

Offenbach Hauptbahnhof: Upgrade!

Pathway Pavilions Lennart Oekeke, Samuel Schön	11
Connecting Squares Semanur Cessur, Tobias Doch	25
OF HBF // FOR ALL Felix Adam, Sophie Körbler	39
SINUS Paul Rumesz	59
bis_marie Finn Reuter	75
Bundesleitsystem Johannes Häffner	97
Keine Tausend Meter Jacqueline Döpkemeyer	129
Aqualoft Mia Schreiber	143
Bahnhof Bridge Victor Gorelik	157



Offenbach Hauptbahnhof: Upgrade!

Der Offenbacher Hauptbahnhof war einst ein repräsentatives und hochwertig gestaltetes Eingangstor zur Stadt. Im Laufe der Jahre hat er jedoch an zentraler Bedeutung und Attraktivität verloren. Mit dem Ausbau der S-Bahn Ende der 1990er Jahre verlor der Hauptbahnhof seine Schlüsselstellung im Nah- und Fernverkehr an die Bahnhöfe in Hanau und Frankfurt. Heute präsentiert sich der Offenbacher Hauptbahnhof in einem weitgehend vernachlässigten Zustand.

Mit der zunehmenden Bedeutung umweltfreundlicher Mobilität, insbesondere im Bahn- und Busverkehr, steht der Offenbacher Hauptbahnhof vor neuen Herausforderungen und Chancen. In Zukunft wird er neben den S-Bahnhöfen Offenbach-Marktplatz und Offenbach-Ost eine wichtige Verknüpfungsfunktion übernehmen müssen. Es geht nicht mehr nur darum, Züge abzufertigen, sondern den Bahnhof zu einer multimodalen Mobilitätsplattform auszubauen. Dies bedeutet eine nahtlose Nutzung der Mobilitätsangebote in der Kombination des Schienenverkehrs mit anderen Mobilitätsangeboten wie Fuß- und Radverkehr, Bus, Taxi und verschiedenen Sharing-Angeboten.

Der Fokus des Seminars lag dabei nicht nur auf dem Gebäude selbst, sondern vor allem auf dem Umfeld des Bahnhofs. Dazu gehören der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), die Car-Sharing-Angebote und der Taxistand. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr unter Einbeziehung des Fuß- und Radwegtunnels und der Unterführung Bismarckstraße.

Offenbach's main station was once a prestigious and exquisitely designed gateway to the city. Over the years, however, it has lost its central importance and attractiveness. With the expansion of the S-Bahn at the end of the 1990s, the main station lost its key position in local and long-distance transport to the stations in Hanau and Frankfurt. Today, Offenbach's main railway station is in a largely neglected state, and with the increasing importance of environmentally friendly mobility, especially in rail and bus transport, Offenbach's main railway station is facing new challenges and opportunities.

In future, it will have to assume an important linking function alongside the Offenbach-Marktplatz and Offenbach-Ost railway stations. It is no longer just a question of handling trains, but of developing the station into a multimodal mobility platform. This means seamlessly integrating rail transport with other mobility options such as walking and cycling, buses, taxis and various sharing services.

The focus was not only on the building itself, but above all on the area surrounding the railway station. This includes the central bus station (ZOB), the car-sharing services and the taxi rank. A particular focus was placed on the link with pedestrian and cycle traffic, including the pedestrian and cycle path tunnel and the Bismarckstraße subway.

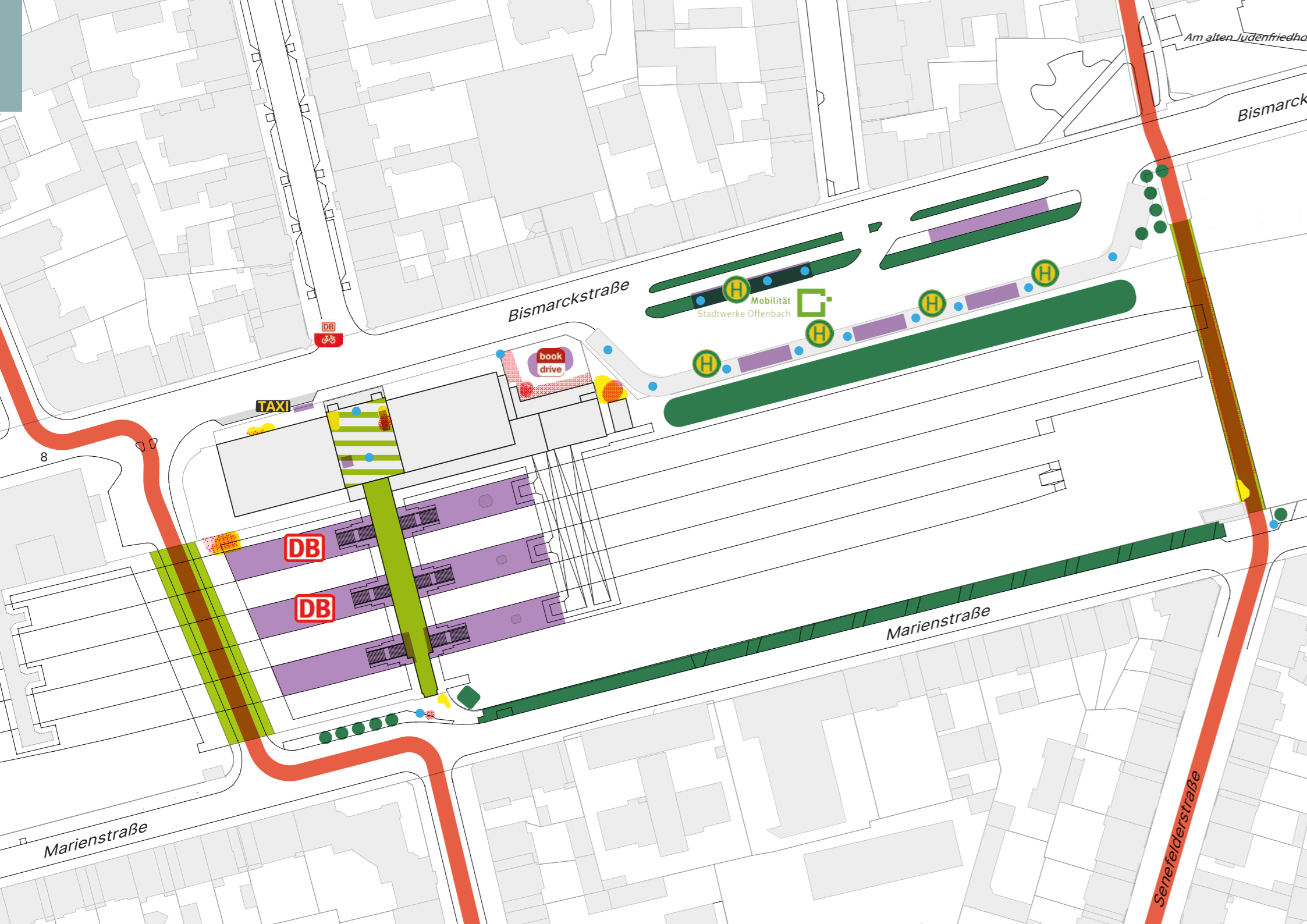


Blick auf die Marienstraße & den Autotunnel
View of Marienstraße & the automobile tunnel



Blick auf den Busbahnhof & den Fußgängertunnel
View of the bus station & the pedestrian tunnel








Blick auf die Bismarckstraße, den Autotunnel & die Gleisanlage
View of Bismarckstraße, the car tunnel & the railway tracks



Mappings

Mappings spielen eine zentrale Rolle in der Arbeit von Gestalter:innen, insbesondere wenn es darum geht, Bestände zu dokumentieren, Mobilitätsangebote zu lokalisieren und Problemstellen zu identifizieren. In diesem Projekt haben die Studierenden eine Vielzahl von Mappings mit unterschiedlichen Schwerpunkten erstellt. Diese Mappings ermöglichen detaillierte Einblicke in spezifische Aspekte. Sie bilden die Grundlage für fundierte Entscheidungen und innovative Lösungen. Durch die visuelle Darstellung komplexer räumlicher Zusammenhänge können Probleme klarer erkannt und innovative Ansätze zur Verbesserung entwickelt werden.

Mappings play a central role in the work of designers, especially when it comes to documenting existing buildings, localising mobility options and identifying problem areas. In this project, the students created a large number of mappings with different focal points. These mappings provide detailed insights into specific aspects. They form the basis for well-founded decisions and innovative solutions. The visual and spatial representation of complex interrelationships enables problems to be recognised more clearly and innovative approaches to improvement to be developed.

- | | |
|--|--|
|  Grünflächen
Green spaces |  Mülleimer
Bins |
|  Aufenthaltsräume
Common rooms |  Urin Stellen
Urine Areas |
|  Transiträume
Transit rooms |  illegale Müllablage
Illegal rubbish dumping |
|  Fahrradstraße
Cycle route | |



Pathway Pavilions

Lennart Okeke, Samuel Schön

«Pathway Pavillons» verkörpert die Vision eines multimodalen Verkehrsknotenpunktes für Offenbach am Main. Durch die Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) wird die Basis für eine zukunftsorientierte Mobilitätsplattform gelegt. Auf dem Gelände neben dem historischen Hauptbahnhof Offenbach (OFHBF) werden individuelle Fortbewegungsmittel (Fahrrad, PKW, Taxi) mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr (Bus, Straßenbahn, Regionalzüge usw.) verknüpft. Fließende Übergänge ermöglichen ein harmonisch ineinandergreifendes Gesamterlebnis für alle Fahrgäste. Flexibilität, individueller Komfort und klimafreundliche Mobilität werden vereint.

«Pathway Pavillons» embodies the vision of a multimodal transportation hub for Offenbach am Main. The redesign of the central bus station (ZOB) lays the foundation for a future-oriented mobility platform. On the site next to Offenbach's historic main train station (OFHBF), individual means of transportation (bicycle, car, cab) will be linked with local and regional public transport (bus, streetcar, regional trains, etc.). Smooth transitions enable a harmonious overall experience for all passengers. Flexibility, individual comfort and climate-friendly mobility are combined.

Lageplan
Site plan

Kaiserstraße

Mittelsestraße

Pathway Pavillions

Groß-Hasenbach-Str.

Lennart Okeke / Samuel Schön

Bismarckstraße

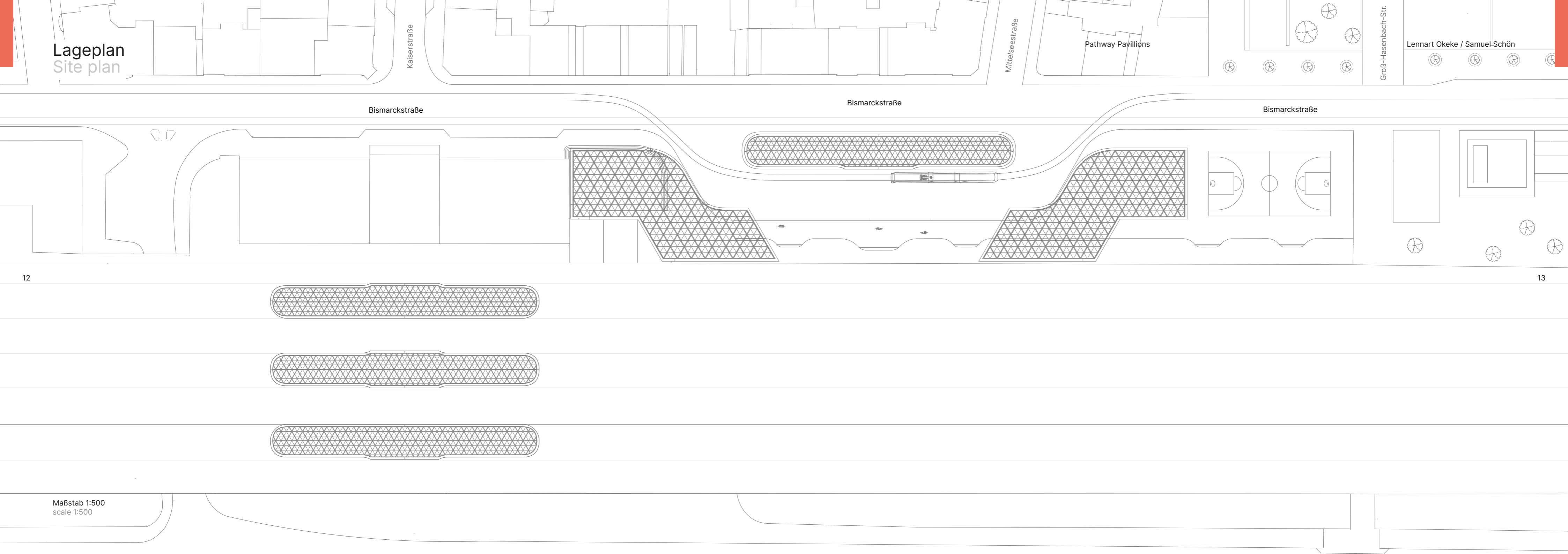
Bismarckstraße

Bismarckstraße

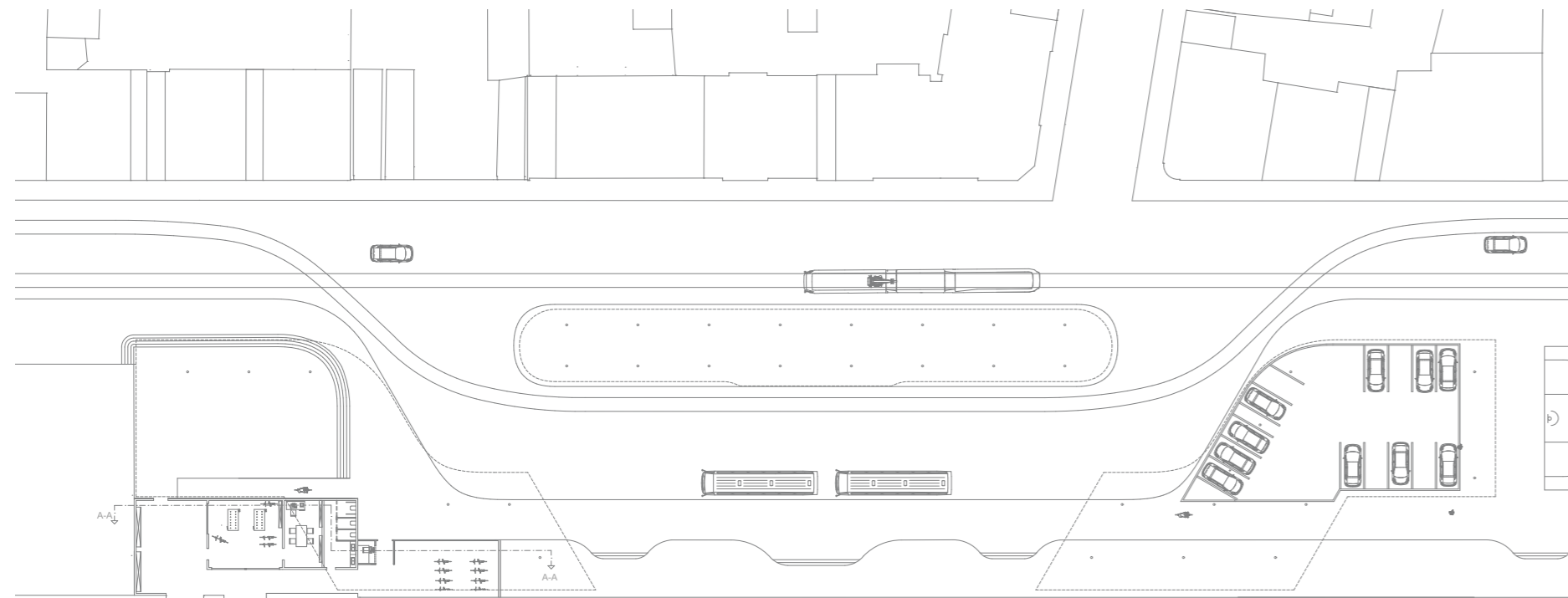
12

13

Maßstab 1:500
scale 1:500



Grundriss EG Floor plan



Neben dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr sind Sharing-Angebote (Carsharing, Bikesharing, E-Scooter usw.) eine wichtige Säule des neuen Mobility Hubs. Ein besonderes Augenmerk des Entwurfs liegt auf der fahrradfreundlichen Entwicklung des Areals. Im Sinne einer fließenden Interaktion zwischen Alt und Neu entsteht im Bereich des stillgelegten Gepäcktunnels die zentrale Anlaufstelle Offenbachs für alle Belange rund um das Zweirad. Vorgesehen sind unter anderem ein geräumiges und sicheres Fahrradparkhaus, eine öffentliche Fahrradwerkstatt sowie eine Bike-Sharing-Station. Das Carsharing Angebot ist am östlichen Ende des ZOB verortet.

In addition to local and regional public transport, sharing services (car sharing, bike sharing, e-scooters, etc.) are an important pillar of the new mobility hub. A particular focus of the design is the bicycle-friendly development of the area. In the spirit of fluid interaction between old and new, Offenbach's central contact point for all matters relating to bicycles is being created in the area of the disused luggage tunnel. Plans include a spacious and secure bicycle parking garage, a public bicycle repair shop and a bike sharing station. The car sharing service is located at the eastern end of the ZOB.

Maßstab 1:200
scale 1:200

Pathway Pavillions

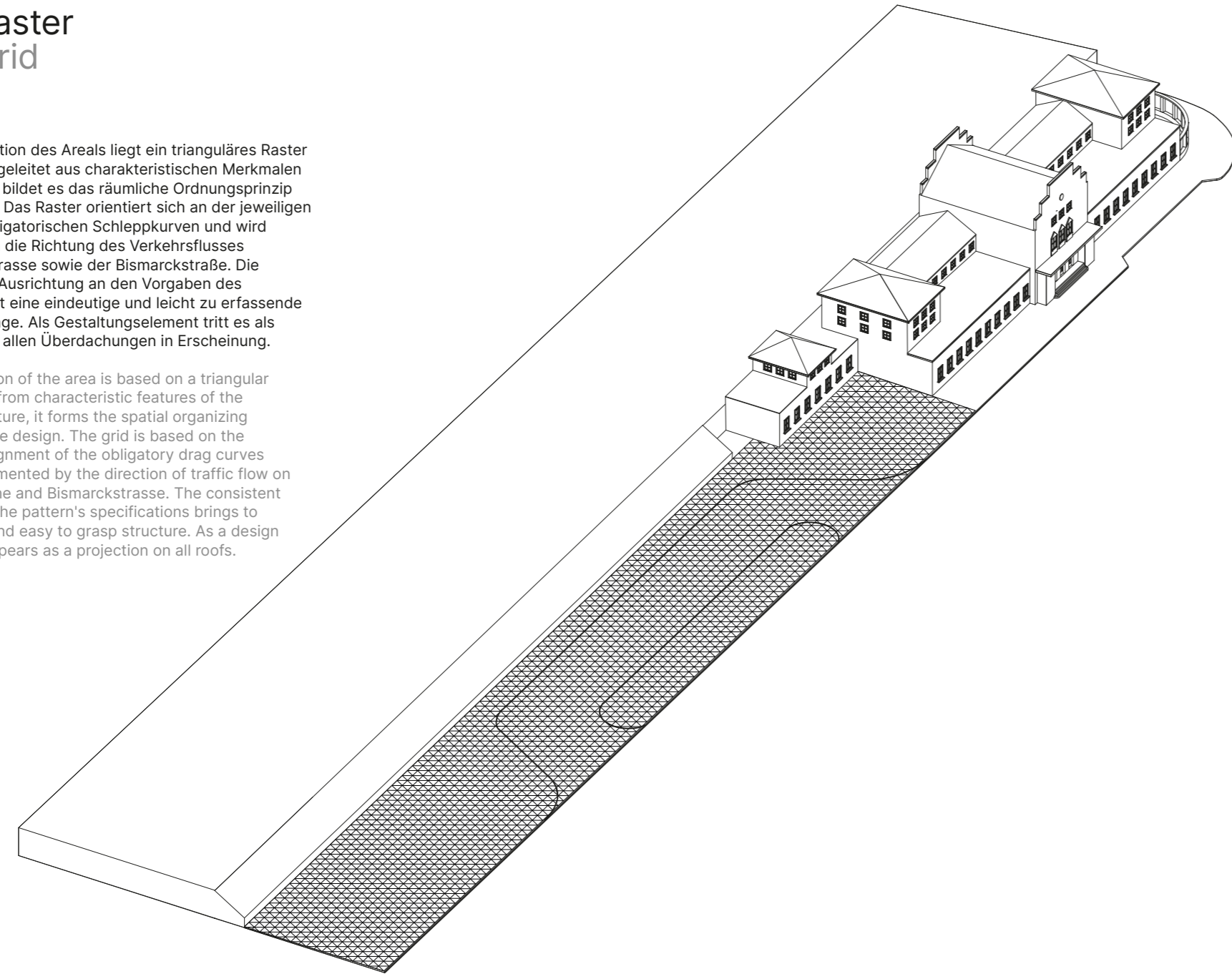
Lennart Okeke / Samuel Schön



Das Raster The Grid

Der Neudefinition des Areal liegt ein trianguläres Raster zugrunde. Abgeleitet aus charakteristischen Merkmalen des Bestands bildet es das räumliche Ordnungsprinzip des Entwurfs. Das Raster orientiert sich an der jeweiligen Flucht der obligatorischen Schleppkurven und wird ergänzt durch die Richtung des Verkehrsflusses auf der Bahntrasse sowie der Bismarckstraße. Die konsequente Ausrichtung an den Vorgaben des Musters bringt eine eindeutige und leicht zu erfassende Struktur zu Tage. Als Gestaltungselement tritt es als Projektion bei allen Überdachungen in Erscheinung.

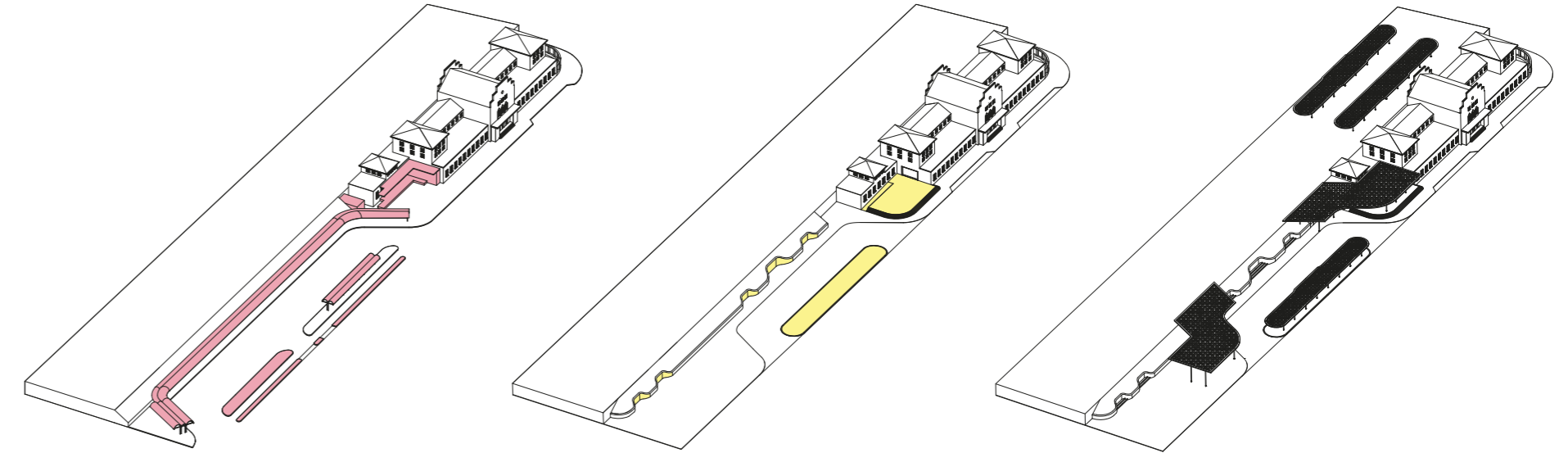
The redefinition of the area is based on a triangular grid. Derived from characteristic features of the existing structure, it forms the spatial organizing principle of the design. The grid is based on the respective alignment of the obligatory drag curves and is supplemented by the direction of traffic flow on the railroad line and Bismarckstrasse. The consistent alignment to the pattern's specifications brings to light a clear and easy to grasp structure. As a design element, it appears as a projection on all roofs.



16

Pathway Pavilions

Lennart Okeke / Samuel Schön



Vom Bestand zum Neubau
From existing to new structure

Der Bestand des ZOB erstreckt sich vom Ostflügel des OFHBF bis zum Fahrradtunnel, welcher die Senefelderstraße im Süden mit der Groß-Hasenbach-Straße im Norden verbindet. Angesichts der geringen Mobilitätsfrequenz bleiben große Teile der Verkehrsfläche ungenutzt. Das Konzept versucht, diese Flächen zurückzuerobern und für Fußgänger:innen sowie den Radverkehr zugänglich zu machen. In roter Farbe ist die Bausubstanz gekennzeichnet, welche entsprechend dem vorliegenden Konzept zurückgebaut werden soll, um Platz zu schaffen. Am Ostflügel des denkmalgeschützten Hauptgebäudes entsteht der neue Haupteingang Ost und verknüpft den ZOB mit dem Regionalbahnhof. Ein charakteristisches Treppenensemble hebt den neuen Vorplatz hervor und ermöglicht den barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen. Die Position des Bussteigs wird beibehalten, jedoch werden Form und Dimension angepasst. Darüber hinaus sind Einkerbungen im Bahndamm vorgesehen, in denen zusätzliche Sitzgelegenheiten die Aufenthaltsqualität

des Areal erhöhen sollen. Pavillonartige Bauten in verschiedenen Höhen helfen, das Mobilitätsgelände zu strukturieren und überdachen die Wartebereiche. Bei der Anordnung wurde auf eine gute Sichtbeziehung zwischen den Stationen geachtet. Während die unterschiedlichen Verkehrsfunktionen bautechnisch unabhängig voneinander bleiben, sind sie in einer formsprachlichen Identität vereint. Die zwei Hauptdächer orientieren sich zu den Schleppkurven des ZOB. Sie verjüngen sich zum Bahndamm. Von der Bismarckstraße betrachtet wird die einladende Geste deutlich.

The existing ZOB extends from the east wing of the OFHBF to the cycle tunnel that connects Senefelderstraße in the south with Groß-Hasenbach-Straße in the north. In view of the low mobility frequency, large parts of the traffic area remain unused. The concept attempts to reclaim these areas and make them accessible for pedestrians and cyclists. The buildings that are to be demolished to create space in accordance with the present concept are marked

in red. The new east main entrance is being built on the east wing of the listed main building and links the ZOB with the regional train station. A characteristic staircase ensemble emphasises the new forecourt and provides barrier-free access to the platforms. The position of the bus platform will be retained, but its shape and dimensions will be adapted. Furthermore, indentations are planned in the railway embankment, where additional seating will increase the quality of the area. Pavilion-like structures of different heights help to structure the mobility area and cover the waiting areas. When designing the layout, care was taken to ensure good visual connections between the stations. While the different transport functions remain structurally independent of each other, they are united in a formal identity. The two main roofs are orientated towards the trailing curves of the ZOB. They taper towards the railway embankment. Viewed from Bismarckstraße, the inviting gesture becomes clear.

17

Flächentragwerk in Holzbauweise
Timber frame structure

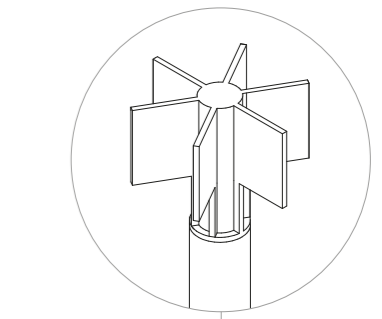
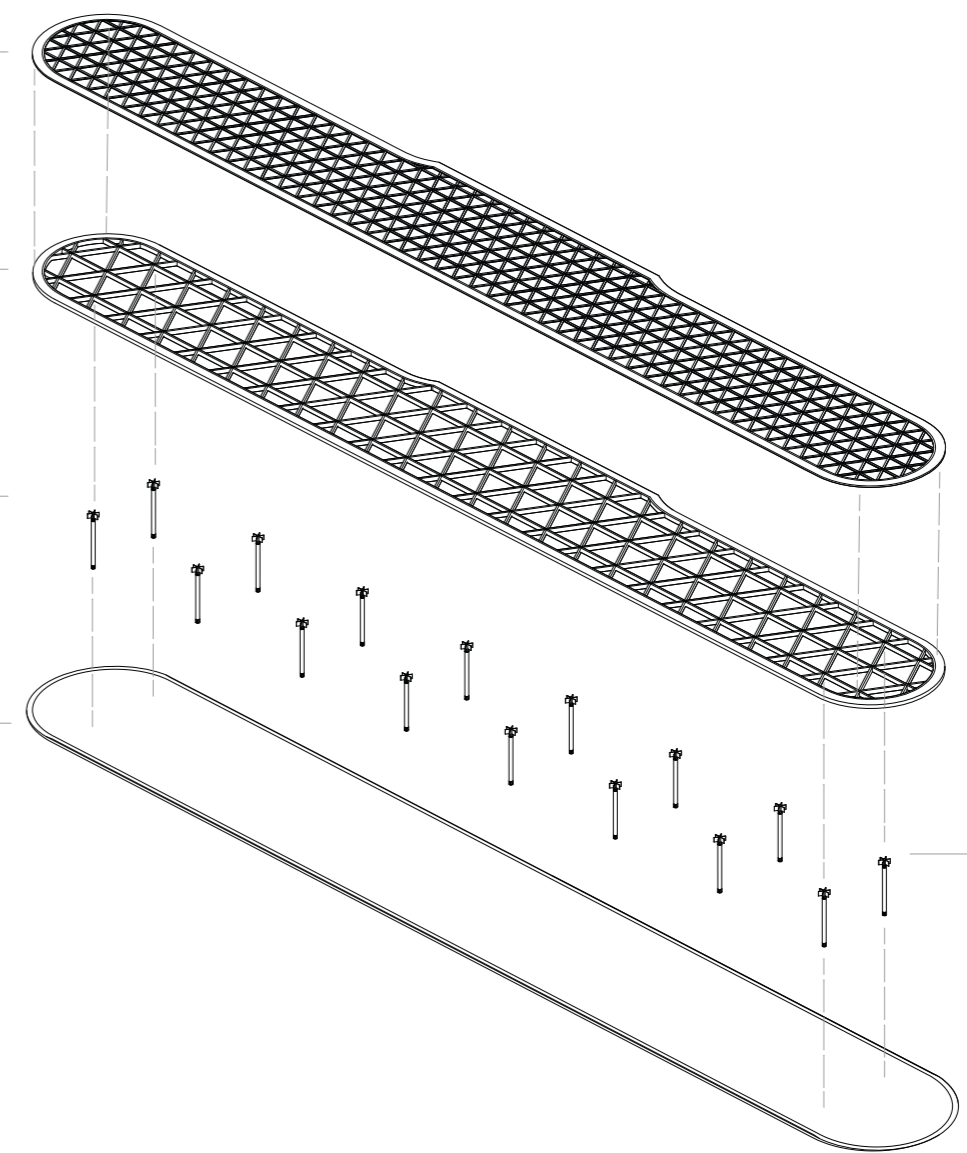


Glas-Rahmenkonstruktion

Flächentragwerk aus Holz

Stahlsäulen mit Holzblende

Bussteig (Busbord 18cm)



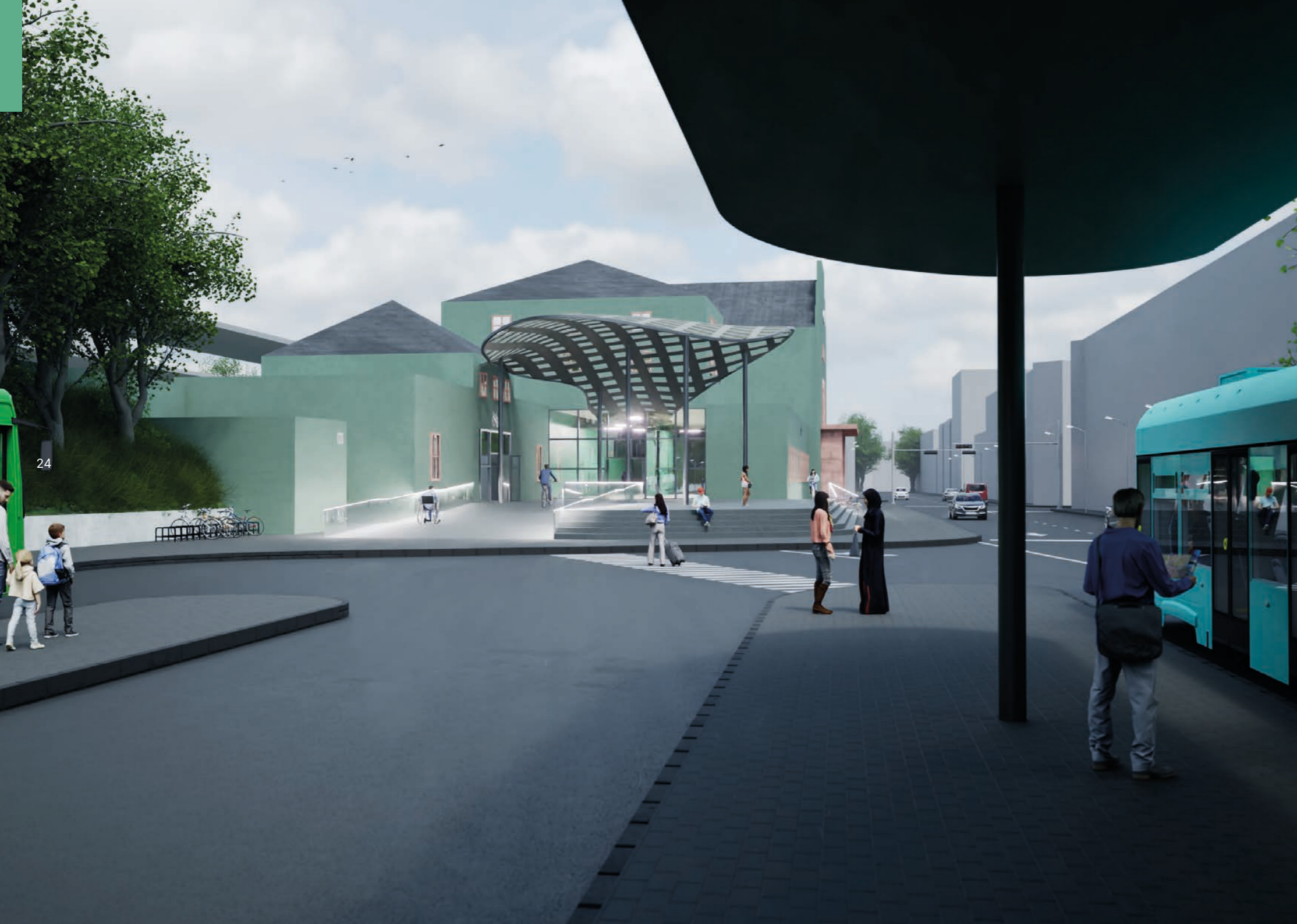
Knotenpunkt Stahl

Die Architektur der Pavillons spiegelt den Verbindungscharakter des neuen Verkehrsknotenpunkts wider. Kernelement ist ein markantes Flächentragwerk in Holzbauweise. Dreieckige Holzwaben rahmen die Projektion des zugrundeliegenden Rasters. Diese Art der Konstruktion ermöglicht es, weite Flächen stützenfrei zu überspannen. Das eingesetzte Stützenraster orientiert sich an den vorhandenen Knotenpunkten und gewährleistet freie Sichtachsen. Eine Mischkonstruktion aus Stahl und Glas ergänzt das Holztragwerk. Dabei referieren die Werkstoffe Holz und Stahl die Materialbeziehung zwischen Gleis und Gleisbett der historischen Bahntrasse. Nicht zuletzt schafft die hölzerne Dachstruktur eine warme, einladende und wertschätzende Atmosphäre für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die verglasten Öffnungen fällt Sonnenlicht auf die Mobilitätsstationen. Je nach Tageszeit ergibt sich ein spannendes Licht- und Schattenspiel - eine Art räumliche Dramaturgie des Lichts und der Bewegung am Verkehrsknotenpunkt OFHBF.

