

Schaffung von Wohnraum durch innerstädtische Nachverdichtung

Städtebauliche Prinzipien der 60er und 70er dominieren das Planungsgebiet an der Schnittstelle der ehemals eigenständigen Dörfer Hausen und Oberhausen. Die Zspur der Bundesstraße B448 ist Ausdruck einer autogerechten Utopie. Die nördliche, straßenbegleitende Wohnbebauung verweist auf die Idee einer Verdichtung durch Stapelung und Maßstabvergrößerung.

Eine angelegte Reduzierung der Bundesstraße um zwei Spuren eröffnet nun einen Möglichkeitsraum zwischen Fahrbahn und Bestandsbebauung. Das Erschließungskonzept beantwortet die Frage nach der angemessenen Gestaltung einer innerstädtischen Nachverdichtung auf den bereits vor Ort umgesetzten Leitgedanken Urbanität durch Dichte.

Grundidee ist ein bauliches Band mit relativer Dichte im Stadtkern und zunehmenden Freiräumen zu den Ortsrändern, das sich entlang der B448 entwickelt und auf Höhe der Gathofkreuzung die Fahrbahnsbreite wechselt. Diese Spur reagiert auf die bestehenden Nachbarschaften in Wahl der Typologie, Gebäudehöhe, Struktur, Ausrichtung und Landschaftsbezüge. Die Zwischenbereiche des städtebaulichen Bandes greifen Ideen der spielbaren Stadt auf, eröffnen die Möglichkeit der sozialen Interaktion im öffentlichen Raum. Zudem dient der baumbestandene Landschaftsraum als verbindendes Element, das den Maßstab der Mischung bricht, differenzierte Zonen und Aufenthaltsbereiche erzeugt und eine Erweiterung des öffentlichen Stadtkörpers zulässt. Der Grünzug ermöglicht eine Verbindung des Stadtgebiets mit den umgebenden Naherholungsgebieten.

Nutzung der Nachverdichtungspotentiale für einen integrierten Lärmschutz der vorhandenen Wohnbebauung

Aktuell verwenden die Auspendelströme Oberhausens sowohl auf die Bedeutung der S-Bahnverbindung nach Frankfurt als auch auf die weitläufig bestehende Dominanz des Individualverkehrs. So gilt in einem ersten Entwicklungsschritt dem ruhenden Verkehr besondere Bedeutung. Die Stellplatzsituation wird durch den Bau von Garagen gelöst, die als Hochgaragen oder halbgeschossig versetzt zwischen Erschließungstrassen zugetrennt werden. Die Landshaftstetigkeit abgebrochen werden. Die Einlagerungen im Bereich nordwestlich der B448 auf dem bereits teilerhaltenen Gelände des Bauhofs können erst nach einer Umnutzung der Baulöcher auf den Alternativstandort im Süden des Planungsgebiets realisiert werden.

Identitätsfördernde Gestaltung des öffentlichen Raums

Im Zuge der Verkehrswende und im Sinne einer zunehmenden Mischnutzung bei steigender Einwohnerzahl ermöglicht die Lage in der Ebene der B448 eine eigenständige, wiedererkennbare Identität Oberhausens zu wahren. Genau an dieser Bruchstelle kann die bestehende Innenentwicklung verknüpfen und zwischen den Maßstabssprünge interpolieren. Während das bauliche Konzept der Spur Kleinkünste, urbane Frei- und Zwischenräume integriert, offeriert die geplante ökologische Vernetzung wechselseitig für B448 einen großzügigen Landschaftsraum. Ebenso leistet der innerstädtische Grünzug einen Identitätsfördernden Beitrag in der Verbindung von Wohnbauten, die sich gegenüberliegenden Baumbestand ermöglichen. Die Bebauung tritt so näher an die Ortsdurchfahrt heran, Oberhausen wird sichtbar. Ein wechselseitiger Bezug von Grün- und Stadtraum entsteht.

