs.

Als planerische Leitgedanken strukturieren und formen sie die räumliche Entwicklung des Projekts und verstehen den Bahnhof nicht nur als Verkehrsinfrastruktur, sondern als integralen Bestandteil des städtischen Freiraums und urbanen Lebens in Offenbach.

1 *identitätsstiftendes Ankommen*
schafft eine klare Ankunftssituation mit hoher Wiedererkennbarkeit!

2 *urbane Aufenthaltsqualität*
fördert Aufenthalt, Begegnung und Aneignung durch qualitätsvolle Stadträume!

3 *smarte Orientierung*
ermöglicht intuitive Orientierung durch sichere und klare Wegeführung!

4 *effiziente Kompaktheit*
schützt Freiflächen als die entscheidende urbane Ressource!

5 *intelligente Vernetzung* - sichert schnelle und komfortable Umstiege durch klare Wege und direkte Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern!

6 *aktive Verflechtung*
bindet den Hauptbahnhof durch räumliche und funktionale Verzahnung ein!

7 *klare Adressbildung*
schafft räumliche Identität durch markante Merkzeichen!

8 *Barrierefreiheit*
ermöglicht gleichberechtigte Nutzung durch hindernisarme Gestaltung!

9 *nachhaltiges Wassermanagement*
stärkt Klimaresilienz durch Entsiegelung und Regenwassernutzung!

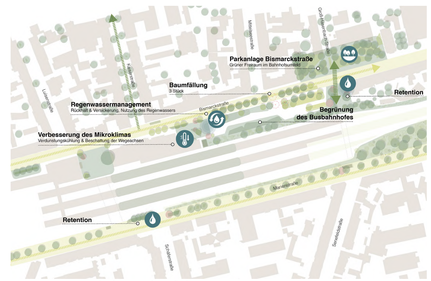
10 *wirksames Stadtklima*
fördert Biodiversität durch urbane Biotope und verbessert das Mikroklima!



Beteiligungskonzept - Gestalte deinen Bahnhof



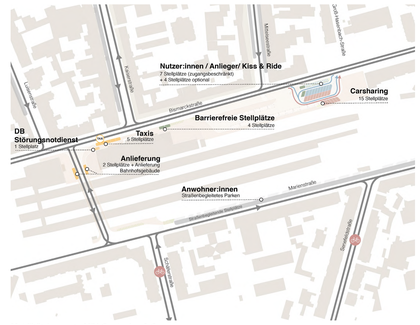
Konzept Nutzungen - Aktivierung Plätze



Konzept Grünraum - Verbindungen und Grünflächen

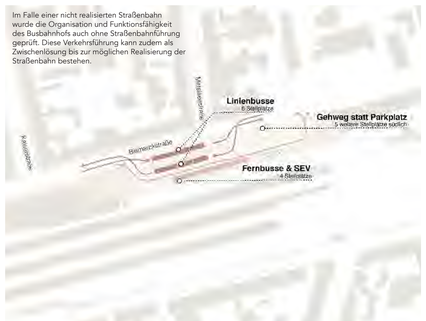


Mobilitätskonzept - ÖPNV mit Straßenbahn



Mobilitätskonzept - MIV, Carsharing & Co.

Im Falle einer nicht realisierten Straßenbahn wurde die Organisation und Funktionsfähigkeit des Busbahnhofs auch ohne Straßenbahnführung geprüft. Diese Verkehrsführung kann zudem als Zwischenlösung bis zur möglichen Realisierung der Straßenbahn bestehen.



Mobilitätskonzept - ÖPNV ohne Straßenbahn

MOBILITÄT

Effiziente Kompaktheit - Barrierefrei - intelligente Vernetzung - smarte Orientierung