The architecture of the pavilions reflects the connecting character of the new transport hub. The core element is a striking timber structure. Triangular timber honeycombs frame the projection of the underlying grid. This type of construction makes it possible to span large areas without supports. The column grid used is orientated to the existing junctions and ensures free sight lines. A mixed construction of steel and glass complements the timber structure. The wood and steel materials reference the material relationship between the track and the track bed of the historic railway line. Last but not least, the wooden roof structure creates a warm, inviting and welcoming atmosphere for all road users. Sunlight falls through the glazed openings onto the mobility stations. Depending on the time of day, this results in an exciting interplay of light and shadow - a kind of spatial dramaturgy of light and movement at the OFHBF transport hub.







Connecting Squares Semanur Cessur, Tobias Doch

»Connecting Squares« stellt eine neue Verknüpfung des Offenbacher Hauptbahnhofs mit den intermodalen Mobilitätsangeboten der Umgebung her und soll die allgemeine und symbolische Bedeutung des Hauptbahnhofs erhöhen. Dazu wird der Haupteingang in den Ostflügel verlegt und durch einen neu gestalteten Vorplatz betont. Der Vorplatz schafft einen neuen sichtbaren Knotenpunkt für die verschiedenen intermodalen Mobilitätsangebote und ermöglicht einen nahtlosen Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Form des Vorplatzes passt sich der Form des Gehweges an und besteht aus einer integrierten großen Rampe und Treppen. Die in den Vorplatz integrierte große Rampe ermöglicht einen inklusiven und barrierefreien Zugang zum Bahnhof sowie zum neuen Fahrradparkhaus im ehemaligen Gepäck-tunnel. Die Dachkonstruktion setzt einen neuen Akzent und schafft eine markante Landmarke.

»Connecting Squares« creates a new link between Offenbach's main train station and the intermodal mobility offers in the surrounding area and is intended to increase the general and symbolic significance of the main train station. To this end, the main entrance will be relocated to the east wing and emphasised by a newly designed forecourt. The forecourt creates a new visible hub for the various intermodal mobility options and enables a seamless transition between the different modes of transport. The shape of the forecourt matches the shape of the pavement and consists of an integrated large ramp and steps. The large ramp integrated into the forecourt enables inclusive and barrier-free access to the station and to the new bicycle car park in the former luggage tunnel. The roof construction sets a new accent and creates a striking landmark.

Analyse und Recherche

Analysis and research



Haupteingang
Main entrance



Car-Sharing Ostseite
Car-Sharing east side



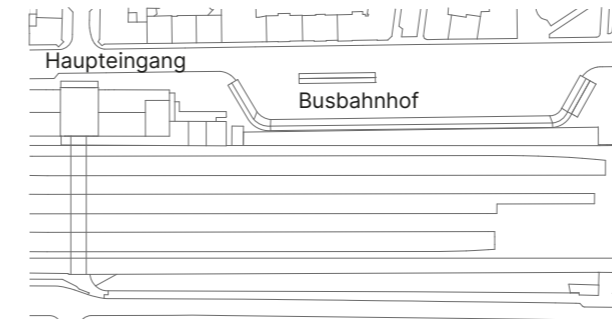
Hintereingang
Rear entrance

In der Analyse des Offenbacher Bahnhofsgebäudes und der Verkehrsangebote wurde deutlich, dass der Ort ausschließlich als Transitort fungiert. Das schnelle Durchgangsverhalten der Passant:innen zeigt, dass der Bahnhof als unangenehmer Aufenthaltsort wahrgenommen wird. Die mangelnde Aufenthaltsqualität lässt sich auf Defizite in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit und allgemeines Wohlbefinden zurückführen. Darüber hinaus manifestieren sich die genannten Mängel in einer Charakterisierung des Bahnhofs als „Unort“, an dem das Grundbedürfnis nach Sicherheit nicht erfüllt ist, was den Bahnhof in seiner Funktion als sozialer und öffentlicher Raum erheblich beeinträchtigt. Ein weiteres wesentliches Problem stellt der derzeit nicht barrierefreie Haupteingang dar, dessen Umbau durch den Denkmalschutz erschwert wird. Beim Verlassen des Haupteingangs ist die Einsehbarkeit der Mobilitätsangebote sehr

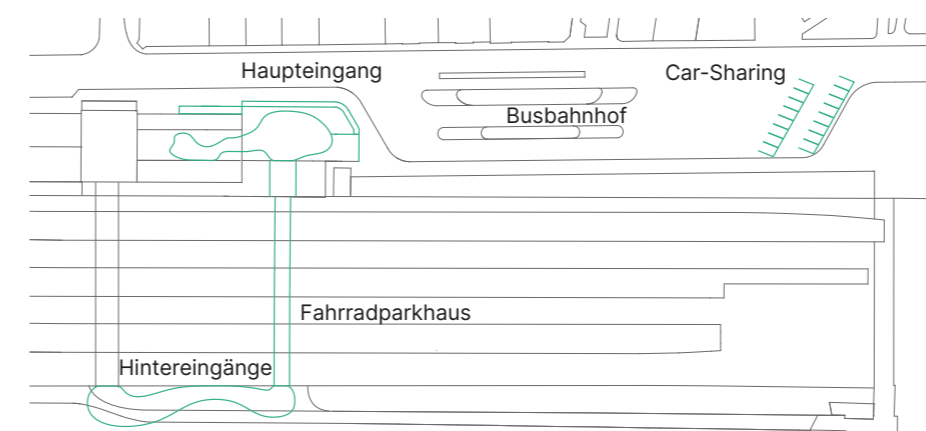
schlecht, was zu Orientierungslosigkeit führt. Zudem ist der Hintereingang optisch nicht als Zugang zum Hauptbahnhof erkennbar. Fahrradständer und andere Mobilitätsangebote sind über das gesamte Gelände verteilt und nicht sofort intuitiv auffindbar.

The analysis of Offenbach's train station building and transport services made it clear that the location functions exclusively as a transit point. The increasingly rapid transit behaviour of passers-by shows that the station is perceived as an unpleasant place to stay. The lack of quality of stay can be attributed to deficits in the areas of safety, cleanliness and general well-being. In addition, these shortcomings are reflected in a characterisation of the station as a 'non-place' where the basic need for safety is not met, which significantly affects the station's function as a social and public space. Another

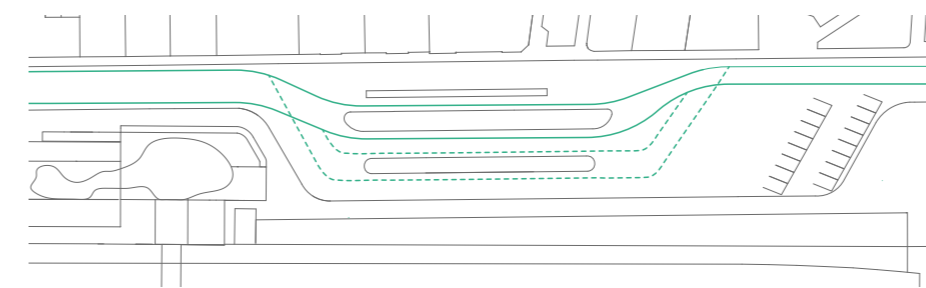
major problem is the main entrance, which is currently not accessible and whose conversion is complicated by its listed status. When leaving the main entrance, the visibility of mobility options is very poor, leading to disorientation. In addition, the rear entrance is not visually recognisable as the entrance to the main station. Bicycle racks and other mobility options are scattered throughout the site and are not immediately visible.



Aktueller Grundriss
Bahnhofsumfeld
current layout of
the station area



Neue Nutzungsverteilung
new usage distribution



Bahn und Bus Anbindung
rail and bus connections

Die derzeitige Nutzung des Gebäudes weist viele ungenutzte Flächen und verstreute Mobilitätsangebote auf. Insgesamt zielt die Neukonzeption darauf ab, den Bahnhof durch eine sorgfältige Gestaltung des Umfeldes und des Eingangsbereiches nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch aufzuwerten. Dies trägt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei und fördert die aktive Nutzung des öffentlichen Raums.

Mit der Verlegung des Haupteingangs werden der Ostflügel und der dazugehörige Platz zum neuen Knotenpunkt für alle Mobilitätsangebote. Dazu wird die Fläche des ZOB entsprechend zurückgesetzt, um dem Vorplatz mit der Rampe genügend Raum zu geben. Eine Rampe von der Westseite schafft einen zusätzlichen barrierefreien Zugang zum Haupteingang. Der Gepäcktunnel wird zu einem Fahrradparkhaus umgebaut und bietet Stellplätze sowohl für private Fahrräder als auch für das Angebot „Call a Bike“. Mit der Erweiterung entsteht ein neuer Hintereingang zum ZOB, der eine schnelle Verbindung mit dem Fahrrad ermöglicht. Ein separater Eingang für das Fahrradparkhaus befindet sich neben dem Haupteingang und ist mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet. Die beiden Hintereingänge werden durch Überdachung und Pflasterung optisch zu einem einheitlichen Platz zusammengefasst. Der Car-Sharing Bereich wird an das Ende des ZOB-Platzes verlegt und ist weiterhin schnell erreichbar.

The current utilisation has many unused areas and scattered mobility services. Overall, the new concept aims to upgrade the station not only functionally but also in terms of design by carefully designing the surroundings and the entrance area. By relocating the main entrance, the east wing and the associated square will become the new hub for all mobility services. To this end, the area of the central bus station (ZOB) will be set back accordingly to give the forecourt with the ramp sufficient space. A ramp from the west side creates additional barrier-free access to the main entrance. The luggage tunnel will be converted into a bicycle car park and offer parking spaces for both private bicycles and the 'Call a Bike' service. The extension will create a new rear entrance, which will enable a quick connection by bike. A separate entrance for the bicycle car park is located next to the main entrance and is marked with a bicycle symbol. The two rear entrances are visually combined into a single space by means of a canopy and paving. Car-Sharing will be relocated to the end of the ZOB square and will still be easily accessible.

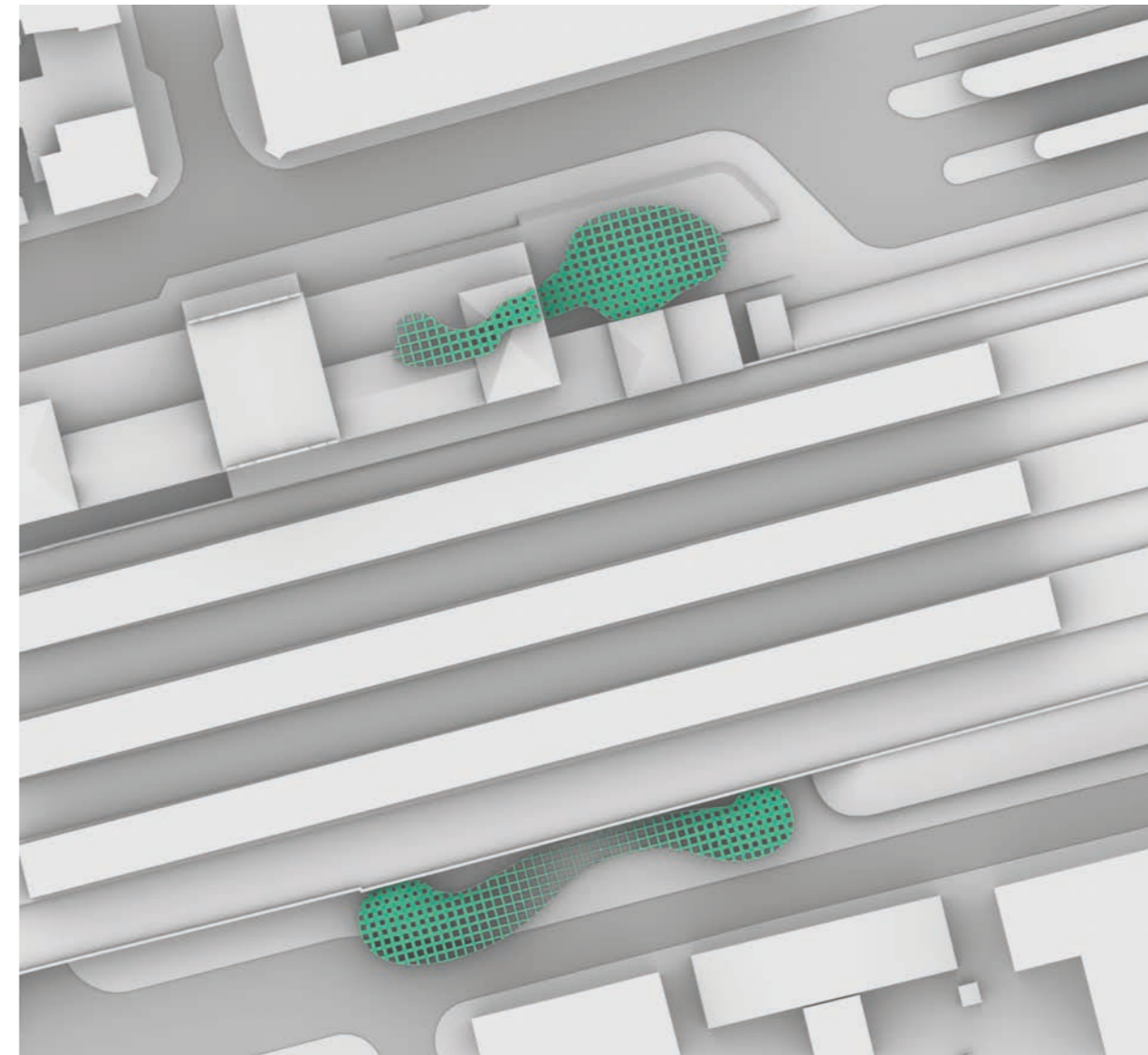
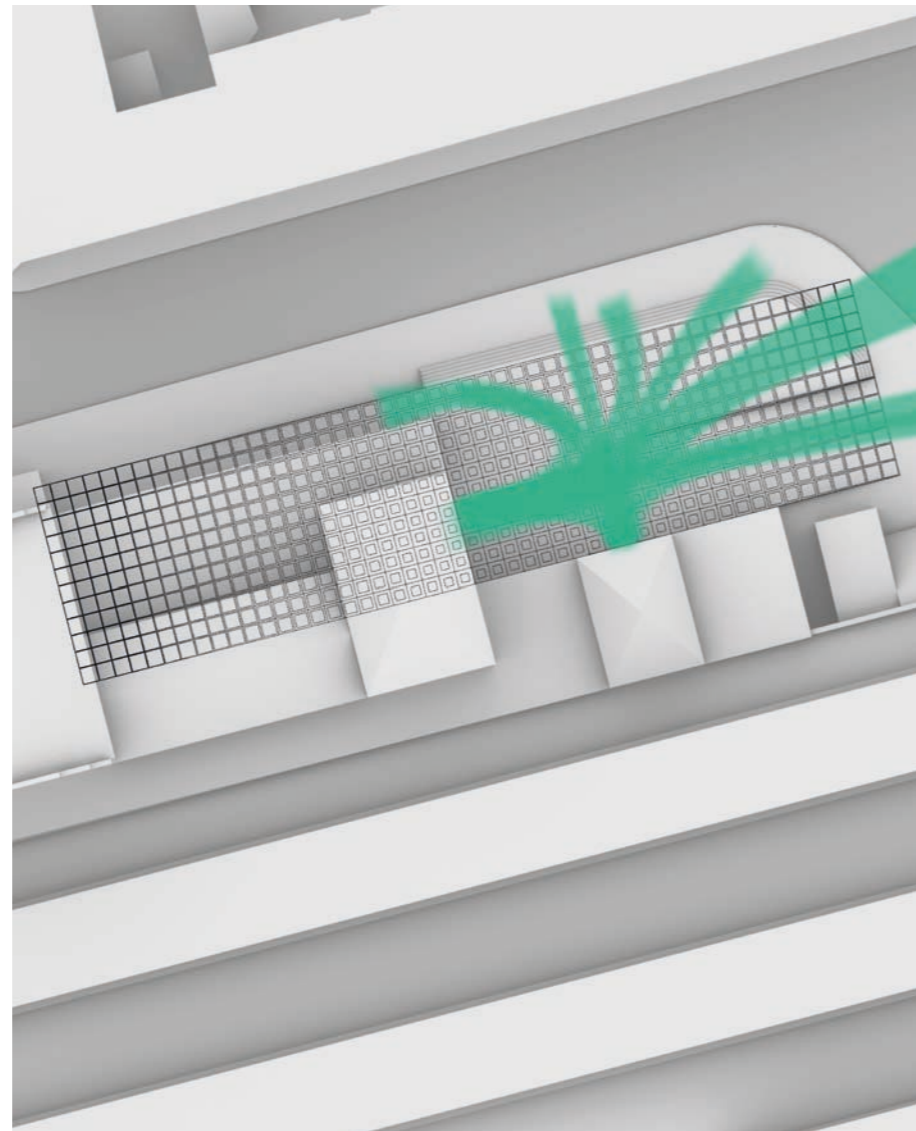
Dachstruktur und Transitbewegung Roof structure and transit movement

In der Abbildung sind die prognostizierten Laufwege zu sehen, die hauptsächlich aus Richtung der Straßenbahn- und Bushaltestelle kommen oder dorthin gehen. Auch aus der anderen Richtung wird es über eine Rampe, die den alten Haupteingang barrierefrei ablösen wird, eine Transitbewegung geben, sowie über die Treppen.

Die Form des neuen Dachs orientiert sich an den Laufwegen der Reisenden und leitet dadurch die ankommenden Menschen intuitiv in den Eingang hinein, bzw. die hinausgehenden Passant:innen unterstützend aus dem Hauptbahnhof heraus und in Richtung des neuen Vorplatzes. Zudem besteht das Vordach aus einer Rasterstruktur, die mit dem Raster des Vorplatzes im Einklang ist und sich an den Eingängen verdichtet. Dadurch läuft man beim Hinausgehen intuitiv in Richtung des offeneren Rasters, das weniger Schatten erzeugt und bleibt nicht den Eingang versperrend stehen.

The illustration shows the predicted walking routes, which mainly travel to or from the tram and bus stops. There will also be transit movement from the other direction via a ramp, which will replace the old main entrance without barriers, as well as via the stairs.

The shape of the new roof is based on the routes taken by travellers, intuitively guiding those arriving into the entrance and supporting passers-by leaving the main station and heading towards the new forecourt. In addition, the canopy consists of a grid structure that is in harmony with the grid of the forecourt and is condensed at the entrances. This means that when you walk out, you intuitively walk in the direction of the more open grid, which creates fewer shadows and does not obstruct the entrance.

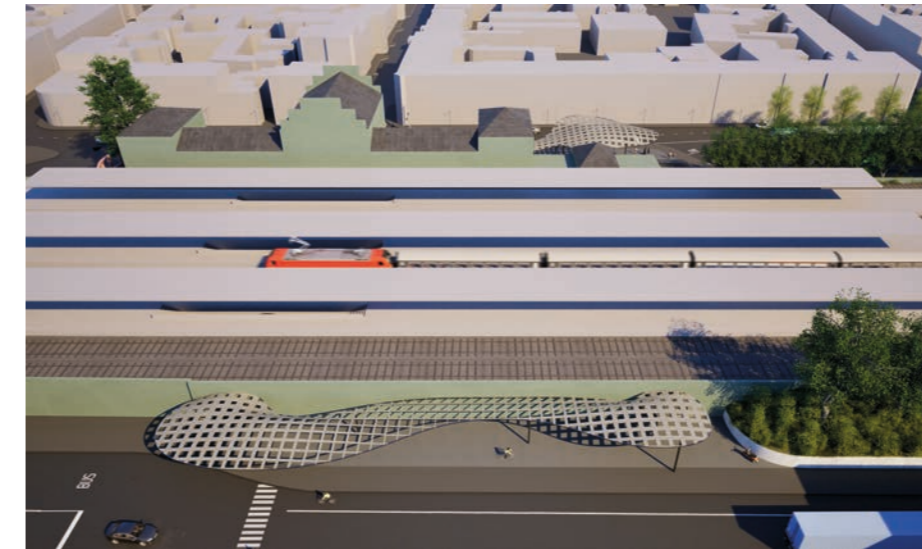


Die auffällige Gestaltung des Dachs dient der Kennzeichnung als Landmarke (Merkzeichen). Diese ist essenziell für die Wahrnehmung des Haupteingangs. Ein solches Merkzeichen hilft dabei, Orientierung zu bieten und trägt zur Identität des Ortes bei. Durch diese klare Kennzeichnung wird auch das Auffinden des Eingangs für Erstbesucher:innen und regelmäßige Nutzer:innen erleichtert. Das Vordach vermittelt einen schützende Gefühle, wodurch das Gefühl der Kontrolle und Sicherheit gestärkt wird.

Die Gestaltung der Umgebung ist ein kritischer Aspekt für die Einführung in den Raum des Bahnhofs. Die Treppe, der Vorplatz und das sich wiederholende quadratische Muster spielen eine wichtige Rolle, um dem Ort einen öffentlichen Charakter zu verleihen. Diese Elemente tragen dazu bei, den Raum einladend zu gestalten und gleichzeitig seine Bedeutung als wichtigen Verkehrsknotenpunkt hervorzuheben.

The eye-catching design of the roof serves as a landmark. This is essential for the perception of the main entrance. Such a landmark helps to provide orientation and contributes to the identity of the location. This clear labelling also makes it easier for first-time visitors and regular users to find the entrance. The canopy conveys a protective character, reinforcing a sense of control and security, and the design of the surroundings is a critical aspect of the introduction to the station space.

The staircase, forecourt and repeating square pattern play an important role in giving the site a public character. These elements help to make the space welcoming while emphasising its importance as a major transport hub.



Neuer Hintereingang – Vogelperspektive
New back entrance – top view



Neuer Hintereingang – Fassade
New back entrance – facade



Sicht vom neu entstandenen Seiteneingang
View from the new side entrance



Regensituation
Rainy situation

Inklusiver Vorplatz Inclusive forecourt



Länge Rampe: max. 6 m
Ideale Rampenbreite: 1,5 m
Höhendifferenz: 0,9 m
Rampensteigung: 6%
Rampenlänge 15 m
2 Zwischenpodeste à 1,5 m
Gesamtlänge: 18 m

Ramp Length: max. 6 m
Ideal Ramp Width: 1.5 m
Height Difference: 0.9 m
Ramp Gradient: 6%
Ramp Length: 15 m
2 Intermediate platforms
of 1.5 m each
Total Length: 18 m



Blick aus der neuen Eingangshalle
View from the new entrance hall

Die neuen Eingänge mit Glasfassade schaffen einen transparenten und offenen Übergang zwischen innen und außen, welche die Sicherheit betont. Diese Gestaltung integriert sich respektvoll in die historische Architektur und bildet gleichzeitig einen modernen Kontrast zur bestehenden Art-Déco-Bausubstanz. Dadurch wird die historische Bedeutung des Bahnhofs bewahrt und gleichzeitig eine funktionale, zeitgemäße Ergänzung bereitgestellt.

The new entrances with glass façades create a transparent and open transition between inside and outside that emphasises security. This design integrates respectfully into the historical architecture and at the same time forms a modern contrast to the existing Art Deco building fabric. This preserves the historical significance of the station while providing a functional, contemporary addition.

Der Entwurf sieht vor, mit einem erhöhten Vorplatz die Höhe zum Eingang zu überwinden. Anstelle einer herkömmlichen Rampe ist eine Steigung im Boden geplant. Die Rampenlänge ist anhand der Steigung und der zu überwindenden Höhe zu berechnen und beträgt hier bei einer zu überwindenden Höhe von 0,9 m insgesamt 18 m. Zwischenpodeste sind bei Rampenlängen über 12 m Pflicht und dienen für Pausen. Die Rampe ermöglicht einen barrierefreien Zugang zum Bahnhofsgebäude und ist nicht ausschließlich für Menschen im Rollstuhl, sondern ebenfalls für Radfahrende, Menschen mit

Kinderwagen oder Reisende mit Gepäckstücken konzipiert. Die Treppen können zum Verweilen und für kurze Aufenthalte genutzt werden. Von hier aus sind die Verkehrsangebote direkt einsehbar und zugänglich.

The design provides a raised forecourt to overcome the height to the entrance. Instead of a conventional ramp, a slope in the floor is planned. The ramp length is to be calculated on the basis of the gradient and the height to be overcome and, with a height of 0.9 m to be overcome, is 18 m in total. Intermediate landings

are mandatory for ramp lengths over 12 metres and are used for breaks. The ramp provides barrier-free access to the station building and is designed not only for people in wheelchairs, but also for cyclists, people with pushchairs or travellers with luggage. The stairs can be used to linger and for short stops. The transport services are directly visible and accessible from here.

Materilität und Konstruktion Materiality and construction



Die Dachkonstruktion verbindet Funktionalität mit ästhetischer Eleganz und trägt damit wesentlich zur Identität und Attraktivität des Bahnhofsvorplatzes bei. Sie symbolisiert die Bewegung und Dynamik des Ortes und lädt gleichzeitig zum Verweilen und zur Interaktion mit dem Raum ein.

Das Dach besteht aus Bugholz, welches einen warmen und freundlichen Eindruck erzeugt. Das Holz ist in einen Edelstahlrahmen eingefasst, der dem Ganzen Halt gibt. Die Stützen bestehen ebenfalls aus Edelstahl aus Edelstahl und greifen im oberen Teil das Holz mit auf.

The roof construction combines functionality with aesthetic elegance and makes a significant contribution to the identity and attractiveness of the station forecourt. It symbolizes the movement and dynamism of the location and at the same time invites people to rest and interact with the space.

The roof can be made of bentwood, which creates a warm and friendly impression. The wood is enclosed in a stainless steel frame that gives the whole structure stability. The supports are also made of stainless steel but refer to the wood in the upper 25cm.

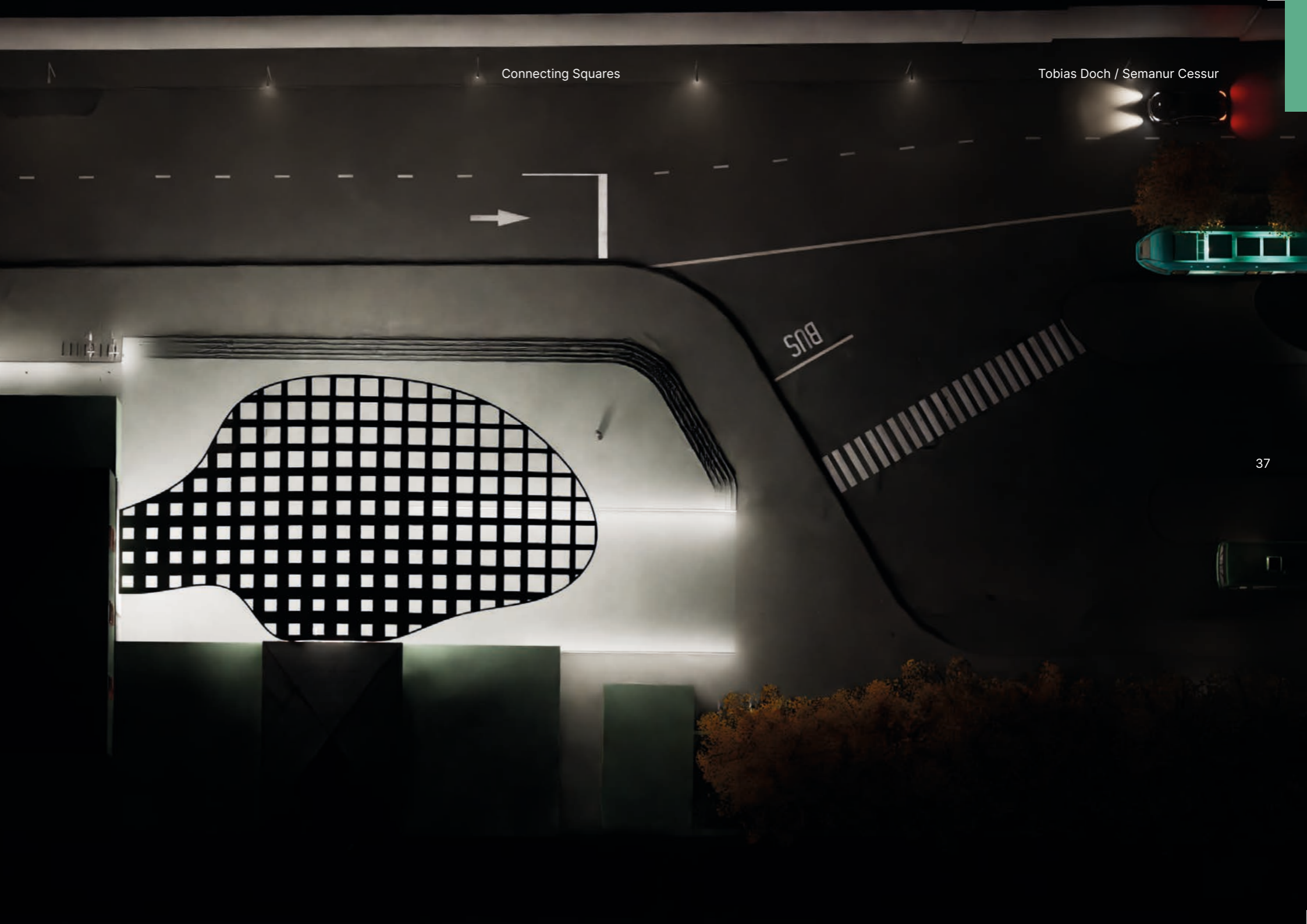
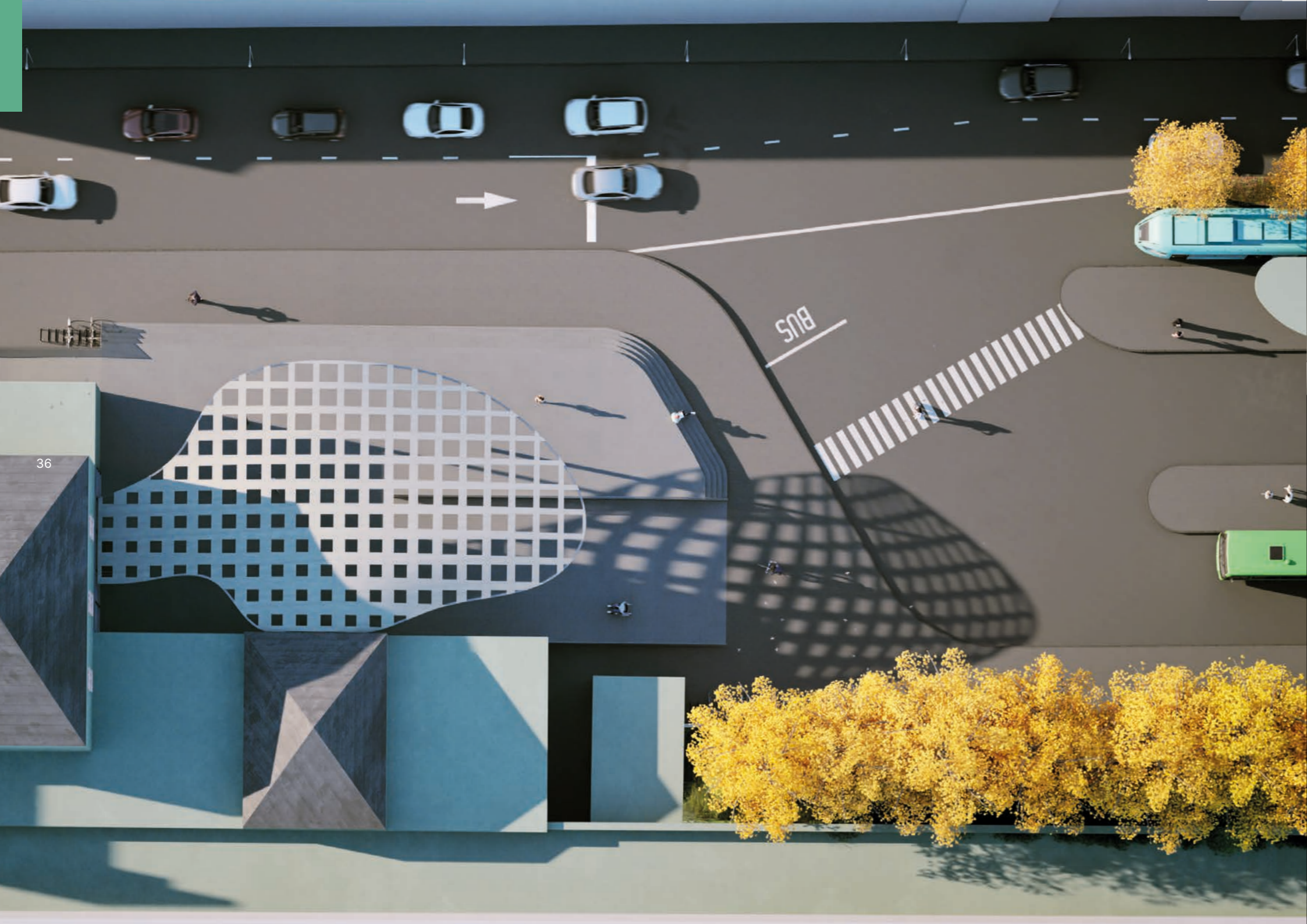


Alternativ ist die Dachkonstruktion aus einem Metallgittertraggerüst mit leichter Stoffbespannung zu denken. Hierbei wirkt das Dach etwas eleganter und leichter. Die Metalstreben haben ein quadratisches Profil und biegen sich aus den Stützen heraus. Dadurch wirkt die Konstruktion schwebend.