Nutzungen

Die Initiative des Großen Frankfurter Bogens dokumentiert den wachsenden Siedlungsdruck, dem sich Oberhausen in den kommenden Jahren stellen muss.

Stehende Mietniveau und Lebenshaltungskosten werden zunehmend breitere Bevölkerungsschichten dazu zwingen, Alternativen zu den urbanen Zentren als Wohnstandort zu finden. Wohnwünsche werden zunehmend in die umgebenden kleineren Mittelstädte oder Gemeinden der Metropolregion abwandern.

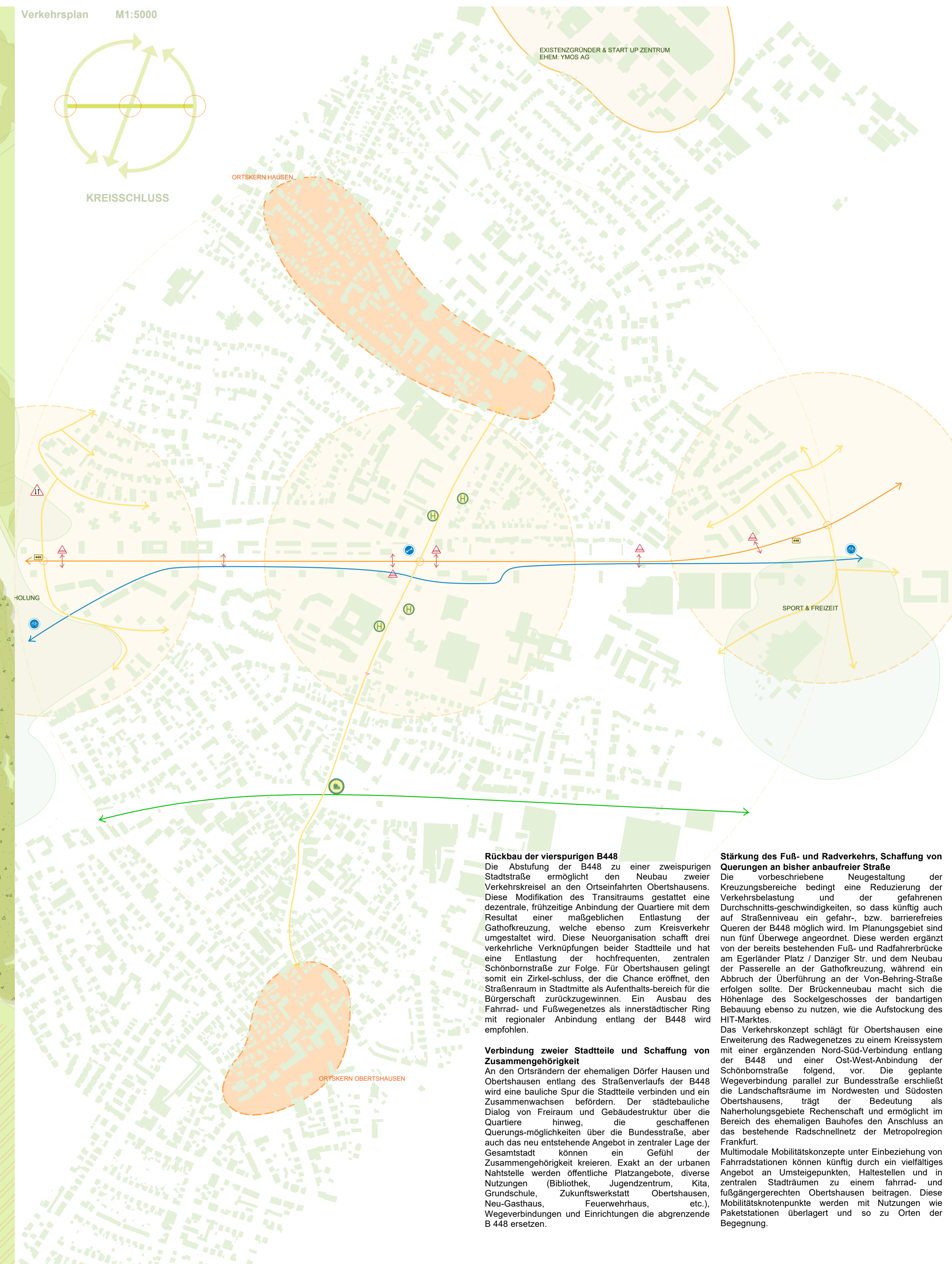
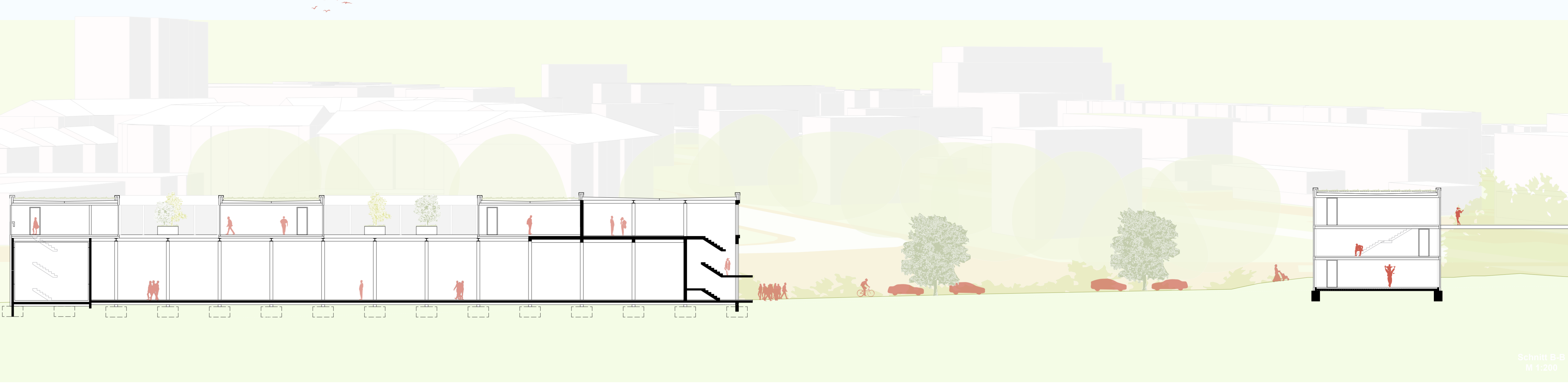
Senioren, kinderreiche Familien und Allein-erziehende treffen die Verdichtungsprozesse frühzeitig. So sollten gerade alternative Wohnkonzepte und betreute Wohnformen, aber auch Einheiten nach dem Wohnraum fordergesetz in der Planung Berücksichtigung finden.