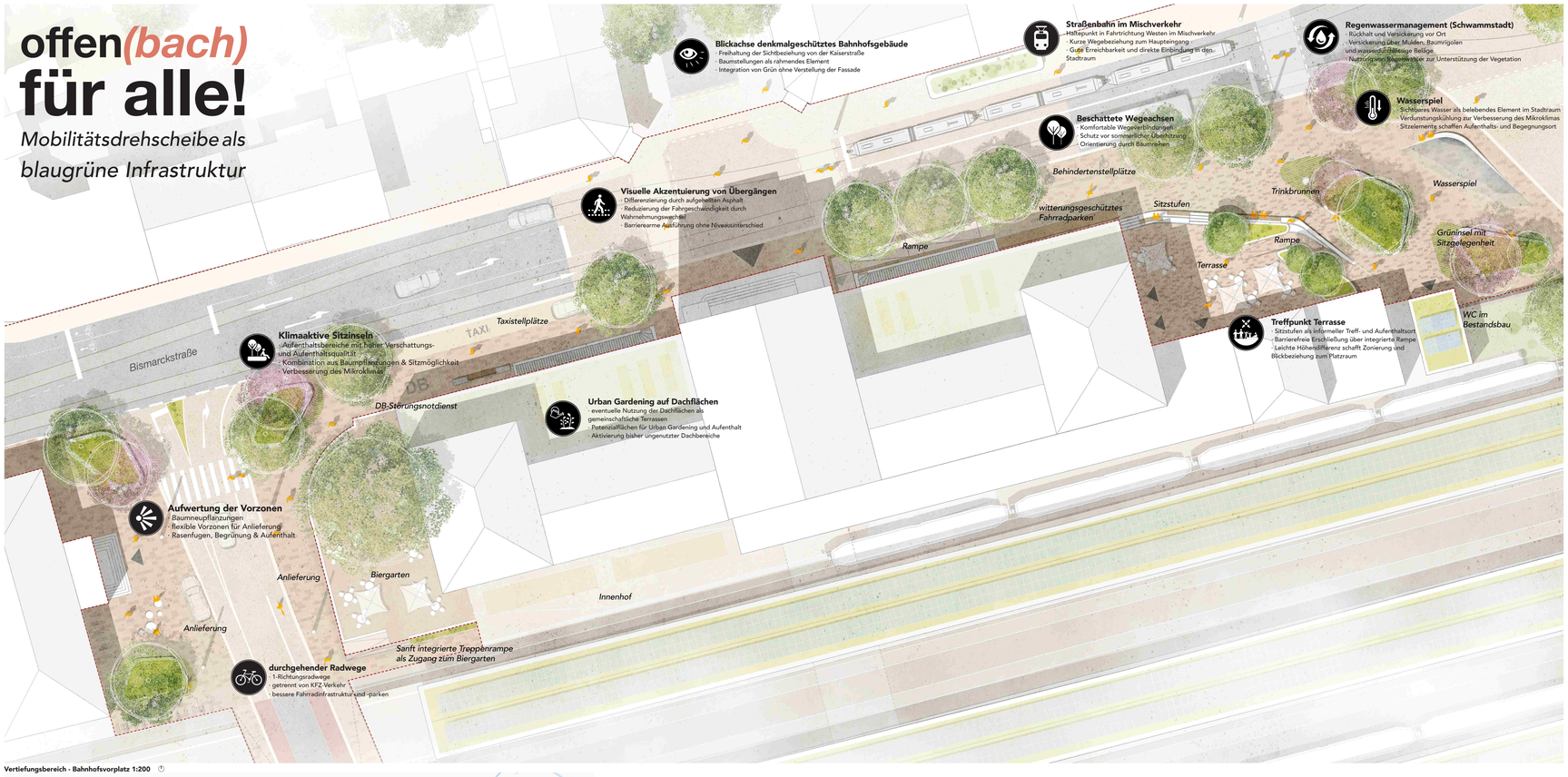
Die unterschiedlichen Nutzungen sind übersichtlich angeordnet und über kurze Wege miteinander verbunden. Gegenüber dem Auslobungsentwurf wird der Busbetrieb deutlich optimiert: Zwei Gelenk-, vier Standard- sowie vier Fern- bzw. SEV-Busse können konfliktfrei und unabhängig voneinander zu- und abfahren. Dies erhöht die Betriebsstabilität, ermöglicht Standzeiten an der Endhaltestelle und bietet zugleich Flexibilität für zukünftige Änderungen im Liniennetz sowie eine höhere betriebliche Robustheit.

Die Straßenbahn in Fahrtrichtung Westen verbleibt auf der Bismarckstraße und erhält eine Haltestelle gegenüber dem Bahnhofsgebäude. Für die erforderliche Wartefläche wird einer der drei Kfz-Fahrstreifen reduziert, während die Leistungsfähigkeit der signalisierten Kreuzung Marienstraße / Bismarckstraße für die bestehenden Verkehrsstärken weitgehend erhalten bleibt.