Der gesamte neue Vorplatz ist mit fein strukturierten hellgrauen Steinfliesen gepflastert. Diese liegen im gleichen Raster wie das Dach und geben dem Neubau einen Zusammenhalt.

It is also possible to imagine a roof structure made of a metal grid support frame with a light fabric covering. In this case, the roof appears slightly more elegant and lighter. The metal struts have a square profile and bend out from the supports. This gives the structure a floating appearance.

The entire new forecourt is covered with finely textured light gray stone tiles. These are laid in the same grid as the roof and give the new building a sense of coherence.





OF HBF // FOR ALL

Felix Adam, Sophie Körbler

Der Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt steht vor der Herausforderung, einerseits ein funktionaler Transitraum zu sein, der eine reibungslose Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht. Andererseits soll der Bahnhof für alle Nutzenden komfortabel und angenehm sein. Eine ausgewogene Berücksichtigung der Anforderungen des Transits sowie der Bedürfnisse der Reisenden sind zu erfüllen.

Bahnhöfe bieten die Möglichkeit zur selbstbestimmten Bewegung im öffentlichen Raum für alle. Doch diese Möglichkeit kann eingeschränkt sein, wenn Barrieren den Zugang erschweren. Eine mangelhafte Umgebungsqualität kann ein Gefühl von Unsicherheit vermitteln. Menschen könnten sich unwohl fühlen, solche Orte zu betreten, oder baulich davon abgehalten werden. Das Fehlen von Rampen für mobilitätseingeschränkte Menschen oder ein unzureichendes Blindenleitsystem stellen Hindernisse für die Teilhabe am öffentlichen Leben und am öffentlichen Personennahverkehr dar.

Das Konzept schafft eine angenehmere und inklusive Umgebung, die nicht nur die Aufenthaltsqualität der Nutzer:innen erhöht, sondern auch einen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigen und biodiversen Stadtentwicklung leistet.

As an intermodal transport hub, the railway station faces the challenge of being a functional transit area that enables smooth connections between different modes of transport. At the same time, the railway station should be comfortable and pleasant for all users. A balanced consideration of the requirements of transit and the needs of travellers must be met, and stations offer the opportunity for self-determined movement in public space for everyone. However, this opportunity can be limited if barriers make access difficult.

A poor quality environment can create a feeling of insecurity. People may feel uncomfortable entering such places or be structurally prevented from doing so. The lack of ramps for people with reduced mobility or an inadequate guidance system for the blind represent obstacles to participation in public life and local public transport.

The concept creates a more pleasant and inclusive environment that not only increases the quality of stay for users, but also contributes to the promotion of sustainable and biodiverse urban development.

Derzeitiger Zustand des Bahnhofs Current state of the station



Blick auf den Busbahnhof
View of the Busstation



Eingang des Hauptbahnhofes
Entrance of the main station



Car-Sharing Station
Car-sharing station



Wartesituation am Busbahnhof
Waiting area at the bus station

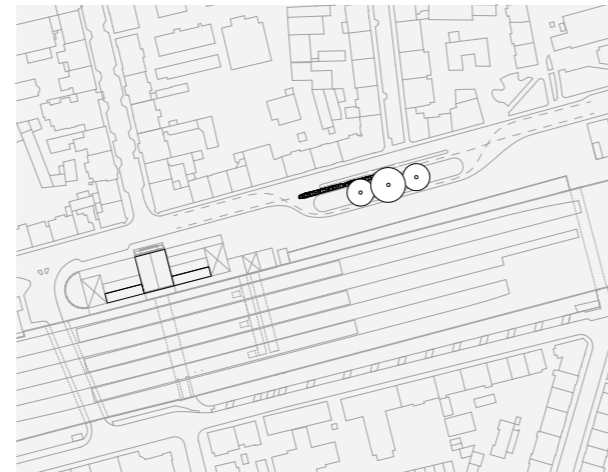
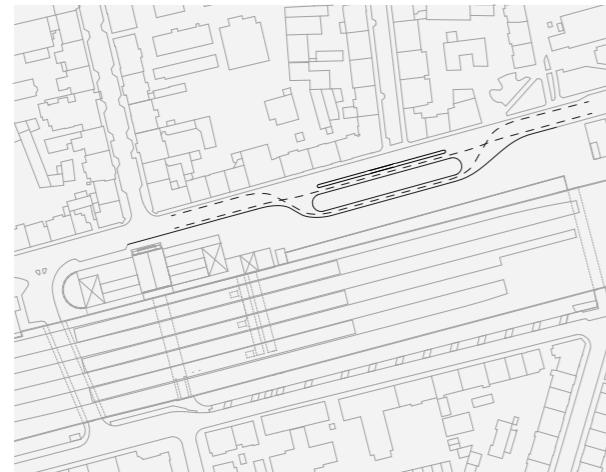
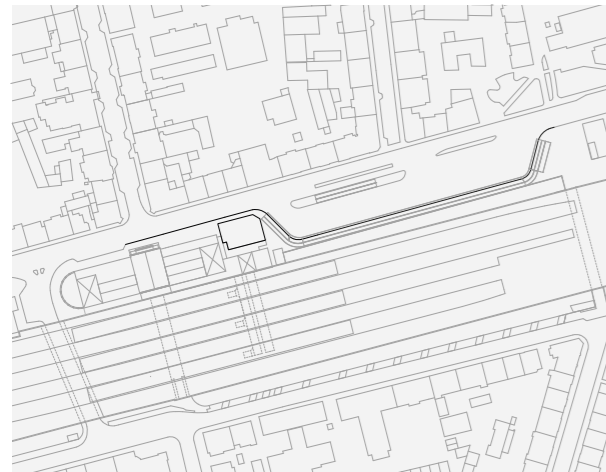


Der aktuelle Zustand des Bahnhofs lässt sich am besten mit diesen Bildern beschreiben. Die Standards der Barrierefreiheit sind kaum gegeben; es gibt keinen barrierefreien Zugang. Das Blindenleitsystem, wenn vorhanden, ist unzureichend. Auch die Bushaltestelle ist in keinem guten Zustand. Sie ist sehr schmutzig und heruntergekommen. Das Warten auf den Bus ist unangenehm, und es gibt nur wenige Sitzgelegenheiten.



The current state of the station can best be described with these pictures. The accessibility standards are barely met; there is no barrier-free access. The guidance system for the blind, if present, is inadequate. The bus stop is also not in good condition. It is very dirty and run-down. Waiting for the bus is unpleasant and there is very little seating.

Aufbau der Haltestelle Construction of the stop



42

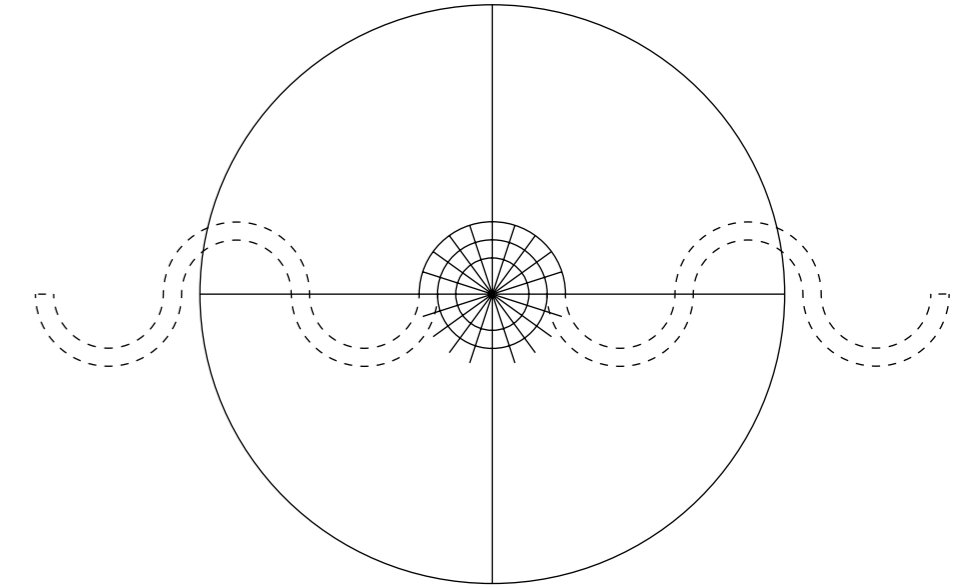
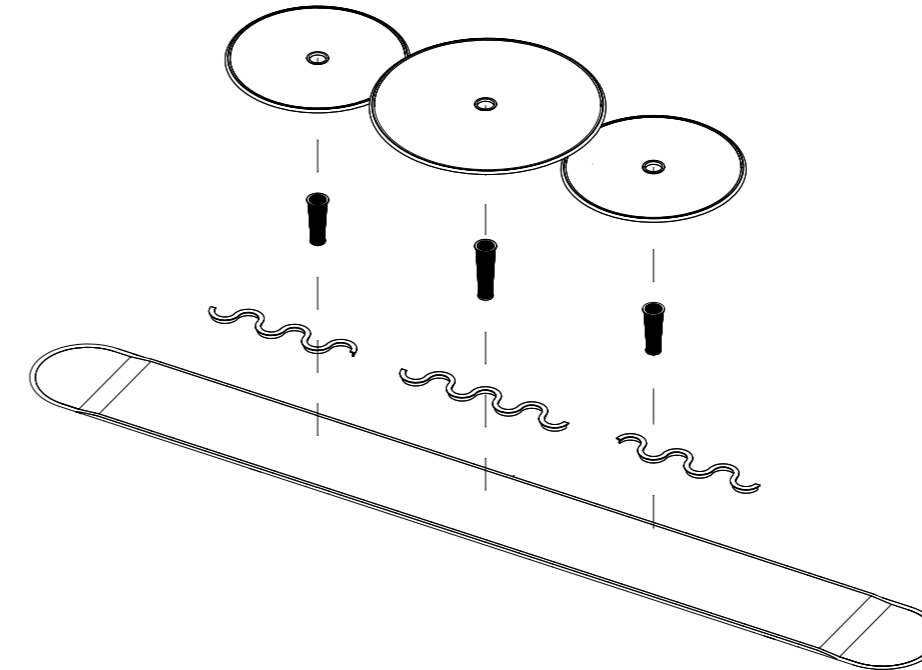
Ausgangssituation
Initial situation

Vorplatz Bildung - Straßenbahnanbindung
forecourt formation - tram connection

Dachbegrünung - Photovoltaik
Roof greening - photovoltaics

Die Neuverortung des Haupteingangs in den Ostflügel und die damit einhergehende Platzvergrößerung erleichtern die Verbindung zum zentralen Busbahnhof. Die neue Busstation ist so konzipiert, dass sie auch den Anforderungen einer möglichen Straßenbahnanbindung gerecht wird und eine nahtlose Interaktion zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht.

The relocation of the main entrance to the east wing and the resulting increase in space facilitate the connection to the central bus station. The new bus station is designed in such a way that it also meets the requirements of a possible tram connection and enables seamless interaction between the various modes of transport.



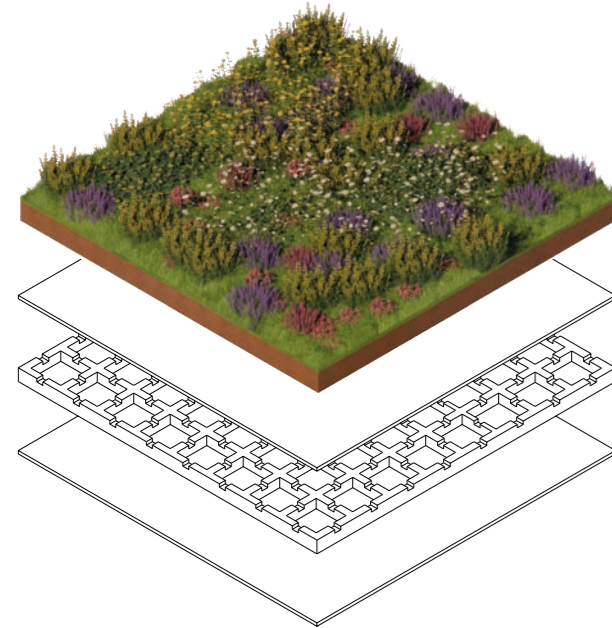
43

Die Haltestelle basiert auf einer kreisförmigen Logik. Auf dem linken Bild ist der Boden mit zwei Rampen hinten und vorne versehen. An den Seiten sind Randsteine eingebaut worden, sodass Busse direkt an die Haltestelle fahren können und Rollstuhlfahrer bequemer in den Bus einsteigen können. Danach folgen die Sitzmöglichkeiten. Die konisch aufgebaute Konstruktion darüber und das Dach der Haltestelle sind ebenfalls zu sehen. Die Logik der Haltestelle wird auf der rechten Seite bildlich dargestellt. Die Kreislogik ist so aufgebaut, dass jede der drei Haltestellen ihren eigenen Mittelpunkt hat und alle Elemente daran ausgerichtet sind. Zunächst wird die Konstruktion dargestellt, gefolgt von den Sitzgelegenheiten. Die Holzplatten der Sitzgelegenheiten sowie der Konstruktion sind an den Mittelpunkt angelehnt. Abschließend wird das Dach angebracht.

The stop is based on a circular logic. In the picture on the left, the floor has two ramps at the back and front. Kerbs have been installed at the sides so that buses can drive right up to the bus stop and wheelchair users can board the bus more comfortably. This is followed by the seating. The conical structure above and the roof of the bus stop can also be seen. The logic of the bus stop is illustrated on the right-hand side. The circular logic of the stop is structured in such a way that each of the three stops has its own centre and all elements are aligned with it. The construction is shown first, followed by the seating. The wooden slats of the seating and the structure are aligned with the centre point. Finally, the roof is attached.

Bepflanzungskonzept Planting concept

44



- Pflanzen
Plants
- Substrat
Substrate
- Filter-und Speichervlies
Filter and storage fleece
- Drainagematte
Drainage mat
- Schutzvlies
Protective fleece



Die Begrünung von Haltestellen weist eine Vielzahl von Vorteilen auf. Dazu gehören sowohl offensichtliche als auch unsichtbare Vorteile. Zu den offensichtlichen Vorteilen zählen die Verbesserung der Aufenthalts- und Umweltqualität sowie die Schaffung neuer Grünflächen. Zu den unsichtbaren Vorteilen zählen die Lärminderung und die Verbesserung der Luftqualität. Des Weiteren wird das Dach und dessen Abdichtung vor direkter Sonneneinstrahlung, Witterungseinflüssen wie Hagel, thermischer Belastung sowie der großflächigen Ausbreitung von Rotalgen geschützt. Der Nutzen der Begrünung erstreckt sich jedoch nicht nur auf den Menschen, sondern auch auf Insekten. Durch gezielte Pflanzungen verschiedener Sedumarten kann eine hohe Biodiversität an Blütenpflanzen gewährleistet werden, welche nektarreiche Blüten für Bienen und andere Insekten bieten.

The greening of bus stops has a number of advantages. These include both obvious and invisible benefits. The obvious benefits include improving the quality of life and the environment and creating new green spaces. The invisible benefits include noise reduction and improved air quality. Furthermore, the roof and its waterproofing are protected from direct sunlight, weather influences such as hail, thermal stress and the widespread spread of red algae. However, the benefits do not only extend to humans, but also to insects. Targeted planting of different sedum species can ensure a high biodiversity of flowering plants, which provide nectar-rich flowers for bees and other insects.

OF Hbf // for all

Felix Adam / Sophie Körbler

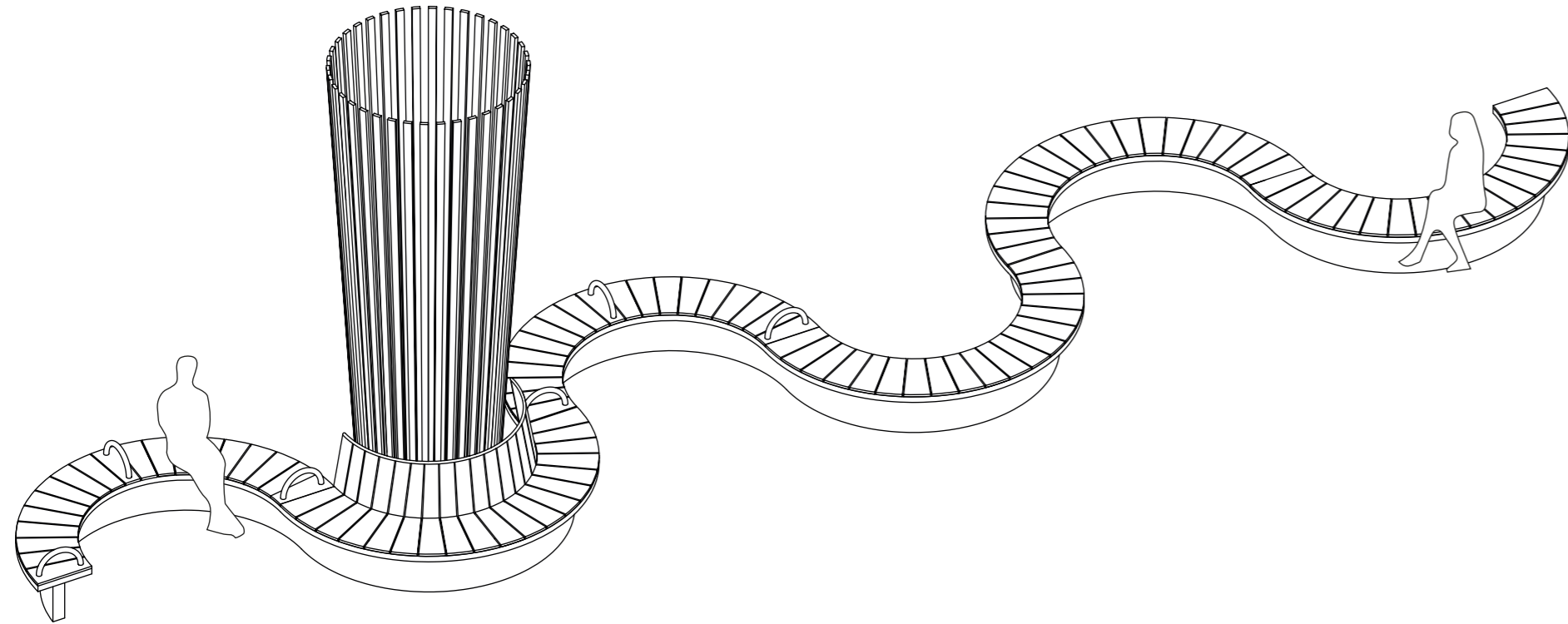
45



Blick auf den Hauptbahnhof
View of the central station

Sitzmobiliar Seating furniture

46



Die Haltestelle als Ort des Wartens erfordert eine durchdachte Gestaltung, die allen Fahrgästen gerecht wird. Die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten ist dabei von entscheidender Bedeutung. Um eine barrierefreie Umgebung zu schaffen, müssen verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Menschen mit eingeschränkter Mobilität profitieren beispielsweise von Rücken- und Armlehnen, die das Hinsetzen und Aufstehen erleichtern. Ein ebenerdiger Raum ohne Hindernisse ist ebenfalls wichtig, um einen uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen. Wichtig ist auch, dass die Sitze für Menschen mit Sehbehinderungen zugänglich sind. Die geschwungene Sitzbank fördert zudem die Kommunikation und kann von beiden Seiten erreicht werden. Die ergonomischen Höhen und Breiten entsprechen den gängigen Normen, z. B. SN 640 075.

The bus stop as a place to wait requires a well thought-out design that does justice to all passengers. The availability of seating is of crucial importance here. In order to create an accessible environment, various aspects must be taken into account. People with reduced mobility, for example, benefit from backrests and armrests that make it easier to sit down and stand up. A ground-level space without obstacles is also important to enable unrestricted access. It is also important that the seats are accessible for people with visual impairments. The curved bench seat also promotes communication and can be reached from both sides. The ergonomic heights and widths comply with current standards, e.g. SN 640 075.



OF Hbf // for all

Felix Adam / Sophie

Aufbau des Vorplatzes Construction of the forecourt



Winkel Schleppekurve
Drag curve angle



Facettierung
Faceting

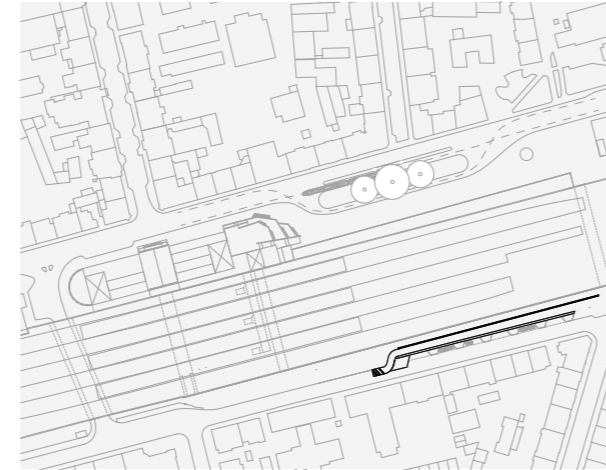
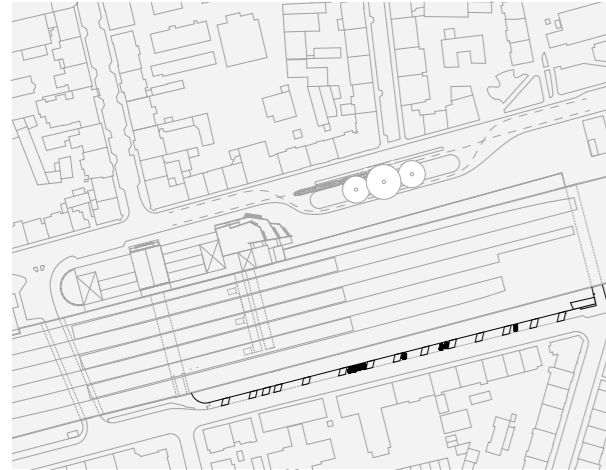


Treppen & Rampen
Stairs & ramps

Die Facettierung des Vorplatzes basiert auf dem Winkel der Schleppekurve, den Straßenbahnen und Busse benötigen, um abzubiegen. Die drei Ebenen sind über Treppen und Rampen von beiden Seiten aus barrierefrei zugänglich und ermöglichen eine dynamische und funktionale Nutzung des Vorplatzes. Sie strukturieren den Platz, ohne dabei die Sichtachsen zu beeinträchtigen, markieren die Schnittstelle zwischen Transitraum und Aufenthaltsraum.

The faceting of the forecourt is based on the angle of the trailing curve that trams and buses need to turn. The three levels are accessible from both sides via stairs and ramps and enable dynamic and functional use of the forecourt. They structure the square without impairing the lines of sight and mark the interface between transit space and recreational space.

Marienstraße Marienstreet



50

Ausgangssituation - Südseite
Exit situation - southside

Bildung des Vorplatzes am Hintereingang
Verortung des Carsharings & der Trinkhalle
Creation of the forecourt at the rear entrance
Localisation of the car sharing & drinking hall

Rad- & Fußwege
Cycle - & Footpaths

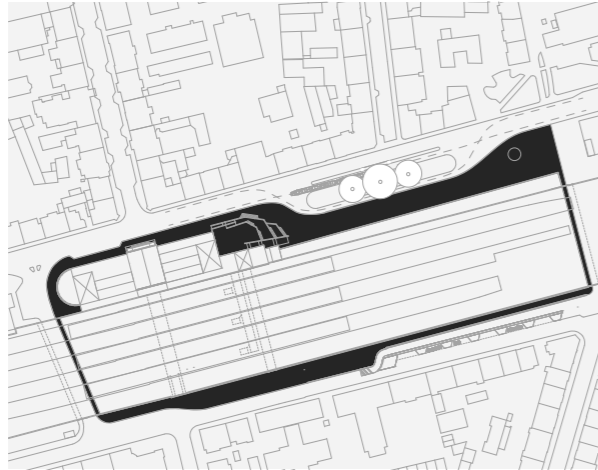
Die Entfernung des Bahndamms ermöglicht einerseits die Bildung eines Vorplatzes auf der Rückseite des Bahnhofs. Andererseits entsteht durch die Neuorganisation der Parkplätze zu Carsharing-Stellplätzen und die Versetzung der Trinkhalle genügend Raum für einen Fußweg sowie einen separaten Radschnellweg. Diese beiden Bereiche sind durch einen Grünstreifen voneinander getrennt, um eine höhere Sicherheit der Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird auch der ungenutzte Gepäcktunnel durchgestochen, um eine Anbindung vom Radschnellweg zum Fahrradparkhaus zu ermöglichen.

On the one hand, the removal of the railway embankment makes it possible to create a forecourt at the rear of the station. On the other hand, the reorganisation of the parking spaces into car-sharing spaces and the relocation of the Trinkhalle will create sufficient space for a footpath and a separate cycle highway. These two areas are separated by a green strip to ensure greater safety for road users. In this context, the unused luggage tunnel will also be cut through to enable a connection from the cycle highway to the cycle car park.

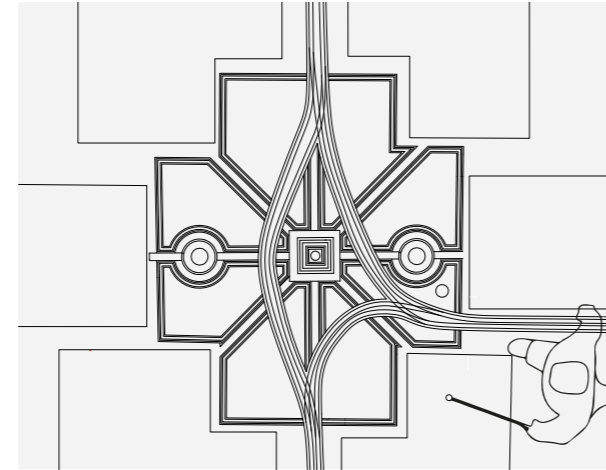


51

Ornament oder Leitstreifen Ornament or guide strip



Neue Fußwege
New footpaths



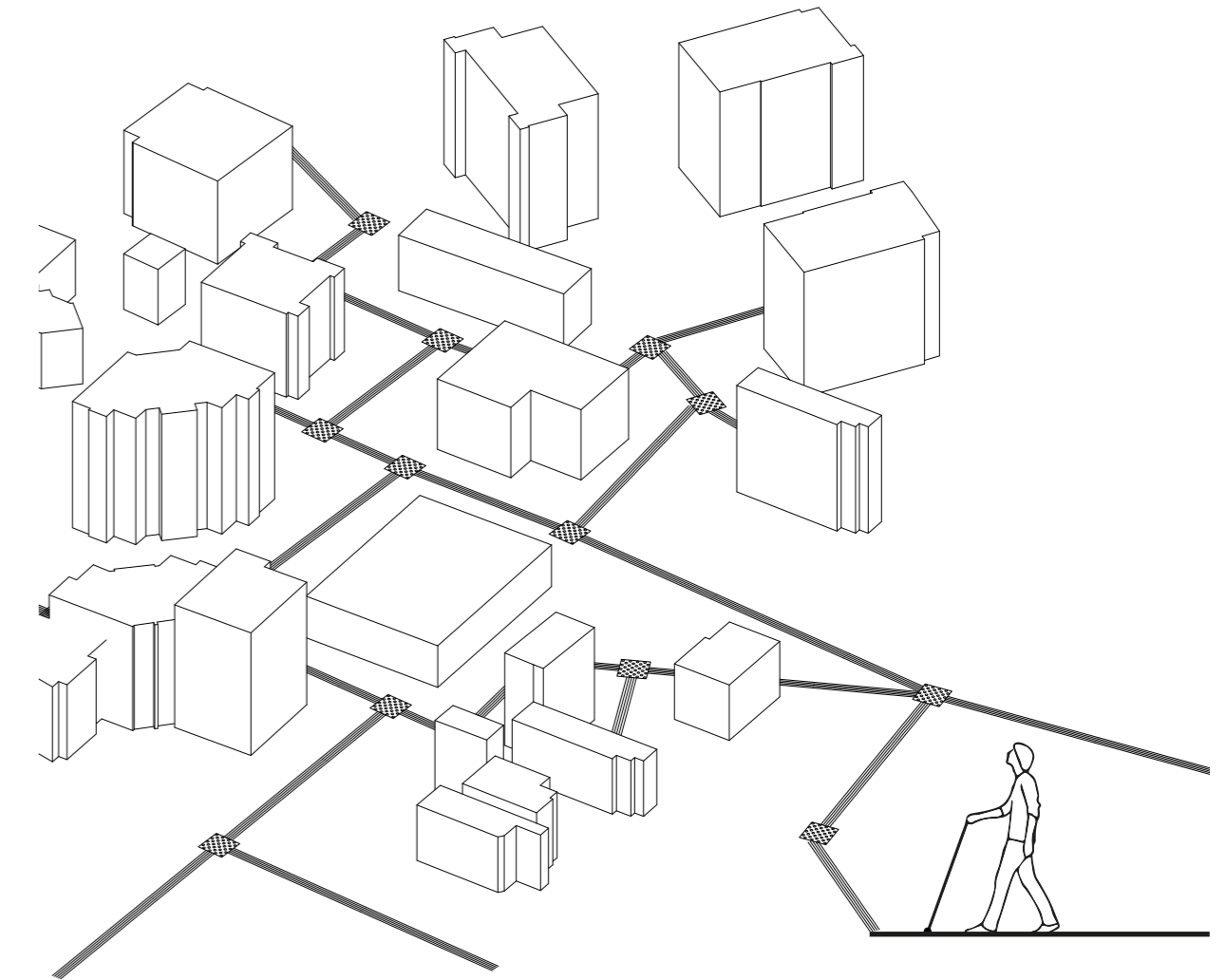
Draufsicht - Luisenplatz Darmstadt
Top view - Luisenplatz Darmstadt

Durch diese Veränderungen ergeben sich neue mögliche Fuß- und Laufwege. Die gesamte Fläche wurde mit einem einheitlichen Bodenbelag versehen, der den Bahnhof als zusammenhängende Einheit betont. Die Lesbarkeit des Raumes wird verbessert und die Selbstverortung der Besucher:innen vereinfacht.

These changes result in new possible footpaths and walkways. The entire area was given a uniform floor covering that emphasises the station as a coherent unit. This improves the legibility of the space and makes it easier for visitors to locate themselves.

Bei der Platzgestaltung haben wir bewusst anders als bei anderen Plätzen, wie zum Beispiel dem Luisenplatz in Darmstadt, die Ornamentik als leitendes Element eingesetzt. Auf dem Luisenplatz ist die Ornamentik ein reines Schmuckelement, das nur aus der Vogelperspektive bzw. der Planersicht ersichtlich ist. Die Linien sind aus der Perspektive der Nutzer:innen nicht vollständig sichtbar und daher unverständlich und verwirrend. Ausgehend von einem Blindenleitsystem, das Blinde und sehbehinderte Menschen durch ganze Städte leitet, entstand das Konzept einer ornamentalen Bodengestaltung, die eine Orientierungsinformation für alle beinhaltet.

In contrast to other squares, such as Luisenplatz in Darmstadt, we deliberately used ornamentation as a guiding element in the design of the square. On Luisenplatz, the ornamentation is purely a decorative element that is only visible from a bird's eye view or from the planner's perspective. The lines are not fully visible from the user's perspective and are therefore incomprehensible and confusing. Based on a guidance system for the blind, which guides blind and visually impaired people through entire cities, the concept of an ornamental floor design was developed, which contains orientation information for everyone.



Ornament oder Leitstreifen Ornament or guide strip



Blindenleitsystem
Guidance system for the blind



Begleitstreifen
Accompanying strip

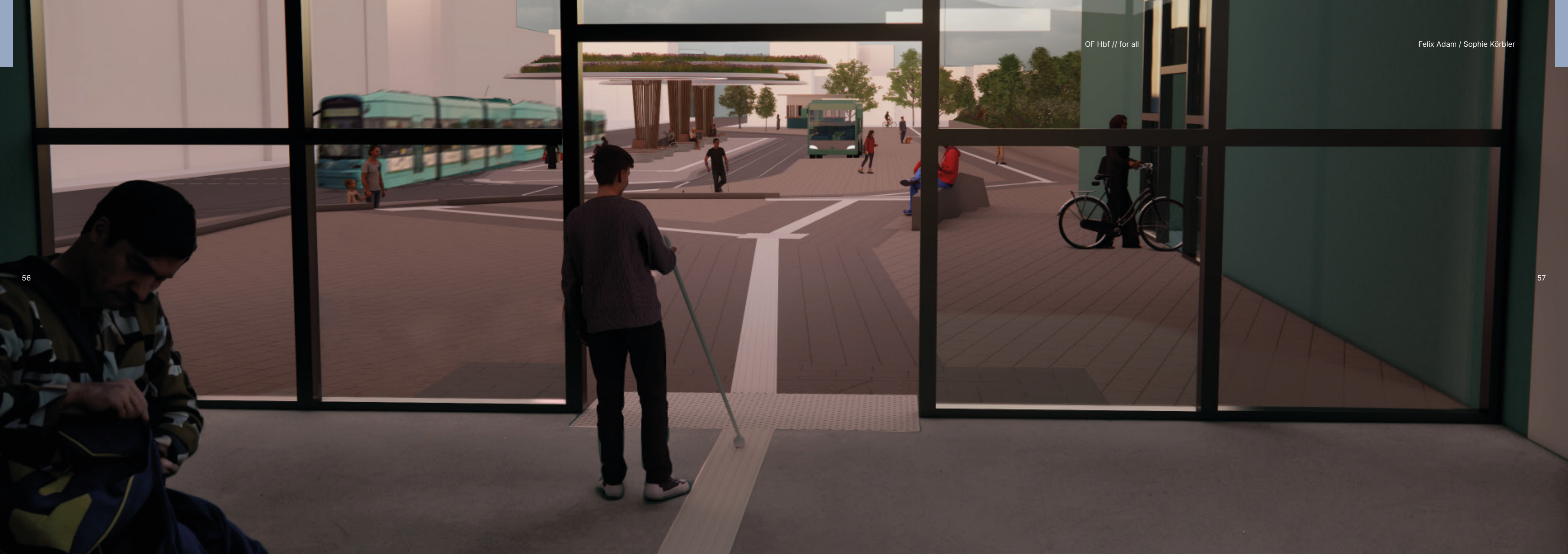
In Zusammenarbeit mit dem Dialogmuseum Frankfurt wurde eine Ortsbegehung mit einer blinden Person durchgeführt. Daraus entwickelte sich das neue Blindenleitsystem für den Platz. Die Begleitstreifen und die Offsets der Aufmerksamkeitsfelder strukturieren und leiten eine Person unterbewusst über den Platz.

In collaboration with the Dialogue Museum Frankfurt, a site inspection was carried out with a blind person. This resulted in the new guidance system for the square. The accompanying strips and the offsets of the attention fields structure and guide you subconsciously across the square.