Während die Nachverdichtung eine Verbindung der beiden Stadteile befördert, sollen Wanderungstendenzen des Einzelhandels aus den funktionierenden, ökonomischen Ortszentren vermieden werden. So werden für eine kostengünstige und zunehmend soziale Infrastrukturen (seniorengerechtes Wohnen, Kindergärten, usw.) angeordnet. Einzig an historischer, prominenter Stelle entsteht zur Belebung der Stadtmitte das 'Neu-Wirshaus'.

Die Leerstände des ehemaligen VMO-Geländes im Norden des Stadteils sollten als gewerbliche Experimentierprojekte mit städtischer Förderung an Kleinbetriebe und Start-Ups vermittelt, bzw. vermietet werden. So kann das Prinzip des Rundwegs durch ein wichtiges Element der Perlenkette gestärkt werden.

Klimawandelgerechte Stadt- und Freiraumplanung

Das Quartierskonzept folgt nicht nur durch die kompakte Verdichtung und Innenentwicklung den Prinzipien der Nachhaltigkeit. Die wechselseitige Spur der Bebauung entlang der B448 soll klima-adaptive, nachhaltige Elemente einer grün-blauen Infrastruktur integrieren, diese jedoch auch sichtbar in den öffentlichen Raum tragen. So kann Oberhausen aufzeigen, dass wassersensitive oder biodiversere Projekte zur Aufenthaltsqualität beitragen, aktivieren oder erfreuen.