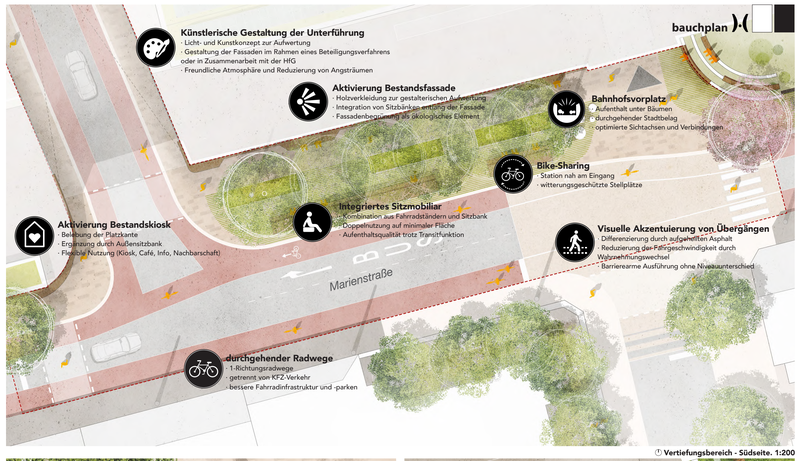
Der ÖPNV-Terminal selbst ist vollständig MIV-frei organisiert. Kiss & Ride, Carsharing und bahnhofsbezogene Stellplätze werden gebündelt am östlichen Rand angeordnet. Hochwertige und gut sichtbare Radabstellanlagen befinden sich an beiden Bahnhofszugängen, ergänzt durch eine Bikesharing-Station am südlichen Ausgang. Weitere Anforderungen wie Anlieferung, Taxi und der DB-Störungsnotdienst sind funktional integriert und gewährleisten einen reibungslosen Ablauf.

offen*(bach)* für alle!

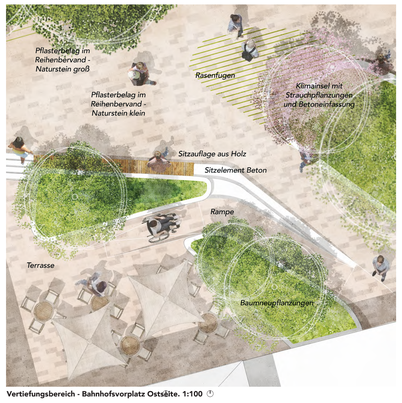
Mobilitätsdrehscheibe als blaugrüne Infrastruktur



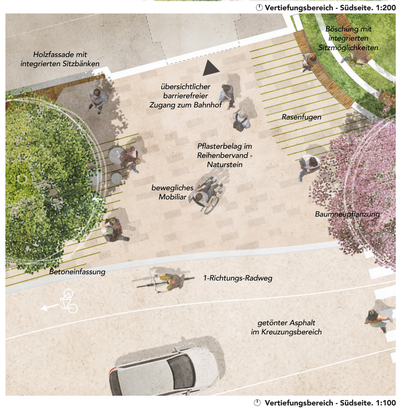
Vertiefungsbereich - Bahnhofsvorplatz 1:200



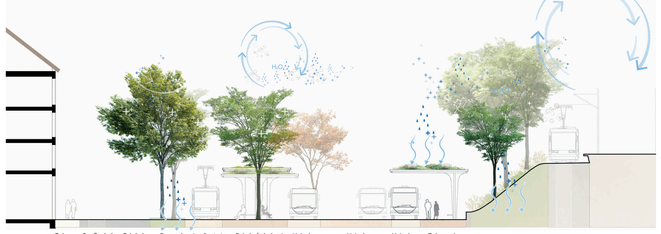
Vertiefungsbereich - Südseite. 1:200



Vertiefungsbereich - Bahnhofsvorplatz Ostseite. 1:100



Vertiefungsbereich - Südseite. 1:100



Schnittansicht Busbahnhof 1:100



Schnittansicht Bahnhofsvorplatz 1:100

NACHHALTIGKEIT & MATERIALITÄT

Biodiversität im Stadtraum – Durchlässige Oberflächen – Klimaangepasste Materialien – Schwammstadtprinzip

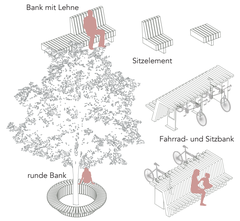
Die Planung verfolgt das Ziel, das Bahnhofsumfeld als klimaangepassten und robusten Freiraum zu entwickeln. Neue Baum- und Vegetationsstrukturen verbessern durch Verschattung und Evapotranspiration das Mikroklima und reduzieren die sommerliche Überhitzung des stark versiegelten Stadtraums. Gleichzeitig wird der Versiegelungsgrad gezielt reduziert, sodass Versickerung ermöglicht und Oberflächenabfluss verringert wird. Grünflächen und lineare Vegetationsstrukturen fungieren als ökologische Trittsteine, fördern die Biodiversität und stärken die Vernetzung der städtischen Grünräume.