OF Hbf // for all

Felix Adam / Sophie Körbler





OF Hbf // for all

Felix Adam / Sophie Körbler



SINUS

Paul Rumesz

Im Rahmen des Projekts "«Offenbach Hauptbahnhof: Upgrade!»" wurde ein kleiner, aber nicht unwichtiger Teil des Bahnhofsumfelds bearbeitet: die Unterführung zwischen der Senefelderstraße und dem nördlich des Bahndamms gelegenen Bahnhofsbereich.

Diese Unterführung ist nicht nur für die Erschließung des gesamten Bahnhofsbereichs wichtig, sondern auch für viele Menschen ein alltäglicher Weg, da sie eine der wenigen direkten Verbindungen zwischen dem südlich des Bahnhofs gelegenen Senefelderquartier und dem Zentrum Offenbachs bildet. Trotz dieser klar ausgeprägten Transitfunktion bleibt der Zusammenhang mit dem Bahnhof und dessen Umfeld nicht weniger wichtig.

In diesem Projekt wurden die größten Probleme analysiert, Systeme geschaffen und neue Möglichkeiten angewendet, um einen Tunnel und dessen vorausgehende Knotenpunkte neu zu denken und auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzenden, aber auch der bereits anlaufenden Planungen der Stadt Offenbach, einzugehen.

As part of the '«Offenbach Hauptbahnhof: Upgrade!»' project, a small but not insignificant part of the station area was worked on: the subway between Senefelderstraße and the station area to the north of the railway embankment.

This subway is not only important for the development of the entire station area, but is also an everyday route for many people, as it forms one of the few direct connections between the Senefelder quarter to the south of the station and the centre of Offenbach. Despite this clear transit function, the connection with the railway station and its surroundings remains no less important.

In this project, the biggest problems were analysed, systems created and new possibilities applied in order to rethink a tunnel and its preceding junctions and to respond to the needs of the various users, but also to the plans already underway in the city of Offenbach.

Problematik Problems

60



Blick in den Fußgängertunnel - Bismarckstraße
View into the pedestrian tunnel - Bismarckstraße

Verschiedene Böden, die schlecht bis gar nicht instand gehalten werden, Ecken voller Müll und Vandalismus an den Wänden. Ein überwuchertes Bahndamm, dessen Mauern bereits beengend wirken, bevor der Tunnel überhaupt erst betreten wird. Eine ungleichmäßige und nicht ausreichend helle Beleuchtung aus Leuchtstoffröhren. Und auf der Südseite eine durch die bereits angesprochenen Mauern und einen Kiosk kaum einsehbare Kreuzung, die erst sichtbar wird, wenn man bereits direkt an ihr steht.

All diese Probleme zeigen die Verwahrlosung der Unterführung, obwohl sie für viele Menschen jeden Tag besonders wichtig ist. Sie vermittelt eine Gleichgültigkeit und Kälte, die gar nicht erst erwartet, dass man ihr im Gegenzug Respekt



Blick in den Fußgängertunnel - Senefelderstraße
View into the pedestrian tunnel - Senefelderstraße

erweisen könnte. Denn die Unterführung zollt sicherlich keinen Respekt an die Nutzenden.

Es muss also Veränderung her. Es muss eine Unterführung geschaffen werden, in der Menschen keine Angst haben. In der sie sich wohlfühlen und mit der sie sich auf ihrem alltäglichen Weg identifizieren können. Diese Punkte führen dann im Umkehrschluss dazu, dass sich automatisch eine Ebene des Respekts zwischen dem Entwurf und den Nutzenden einstellt. Ein angenehmerer Raum schafft eine angenehmere Atmosphäre, und diese schafft wiederum ein angenehmeres Miteinander.



Im Tunnel
Inside the tunnel



Blick auf den Ausgang des Fußgängertunnels
View of the exit of the pedestrian tunnel

Sinus

Paul Rumesz



Various floors that are poorly or not maintained at all. Corners full of rubbish and walls vandalised. An overgrown railway embankment, the walls of which already have a constricting effect before the tunnel is even entered. Uneven and insufficiently bright lighting from fluorescent tubes. And on the south side, a crossing that is barely visible due to the previously mentioned walls and a kiosk, which only becomes visible when you are already standing right next to it.

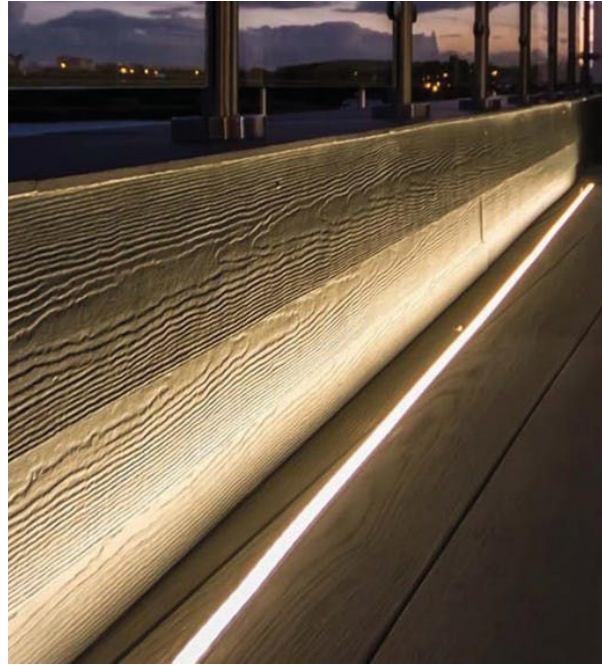
All these problems show the neglect of the tunnel, although it is particularly important for many people every day. It conveys an indifference and coldness that does not even expect to be shown respect in return. Because the subway certainly doesn't show respect to those who use it, so change is needed. A tunnel



must be created in which people are not afraid.

In which they feel comfortable and with which they can identify on their everyday journey. Conversely, these points will automatically lead to a level of respect between the design and the users. A more welcoming space creates a more pleasant atmosphere, which in turn creates more pleasant interaction.

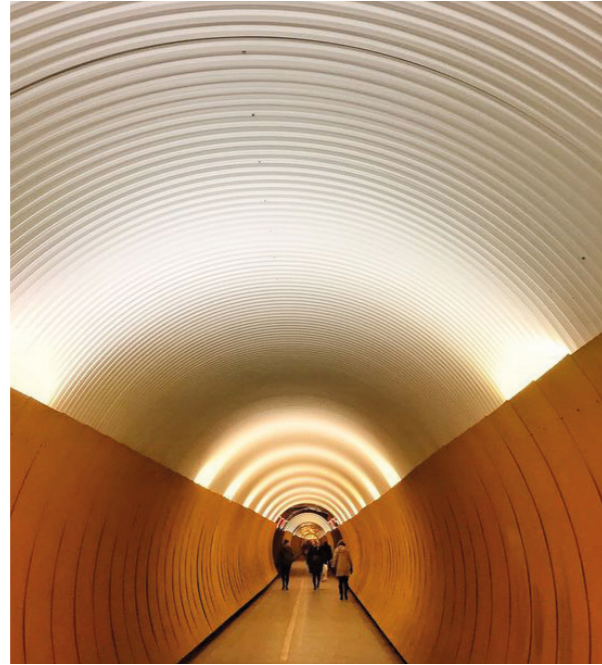
61



Hier werden Referenzen für die Gestaltung der Lichtwirkung gezeigt. Links wird vor allem dargestellt, wie die Bodenleisten entlang der Laufwege verlaufen sollen.

In der Mitte und rechts wird veranschaulicht, wie das Licht im Tunnel über die Rundungen aufgefangen und reflektiert wird. Diese Darstellungen zeigen, welche Wechselwirkungen durch die Lichtprojektionen und die Formen im Raum, wie die Deckenrundung und die Wandverkleidungen, entstehen.

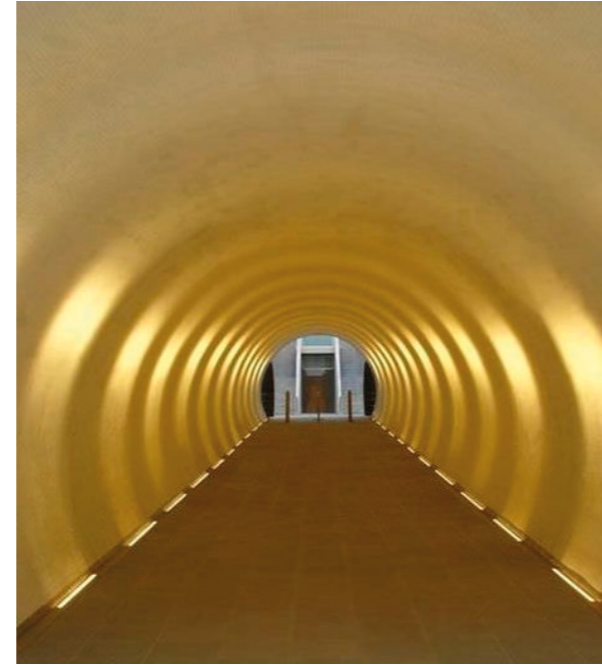
Ebenfalls in der Mitte zu sehen ist die Entstehung von Lichtkanten durch die Verdeckung der direkten Lichtquelle. Diese Lichtkanten sind ein fundamentaler Bestandteil sowohl des Licht- als auch des Wegfindungskonzepts und werden auf weiteren Seiten genauer erläutert.



Shown here are references for the design of the lighting concept. On the left side, an example for the ground lighting, following the paths through the tunnel.

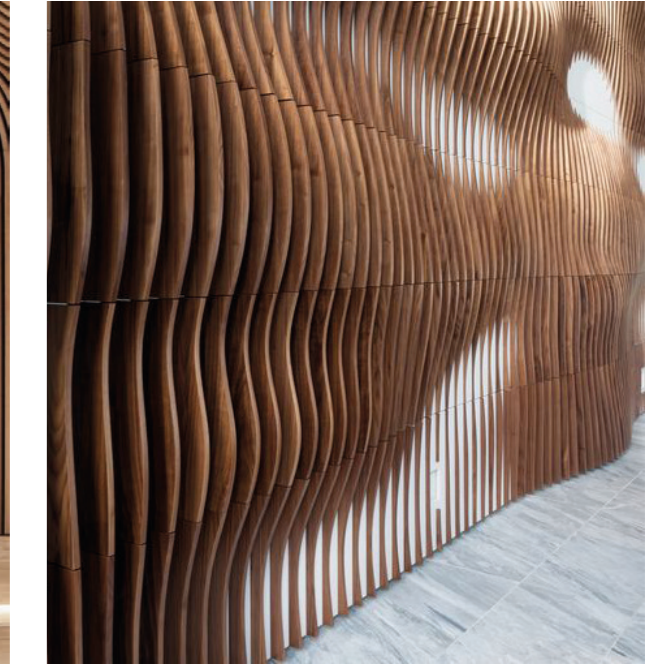
The middle and right illustrate how the light in the tunnel is collected and reflected by the curves. These illustrations show the interactions created by the light projections and the shapes in the room, such as the curved ceiling and the wall panelling.

Also shown in the centre is the creation of light edges through the concealment of the direct light source. These light edges are a fundamental component of both the lighting and wayfinding concepts and will be explained in more detail on later pages.



Das Material Holz wurde als wichtiger Bestandteil der Verkleidung von »Sinus« gewählt, um das derzeit geringe Sicherheitsgefühl zu verbessern. Angestrebt wird eine angenehme Atmosphäre, die durch einladende Gesten und hochwertige Gestaltung die Interaktion der Menschen fördert und Vandalismus entgegenwirkt.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die Lamellenstruktur. Sie ist dynamisch und modular aufgebaut, wie im Bild rechts zu sehen, und erschwert potenziellen Vandalismus. Selbst wenn es zu Vandalismus kommt, wird dieser durch die Lamellenstruktur in seiner Wirkung abgeschwächt. Zusammengefasst zielen diese Maßnahmen darauf ab, eine einladende und wertige Umgebung zu schaffen, die nicht nur das Sicherheitsgefühl stärkt, sondern den Tunnel auch zu einem angenehmen Ort der Begegnung macht.

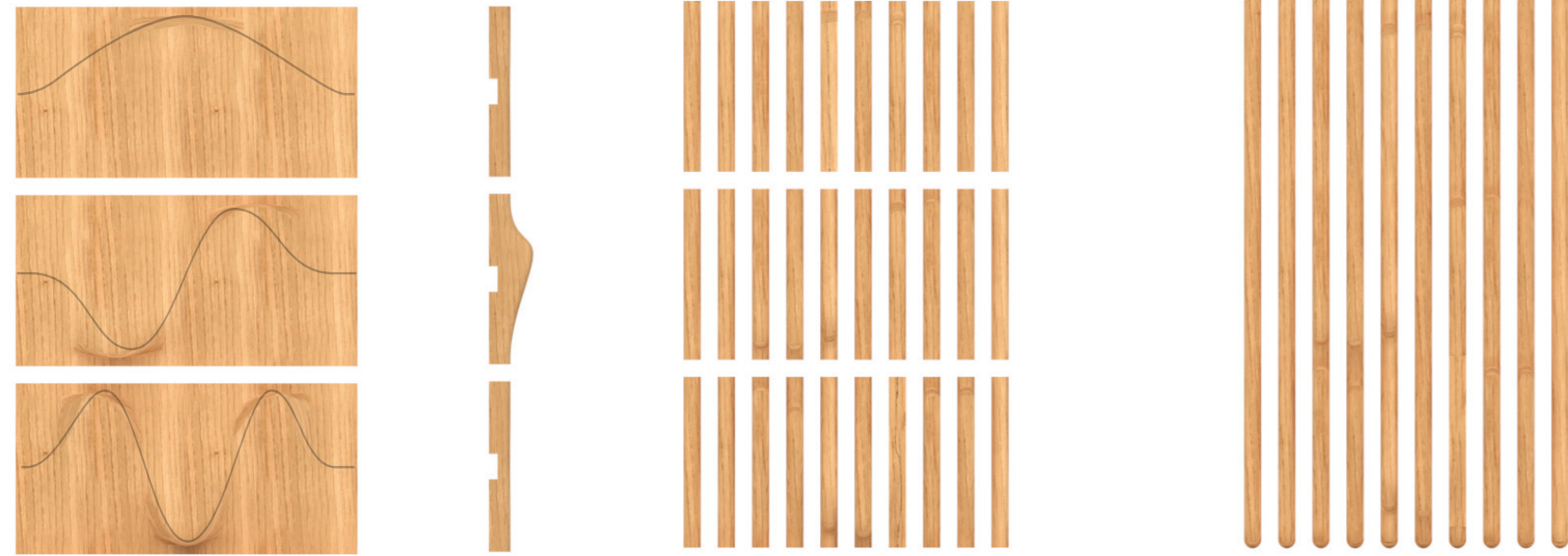


The material wood was chosen as an important component of the cladding of »Sinus« in order to improve the current low sense of security. The aim is to create a pleasant atmosphere that encourages interaction between people and counteracts vandalism through inviting gestures and high-quality design, with the louvre structure playing a central role.

It has a dynamic and modular design, as can be seen in the picture on the right, and makes potential vandalism more difficult. Even if vandalism does occur, it is mitigated by the louvre structure. Taken together, these measures aim to create an inviting and high-quality environment that not only strengthens the sense of security, but also makes the tunnel a pleasant place to meet.

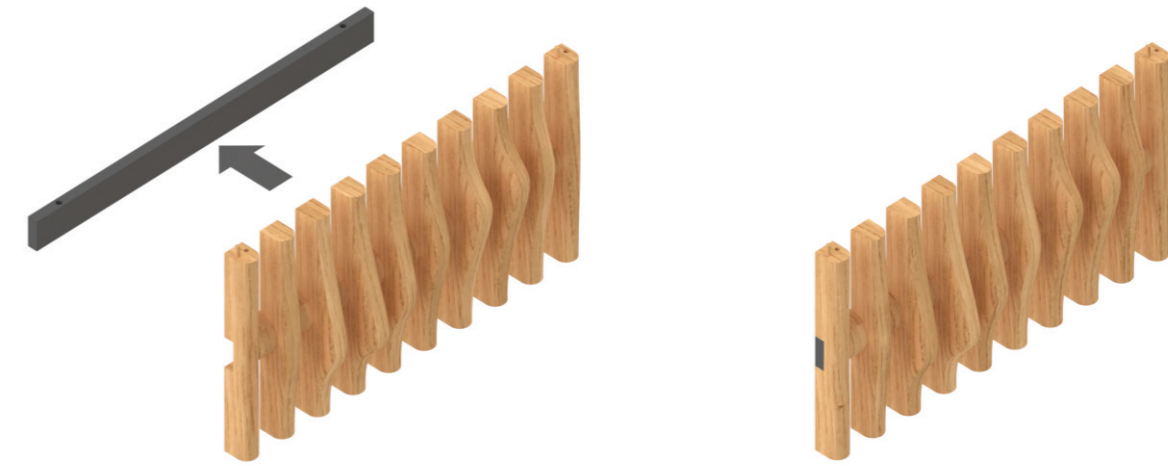
Lamellen Slats

64

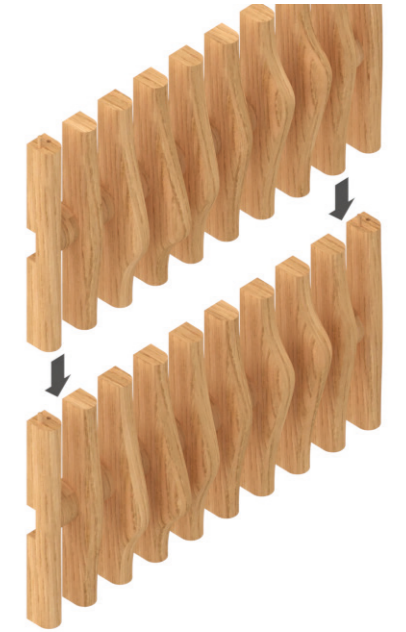


Der Name des Projekts leitet sich aus dem Konzept der Wandverkleidung im Tunnel ab. Hierfür wurde ein modulares System entwickelt, das aus drei verschiedenen Modulen besteht, die in jeweils zwei Positionen beliebig miteinander kombiniert werden können. Für die Gestaltung der Module wurden abgeflachte Sinuskurven mit 1, 2 und 3 Scheiteln (5 cm Basishöhe, 5 cm maximale Höhe) extrudiert und anschließend zu Lamellen (4 cm Breite, 4 cm Fuge) verarbeitet. Im Tunnel werden jeweils drei dieser Module übereinander angeordnet und oben und unten mit kleinen Abschlussmodulen abgerundet. Auf diese Weise entstehen aus diesen fünf Teilen insgesamt 130 cm lange Lamellen. Die Montage erfolgt über einen Mittelträger in der Mitte jedes Moduls, mit dem die Module an der Wand befestigt werden. Ein Formschluss an beiden Enden der Module sorgt für eine gleichmäßige und homogene Anordnung. Bei Vandalismus oder Witterungsschäden können einzelne Module leicht ausgetauscht werden.

Sinus



Paul Rumesz



65

The name of the project is derived from the concept of wall panelling in the tunnel. A modular system was developed for this, consisting of three different modules that can be combined with each other in any two positions. To design the modules, flattened sinusoidal curves with 1, 2 and 3 vertices (5 cm base height, 5 cm maximum height) were extruded and then processed into louvres (4 cm wide, 4 cm joint). Three of these modules are arranged on top of each other in the tunnel and rounded off at the top and bottom with small end modules. In this way, a total of 130 cm long slats are created from these five parts, which are installed using a centre support in the middle of each module, with which the modules are attached to the wall. A positive fit at both ends of the modules ensures an even and homogeneous arrangement. Individual modules can be easily replaced in the event of vandalism or weather damage.



Blick auf den Südeingang des Fahrradtunnels
View of the southern entrance to the cycle tunnel

Die Grundidee des Entwurfs besteht darin, eine bessere Wegführung zu ermöglichen und gleichzeitig die Kreuzung Senefelderstraße/Marienstraße übersichtlicher und sicherer zu gestalten. Zu diesem Zweck wird der Bahndamm zur Straße hin verjüngt, so dass eine Trichterform entsteht. Diese Form wird in der Architektur häufig verwendet, um Menschen unbewusst in einen Raum oder in diesem Fall in den Tunnel zu leiten. Zusätzlich entsteht durch diese Form ein kleiner Platz, der zwar nicht sehr groß, aber offen ist. Dadurch wird die gegenseitige visuelle Wahrnehmung aller Verkehrsteilnehmenden erleichtert. Neben der besseren Sicht verschwindet auch das beklemmende Gefühl, das derzeit durch die kalten und ungepflegten Wände auf beiden Seiten beim Verlassen des Tunnels entsteht.

Der gesamte Kreuzungsbereich wird angehoben, um nicht nur alle Verkehrsteilnehmer zum Abbremsen zu zwingen, sondern auch zu verdeutlichen, dass es sich um einen Bereich handelt, in dem besondere Rücksicht aufeinander genommen werden muss. Decken-, Boden- und Wandpaneele bilden eine Vielzahl von Linien, die zu den Ausgängen hin ausgerichtet sind und in Fahrtrichtung eine begleitende Funktion übernehmen.

The basic idea behind the design was to enable better routing and at the same time to make the Senefelderstrasse/Marienstrasse junction clearer and safer. To achieve this, the railway embankment was narrowed towards the road, thus creating a funnel shape. This shape is often used in architecture to unconsciously guide people into a space or, in this case, into the tunnel.

In addition, this shape creates a small square which, although not very large, is open. This makes it easier for all road users to see each other. In addition to the improved visibility, the oppressive feeling that is currently created by the cold and unkempt walls on both sides when leaving the tunnel will also disappear. The entire crossing area has been raised, not only to force all road users to slow down, but also to emphasise that this is an area where special consideration must be given to each other. Ceiling, floor and wall panels form a multitude of lines that are orientated towards the exits and take on an accompanying function in the direction of travel.

Lichtkonzept Lighting concept



68

Sinus

Paul Rumesz

Auch das Lichtkonzept war ein elementarer Bestandteil des Gesamtentwurfs. Im Wesentlichen sind die Wände und die Decke in einer hellen Farbe gestrichen. Dadurch wirkt der Raum größer und weniger bedrückend und reflektiert das ausgestrahlte Licht besser.

Das zentrale Deckenband strahlt nicht nach unten, sondern nach beiden Seiten. Über die Rundungen der Decke gelangt so indirekt ausreichend Licht in den Raum. An den Enden des Bandes entstehen Lichtkanten. Diese sind auch Teil des erwähnten Leitsystems.

Ergänzend gibt es eine Bodenbeleuchtung. Die beidseitig des Weges angebrachten, parallel zur Laufrichtung verlaufenden Bodenleisten übernehmen eine ähnliche Funktion und begleiten den Weg auf einer anderen Ebene. Ähnlich wie bei der Deckenleuchte wird das Licht dieser Lichtleisten reflektiert, einerseits von den Rundungen, die auch von unten beleuchtet werden, andererseits aber auch von den Lamellen und den Freiräumen dazwischen. Dadurch entsteht ein interessantes Licht- und Schattenspiel, das die Dreidimensionalität des Lamellensystems unterstreicht.

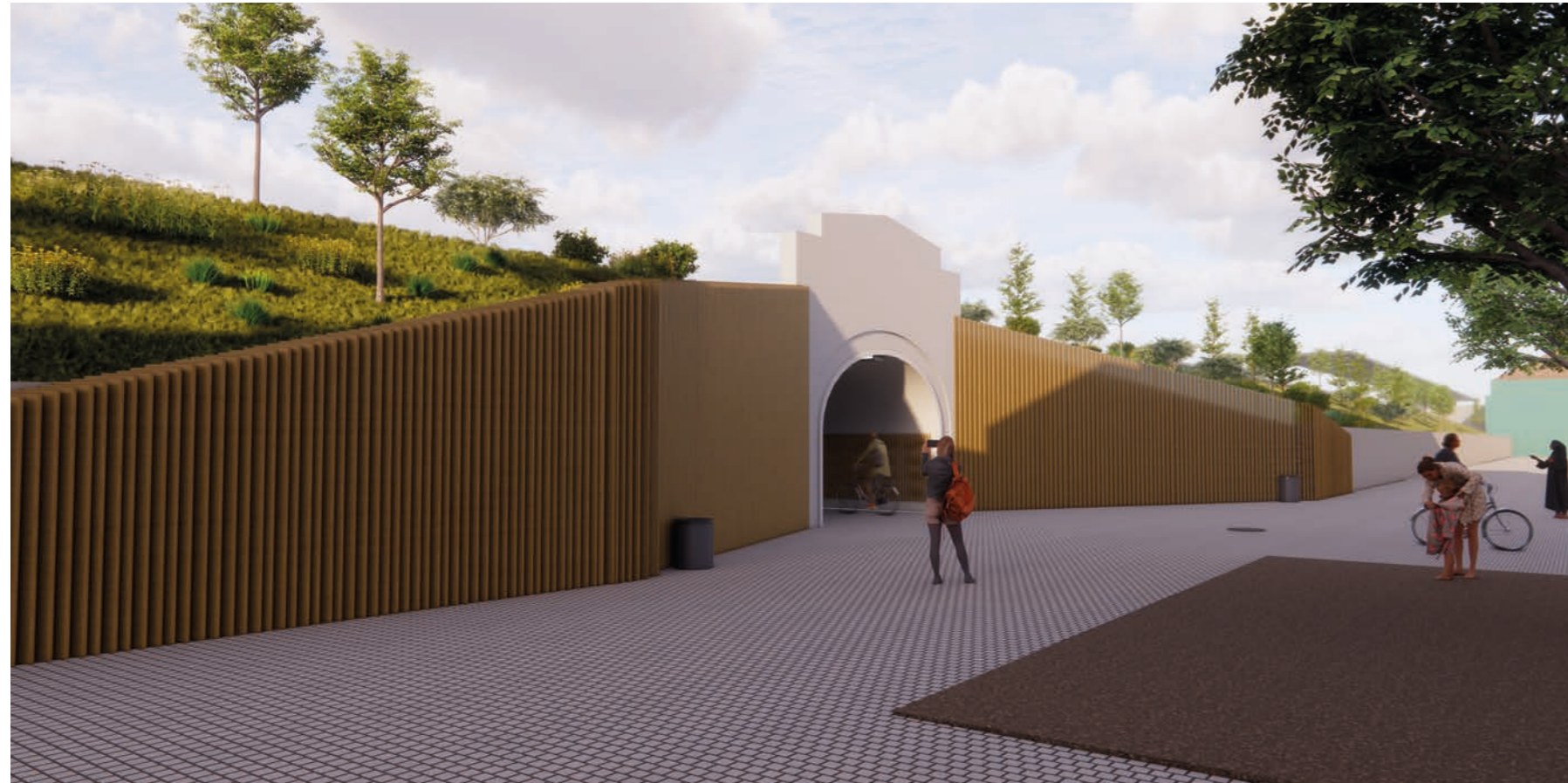
The lighting concept was also an elementary component of the overall design. Essentially, the walls and ceiling are painted in a light colour. This makes the room appear larger and less oppressive and reflects the emitted light better.

The central ceiling band does not radiate downwards, but to both sides. This allows sufficient light to enter the room indirectly via the curves of the ceiling. Light edges are created at the ends of the strip. These are also part of the guidance system mentioned above.

There is also floor lighting. The floor strips installed on both sides of the path and running parallel to the direction of travel fulfil a similar function and accompany the path on a different level. As with the ceiling light, the light from these light strips is reflected on the one hand by the curves, which are also illuminated from below, and on the other hand by the slats and the open spaces in between. This creates an interesting interplay of light and shadow that emphasises the three-dimensionality of the louvre system.

69

SINUS SINE



70

Auf der Nordseite zum neu gestalteten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) hin wird der Bahndamm durch den Entwurf »Sinus« etwas schmaler. Der "Trichter" zieht sich durch die Bahndammmauer und wird dadurch zum integralen Bestandteil des gesamten Platzes. Er geleitet die Menschen aus dem Tunnel auf den Platz und nicht nur hindurch. Die Integration in die Platzgestaltung ist deshalb besonders wichtig, da der Realisierungsteil des bereits abgeschlossenen Ideenwettbewerbs genau diesen Bereich neu bespielen und beleben möchte. Aus diesem Grund wurde der Platzbereich nicht eigenständig gestaltet, sondern der Tunnelentwurf an die bestehenden Planungen angepasst.

On the north side towards the newly designed central bus station (ZOB), the railway embankment becomes somewhat narrower thanks to the »Sinus« design. The 'funnel' runs through the railway embankment wall and thus becomes an integral part of the entire square. It guides people out of the tunnel into the square and not just through it. Its integration into the design of the square is therefore particularly important, as the realisation part of the ideas competition, which has already been completed, aims to revitalise and revitalise precisely this area. For this reason, the square area was not designed independently, but the tunnel design was adapted to the existing plans.

Sinus

Paul Rumesz



71

Digitale Visualisierungen Digital visualisations



Sinus

Paul Rumesz

Die endgültige Visualisierung des Projekts erfolgte durch Renderings und ein kurzes Video, das auf YouTube hochgeladen wurde. Das Video zeigt einen Spaziergang von der Senefelderstraße über die Kreuzung, durch den Tunnel bis zum neu gestalteten Vorplatz des Hauptbahnhofs. Der QR-Code rechts führt zum Video.

The final visualisation of the project was achieved through renderings and a short video that was uploaded to YouTube. The video shows a walk from Senefelderstraße across the intersection, through the tunnel to the newly designed forecourt of the main railway station. The QR code on the right leads to the video.



Link zur Animation
Link to the animation



bis_marie Finn Reuter

Das Projekt »bis_marie« befasst sich mit der Umgestaltung der Marienstraße, des Autotunnels und der Bismarckstraße, woraus sich der Name »bis_marie« ableitet. Der Tunnel verbindet die Offenbacher Innenstadt mit dem Wohnviertel Senefelder Quartier. Im Hinblick auf einen geplanten Radschnellweg auf der Marienstraße werde sowohl die Straße als auch der Tunnel umgestaltet. Der Tunnel dient vielen Radfahrenden als Einstieg in die Offenbacher Innenstadt. Um diesen Weg für den Radverkehr zu verbessern und sicherer zu machen, wurde der Tunnel zur autofreien Zone erklärt.

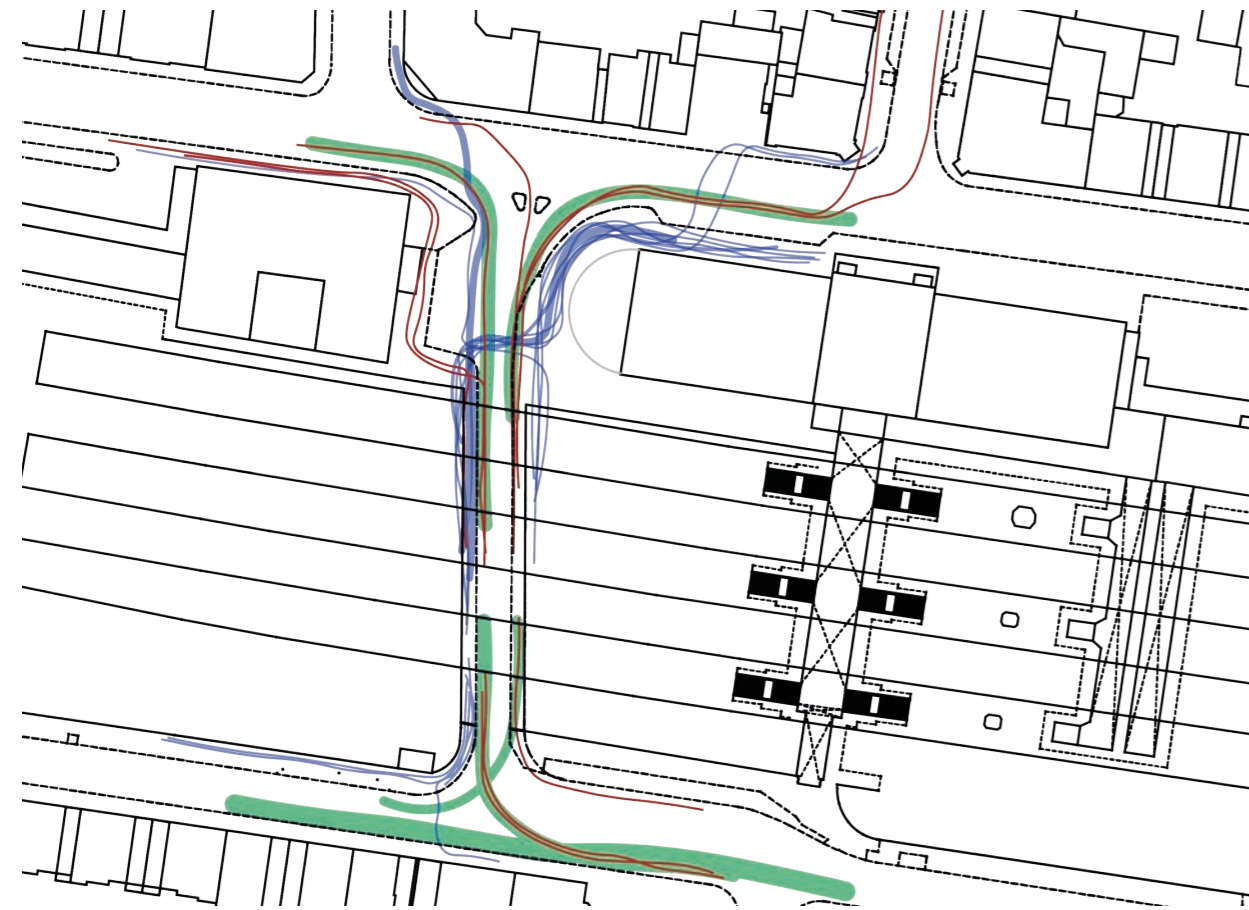
The »bis_marie« project is focused on the redesign of Marienstraße, the car tunnel and Bismarckstraße, from which the name »bis_marie« is derived. The tunnel connects Offenbach's city centre with the Senefelder Quartier residential area. Both the road and the tunnel were redesigned with a view to a planned cycle highway on Marienstraße. Many cyclists use the tunnel to access Offenbach city centre. In order to improve this route for cyclists and make it safer, the tunnel was declared a car-free zone.



Bei Betrachtung des Tunnels und seiner Umgebung fällt auf, dass hier viel Bedarf an Restauration und Umgestaltung nötig ist. Im Tunnel tropft es von der Decke, dadurch bilden sich unschöne Flecken und im Winter Eiszapfen. Das Licht ist sehr gelb und schwach. Es entstehen Angsträume. Auch der Lichtschacht in der Mitte der Tunneldecke bringt wenig Tageslicht ins Innere. Der Südeingang zum Hauptbahnhof ist kaum als solcher zu erkennen, da es nur eine kleine Tür gibt und ein Bahnhofsvorplatz ebenso fehlt. Auf dem Bahndamm befinden sich viele Pflanzen und dadurch entsteht an der Marienstraße ein angenehmes Klima. Diese Qualität sollte beibehalten werden. Der Kiosk an der Ecke des Bahndamms steht schon seit vielen Jahren leer und ist unbenutzt.