Rückbau der vierspurigen B448

Die Abtufung der B448 zu einer zweispurigen Stadtstraße ermöglicht den Neubau zweier Verkehrskreisläufe an den Ortsrändern Oberhausens. Diese Modifikation des Transitraums gestaltet eine dezentrale, frühzeitige Anbindung der Quartiere mit dem Resultat einer maßgeblichen Entlastung der Gathofkreuzung, welche ebenso zum Kreisverkehr umgestaltet wird. Diese Neugestaltung schafft drei verkehrliche Verknüpfungen beider Stadteile und hat eine Entlastung der hochrequenten, zentralen Schönbornstraße zur Folge. Für Oberhausen gelingt somit ein Zirkelschluss, der die Chance eröffnet, den Straßenraum in Stadtmitte als Aufenthaltsbereich für die Bürgerschaft zurückzugewinnen. Ein Ausbau des Fahrrad- und Fußwegenetzes als innerstädtischer Ring mit regionaler Anbindung entlang der B448 wird empfohlen.

Das Verkehrskonzept schlägt für Oberhausen eine Erweiterung des Radwegenetzes zu einem Kreisssystem mit einer ergänzenden Nord-Süd-Verbindung entlang der B448 und einer Ost-West-Anbindung der Schönbornstraße folgend, vor. Die geplante Wegverbindung parallel zur Bundesstraße erschließt die Landschaftsräume im Nordwesten und Südosten Oberhausens, trägt der Bedeutung als Naherholungsgebiete Rechenschaft und ermöglicht im Bereich des ehemaligen Bauhofs den Anschluss an das bestehende Radwegenetz der Metropolregion Frankfurt.

Multimodale Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung von Fahrradstationen können künftig durch ein vielfältiges Angebot an Umsteigepunkten, Haltestellen und in zentralen Stadträumen zu einem fahrrad- und fußgängergerichten Oberhausen beitragen. Diese Mobilitätsknotenpunkte werden mit Nutzungen wie Wegverbindungen und Einrichtungen die abgrenzende B 448 ersetzen.

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, Schaffung von Querungen an bisher anbaufreier Straße

Die vorgeschriebene Neugestaltung der Kreuzungsbereiche bedingt eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten, so dass künftig auch auf Straßenniveau ein gefahr-, bzw. barrierefreies Queren der B448 möglich wird. Im Planungsgebiet sind nun fünf Überwege angeordnet. Diese werden ergänzt von der bereits bestehenden Fuß- und Radfahrerbrücke am Eggenfelder Platz / Datziger Str. und dem Neubau der Passerelle an der Gathofkreuzung, während ein Abbruch der Überführung an der Von-Behring-Straße erfolgen sollte. Der Brückenneubau macht sich die Höhenlage des Sockelgeschosses der bandartigen Bebauung ebenso zu nutzen, wie die Aufstockung des H1A-Marktes.

Das Verkehrskonzept schlägt für Oberhausen eine Erweiterung des Radwegenetzes zu einem Kreisssystem mit einer ergänzenden Nord-Süd-Verbindung entlang der B448 und einer Ost-West-Anbindung der Schönbornstraße folgend, vor. Die geplante Wegverbindung parallel zur Bundesstraße erschließt die Landschaftsräume im Nordwesten und Südosten Oberhausens, trägt der Bedeutung als Naherholungsgebiete Rechenschaft und ermöglicht im Bereich des ehemaligen Bauhofs den Anschluss an das bestehende Radwegenetz der Metropolregion Frankfurt.

Multimodale Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung von Fahrradstationen können künftig durch ein vielfältiges Angebot an Umsteigepunkten, Haltestellen und in zentralen Stadträumen zu einem fahrrad- und fußgängergerichten Oberhausen beitragen. Diese Mobilitätsknotenpunkte werden mit Nutzungen wie Wegverbindungen und Einrichtungen die abgrenzende B 448 ersetzen.