Die Materialität folgt klaren nachhaltigen Gestaltungsprinzipien. Der Pflasterbelag rund um den Bahnhof wird mit hellen Belägen mit hohem Albedowert ausgeführt. Die hohe Reflexionsfähigkeit der Oberflächen reduziert die Aufheizung der Platzflächen und verbessert das Mikroklima im stark frequentierten Bahnhofsumfeld. Auf der Ost-Terrasse sowie am südlichen Ausgang wird derselbe Belag eingesetzt und schafft eine ruhige, durchgängige Materialität im gesamten Freiraum.

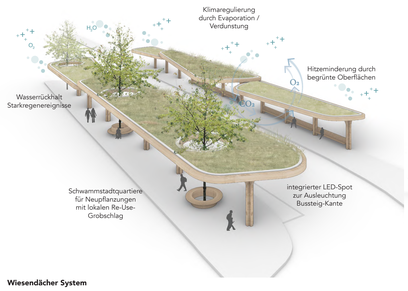
Offene Rasenfugen markieren Aufenthaltsbereiche und tragen zur Reduzierung der Versiegelung sowie zur Versickerung von Niederschlagswasser bei. Verkehrsflächen in den Hauptkreuzungsbereichen zur Kaiserstraße, Alten Post und Schäferstraße werden durch beige Asphaltflächen klar differenziert. Dadurch entsteht eine gut lesbare Gliederung zwischen Aufenthalts- und Verkehrsflächen.

Der Zentrale Omnibusbahnhof wird durch überdachte Bussteige ergänzt, deren Dachflächen extensiv begrünt werden und zur Verschattung der Wartebereiche beitragen. Baumneupflanzungen ergänzen die Struktur und verbessern die mikroklimatischen Bedingungen im Bereich des Busbahnhofs. Im Zuge der Neuordnung der Verkehrsflächen wird auch die bestehende Unterführung räumlich aufgewertet. Durch ein Licht- und Gestaltungskonzept sowie mögliche Beteiligungsformate kann der Raum freundlicher, heller und sozial besser einsehbar gestaltet werden.

Neben ökologischen und materiellen Aspekten wird auch die soziale Nachhaltigkeit gestärkt. Partizipative Gestaltungsprozesse ermöglichen eine aktive Aneignung einzelner Elemente des öffentlichen Raums und fördern die Identifikation mit dem Ort. Gleichzeitig entstehen langlebige und robuste Stadträume, die auf eine langfristige Nutzung und hohe Frequenzen ausgelegt sind. So entsteht ein klimaangepasster, identitätsstiftender und zukunftsfähiger Stadtraum, der ökologische, funktionale und soziale Qualitäten miteinander verbindet.



Holzmöbelfamilie für das neue Bahnhofsareal



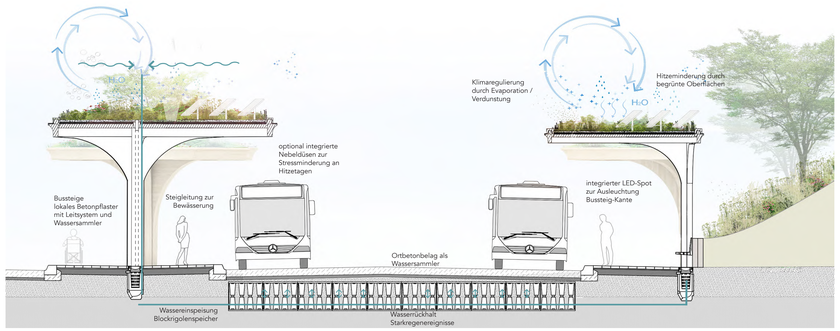
Wiesendächer System



Ansicht Wiesendächer



Blick vom Bahnsteig 1 auf den Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz Ost