Looking at the tunnel and its surroundings, it is clear that a lot of maintenance and redesign is required. The tunnel is dripping from the ceiling, causing unsightly stains and icicles in winter. The light is very yellow and dim. Frightening spaces are created. The light shaft in the middle of the tunnel ceiling also brings little daylight into the interior. The south entrance to the main station is barely recognizable as such, as there is only a small door and there is no station forecourt. There are many plants on the railroad embankment, creating a pleasant atmosphere on Marienstraße. This quality should be maintained. The kiosk on the corner of the railroad embankment has been empty and unused for many years.





Beobachtung des Verkehrsflusses am Autotunnel
Observation of the traffic flow at the car tunnel

Bei der Beobachtung des Verkehrsflusses fiel auf, dass nur wenige Personen den Autotunnel ohne Fahrzeug durchqueren. Dies könnte auf mehrere der oben genannten Gründe zurückzuführen sein. Ebenso fällt auf, dass der Zebrastreifen am nördlichen Ende des Tunnels stark von Fußgänger:innen genutzt wird.

Observing the flow of traffic, it was noticeable that very few people walked through the tunnel without a car. This could be due to many of the reasons mentioned above. It is also noticeable that the zebra crossing at the northern end of the tunnel is heavily used by pedestrians.

Beobachtung am Nordkopf (Autotunnel):
Innerhalb von 8 Minuten verließen 28 Personen den Tunnel. Vier mit dem Fahrrad, zehn zu Fuß und weitere 15 mit dem Auto. 26 Personen sind in den Tunnel eingefahren. Drei mit dem Fahrrad, sechs zu Fuß und weitere 17 mit dem Auto. Alle neun Sekunden passiert eine Person den Tunnel.

Observation at the north end (car tunnel): Within 8 minutes, 28 people left the tunnel. Four by bike, ten on foot and a further 15 by car. 26 people entered the tunnel. Three by bike, six on foot and a further 17 by car. One person passes through the tunnel every nine seconds.

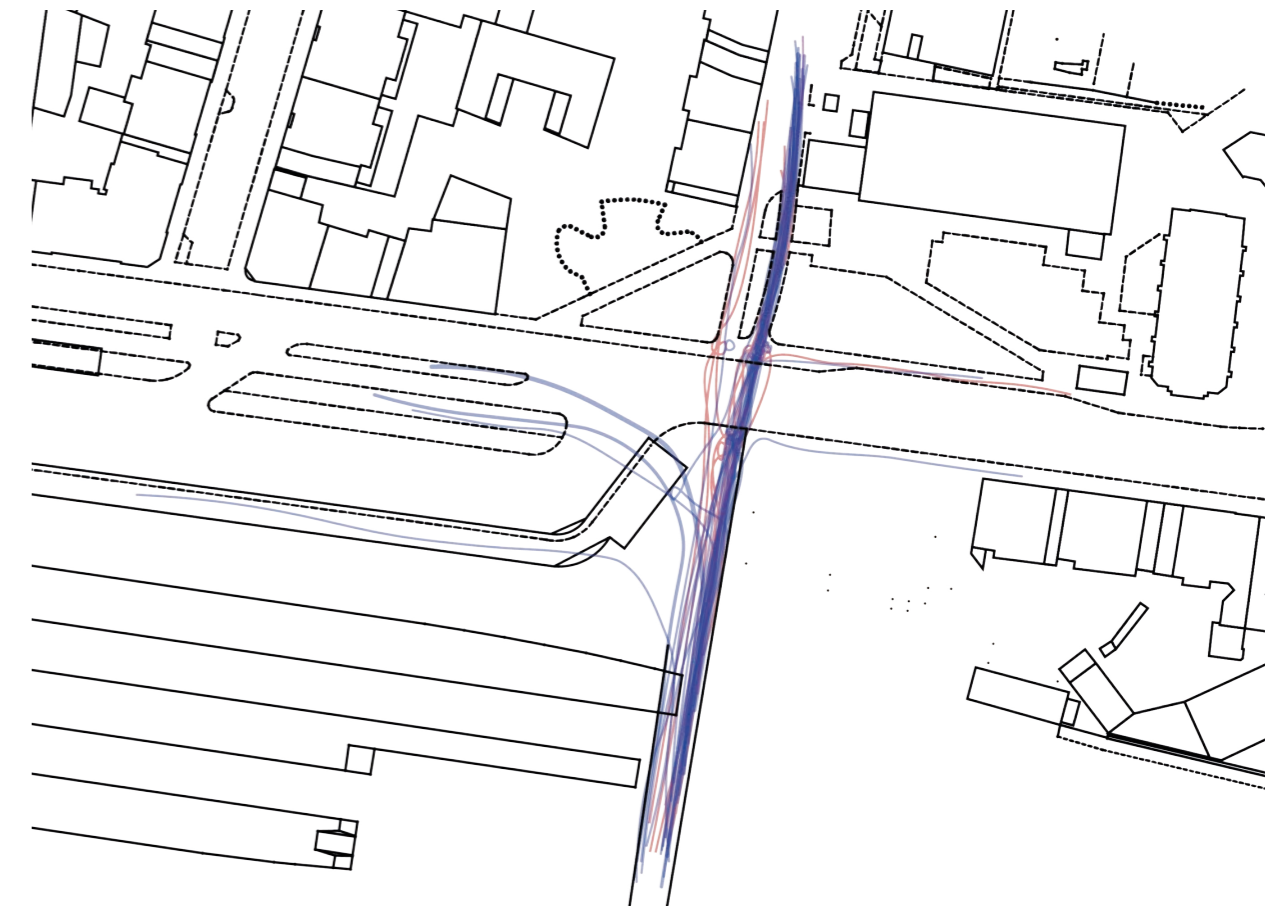


Der Fußgängertunnel wird deutlich stärker von Fußgängern und Radfahrenden genutzt. Hier stören keine Autos. Trotzdem ist auch bei diesem Tunnel viel zu verbessern. Die meisten Menschen nutzen ihn, um von der Senefelder Straße in die Innenstadt zu gelangen. Nur wenige biegen nach Westen ab und nutzen die Angebote des ÖPNV.

The pedestrian tunnel is used much more by pedestrians and cyclists. There are no cars here. Nevertheless, there is still a lot of room for improvement in this tunnel. Most people use it to get from Senefelder Straße to the city centre. Only a few turn off to the west and use the public transport services.

Beobachtung am Nordkopf (Fußgängertunnel):
Innerhalb von sechs Minuten verließen 26 Personen den Tunnel. Sechs mit dem Fahrrad und 20 per Fuß. 15 Personen betreten den Tunnel. Sechs mit dem Fahrrad und neun per Fuß. Jeden acht Sekunden bewegt sich eine Person durch den Tunnel.

Observation at the north end (pedestrian tunnel): Within six minutes, 26 people left the tunnel. Six by bike and 20 on foot. 15 people entered the tunnel. Six by bike and nine on foot. One person moves through the tunnel every eight seconds.

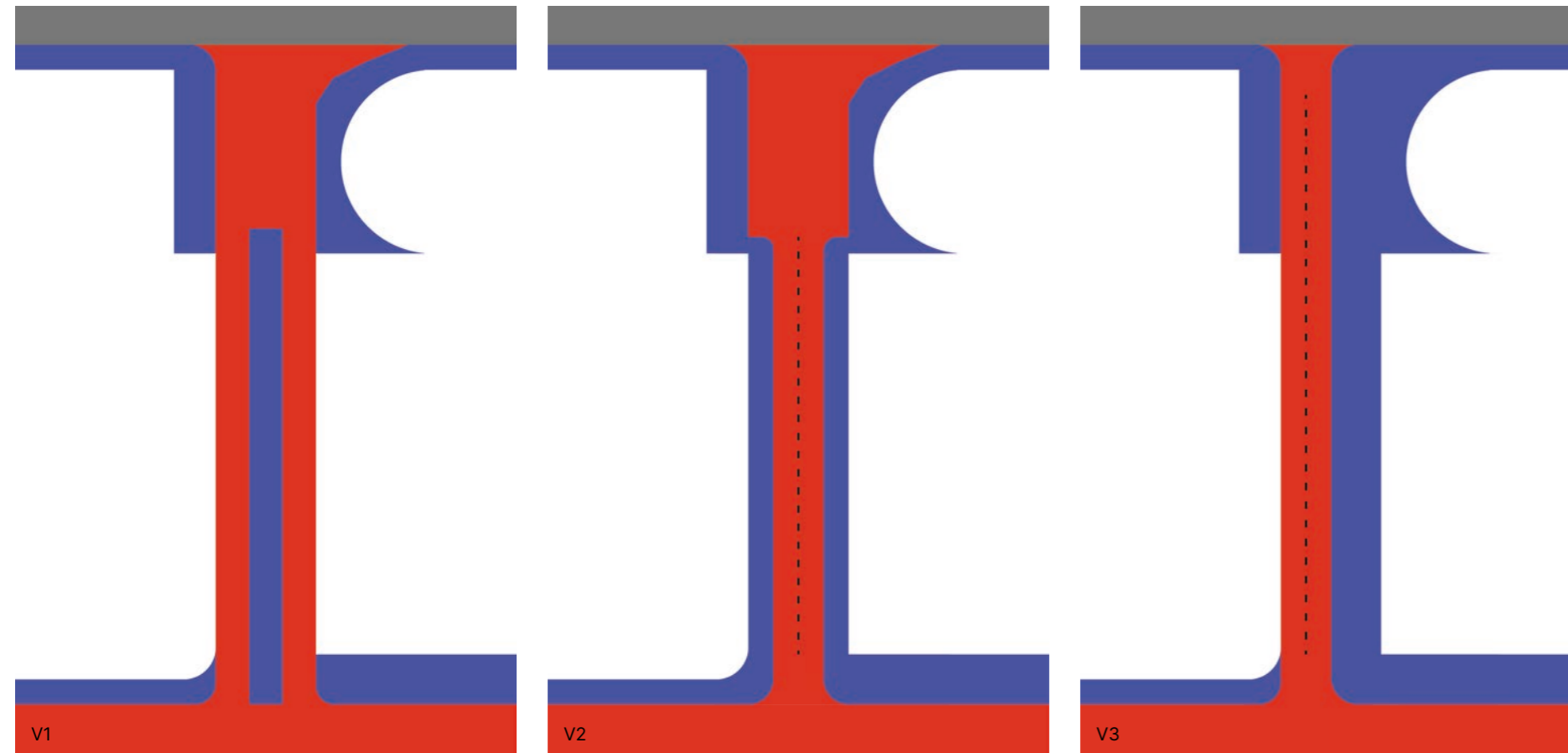


Beobachtung des Verkehrsflusses an dem Fußgängertunne
Beobachtung des Verkehrsflusses im Fußgängertunnel I

Tunnel Layout

tunnel layout

80

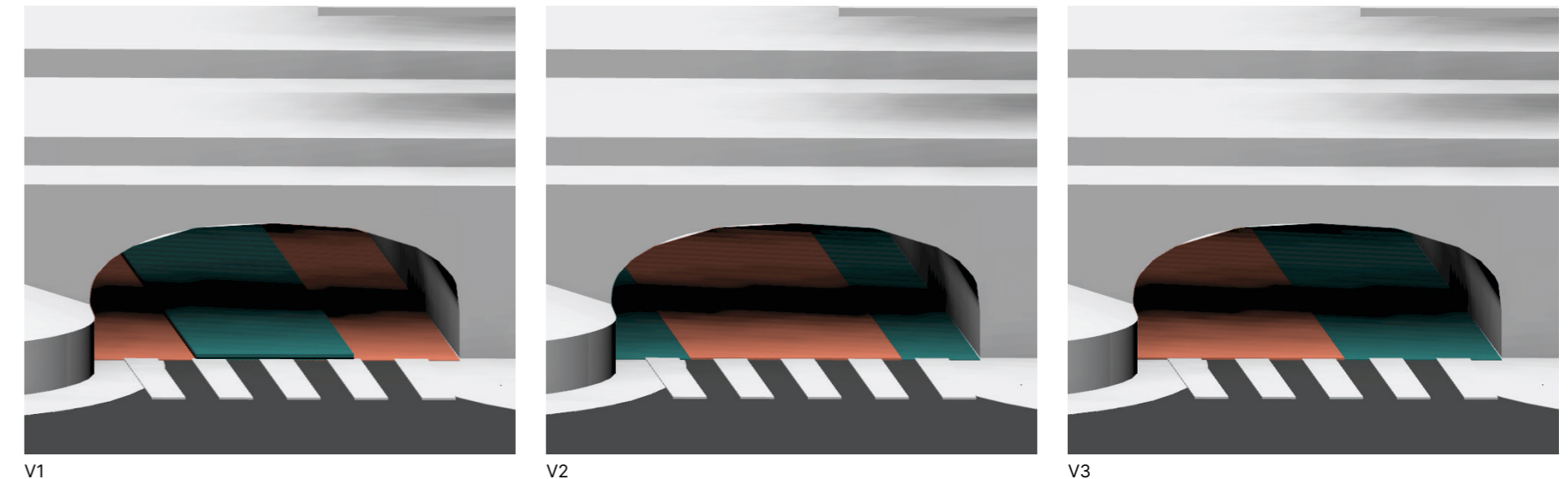


Durch den Wegfall der beiden Autospuren gewinnt der Tunnel an Raum. Nun stellt sich die Frage: Wie teilen sich Fußgänger:innen und Radfahrende diesen auf? Tendenziell benötigen Radfahrende mehr Platz als Fußgänger:innen. Durch die Aufteilung der dritten Variante kann der Bahnhof und sein Gehweg besser als ein Gesamtkonzept wahrgenommen werden. Auch die Fußgänger:innen müssen seltener den Radweg queren. Beide Verkehrswege sind somit flüssiger und sicherer.

By removing the two car lanes, the tunnel gains more space. Now the question arises: How do pedestrians and cyclists share this space? Cyclists tend to need more space than pedestrians. By dividing up the third option, the station and its walkway can be better perceived as an overall concept. Pedestrians also have to cross the cycle path less often. Both traffic routes are therefore more fluid and safer.

Finn Reuter

bis_marie



Durch ein Visualisieren der verschiedenen Layouts am Tunnelportal wurde auch schnell klar, dass es sinnvoll erscheint, jeweils eine große Spur für Radfahrende und Zufußgehende anzulegen. Somit hat jeder Verkehrsteilnehmende seinen eigenen Bereich und muss weniger auf andere achten. Letztendlich ist Variante 3 (V3) am sinnvollsten und wird weiter ausgearbeitet. Ein erster Versuch war es, die Radspur etwas abzusenken oder anzuheben. Somit wird Autofahrenden deutlich, dass sie hier nicht fahren dürfen.

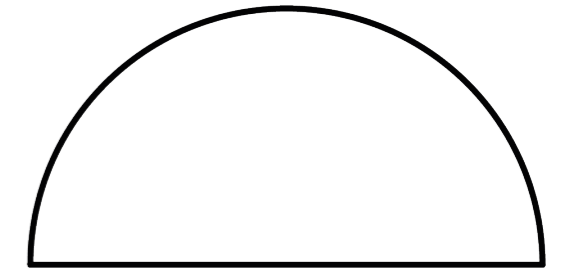
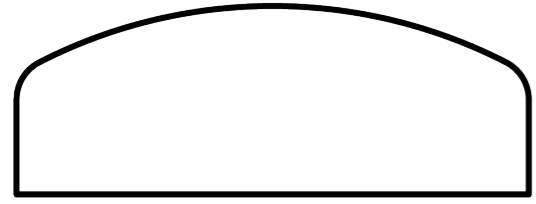
By visualising the different layouts at the tunnel portal, it quickly became clear that it would make sense to create one large lane for cyclists and one for pedestrians. This means that each road user has their own area and has to pay less attention to others. Ultimately, option 3 (V3) makes the most sense and will be developed further. A first attempt was to lower or raise the cycle lane slightly. This makes it clear to motorists that they are not allowed to drive here.

81

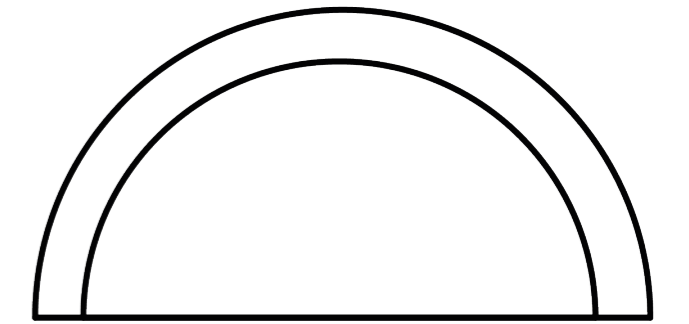
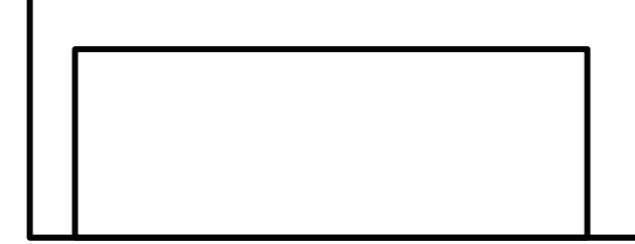
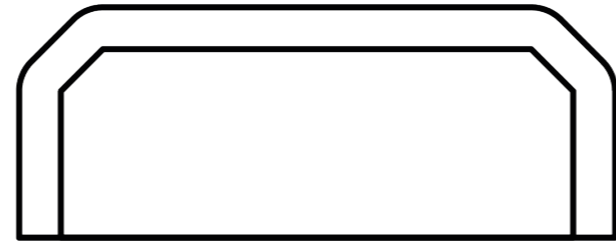
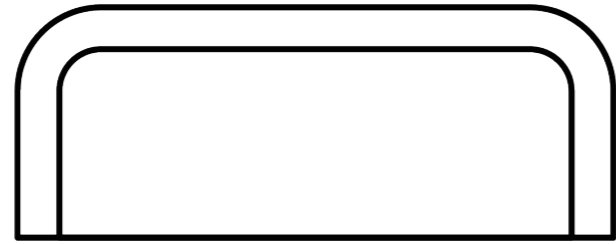
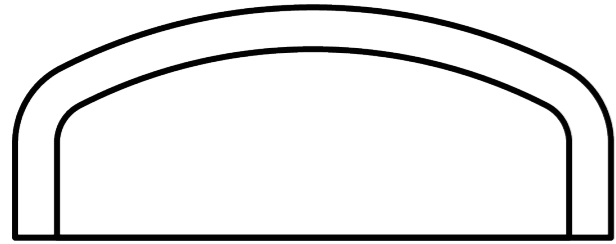
Portal Layout
tunnel portal

bis_marie

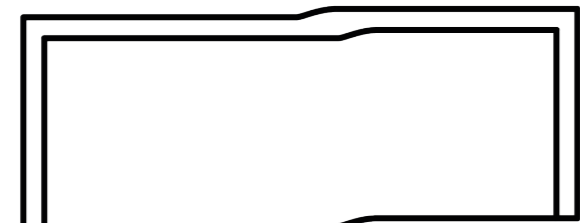
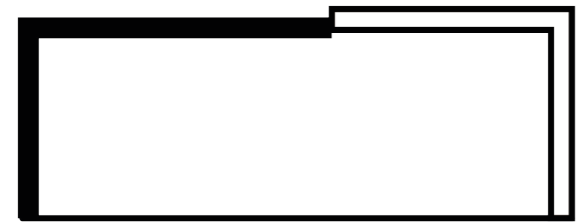
Finn Reuter



82



83



Blick auf das Portal view of the portal



84

Das Tunnelportal geht fließend in die Außenwände über. Durch diese Rundung am Portal öffnet sich der Tunnel stärker nach außen und lädt die Menschen eher dazu ein, hindurchzugehen. Dadurch wird der Kontrast zwischen Innen und Außen deutlich geringer. Die Holzlamellen von Innen setzen sich an den Wänden des Bahndamms fort. Durch das Anheben des Gehbereiches um 5 cm im Tunnel und an den Vorplätzen ergibt sich eine subtile Grenze zwischen den beiden Fortbewegungsvarianten. Dabei ist diese Trennung jedoch so gering wie möglich gehalten, um ein problemloses Überschreiten zu ermöglichen. Die unterschiedlichen Ebenen wiederholen sich auch an der Decke und in den Tunnelportalen. Durch diese Anzeichenfunktion verstehen Radfahrende und Fußgänger:innen direkt, welcher Bereich für sie bestimmt ist.

The tunnel portal merges smoothly into the external walls. Thanks to the curve of the portal, the tunnel opens up more to the outside and invites people to walk through it. This significantly reduces the contrast between the inside and outside. The wooden slats from the inside are also continued on the walls of the railway embankment. Raising the walking area by 5 cm in the tunnel and on the forecourts creates a subtle boundary between the two modes of transport. However, this separation is kept as small as possible to allow easy crossing. The different levels are also reflected on the ceiling and in the tunnel portals. This signalling function allows cyclists and pedestrians to immediately understand which area is intended for them.

bis_marie

Finn Reuter



85

Portal des »bis_marie« Tunnels von der Bismarckstraße aus betrachtet
Portal of the »bis_marie« tunnel viewed from Bismarckstraße

Tunnel Innenleben interior of the tunnel



86

Die Holzlamellen ziehen sich hin bis zum Radschnellweg

Die Lamellen an beiden Seitenwänden helfen, Graffiti zu verhindern, Lärm zu schlucken und schaffen durch ihre runde Holzoberfläche eine angenehme, natürliche Atmosphäre. Am Boden ist in der Mitte durch Licht, mittels zwei schmaler LED-Streifen, eine Trennung zwischen den beiden Bereichen geschaffen worden. Auch an den Wänden sind solche LED-Streifen verbaut. Sie beleuchten die Wände und vor allem die Zwischenräume der Lamellen. Zusätzlich hat der Tunnel drei Lichtschächte, um mehr Tageslicht ins Innere zu bringen. Einige Deckenleuchten werden Richtung Ausgang gehängt, um einen natürlichen Übergang zum Tageslicht zu erzeugen.

The slats on both side walls help to prevent graffiti, absorb noise and create a pleasant, natural atmosphere thanks to their round wooden surface. Two narrow LED strips in the centre of the floor create a separation between the two areas. These LED strips are also installed on the walls. They illuminate the walls and especially the spaces between the slats. The tunnel also has three light shafts to bring more daylight into the interior. Some ceiling lights are hung towards the exit to create a natural transition to daylight.



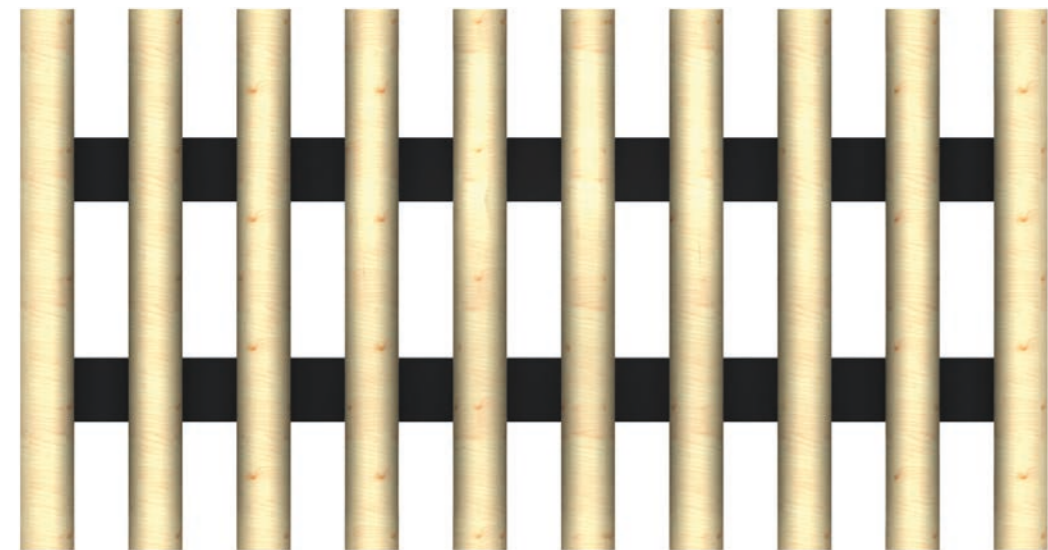
bis_marie

Finn Reuter

87

Holzlamellen wooden slats

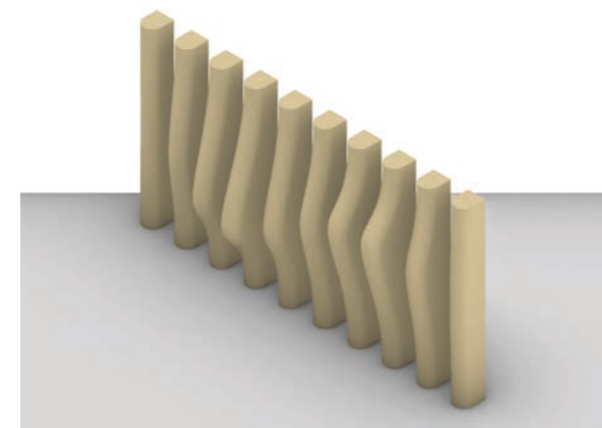
Endstücke
End caps



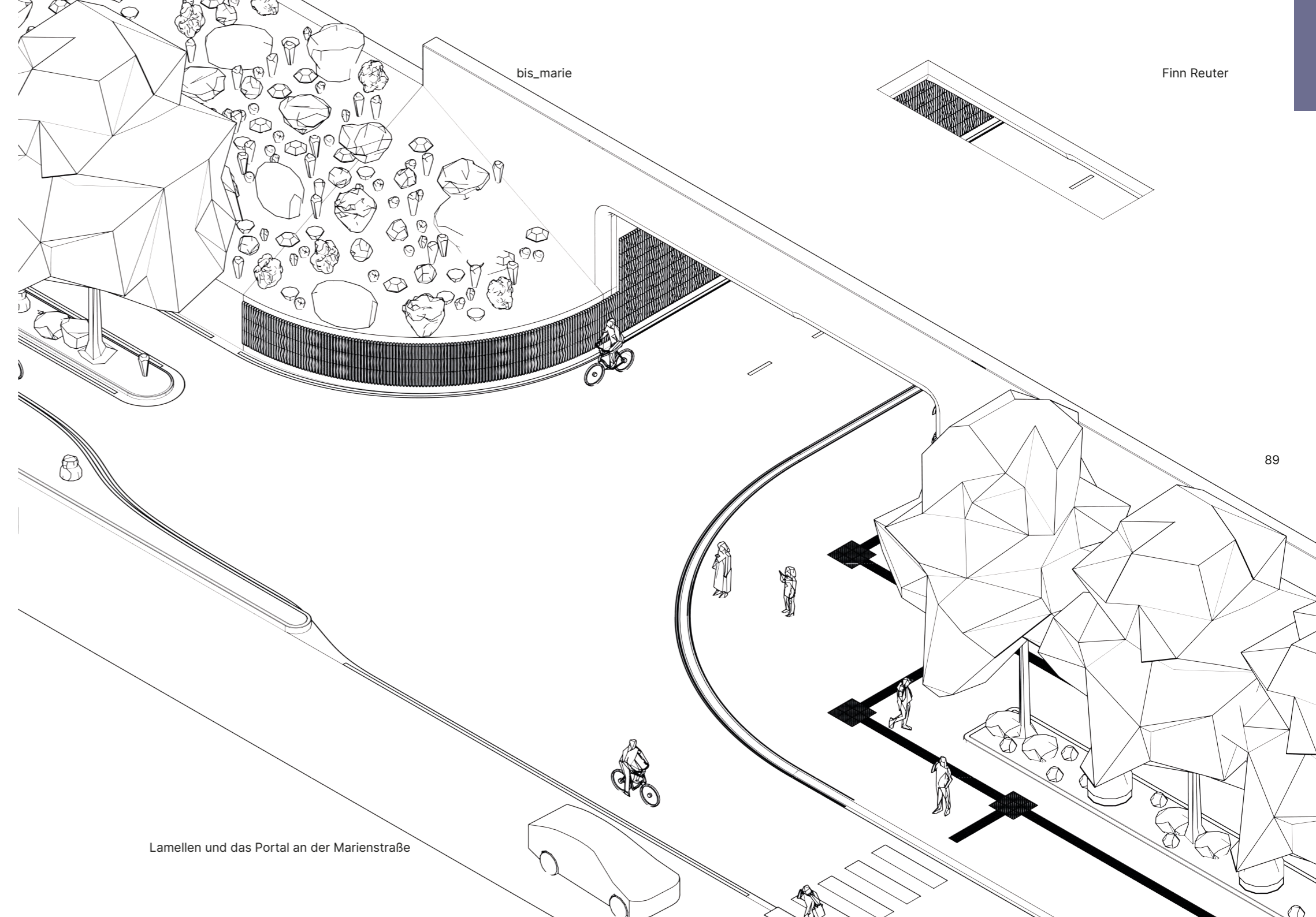
Holzlamellen
Wooden slats

Ein Lamellenmodul besteht aus zehn Holzlamellen, in welchen insgesamt eine Sinuskurve abgebildet ist. Diese Holzlamellen werden von zwei Metallprofilen getragen und damit an der Tunnelwand befestigt. Die Größe eines Moduls ist mit 40 x 80 cm recht klein gehalten. Somit können diese einfach ausgetauscht werden, sollten sie verschmutzt sein. An die Enden eines Moduls kommen Abschlussstücke, die eine Rundung darstellen. Somit gliedern sich die Lamellen an die rechteckige, aber dennoch abgerundete Formsprache des Tunnels an.

A slat module consists of ten wooden slats in which a sine curve is depicted. These wooden slats are supported by two metal profiles and attached to the tunnel wall. The size of a module is kept quite small at 40 x 80 cm. This means that they can be easily replaced if they become dirty. At the ends of a module there are end caps that form a curve. This allows the slats to blend in with the rectangular yet rounded shape of the tunnel.



Kurve innerhalb der Latten
Curve within the slats



Lamellen und das Portal an der Marienstraße

Südvorplatz south square



90

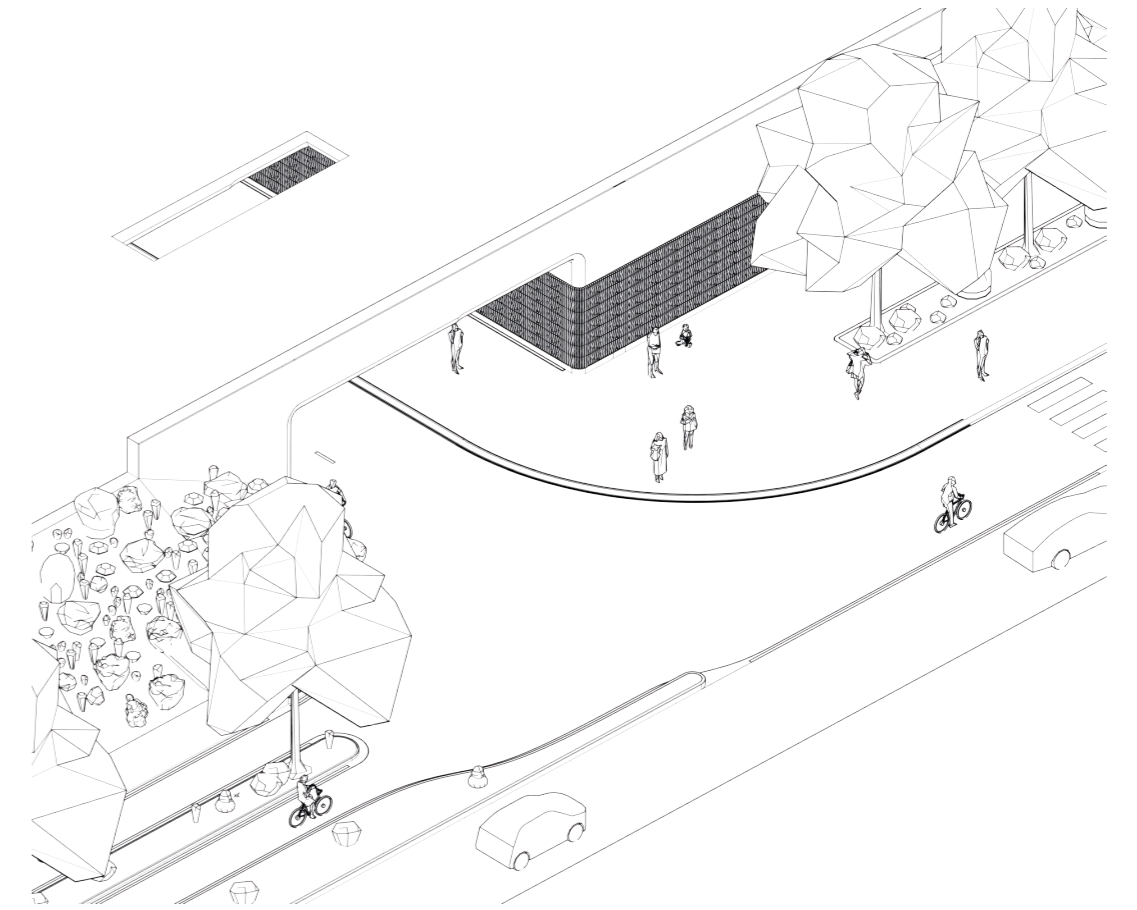
Blick auf den Südvorplatz von der Schäferstraße.

bis_marie

Finn Reuter

Durch den Wegfall der reinen Busabbiegespur gewinnt der Südvorplatz an Raum. Dadurch kann der Südeingang auch als ein Eingang wahrgenommen werden. Die fünf Pappeln bleiben bestehen. Die Marienstraße gewinnt an Qualität und Raum durch ein Verlegen der Autoparkplätze. Dadurch können auch die Bäume erhalten bleiben und der Radweg verläuft jeweils links und rechts der schon bestehenden Bepflanzung. Durch einen neu hinzugekommenen breiten Grünstreifen wird der Autoverkehr von Radverkehr getrennt. Diese Trennung erzeugt ein größeres Sicherheitsgefühl bei den Radfahrenden.

By eliminating the bus-only turning lane, the south forecourt gains more space. As a result, the south entrance can also be perceived as an important entrance. The five poplars will remain. Marienstraße gains in quality and space by relocating the car parking spaces. As a result, the trees can also be retained and the cycle path runs to the left and right of the existing planting. An additional wide green strip separates car traffic from cycle traffic. This creates more safety for cyclists.



Isometrische Ansicht des »bis_marie« Tunnels
Isometric view of the »bis_marie« tunnel

91

Vorher - Nacher
before - after



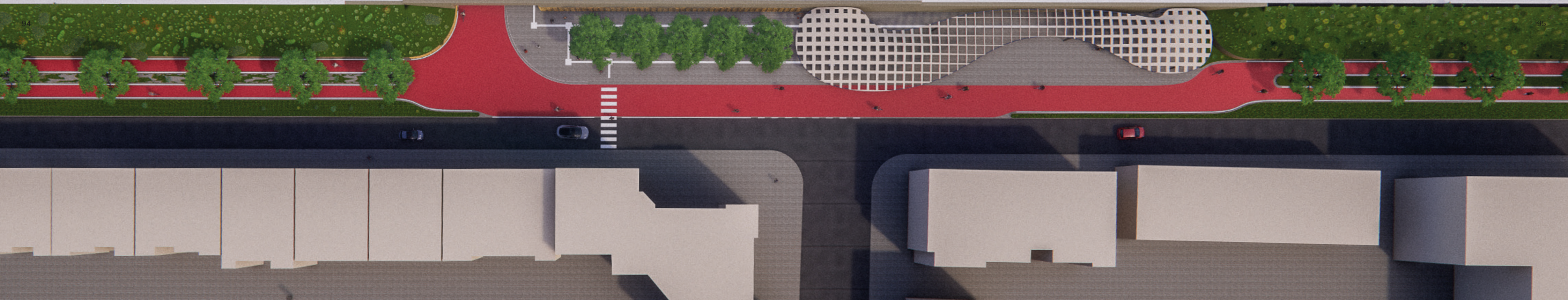
92



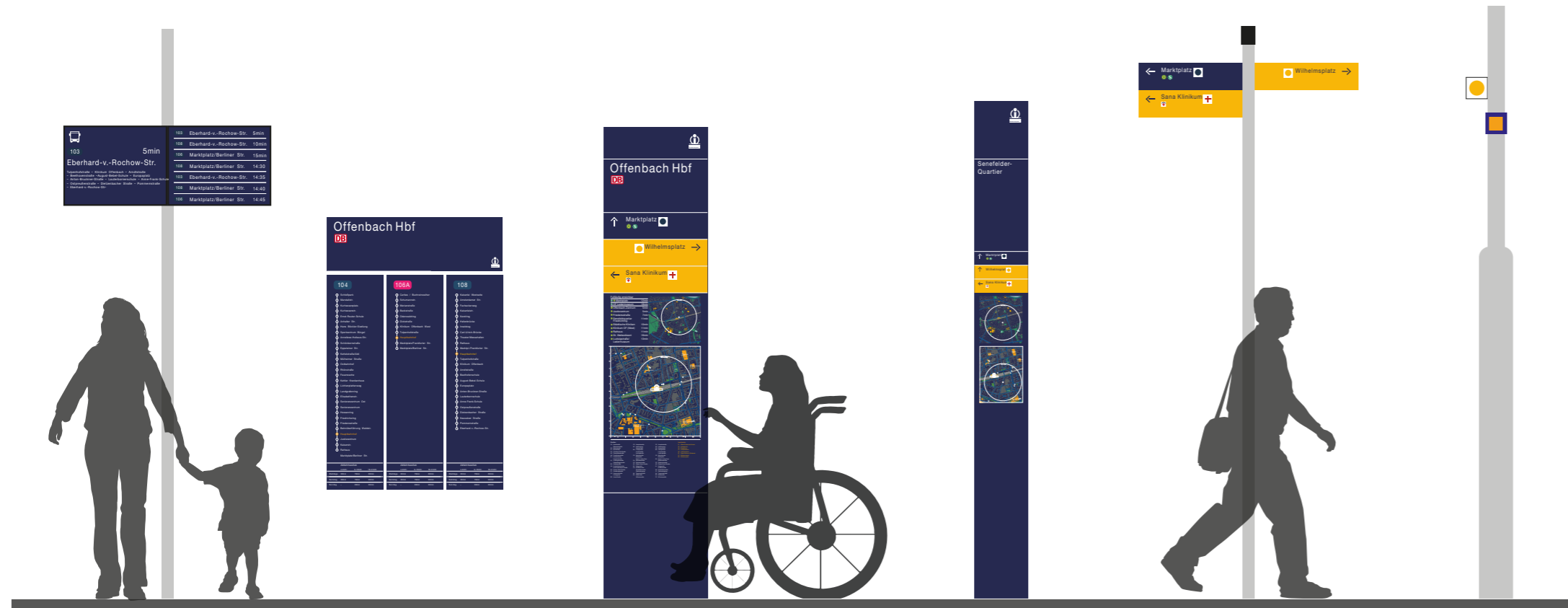
bis_marie

Finn Reuter

93



Bundesleitsystem Johannes Häffner



In einer Zeit, in der Mobilität eine Schlüsselrolle spielt und Menschen vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, ist die Gestaltung eines effektiven Leitsystems von entscheidender Bedeutung. Das Projekt BLS zielt darauf ab, genau dies zu erreichen, indem ein bundesweites Leitsystem entwickelt wird, das als Blaupause für Bahnhöfe und öffentliche Plätze in ganz Deutschland dient. Als Ausgangspunkt und Beispiel für diese Initiative dient der Offenbacher Hauptbahnhof, ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit vielfältigen Herausforderungen in Bezug auf Navigation und Orientierung. Dieses Projekt bietet einen Lösungsansatz und zeigt, wie durch gezieltes Design und innovative Lösungsansätze das Reiseerlebnis für Millionen von Menschen verbessert werden kann.

Das Semesterprojekt ist der erste Schritt von vielen und soll Anreiz schaffen und versteht sich als BLS 1.0.

At a time when mobility plays a key role and people are increasingly reliant on public transport, designing an effective wayfinding system is crucial. The BLS project aims to achieve exactly this by developing a nationwide signage system that will serve as a blueprint for railway stations and public spaces throughout Germany. The starting point and living example for this initiative is Offenbach's main railway station, an important transport hub with many challenges in terms of navigation and orientation. This project offers a solution and shows how the travelling experience can be improved for millions of people through targeted design and innovative solutions.

The semester project is the first step of many and is intended to create an incentive and sees itself as BLS 1.0.

Status Quo

Status quo



Der aktuelle Zustand des Bahnhofs Offenbach lässt viel Raum für Verbesserungen. Geprägt von einem desolaten Erscheinungsbild und einem fragmentierten Leitsystem, das aus einem veralteten System der Deutschen Bahn sowie verschiedenen anderen, nicht einheitlichen Leitsystemen besteht, stellt der Bahnhof eine Herausforderung für die Nutzenden dar.

Das vorhandene Leitsystem der Deutschen Bahn ist nicht nur in einem vernachlässigten Zustand, sondern auch unzureichend, um den Anforderungen der Reisenden gerecht zu werden. Durch fehlende oder unleserliche Beschilderungen gestaltet sich die Orientierung schwierig, was zu Frustration und Verwirrung bei den Nutzenden führt.

Zusätzlich dazu sind andere Leitsysteme sporadisch eingestreut, ohne klare Kohärenz oder Aktualität, was die Situation weiter verschärft.

Die Kombination aus einem veralteten, vernachlässigten Leitsystem der Deutschen Bahn und anderen uneinheitlichen Systemen führt zu einer ineffizienten und frustrierenden Nutzererfahrung. Die Anbindung in den Stadtraum oder zu anderen Mobilitätsangeboten ist kaum vorhanden oder nur sehr kryptisch ausgeführt. Um den Bahnhof Offenbach zu einem funktionalen und einladenden Verkehrsknotenpunkt zu entwickeln, sind dringende Maßnahmen zur Modernisierung und Vereinheitlichung des Leitsystems erforderlich.

The current state of Offenbach train station leaves much room for improvement. Characterized by a dilapidated appearance and a fragmented signage system consisting of an outdated Deutsche Bahn system and various other inconsistent signage systems, the station poses a challenge for users.

The existing Deutsche Bahn signage system is not only in a neglected state but also inadequate to meet the needs of travelers. Due to missing or illegible signs, orientation becomes difficult, leading to frustration and confusion among users.

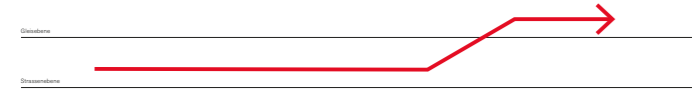
Additionally, other signage systems are sporadically interspersed without clear coherence or relevance, further exacerbating the situation.

The combination of an outdated, neglected Deutsche Bahn signage system and other inconsistent systems results in an inefficient and frustrating user experience.

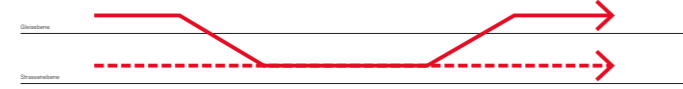
Urgent measures are required to modernise and standardise the signage system to transform Offenbach train station into a functional and welcoming transportation hub.

The connection to the urban space or to other mobility options is barely present or only cryptically executed.

zu den Zügen einströmend



umsteigend durchströmend (Bus - Bahn / Bahn - Bahn / Bahn - Bus)



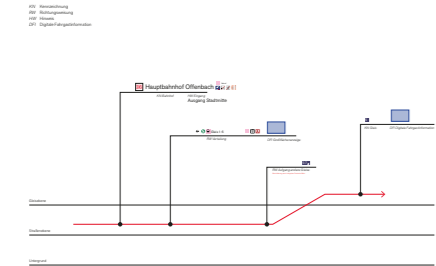
zu den Ausgängen ausströmend



zu weiteren Zielen durchströmend (Nutzung als Unterführung)



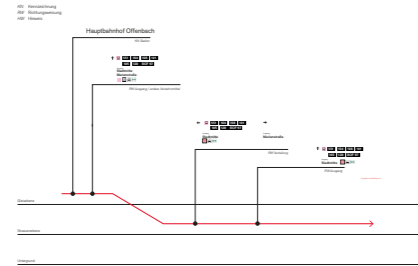
massnahmenübersicht



zu den Zügen einströmend

einströmend
inflowing

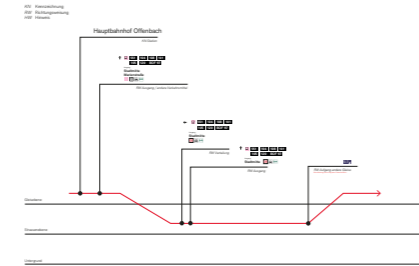
massnahmenübersicht



zu den Ausgängen/ zu anderen Verkehrsmitteln ausströmend

ausströmend
flowing out

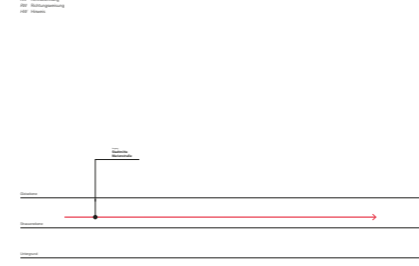
massnahmenübersicht



umsteigend durchströmend

durchströmend
flowing through

massnahmenübersicht



umsteigend durchströmend

durchströmend
flowing through

Die Systemanalyse des Bahnhof Offenbach zeigt erhebliche Lücken, besonders bei der Anbindung an die Stadt und andere Verkehrsmittel. Diese Tatsache schränkt die Bewegungsfreiheit der Reisenden ein und die Effizienz des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt wird beeinträchtigt.

The system analysis of Offenbach railway station shows considerable gaps, particularly in terms of connections to the city and other modes of transport. The connection out of the station is inadequate, which restricts travellers' freedom of movement and impairs the efficiency of the station as a transport hub.

Gleisebene

Strassenebene



Eingang Gebäude



Eingang Transittunnel



Aufgang



Gleisebene

Strassenebene

Gleis Abgang



Halle



Ausgang



Status Quo Status Quo



Um die Mängel des bisherigen Leitsystems am Bahnhof Offenbach zu beheben, wurde das Leitsystem der Deutschen Bahn skizzenhaft in den umliegenden Stadtraum übertragen. Diese Maßnahme löste direkt einige bestehende Probleme und schloss Lücken im Transportnetz, während sie dem Ort eine frische, einladende Atmosphäre verlieh.

Die Integration des Deutschen Bahn Leitsystems in den Stadtraum verbesserte nicht nur die Orientierung, sondern schuf auch eine neue Qualität des öffentlichen Raums. Diese transformative Lösung ist ein entscheidender Schritt hin zu einem effizienteren und benutzerfreundlicheren Bahnhof Offenbach.

To remedy the shortcomings of the previous signage system at Offenbach station, the Deutsche Bahn signage system was sketchily transferred to the surrounding urban space. This measure directly solved some existing problems and closed gaps in the transport network, while giving the place a fresh, welcoming atmosphere.

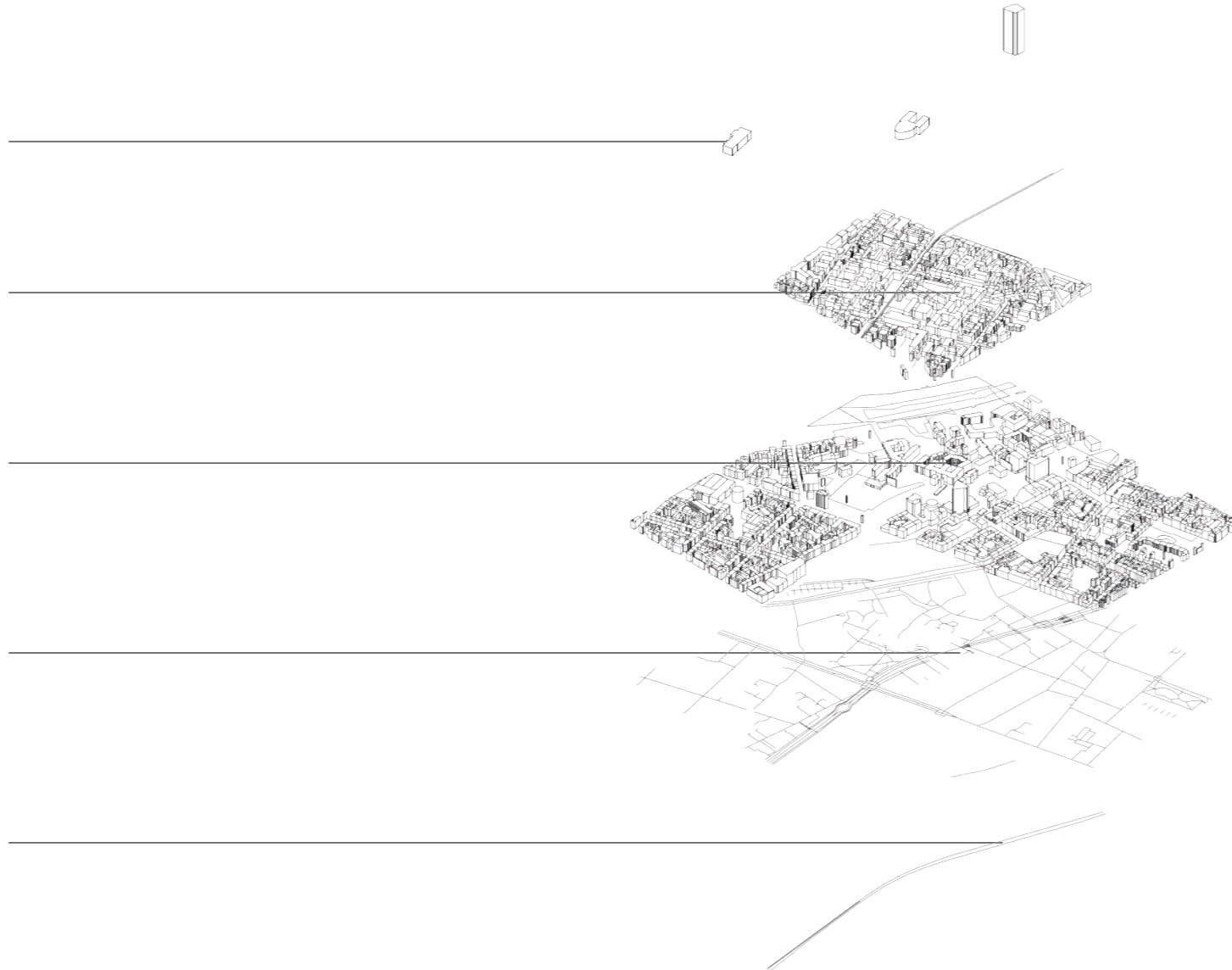
The integration of the Deutsche Bahn signage system into the urban space not only improved orientation, but also created a new quality of public space. This transformative solution is a decisive step towards a more efficient and user-friendly Offenbach railway station.



Netzwerkbasierte Ortsverknüpfung

Network-Based Location Linkage

- Ziele**
Konkreten Ziele wie z.B Sehenswürdigkeiten.
Destinations
Specific destinations such as places of interest.
- Viertel**
Der gesamte Raum lässt sich in kleinere Einheiten skalieren.
Quarter
The entire room can be scaled into smaller units.
- Stadtraum**
Der Stadtraum bildet das gesamte Konstrukt un einen Rahmen.
Urban space
The urban space forms the overall construct and provides a framework.
- Wegenetz**
Netz von Straßen und Wegen. Auf diesem Netz werden Routen abgebildet.
Road network
Network of roads and paths. Routes are mapped on this network.
- Mobilitätsnetzwerk**
Bus- und Bahnlinien ziehen sich durch den urbanen Raum.
Mobility network
Bus and train lines stretch through the urban area.



Die Verknüpfung von Orten erfolgt durch ein einfaches, netzwerkbasierendes System, das sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum anwendbar ist. Diese innovative Herangehensweise ermöglicht eine effiziente Verbindung zwischen verschiedenen Standorten und schafft eine kohärente Transportinfrastruktur.

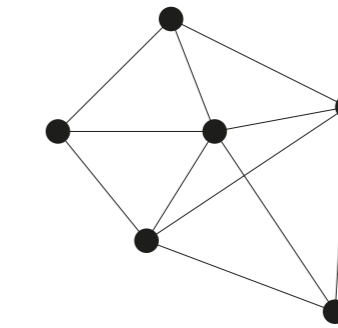
Das System basiert auf klaren Netzwerkprinzipien, die Orte miteinander verbinden und effektive Routen planen. Es ist flexibel genug, um den Anforderungen verschiedener Umgebungen gerecht zu werden und eine konsistente Nutzererfahrung zu bieten.

Diese universelle Lösung verbessert die Mobilität, indem Reisende nahtlos zwischen verschiedenen Orten navigieren können. Sie trägt zur Verbesserung der Zugänglichkeit und zur Stärkung der Verbindung zwischen urbanen Zentren und ländlichen Gebieten bei, was letztendlich zu einer nachhaltigeren und integrativeren Verkehrslösung führt.

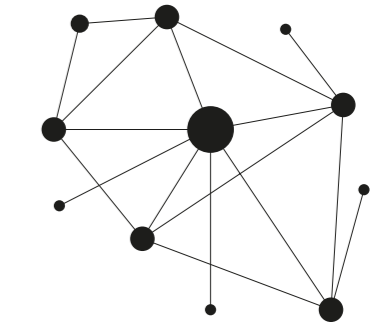
The linkage of locations occurs through a simple, network-based system that is applicable in both urban and rural areas alike. This innovative approach facilitates efficient connections between different sites and establishes a coherent transportation infrastructure.

The system is based on clear network principles that link locations and plan effective routes. It is flexible enough to meet the requirements of various environments while providing a consistent user experience.

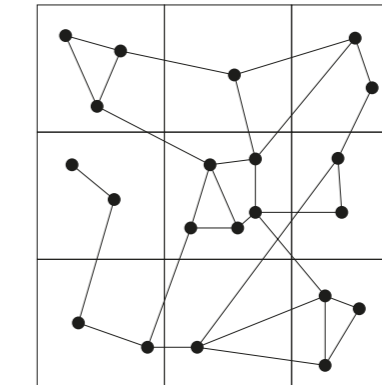
This universal solution enhances mobility by enabling travelers to navigate seamlessly between different locations. It contributes to improving accessibility and strengthening the connection between urban centers and rural areas, ultimately leading to a more sustainable and inclusive transportation solution.



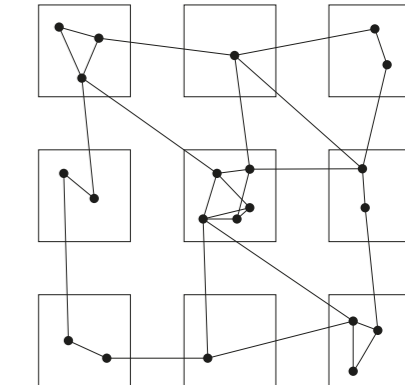
Netz gleichwertiger Knotenpunkte
Network of equivalent nodes



Netzwerk mit unterschiedlich gewichteten Knoten
Network with differently weighted nodes



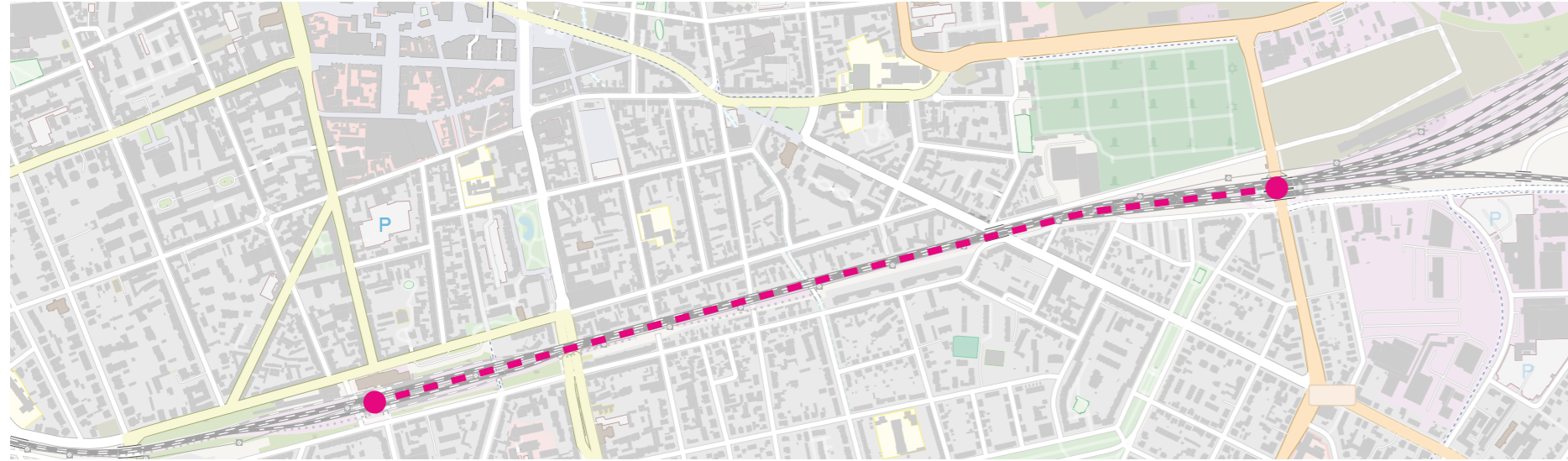
Geballter urbaner Lebensraum
Concentrated urban living space



Ländlicher urbaner Lebensraum
Rural urban living space

A

B



Im städtischen Raum werden verschiedene Angebote entwickelt, um zwei Punkte miteinander zu verbinden. Die Fortbewegung zwischen diesen Punkten kann dabei als eine Art „Portal“ betrachtet werden, das es ermöglicht, von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. In diesem Kontext verliert die direkte Strecke zwischen den Punkten ihre Bedeutung.

Diese Form der Fortbewegung findet häufig im öffentlichen Verkehr statt, wo der Fokus auf kollektiven Lösungen liegt, die Effizienz und Zugänglichkeit gewährleisten. Ein anschauliches Beispiel hierfür ist das Straßen- oder U-Bahn-System, das es den Bewohner:innen ermöglicht, sich schnell und zuverlässig zwischen verschiedenen Punkten in der Stadt zu bewegen.

In urban areas, various options are being developed to link two points together. Movement between these points can be seen as a kind of "portal" that makes it possible to get from point A to point B at another location.

In this context, the direct route between the points loses its significance, and this form of movement often takes place in public transport, where the focus is on collective solutions that ensure efficiency and accessibility. An illustrative example of this is the tram or metro system, which allows residents to move quickly and reliably between different points in the city.

a

b

c

d

e

f



In Städten müssen zwischen zwei Verkehrspunkten oft Entscheidungen getroffen werden, besonders an Kreuzungen. Diese sind entscheidend für die Richtungswahl und beeinflussen den weiteren Weg.

Kreuzungen sind zentrale Orientierungspunkte, da sie den Verkehr lenken und verschiedene Routen ermöglichen. Anders als bei einem linearen Weg erfordern sie bewusste Entscheidungen.

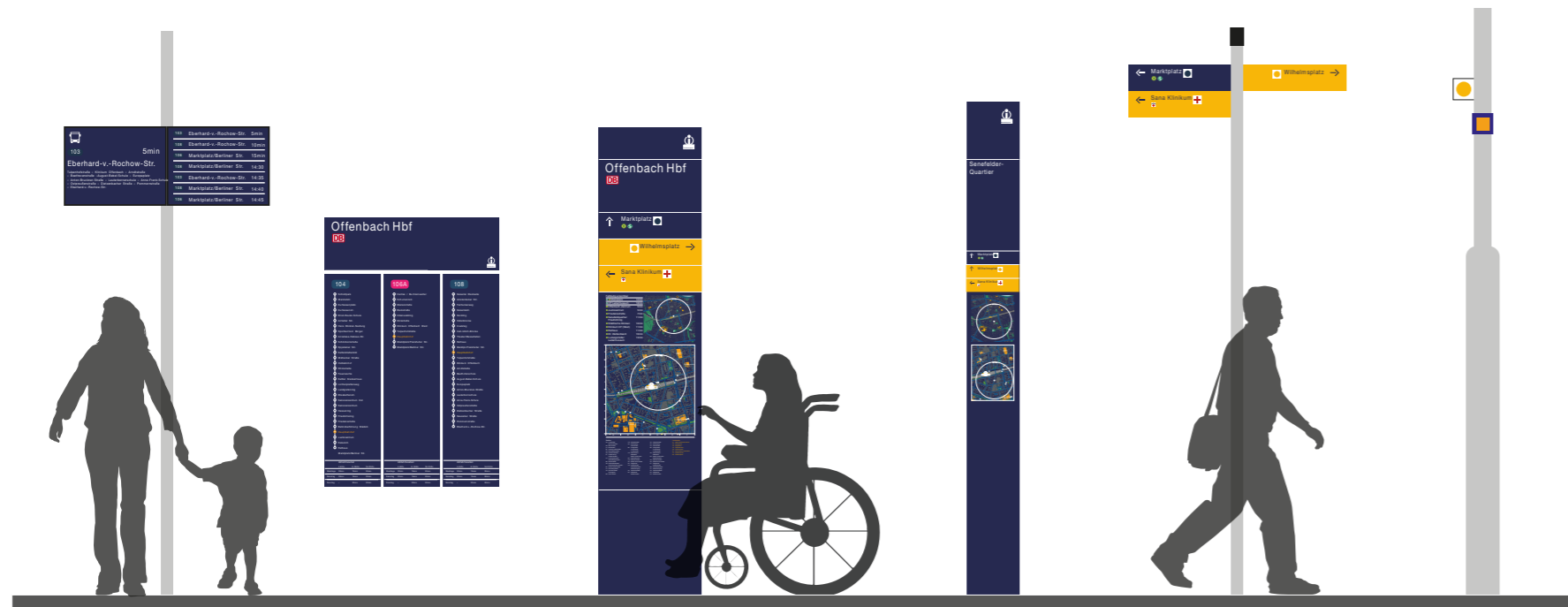
Die Rolle des Weges ist entscheidend, da er nicht nur den physischen Pfad darstellt, sondern auch die Entscheidungsprozesse und die Nutzererfahrung prägt. Eine effektive Gestaltung dieser Kreuzungspunkte ist daher entscheidend für eine klare Orientierung im städtischen Raum.

In cities, decisions often have to be made between two points, especially at junctions. These are decisive for the choice of direction and influence the further route.

Intersections are key points of orientation as they direct traffic and enable different routes. Unlike a linear path, they require conscious decisions.

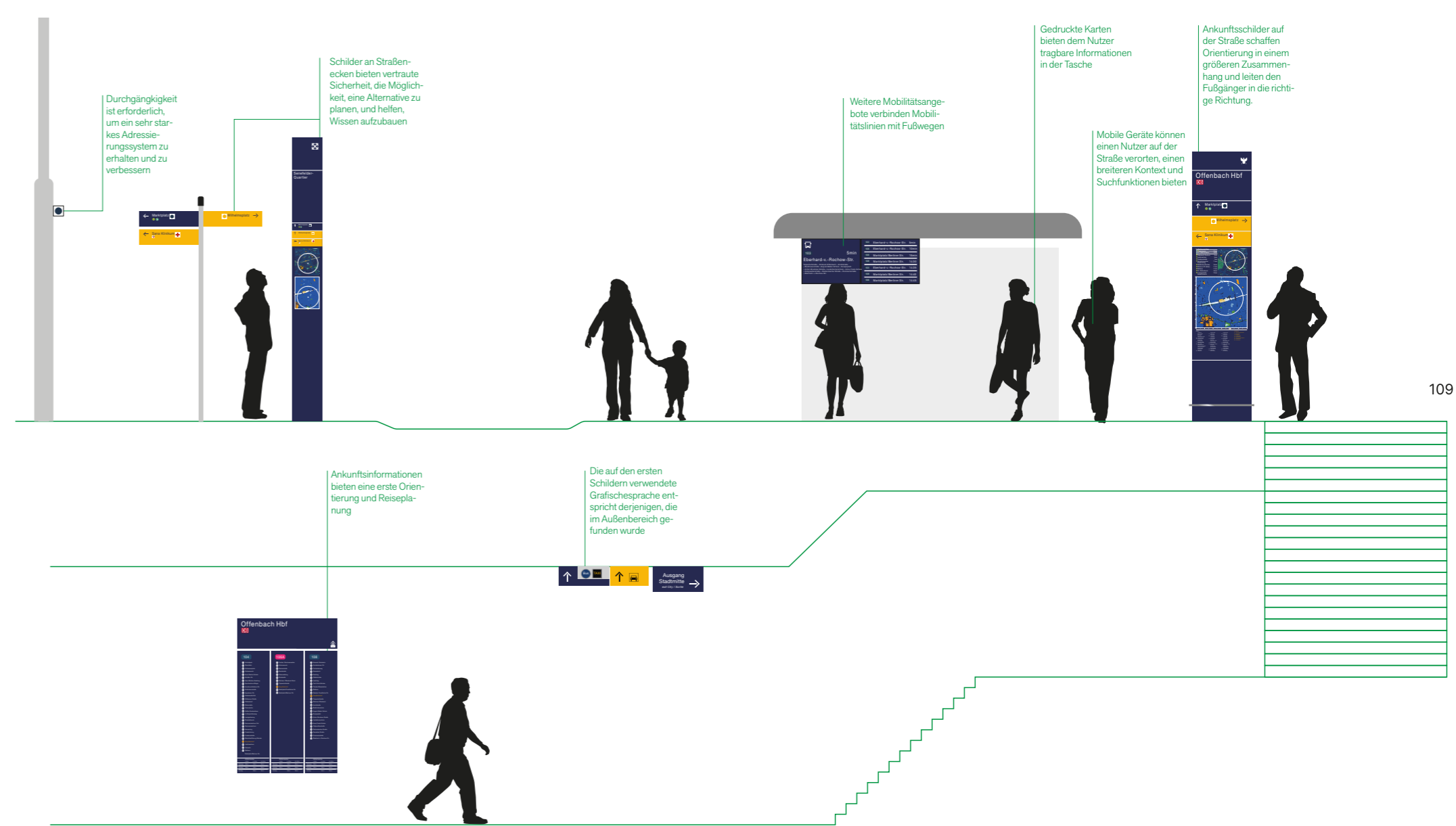
The role of the path is crucial, as it not only represents the physical path, but also shapes the decision-making processes and the user experience. Effective design of these intersections is therefore crucial for clear orientation in the urban space.

Status Quo



Die vorangegangene Analyse und ihre Bausteine haben zur Entwicklung eines Leitsystems geführt, das den Bahnhof effektiv mit dem umliegenden Stadtraum verbindet. Dabei wurden einzelne Prinzipien zu Produkten vereint, die darauf abzielen, universell einsetzbar zu sein. Dieses Leitsystem basiert auf den Erkenntnissen und Anforderungen der Analyse, um eine nahtlose Orientierung und eine verbesserte Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtraum zu gewährleisten. Die Universalität dieser Produkte ermöglicht es, dass diese in verschiedenen urbanen Kontexten eingesetzt werden können, um ähnliche Herausforderungen der Verknüpfung von Verkehrsknotenpunkten mit dem städtischen Umfeld zu bewältigen.

The preceding analysis and its building blocks have led to the development of a signage system that effectively connects the railway station with the surrounding urban space. Individual principles were combined into products that aim to be universally applicable. This signage system is based on the findings and requirements of the analysis to ensure seamless orientation and an improved connection between the station and the urban space. The universality of these products means that they can be used in different urban contexts to overcome similar challenges of connecting transport hubs with the urban environment.



Durchgängigkeit ist erforderlich, um ein sehr starkes Adressierungssystem zu erhalten und zu verbessern

Schilder an Straßenecken bieten vertraute Sicherheit, die Möglichkeit, eine Alternative zu planen, und helfen, Wissen aufzubauen

Weitere Mobilitätsangebote verbinden Mobilitätslinien mit Fußwegen

Mobile Geräte können einen Nutzer auf der Straße verorten, einen breiteren Kontext und Suchfunktionen bieten

Ankunftsschilder auf der Straße schaffen Orientierung in einem größeren Zusammenhang und leiten den Fußgänger in die richtige Richtung.