Detailschnitt Busbahnhof 1:75



Blick aufs Bahnhofsgebäude von der Kaiserstraße



Die neue Südseite des Bahnhofs mit Schnellradweg Marienstraße. Aufwertung der Freiräume und Aufenthalt an der neuen Holzfassade

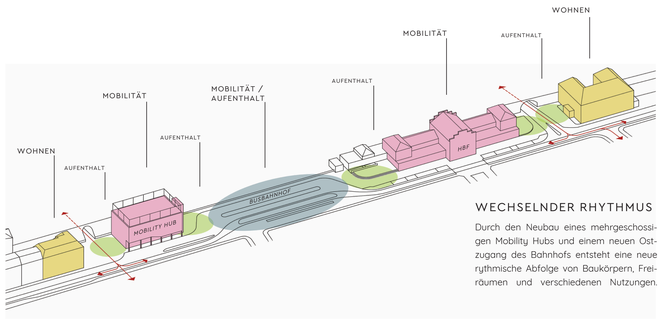
RHYTHM & SOUL — EIN NEUER TAKT AM OFFENBACHER HBF

FREIRAUMPLANERISCHE FACHWERKSTATT >> MOBILITÄTSHUB AM HAUPTBAHNHOF << OFFENBACH AM MAIN

Drei Eins
Stadt Freiraum Architektur

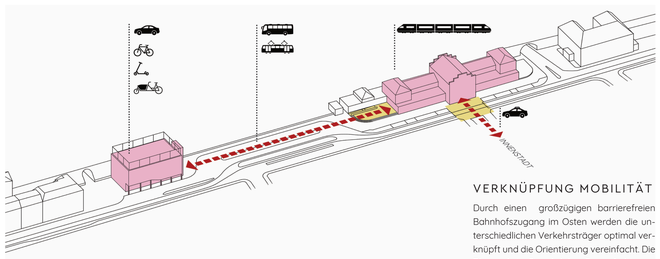


NEUE RHYTHMISCHE ABFOLGE VON BEBAUUNGEN, FREIRÄUMEN UND NUTZUNGEN



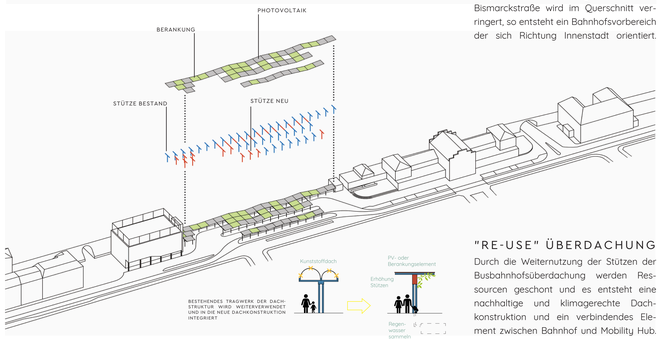
WECHSELNDER RHYTHMUS

Durch den Neubau eines mehrgeschossigen Mobility Hubs und einem neuen Ostzugang des Bahnhofs entsteht eine neue rythmische Abfolge von Baukörpern, Freiräumen und verschiedenen Nutzungen.



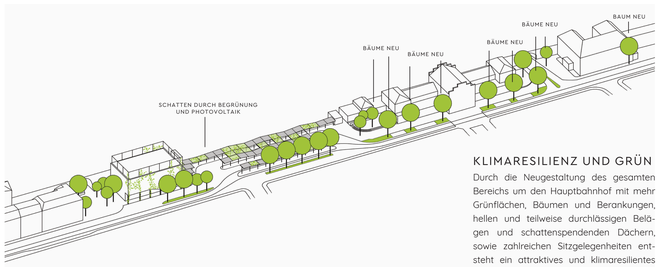
VERKNÜPFUNG MOBILITÄT

Durch einen großzügigen barrierefreien Bahnhofszugang im Osten werden die unterschiedlichen Verkehrsträger optimal verknüpft und die Orientierung vereinfacht. Die Bismarckstraße wird im Querschnitt verringert, so entsteht ein Bahnhofsvorbereich der sich Richtung Innenstadt orientiert.



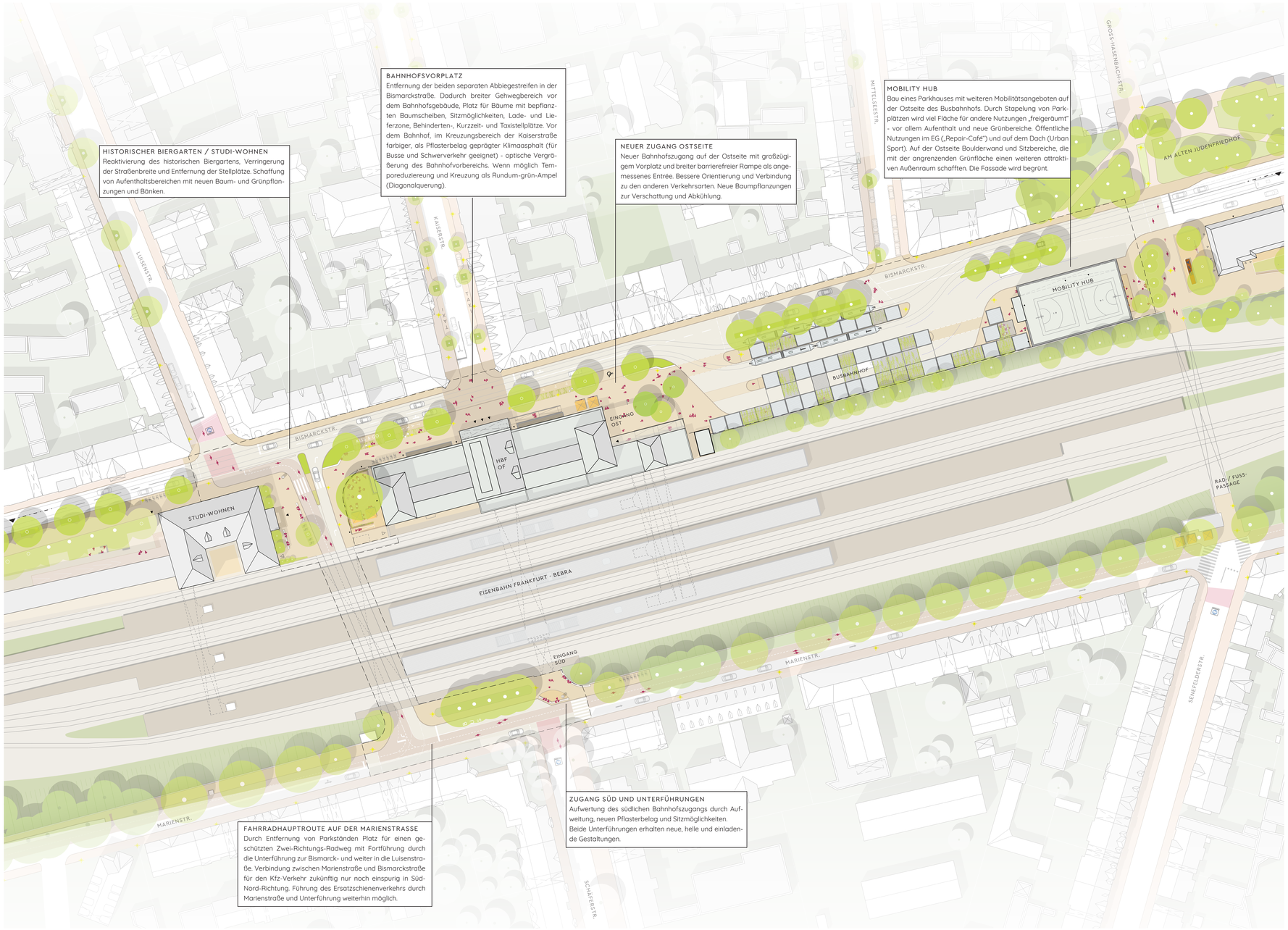
"RE-USE" ÜBERDACHUNG

Durch die Weiternutzung der Stützen der Busbahnhofsüberdachung werden Ressourcen geschont und es entsteht eine nachhaltige und klimagerechte Dachkonstruktion und ein verbindendes Element zwischen Bahnhof und Mobility Hub.