Gedruckte Karten bieten dem Nutzer tragbare Informationen in der Tasche

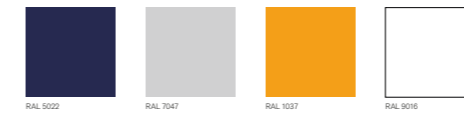
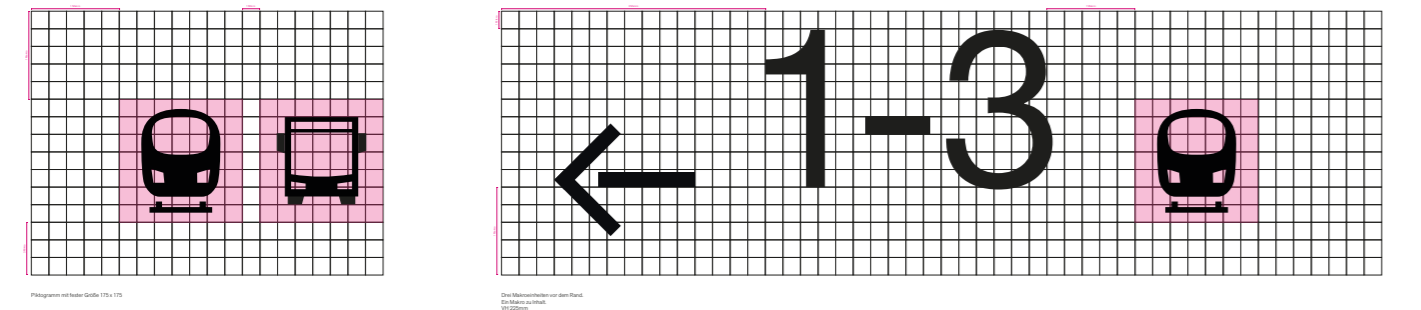
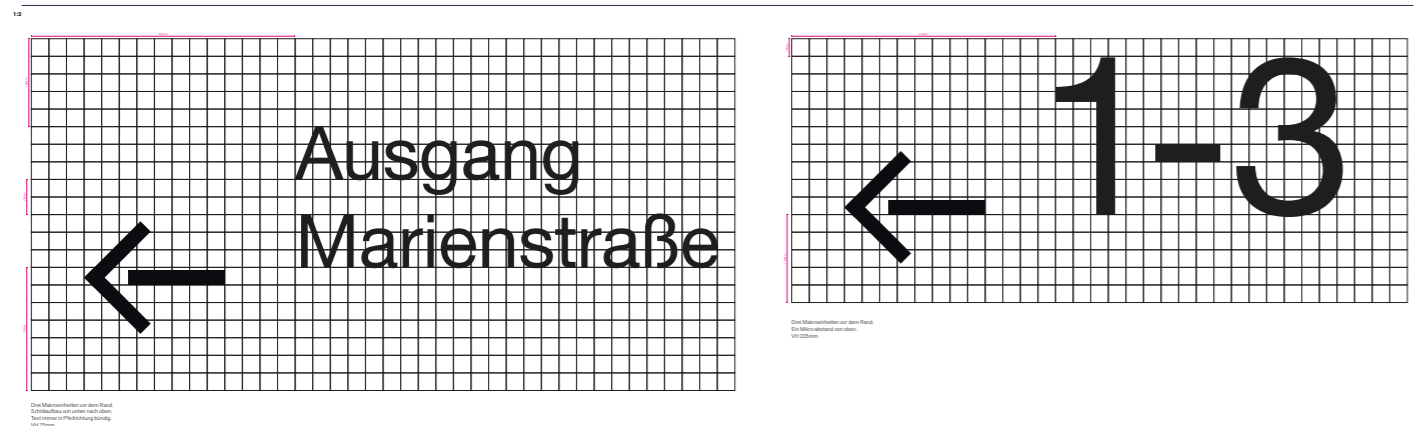
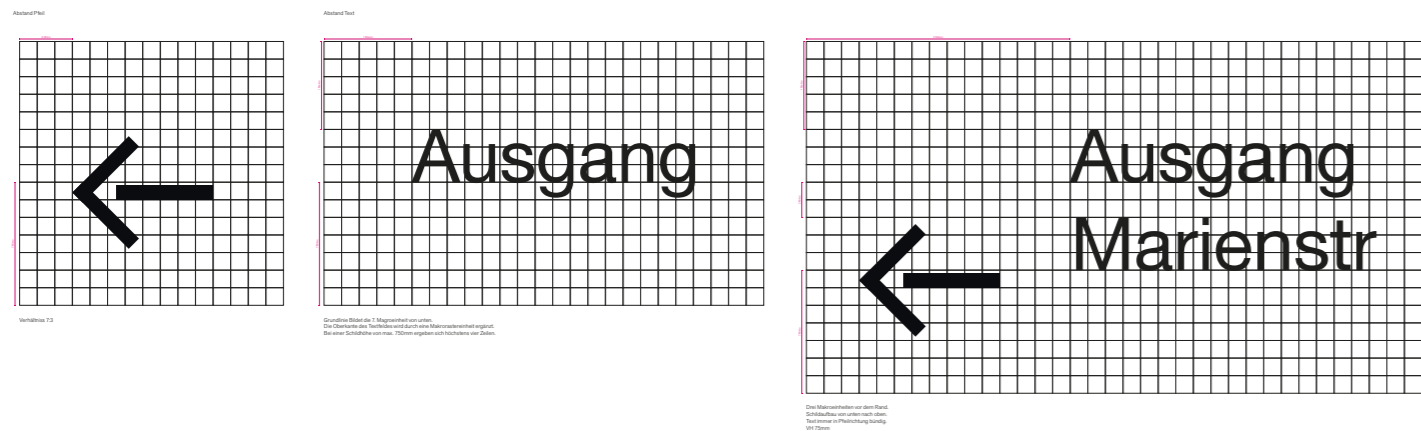
Ankunftsinfos bieten eine erste Orientierung und Reiseplanung

Die auf den ersten Schildern verwendete Grafische Sprache entspricht derjenigen, die im Außenbereich gefunden wurde

Ausgang Stadtmitte

Gestaltungsraster und Prinzipien

Design Grid and Principles



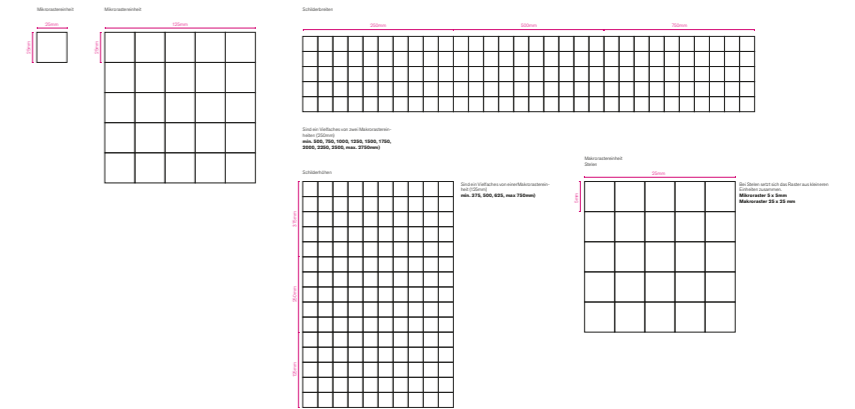
DB WLS

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890 - /

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890 - /

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890 - /

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890 - /

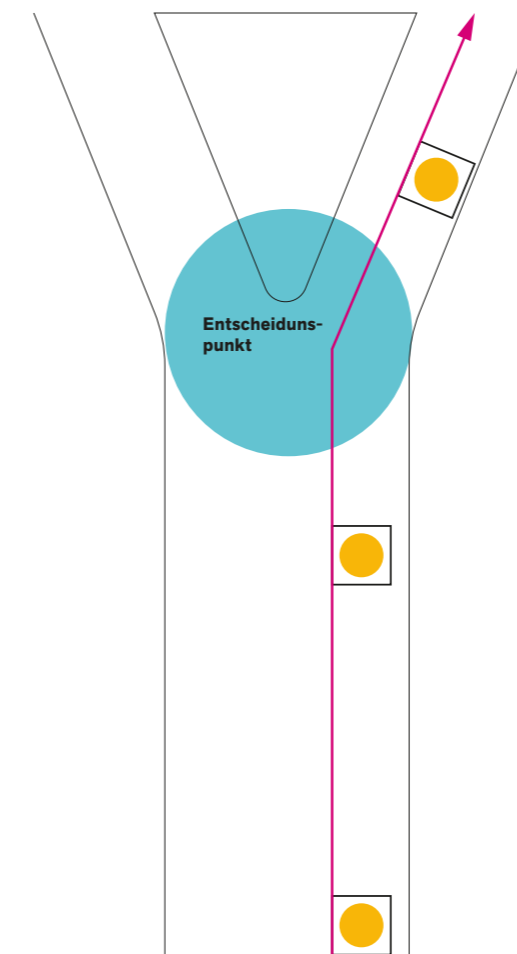
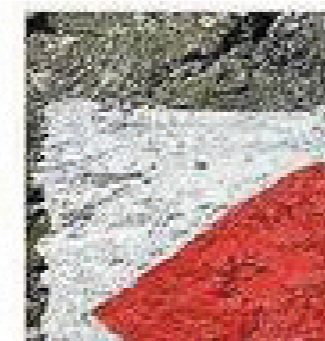
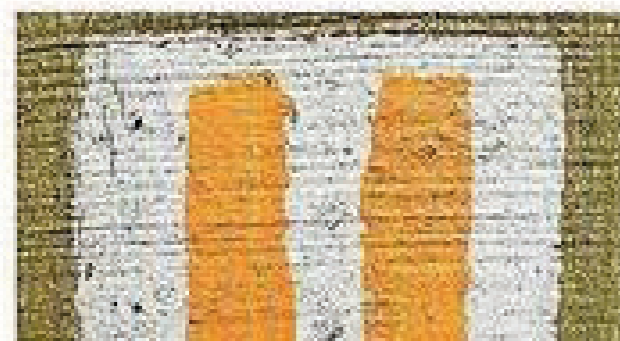
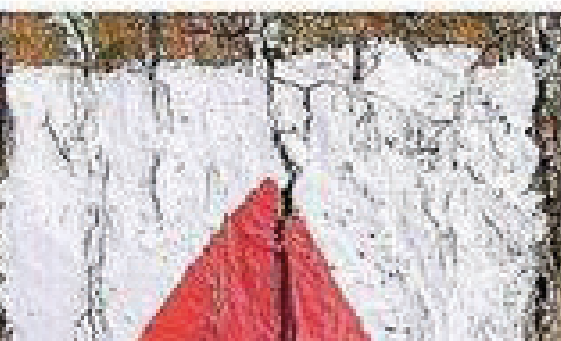
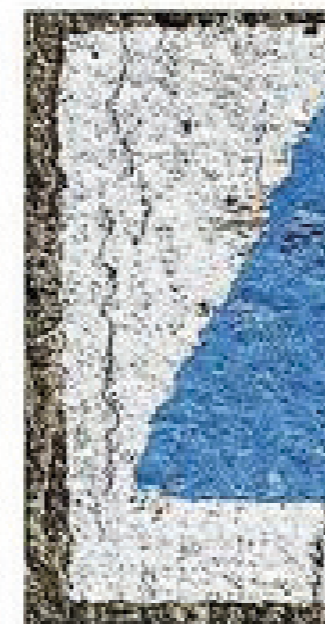


Bei der Entwicklung des Gestaltungsrasters und der zugrunde liegenden Prinzipien wurde stark auf die Standards des Systems der Deutschen Bahn zugegriffen. Die Deutsche Bahn stellt das größte Verkehrssystem in Deutschland und ist vergleichbar mit dem Straßenverkehr. Ein zentraler Leitgedanke ist die Einheitlichkeit, um eine nahtlose Nutzererfahrung und Interaktion zu gewährleisten. Die Orientierung an den bewährten Praktiken und Standards der Deutschen Bahn soll ein konsistentes und benutzerfreundliches Leitsystem gewährleisten. Eine mögliche Umsetzung könnte eine eigenständige Gestaltung sein, bei der sich die Bahn anpasst. Allerdings ist dies derzeit noch unrealistisch, weshalb vorerst die Gestaltung der Bahn übernommen wurde, um den Gedanken zu verdeutlichen.

When developing the design grid and the underlying principles, we drew heavily on the standards of the Deutsche Bahn system. Deutsche Bahn represents the largest transport system in Germany and is comparable to road transport. A central guiding principle is standardisation in order to ensure a seamless user experience and interaction. The orientation towards the best practices and standards of Deutsche Bahn strives for a consistent and user-friendly guidance system. One possible implementation could be an independent design in which the railway adapts. However, this is currently still unrealistic, which is why the design of the railway has been adopted for the time being to illustrate the idea.



Wandermarken
trail blazes



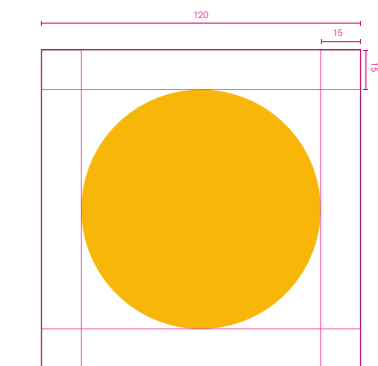
Basisfarben der Grundplatte

Mobilität	DB	Öffentliches	Sehenswürdigkeiten
RAL 9016 #ffffff	RAL 5022 #252850	RAL 9005 #0a0b0d	RAL 3020 #bbe10

Form Farben

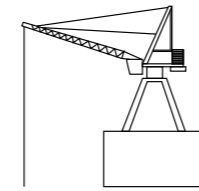
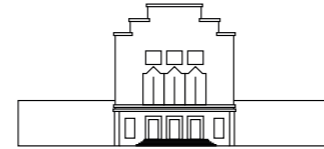
Kategorie 1	Kategorie 1	Kategorie 1	Kategorie 1	Kategorie 1
RAL 1037 #f8b508	RAL 5012 #0bbef	RAL 4009 #bca3ce	RAL 6018 #5c9833	RAL 3020 #bbe10

Geometrie



Das Prinzip der Wandermarken ist bereits aus dem Naturtourismus bekannt. Dabei werden zusammenhängende Wege durch Markierungen gekennzeichnet. Die Marken werden an Entscheidungspunkten so platziert, dass sie den Weg eindeutig anzeigen. Auch auf längeren Strecken ohne Entscheidungspunkte sollten Markierungen angebracht werden, um dem Betrachter Sicherheit über die Richtigkeit des Weges zu geben.

The principle of hiking markers is already familiar from nature tourism. Connected paths are labelled with markers. The markers are placed at decision points so that they clearly indicate the route. Markers should also be placed on longer routes without decision points to give the observer certainty about the correctness of the route.

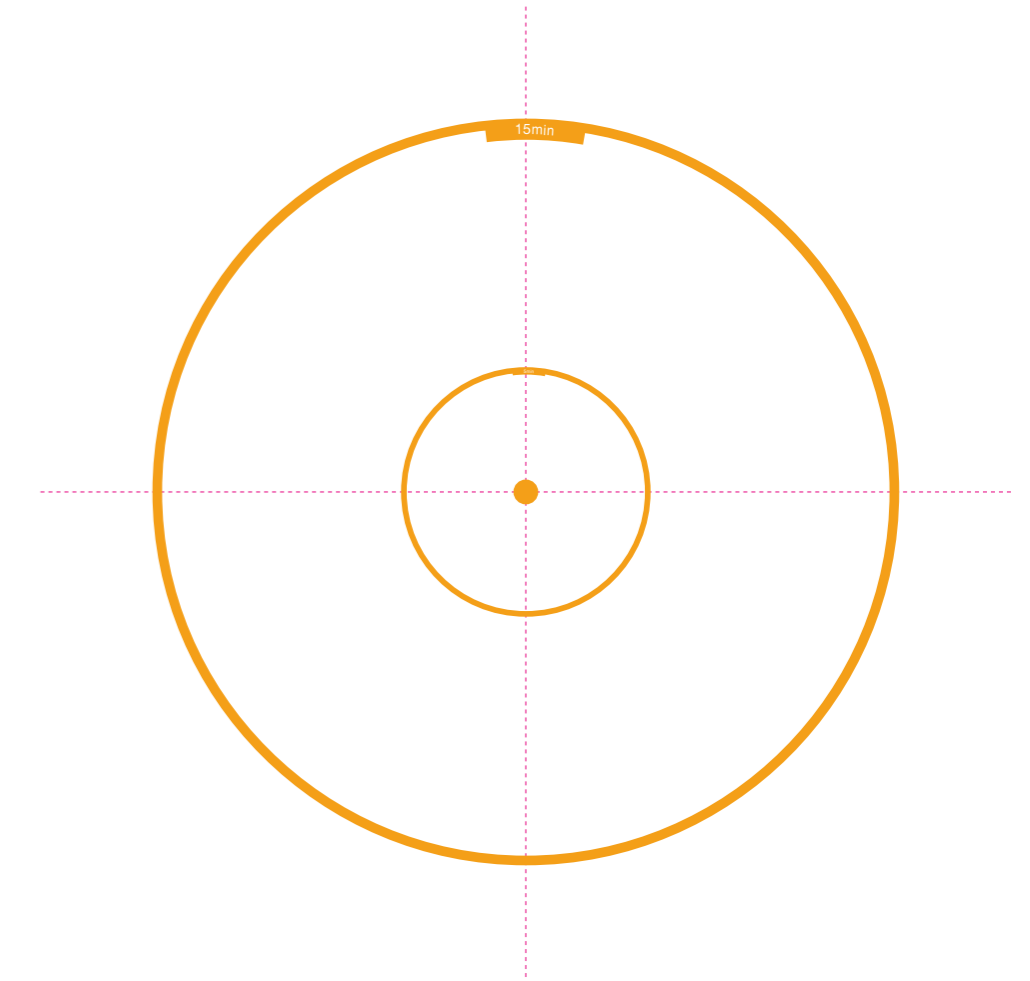


Es gibt eine Reihe von illustrierten Gebäuden, die der Orientierung der Benutzenden dienen. Diese Illustrationen werden auf verschiedenen Karten und Stelen verwendet. Die Gebäude fungieren als Symbole für Orte und „Landmarks“, anhand derer sich die Betrachtenden in der Stadt orientieren und somit besser verorten können.

Die Verortung der Betrachtenden befindet sich stets im Zentrum der betrachteten Karte. Um die Position bildet sich ein Kreis, der den Radius darstellt, der innerhalb von 5 Minuten oder 15 Minuten erreichbar ist.

There are a number of illustrated buildings that serve to orientate users. These illustrations are used on various maps and steles. The buildings function as symbols for places and "landmarks" that help viewers orientate themselves in the city and thus better locate themselves.

The location of the viewer is always in the centre of the map being viewed. A circle is formed around the position, which represents the radius that can be reached within 5 minutes or 15 minutes.



BLS NEUE REGULAR

123456789

OFFENBACH

NORDEND

WILHELMSPLATZ

MAIN

Die Schrift des »Bundesleitsystem«s ist die "BLS Neue", basierend auf der Wayfinding-Schrift der Deutschen Bahn, die auf der Helvetica Neue basiert. Die BLS Neue ist derzeit nur in einem Schnitt verfügbar. Die Farbgebung des Bundesweiten Leitsystems (BLS) orientiert sich im Wesentlichen an den Grundfarben der Deutschen Bahn, wurde jedoch an verschiedenen Stellen angepasst, um den Kontrast und die Lesbarkeit zu verbessern. Die Farben der Wanderwegmarkierungen folgen einem festgelegten Farbcode.

The font of the federal guidance system is "BLS Neue", based on the wayfinding font of Deutsche Bahn, which is based on Helvetica Neue. BLS Neue is currently only available in one style. The colour scheme of the nationwide guidance system (BLS) is essentially based on the basic colours of Deutsche Bahn's measures, but has been adapted in various places to improve contrast and legibility. The colours of the hiking trail markings follow a fixed colour code.



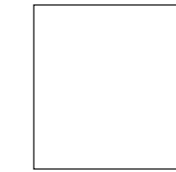
RAL 5022



RAL 7047



RAL 1037



RAL 9016



RAL 6017
S-Bahn



RAL 5017
U-Bahn



RAL 3020
Tram



RAL 5020
Bus

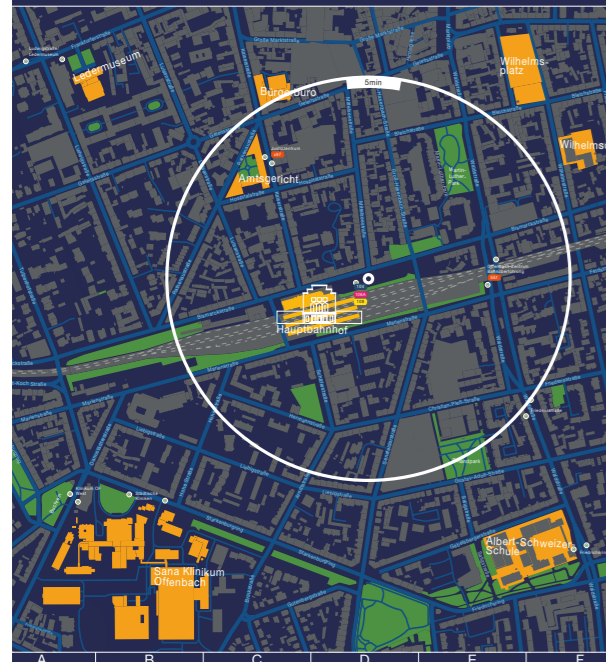


RAL 9005
Taxi



RAL 1023

Status Quo status quo



Fußläufig erreichbar		
Marktplatz		12min
OF Ledermuseum		18min
Offenbach-Zentrum		5min
Justizzentrum		5min
Friedensstraße		7min
Senefeldquartier Friedrichring		11min
Städtische Kliniken		10min
Klinikum OF (West)		11min
Rathaus		11min
Dt. Wetterdiesnt		16min
Ludwigstraße/ Ledermuseum		13min

Die 5-Minuten-Karte hat die Hauptfunktion, Attraktionen, Orte von Interesse, Bushaltestellen und weitere Mobilitätsangebote darzustellen. Den Nutzenden werden Informationen bereitgestellt, um ihre Route selbstständig weiter zu planen. Die Karte bietet den Nutzenden Informationen zur Planung der Weiterreise zu lokalen Verkehrsverbindungen und/oder zur Suche nach einem Endziel.

Die Fokuskarte enthält alle Inhalte und topografischen Schichten der Basiskarte, um eine konsistente Verbindung zwischen Verkehrs- und Fußgängerprodukten herzustellen. Bushaltestellen und interessante Punkte sind grafisch hervorgehoben.

Die 15-Minuten-Karte bietet, ähnlich wie die 5-Minuten-Karte, den Betrachtenden einen Überblick über ihr Umfeld. Der Maßstab der Karte ist jedoch stärker vergrößert und zeigt ein größeres Umfeld. Den Betrachtenden werden auch hier Landmarks in der Umgebung und Mobilitätsanschlüsse aufgezeigt, damit diese sich selbstständig eine Route dorthin planen können. Zusätzlich zur Karte werden die nahegelegenen Haltestellen angezeigt.

The main function of the 5-minute map is to show attractions, places of interest, bus stops and other mobility options. Users are provided with information to plan their route independently. The map provides users with information to plan their onward journey to local transport connections and/or to search for a final destination.

The focus map contains all the content and topographical layers of the base map to create a consistent link between transport and pedestrian products. Bus stops and points of interest are graphically highlighted.

The 15-minute map, similar to the 5-minute map, provides viewers with an overview of their neighbourhood. However, the scale of the map is more enlarged and shows a larger neighbourhood. Viewers are also shown landmarks in the neighbourhood and mobility connections so that they can plan their own route there. In addition to the map, nearby stops are also displayed.

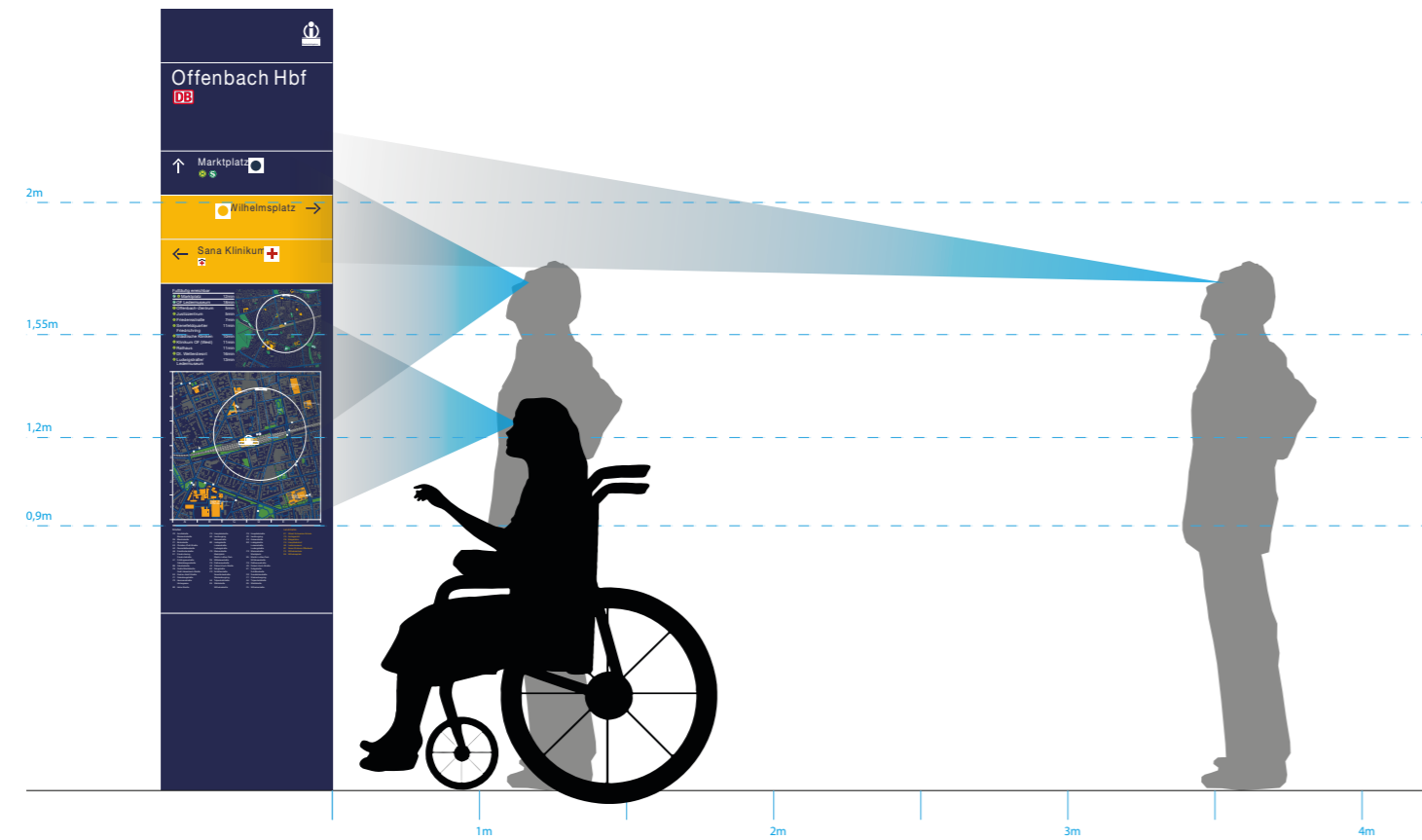
Anzeige Ort
Display location

Wegweiser
Guidepost

15min Karte
15min map

5min Karte
5min map

Register
Register

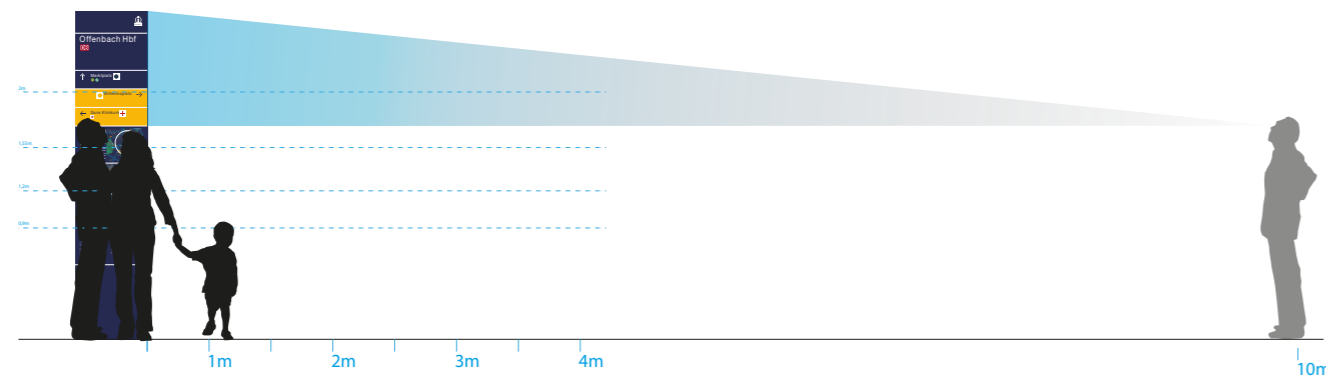
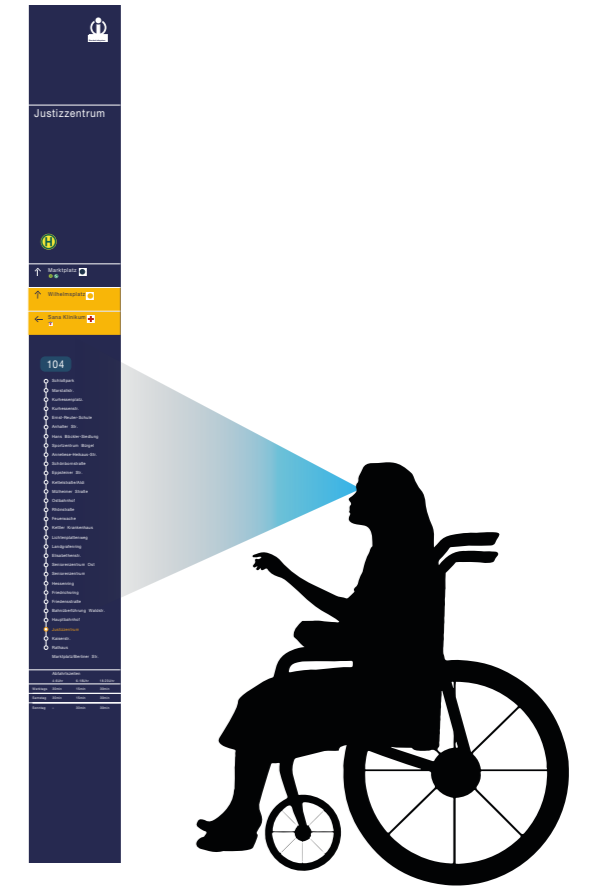


Die Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, im Stadtraum gut sichtbar zu sein. Durch ihre Höhe sind die Stelen und Zeichen auch erkennbar, wenn Personen oder beispielsweise Autos den Blick versperren. Inhalte, die nicht aus größerer Distanz betrachtet werden können, werden in der Höhe gemäß den Richtlinien der Barrierefreiheit angepasst.

Die Schriftgrößen sind an den Betrachtungsabstand angepasst.

The measures are designed to be clearly visible in the urban space. Due to their height, the steles and signs are also recognisable when people or cars, for example, block the view. The height of content that is not viewed from a greater distance is adjusted in accordance with accessibility guidelines.

The font sizes are adapted to the viewing distance.



103	Eberhard-v.-Rochow-Str.	5min
108	Eberhard-v.-Rochow-Str.	10min
106	Marktplatz/Berliner Str.	15min
108	Marktplatz/Berliner Str.	14:30
103	Eberhard-v.-Rochow-Str.	14:35
108	Marktplatz/Berliner Str.	14:40
106	Marktplatz/Berliner Str.	14:45

103 **5min**
Eberhard-v.-Rochow-Str.
Tülpelhofstraße - Klinikum Offenbach - Anndstraße
Beehosenstraße - August-Bebel-Schule - Europastraße
Anton-Bruckner-Straße - Läuferbarnerschule - Anne-Frank-Schule
Ostpreußenstraße - Dietzenbacher Straße - Pommenerstraße
Eberhard-v.-Rochow-Str.