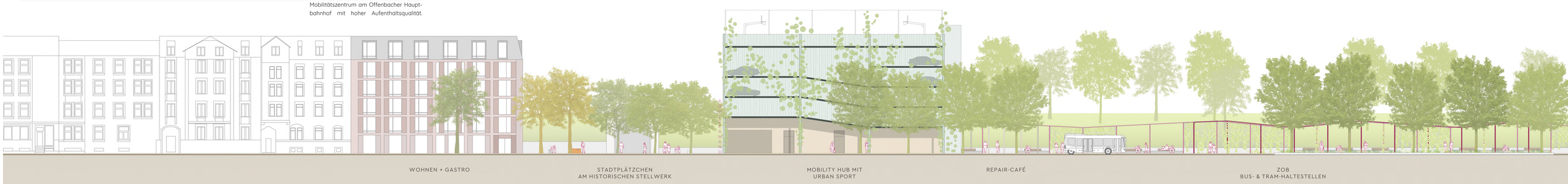


KLIMARESILIENZ UND GRÜN

Durch die Neugestaltung des gesamten Bereichs um den Hauptbahnhof mit mehr Grünflächen, Bäumen und Berankungen, hellen und teilweise durchlässigen Belägen und schattenspendenden Dächern, sowie zahlreichen Sitzgelegenheiten entsteht ein attraktives und klimaresilientes Mobilitätszentrum am Offenbacher Hauptbahnhof mit hoher Aufenthaltsqualität.



LAGEPLAN, M 1:500



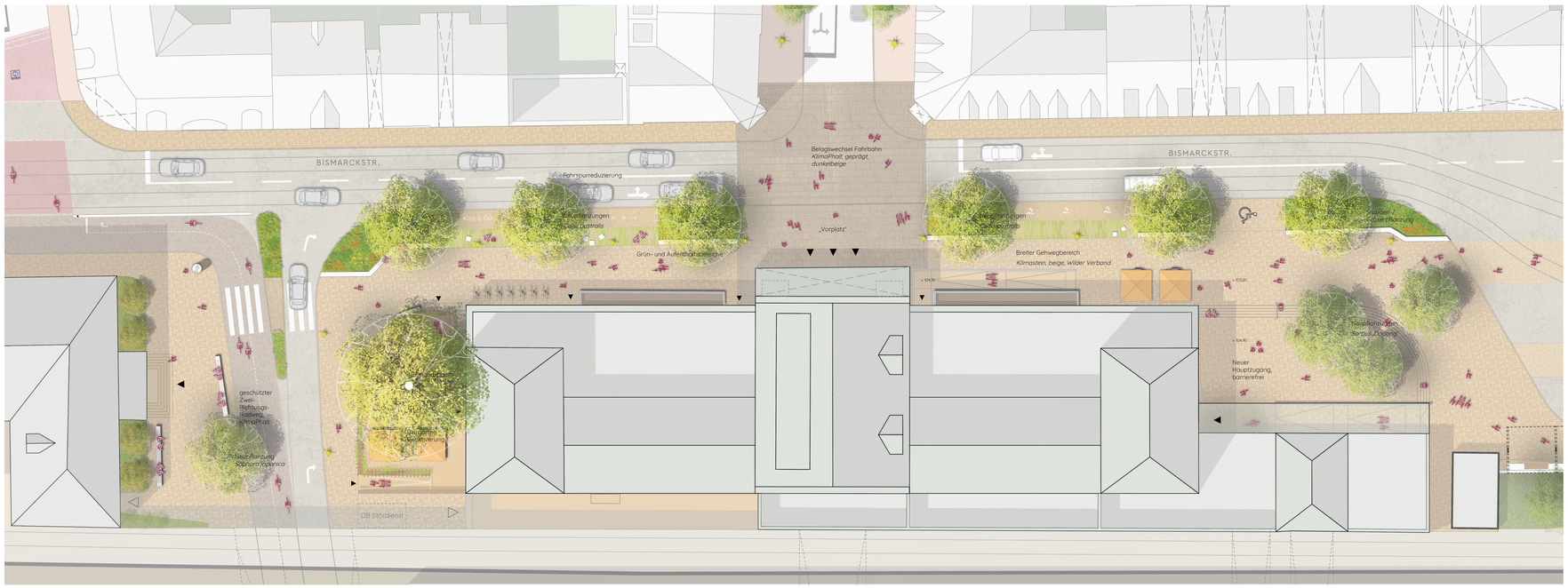
RHYTHM & SOUL — EIN NEUER TAKT AM OFFENBACHER HBF

FREIRAUMPLANERISCHE FACHWERKSTATT >> MOBILITÄTSHUB AM HAUPTBAHNHOF << OFFENBACH AM MAIN

Drei Eins
Stadt Freiraum Architektur

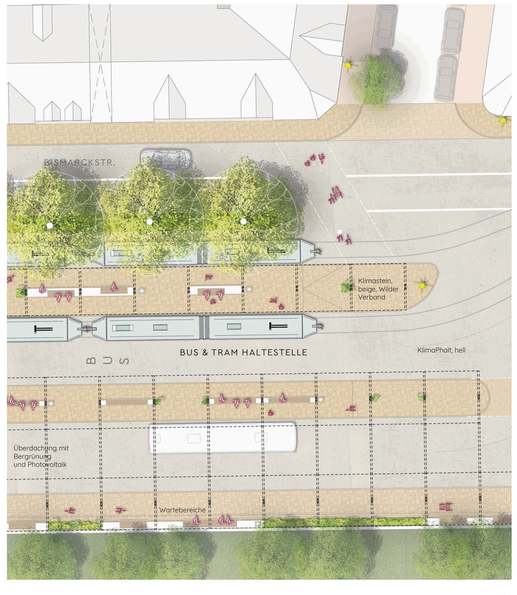


VORPLATZ AM NEUEN OST-ZUGANG

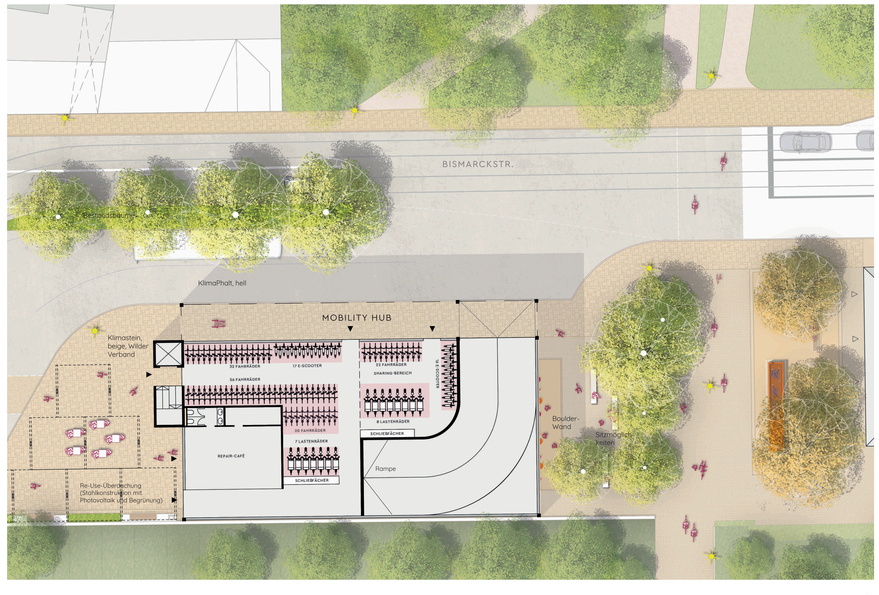




WARTEN, MIT BLICK AUF DEN NEUEN MOBILITY HUB

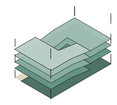


DETAILAUSSCHNITT 'BUSBAHNHOF', M 1:200

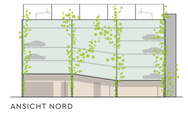


DETAILAUSSCHNITT 'MOBILITY HUB', M 1:200

MOBILITY HUB

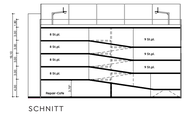


SPLIT-LEVEL PARKEN



ANSICHT NORD

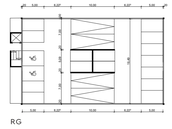
15 CAR-SHARING PLÄTZE
12 NUTZER*INNEN PLÄTZE
32 "FREIE" PKW-PLÄTZE
FAHRRADPARKEN UND -SHARING
REPAIR-CAFÉ



SCHNITT



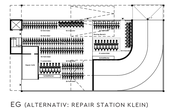
ANSICHT WEST



RG



ANSICHT OST



EG (ALTERNATIV: REPAIR STATION KLEIN)

M 1:500



ZUGANG / VORPLATZ OST
VORPLATZ HAUPTBAHNHOF
BIERGARTEN
VORPLATZ
'ALTE POST' | STUDIERENDENWOHNHEIM

SCHNITTANSICHT, M 1:200