Offenbach Hbf

104	106A	108																																																
<ul style="list-style-type: none"> Schloßpark Waldhof Kurfürstentor Kurfürstentor Ernst-Reuter-Schule Anhalter Str. Hans-Böckler-Statue Sonnenstein-Bogen Annaliese-Helwig-Str. Schönbornstraße Eppeliner Str. Katharinenpark Hilfenbergstraße Ostbahnhof Rheinstraße Feuerwache Kathol. Krankenhaus Lichterpfadweg Landspitalweg Elisabethpark Seniorenzentrum Ost Seniorenzentrum Hessenberg Fruchtberg Fruchtbergstraße Bahnüberführung Waldhof Hauptbahnhof Juarezplatz Kaserne Rothweg Marktplatz/Berliner Str. 	<ul style="list-style-type: none"> Caritas / Buchenweber Sonnenstein Mariastraße Bachstraße Ostbahnhof Dietschstraße Klinikum Offenbach West Taschendorfstraße Hauptbahnhof Marktplatz/Frankfurter Str. Marktplatz/Berliner Str. 	<ul style="list-style-type: none"> Kaserne Waldhof Hilfenbergstraße Sonnenstein Kaserne Hilfenbergstraße Klinikum Offenbach Dietschstraße Kathol. Krankenhaus August-Bebel-Schule Kunzeplatz Anton-Reuter-Straße Läuferbarnerschule Anna-Frank-Schule Ostpreußenstraße Dietzenbacher Straße Hessenberg Fruchtberg Fruchtbergstraße Eberhard-v.-Rochow-Str. 																																																
<p>Ablaufzeiten</p> <table border="1"> <tr><th>Abfahrtszeit</th><th>18:00</th><th>18:05</th><th>18:10</th></tr> <tr><td>Wochen</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Samstag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Sonntag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> </table>	Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10	Wochen	0min	0min	0min	Samstag	0min	0min	0min	Sonntag	0min	0min	0min	<p>Ablaufzeiten</p> <table border="1"> <tr><th>Abfahrtszeit</th><th>18:00</th><th>18:05</th><th>18:10</th></tr> <tr><td>Wochen</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Samstag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Sonntag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> </table>	Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10	Wochen	0min	0min	0min	Samstag	0min	0min	0min	Sonntag	0min	0min	0min	<p>Ablaufzeiten</p> <table border="1"> <tr><th>Abfahrtszeit</th><th>18:00</th><th>18:05</th><th>18:10</th></tr> <tr><td>Wochen</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Samstag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> <tr><td>Sonntag</td><td>0min</td><td>0min</td><td>0min</td></tr> </table>	Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10	Wochen	0min	0min	0min	Samstag	0min	0min	0min	Sonntag	0min	0min	0min
Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10																																															
Wochen	0min	0min	0min																																															
Samstag	0min	0min	0min																																															
Sonntag	0min	0min	0min																																															
Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10																																															
Wochen	0min	0min	0min																																															
Samstag	0min	0min	0min																																															
Sonntag	0min	0min	0min																																															
Abfahrtszeit	18:00	18:05	18:10																																															
Wochen	0min	0min	0min																																															
Samstag	0min	0min	0min																																															
Sonntag	0min	0min	0min																																															

Offenbach Hbf

↑ Marktplatz

→ Wilhelmplatz

← Sana Klinikum



Senefelder-Quartier

↑ Marktplatz

→ Wilhelmplatz

← Sana Klinikum

Bundesleitsystem

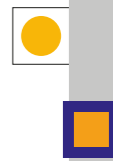
← Marktplatz

→ Wilhelmplatz

← Sana Klinikum

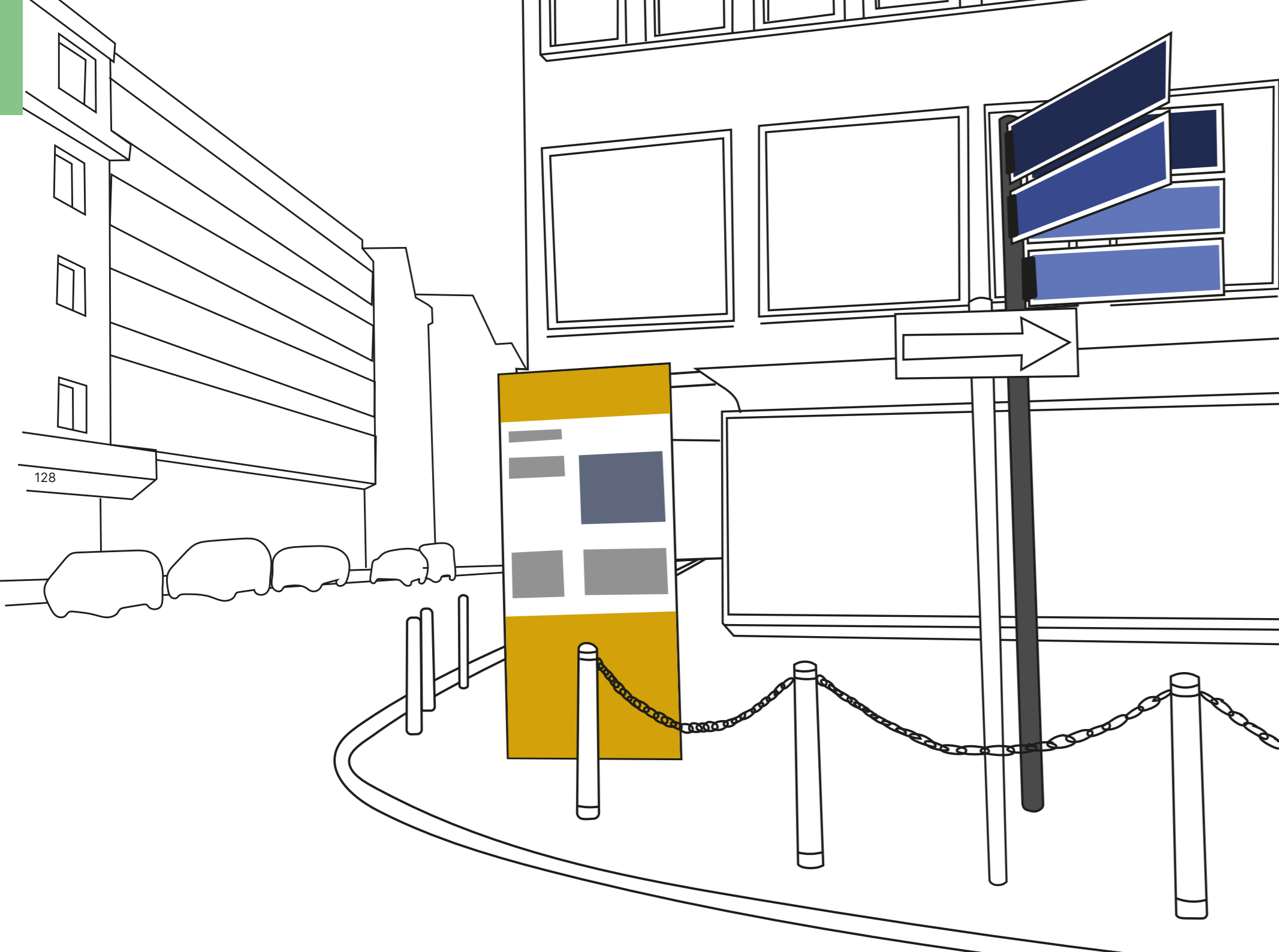


Johannes Häffner









Keine Tausend Meter Jacqueline Döpckemeyer

»Keine Tausend Meter« befasst sich mit dem Offenbacher Bahnhof, der in Zukunft als multimodaler Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsmittel dienen, und das städtische Umfeld, anschließen soll.

Als Fußgänger-Informations- und Leitsystem rückt »Keine Tausend Meter« das Zufußgehen in den Fokus und dient dabei stationär sowie wegbegleitend bei der Zielfindung, Routenplanung, zeitlichen Einschätzung und dem Erreichen des gesetzten Ziels.

»Keine Tausend Meter« focuses on Offenbach's railway station, which will continue to serve as a multimodal hub for various modes of transport in the future, and the urban environment that can be accessed through it.

As a pedestrian information and guidance system, »Keine Tausend Meter« focuses on walking and serves as a stationary and accompanying route planner for destination finding, route planning, time estimation and reaching the set destination.



Ausgang Bahnhofsgebäude Richtung Bismarck Str.
Exit station building in the direction of Bismarck Str.

Ausgang Richtung Bismarck Str. außen
Exit towards Bismarck Str. outside

Ausgang Bismarck Str. außen Blickrichtung Busbahnhof
Exit Bismarck Str. outside looking towards the bus station

Auslöser, ein Leit- und Informationssystem für Fußgänger:innen zu entwickeln, war zunächst die unzureichende Beschilderung am Offenbacher Hauptbahnhof selbst. Diese wird zudem nach Verlassen des Hauptgebäudes nicht fortgeführt und nicht auf dem aktuellen Stand gehalten. So findet man beispielsweise innerhalb des Gebäudes keinen Hinweis auf bestehende Bike- und Carsharing-Angebote.

The initial trigger for developing a guidance and information system for pedestrians was the inadequate signage at Offenbach's main railway station itself. Moreover, this is not continued after leaving the main building and is not kept up to date. For example, there is no indication of existing bike and car sharing services inside the building.

Kreuzung Waldstraße/Bismarckstraße
Intersection Waldstraße/Bismarckstraße

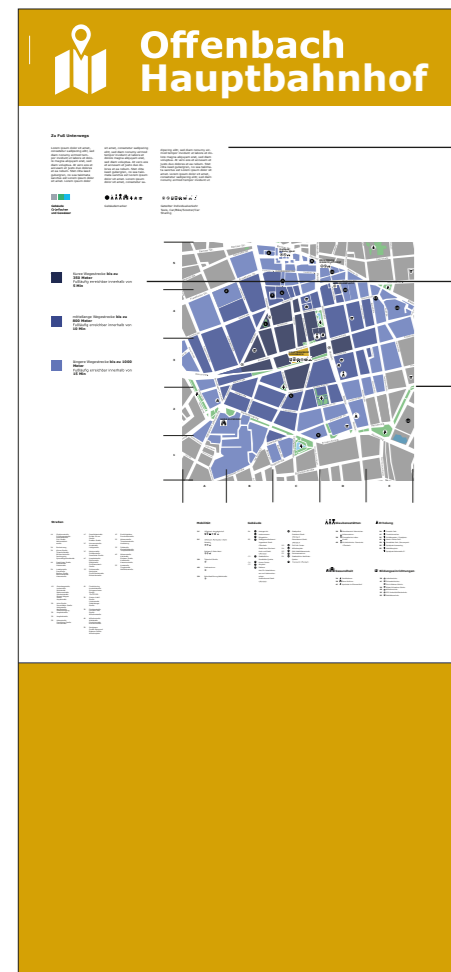
Marienstraße
Marienstraße

Ähnlich sieht es auch im städtischen Raum aus. Zwar finden sich bestehende Strukturen für die Orientierung des Kfz- und Radverkehrs, fußläufige Systeme werden aber erst innerhalb gewisser Zonen, beispielsweise des Kulturkarrees, angeboten, die auf die dortigen thematischen Ziele verweisen. Ein durchgängiges, dem Kfz-Verkehr ähnliches Leit- und Orientierungssystem für Fußgänger:innen, das einen beispielsweise vom Bahnhof zu einer solchen Zone navigiert, besteht aktuell nicht.

Stele Kulturkarree
Column culture square

The situation is similar in urban areas. Although there are existing structures for the orientation of car and cycle traffic, pedestrian systems are only offered within certain zones, for example the cultural square, which refer to the thematic destinations there. There is currently no constant guidance and orientation system for pedestrians that is similar to that for motorised traffic, for example to navigate me from the train station to such a zone.

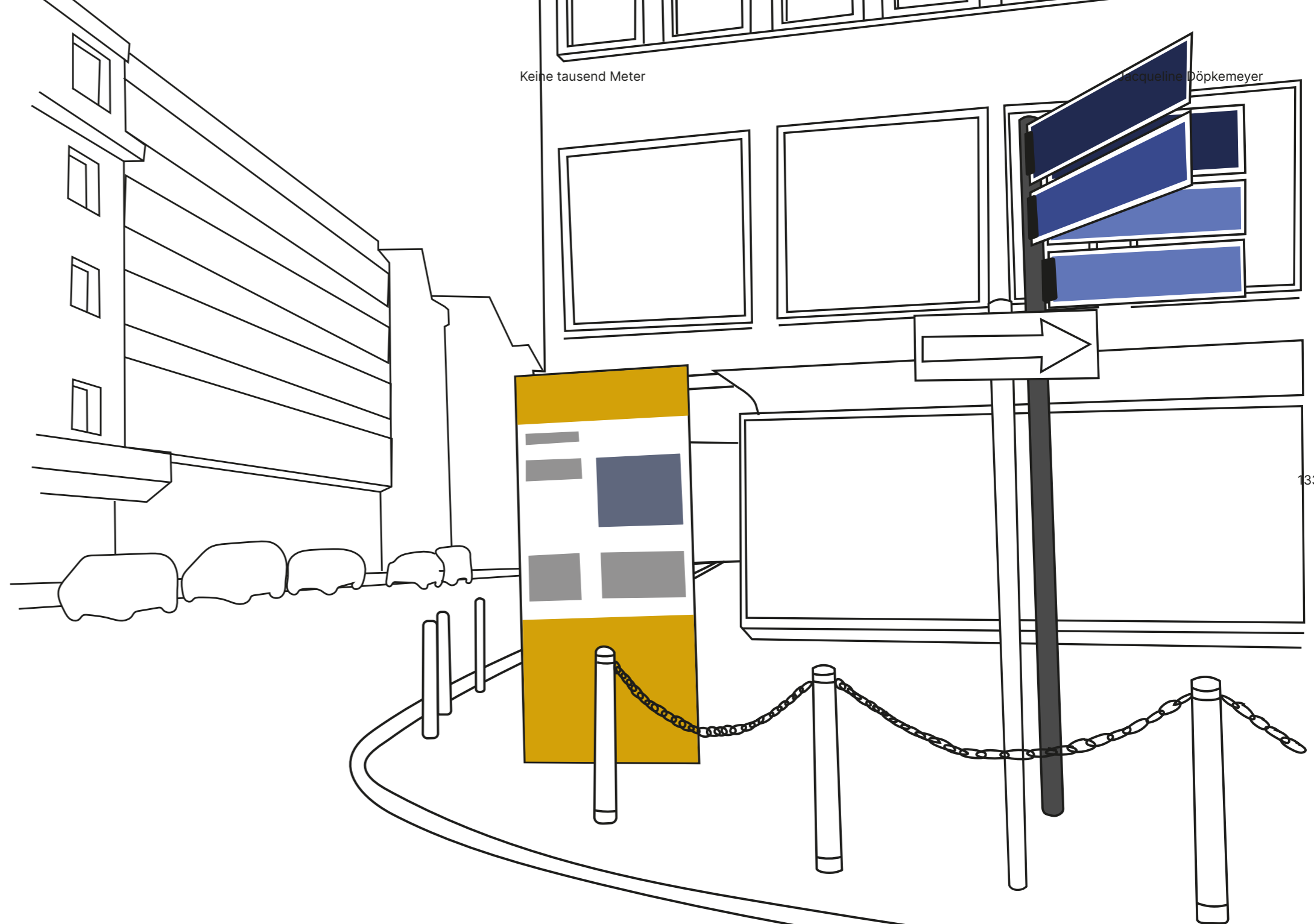
Stele Column



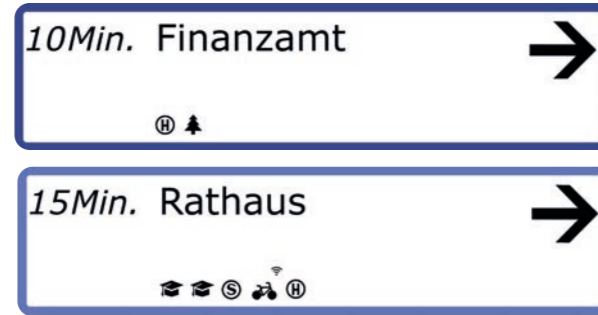
- Standort
Location
- Einführung / Legende
Introduction Key
- Zeitlegende
Time Key
- Karte
Map
- Ziel Auflistung
Destination Listing

Das Infoleitsystem soll den Fußgänger:innen zur Orientierung dienen und sie verlässlich von A nach B navigieren. Es findet auf zwei Ebenen statt: stationär in Form einer Stele, die eine Umgebungskarte und Informationen bereitstellt, wie zum Beispiel: Wo bin ich? Was gibt es um mich herum? Wie komme ich dorthin? Wie lange brauche ich für die Strecke? Fahre ich vielleicht doch lieber mit dem Bus? Diese Stelen finden sich idealerweise an Orten, an denen die Stadt erstmals betreten wird, also an Orten des Eintreffens wie zum Beispiel an den Ausgängen der S-Bahnstationen, dem Hauptbahnhof, dem Sanaklinikum oder auch an den Rändern gewisser Zonen wie der Fußgängerzone, um sich nach Verlassen dieser im weiteren Stadtraum orientieren zu können.

The information guidance system is therefore intended to orientate pedestrians and get them reliably from A to B. To this end, it takes place on two levels: stationary in the form of a stele that provides a map of the area and information such as: Where am I? What's around me? How do I get there? How long will it take me to get there? Would I perhaps prefer to take the bus? These steles are ideally located at places where people enter the city for the first time, i.e. at points of entry such as the exits of the S-Bahn stations, the main railway station, the Sanaklinikum or at the edges of certain zones such as the pedestrian zone, so that they can find their way around the rest of the city once they have left.



Wegeschild Route sign



Richtungspfeil
Directional arrow

Ikone
Icons

Zielname
Destination name

Entfernungsdauer
Distance time

Die Schilder, die an Laternenmasten oder anderen „Pfosten“ befestigt werden können, begleiten den Weg mit Informationen über das nächste Ziel, dessen Richtung und Entfernung und zusätzlich mit ikonisch dargestellten Institutionen, die einem in Leserichtung von links nach rechts auf dem Weg begegnen.

On the other hand, there are signs that can be attached to street lamps or other "posts" in their format to accompany me on my way, providing information about the next largest destination, the direction and distance to it, and also iconically depicted institutions that I encounter on my way from left to right in the direction of reading.

Die Piktogramme, die sich auf den Stelen und Schildern befinden, um jeweils wichtige Gebäude zu markieren, kategorisieren diese der Übersicht halber in Untergruppen. So werden Schulen und Hochschulen auf der Karte als Bildungsinstitutionen markiert und erst anschließend im Zielverzeichnis innerhalb ihrer Gruppe namentlich aufgelistet.

Die Symbole stehen hierbei für die Gruppen der gesundheitlichen Einrichtungen, sprich Apotheken und Krankenhäuser, Bildungsinstitutionen, Religionsstätten wie Kirchen, Moscheen und Synagogen, und Grünflächen wie Parks und Spielplätze zum Zwecke der Erholung.

In der Gruppierung der anknüpfenden Mobilitätsangebote werden öffentliche Verkehrsmittel wie S-Bahn, Bus, Fern- und Regionalzüge sowie Taxis und Straßenbahnen aufgelistet. Auch Angebote des Car-, Bike- und E-Scooter-Sharings im Individualverkehr werden ikonisch dargestellt.

Keine tausend Meter

Jacqueline Döpkemeyer

The pictograms used on the steles and signs to mark important buildings categorise them into subgroups for the sake of clarity. For example, schools and universities are marked on the map as educational institutions and only then listed by name within their group in the list of destinations.

The icons represent the groups of health facilities, i.e. pharmacies and hospitals, educational institutions, religious sites such as churches, mosques and synagogues, and green spaces such as parks and playgrounds for recreational purposes.

In the grouping of connected mobility services, public transport such as S-Bahn, bus, long-distance and regional trains as well as taxis and trams are listed. Car, bike and e-scooter sharing services for private transport are also iconically included.



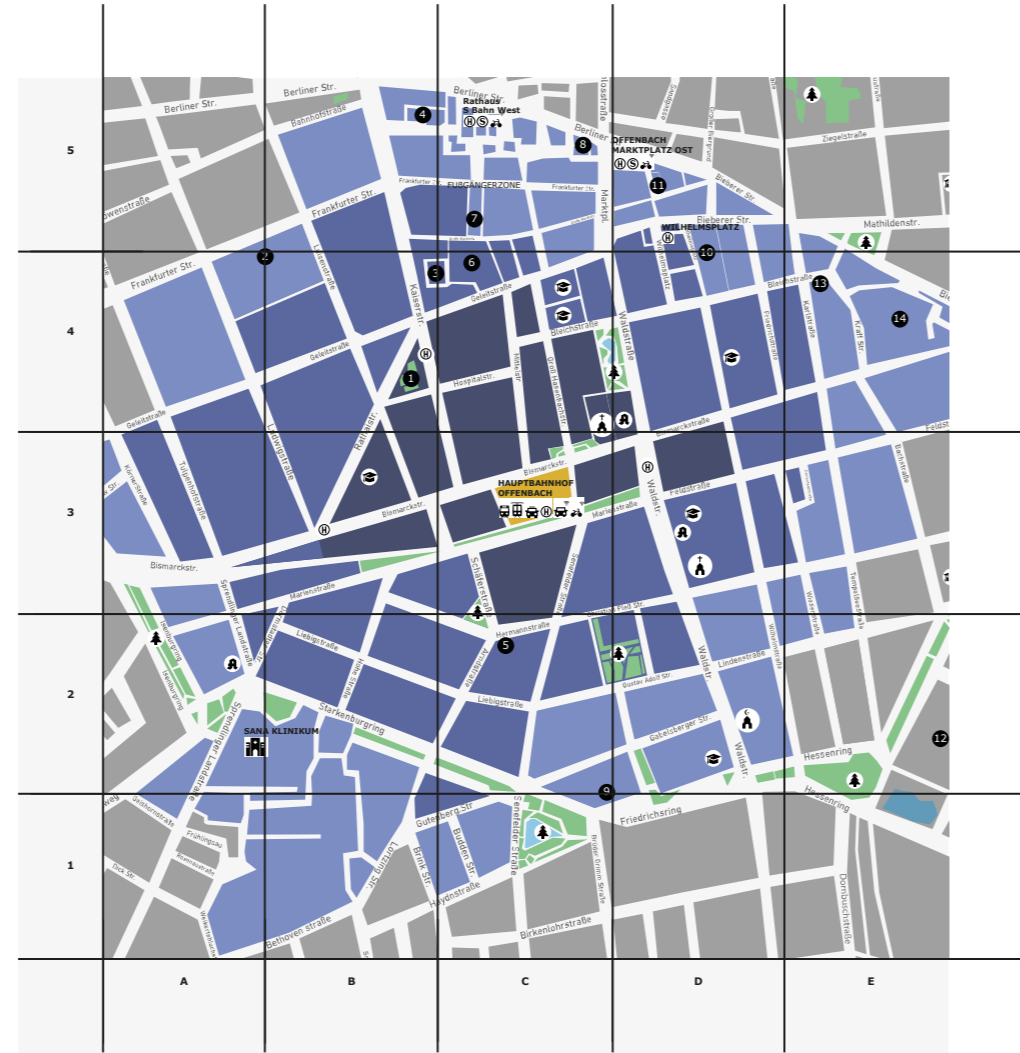
Karte Map

Die Karten der stationären, an die Standorte angepassten Stelen zeigen die städtische Umgebung, die innerhalb von 15 Minuten und maximal 1000 Metern fußläufig zu erreichen ist. Sie ist in ein 25-teiliges Raster unterteilt, dessen einzelne Segmente sich durch die am Rand beschriebenen Koordinaten beschreiben lassen.

Während die Gebäudeblocks als geschlossene und farbig abgesetzte Flächen dargestellt werden, stellen die abgebildeten Zwischenräume Straßen und Gehwege ab. Als weiteres schriftliches Element, neben den Straßennamen und Koordinaten, stehen die Haupt-Mobilitätsknotenpunkte mit ihrem Namen und einer ikonisierten Darstellung des dortigen Angebots. Zusätzlich zu den bildlichen Ikonen der Gebäudegruppen finden sich durchnummerierte Gebäudemarker auf der Karte wieder, die sich mit der Gebäudebezeichnung in der Zielbeschreibung wiederfinden lassen.

Die unterschiedliche Farbigkeit einer Gebäudefläche dient dazu, ihre Art genauer zu beschreiben. So stehen hellgrüne und hellblaue Flächen für Grünflächen und Gewässer. Gelbe Gebäude im Zentrum der Karte definieren den genauen Standort der Stele und des Nutzenden, während die übrigen Flächen in ihrer Farbigkeit und in ihrer metrischen sowie zeitlichen Entfernung unterteilt sind.

Diese Entfernung addiert sich aus den einzelnen Wegstrecken vom Standort aus. Durch diese und eine durchschnittliche Geschwindigkeitskonstante von 4,2 km/h errechnet sich die zeitliche Entfernung eines Gebäudeblocks.



- Standort
Location
- Grünflächen und Gewässer
Green spaces and water
- > 1000 Meter
> 1000 metres
- 5 Min. / < 350 Meter
5 min. / < 350 metres
- 10 Min / < 700 Meter
10 min. / < 700 metres
- 15 Min / < 1000 Meter
15 min. / < 1000 metres

The maps of the stationary steles, which are adapted to the location, show the urban environment, which can be reached on foot within 15 minutes and a maximum of 1000 metres. It is divided into a 25-part grid, the individual segments of which can be described by the coordinates described at the edge.

While the building blocks are depicted as closed and colour-coded areas, the spaces between them show streets and footpaths that bear their names in writing. Another written element, alongside the street names and coordinates, are the main mobility hubs with their names and an iconised representation of the services available there. In addition to the pictorial icons of the building groups, there are numbered building markers on the map, which can be found with the building name in the destination description.

The different colours of a building surface serve to describe its type more precisely. For example, light green and light blue areas represent green spaces and bodies of water. Yellow buildings in the centre of the map define the exact location of the stele and the user, while the other areas are subdivided according to their colour and their metric and temporal distance.

This distance is the sum of the individual distances from the location. This and an average speed constant of 4.2 km/h are used to calculate the temporal distance of a building block.

Keine tausend Meter

Sektor Sector	Koordinate Coordinate	Genauere Bezeichnung Exact description	Gebäude Marker Building marker	Gruppen Ikon Group icon	Gruppen Bezeichnung Group name
1C		Senefelderstraße Brüder Grimm Straße Budden Straße			Erholung
2C		Hermannstraße Arndstraße Liebigstraße			2A Dreieich Park 1C Friedrichsweiher 3C Schäfergarten / Spielplatz 4C Martin Luther Park 2D Senefelder Park / Parcourpark 2E Spielplatz Hessenring 5E Mathildenplatz
3C		Mariensstraße Schäferstraße Senefelder Straße			
4C		Hospitalstraße Bleichstraße Mittelstraße Großhasenbach Straße			
5C		Schloßstraße Marktplatz Große Marktstraße Birkenlohstraße			
1D		Friedrichsring Humboldtstraße Schoppemhauer Straße Hauffstraße			Bildungseinrichtungen
2D		Gustav. Adolf. Straße Lindenstraße Gabelsberger Straße			3B Leibnitzschule 4C Eichendorfschule Erich-Kästner-Schule 2D Albert-Schweizer-Schule 4D Wilhelmschule 3E IGS Lindenfeld Bachschule 5E Mathildenschule
B4			1 2 3 4		Amtsgericht Ledermuseum Bürgerbüro Stadtgesundheitsamt
B5			5 6 7 8		Jugendamt Stadt Offenbach Staatliches Schulamt Kreis und Stadt Offenbach Stadtbüro Senefelder Quatier Komm. Center Alicplatz Rathaus Amt Für Veterinärwesen und Verbraucherschutz Ausländeramt Stadt Offenbach
C2					
C4					
C5					

Die ausführliche Ziellaufstufung befindet sich im unteren Teil der Stele und umfasst Straßennamen sowie Ziele, die in der Karte mittels Ikon oder Zahlenmarker markiert wurden. Die einzelnen Spalten der Auflistung bauen sich in Leserichtung von links nach rechts auf und zeigen die Quadranten-Koordinate, in der sich das Ziel befindet, gegebenenfalls den Zahlenmarker oder das Gruppenikon, und die genaue Beschreibung des Gebäudes bzw. der Institution.

The detailed list of destinations is located at the bottom of the stele and includes street names and destinations that have been marked on the map using an icon or number marker. The individual columns of the list are organised in reading direction from left to right and show the quadrant coordinate in which the destination is located, the number marker or group icon, if applicable, and the exact description of the building or institution.

Jacqueline Döpkemeyer

Header

Überschrift

Fließtext/ Gruppennamen

Ziele

Schild Ziel
Zeit



Formell wurde für Schriftinhalte auf den Stelen und Schildern die Verdana gewählt, eine serifenlose Linear-Antiqua, die in den Schriftschnitten Bold, Regular und Italic erscheint. Die Schriftgröße variiert hierbei zwischen 15 pt und 234 pt.

Verdana, a sans serif linear antiqua that appears in bold, regular and italic weights, was chosen for the font content on the steles and signs. The font size varies between 15 pt and 234 pt.



Das Gesamtmaß des Schildes beträgt 200 mm x 800 mm. Zu sehen sind ein Richtungspfeil, das schriftlich ausformulierte Ziel, eine Zeitangabe, in der das Ziel erreicht wird, sowie eine Reihe an Piktogrammen, die für die Institutionen stehen, die auf dem Weg bis zum Ziel liegen.

Wie bereits in der Stele wird die Verdana für Schriftinhalte verwendet. Um den höchstmöglichen Kontrast zu erzielen, ist der Grund des Schildes weiß und die Schrift schwarz.

Die farblich abgesetzte Umrandung des Schildes, die der zeitlichen Entfernung des Zieles angepasst ist, zeigt die Zusammengehörigkeit der Schilder und hebt sich als einheitliches System von den Schildern des Autoverkehrs ab.

The overall dimensions of the sign are 200 mm x 800 mm. It shows a directional arrow, the written destination, a time in which the destination will be reached and a series of pictograms representing the institutions on the way to the destination.

As in the stele, Verdana is used for the font content. To achieve the highest possible contrast, the background of the sign is white and the font is black.

The colour-contrasting border of the sign, adapted to the distance to the destination, creates a sense of unity between the signs and sets them apart as a uniform system from signage for vehicle traffic, for example.

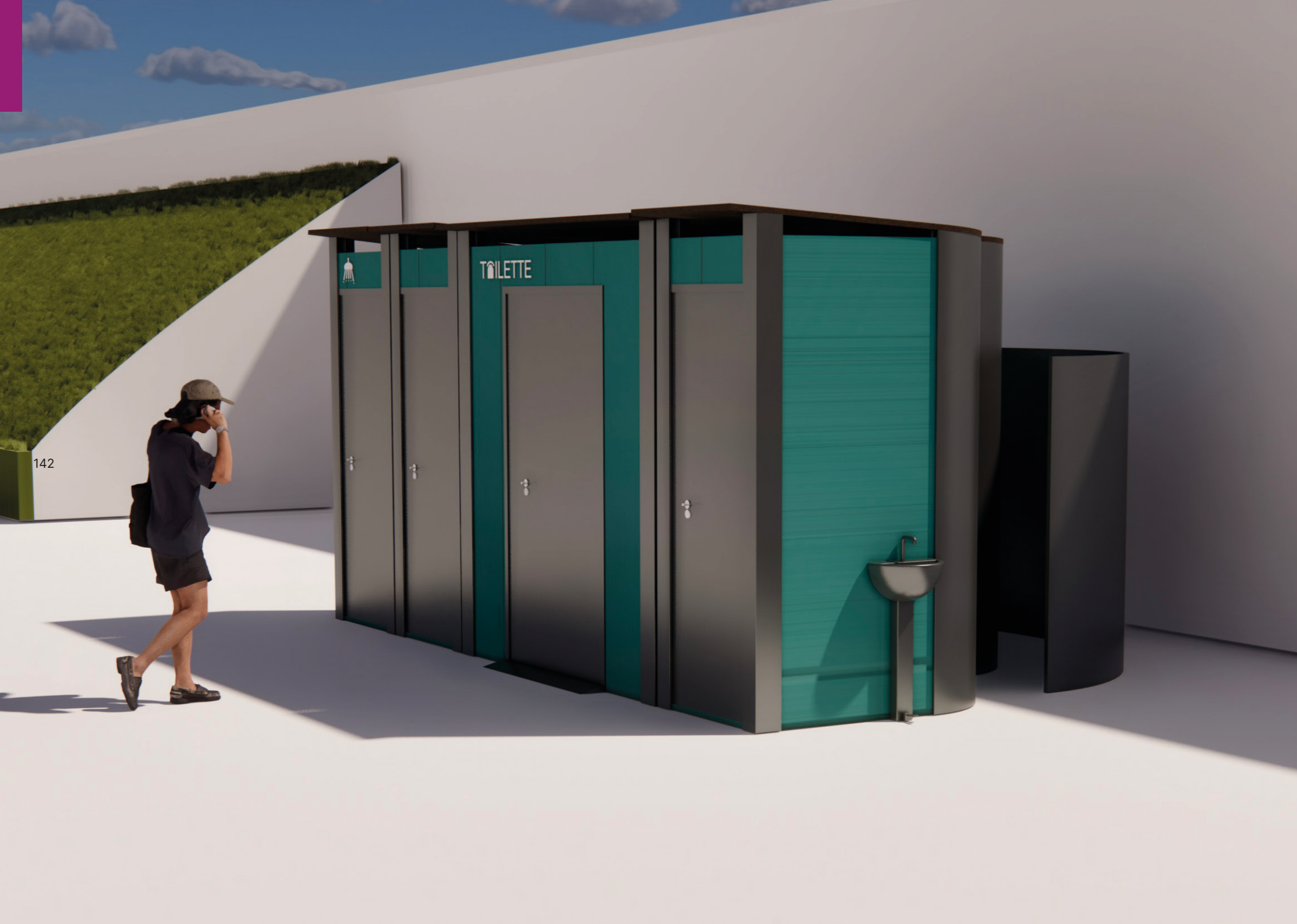
# 202a50	# 38488c	# 6175b8	# d4a005	# 84c389	# 83cff4	# 020203	# 8d8e8e
C 99	C 90	C 69	C 16	C 54	C 50	C 90	C 45
M 88	M 77	M 53	M 36	M 0	M 1	M 78	M 35
Y 37	Y 12	Y 0	Y 99	Y 58	Y 0	Y 62	Y 35
K 36	K 2	K 0	K 5	K 0	K 0	K 96	K 15



Keine tausend Meter

Da sich das Konzept der Stele und der wegbegleitenden Schilder an das Medium der Wahl anpassen lässt, sind diese in den beiden Darstellungen in bereits vorhandene Orientierungssysteme/ Architekturen der Stadt eingepflegt worden, um eine mögliche Umsetzung zu suggerieren.

As the concept of the stele and the wayfinding signage can be adapted to the medium of choice, these have been incorporated into existing signage systems/ architecture in the two illustrations to suggest a possible realisation.



Aqualoft

Mia Schreiber

Das Projekt »Aqualoft« beschäftigt sich mit der Thematik öffentlicher Bedürfnisanstalten. Dafür wurde eine öffentliche Bedürfnisanstalt entwickelt, die als zusätzliche oder vorübergehende Maßnahme für die nicht vorhandenen Toiletten im und um das Bahnhofsgebäude dienen soll.

Der freistehende Sanitärkomplex lässt sich an seine Umgebung anpassen und unterscheidet sich unter anderem in seiner Materialität von herkömmlichen Toilettenlösungen im öffentlichen Raum.

Die Anlage wird mit unterschiedlichen Modulen ausgestattet, um den geltenden Anforderungen verschiedener Bedürfnisse gerecht zu werden. Neben einer rollstuhlgerechten Toilette mit innenliegendem Wickeltisch gibt es kleinere Toilettenkabinen, eine Duschkabine, ein freiverschaltetes Urinal und ein außenliegendes Waschbecken.

The »Aqualoft« project deals with the issue of public toilets. A public toilet facility was developed to serve as an additional or temporary measure for the non-existent toilets in and around the station building.

The free-standing sanitary complex can be adapted to its surroundings and differs from conventional toilet solutions in public spaces in terms of its materiality, among other things.

The facility will be equipped with various modules in order to meet the current requirements of different needs. In addition to a wheelchair-accessible toilet with an internal changing table, there are smaller toilet cubicles, a shower cubicle, a hands-free urinal and an external washbasin.

Recherche Research

Der Hauptbahnhof gilt als Tor zu einer Stadt, als Ankunftsort und Wahrzeichen. Bestenfalls zeigt sich der Ort von der besten Seite und spiegelt den Charakter der Stadt wider. Das gilt leider nicht für Offenbach, denn der Bahnhof ist längst nicht mehr in seinem besten Zustand, er scheint verwaht und verkommen. Das Empfangsgebäude an sich ist ein prachtvoller Bau der Neorenaissance und erzählt eine lange Geschichte der Offenbacher Stadtveränderung seit der Eröffnung des Bahnhofs 1873.

Im Jahr 2014 zog der letzte Ladenbesitzer aus den Räumlichkeiten des Bahnhofgebäudes aus und mit ihm auch das Leben und die Aufenthaltsqualität dieses Ortes. Die Deutsche Bahn verlor das Interesse an dem Gebäude und verschloss alle außenliegenden Räume und Eingänge. Der Bahnhof dient also seit fast zehn Jahren ausschließlich dem Zugang zu den noch vier angefahrenen Gleisen und als Transitraum zwischen dem Senefelderquartier und der Innenstadt.

Beim Betreten des Bahnhofgeländes sind die Missstände nicht zu übersehen. Die Verschmutzung und Vermüllung durch Vandalismus ist offensichtlich. Der Geruch ist durch die nicht existenten Toiletten im und um das Gelände bedingt. Leider ist nicht zu erwarten, dass die Bahnhofstoiletten innerhalb der nächsten Jahre wieder öffnen, also ist eine realisierbare Lösung gefragt, die nicht die innenliegenden aktuell versperrten Räumlichkeiten in Anspruch nimmt.

The main railway station is the gateway to a city, a point of arrival and a landmark. At best, the place shows its best side and reflects the character of the city. This is not what one would like to assume about Offenbach, as the station is no longer in its best condition, it appears neglected and dilapidated. The station building itself is a magnificent neo-Renaissance building and tells a long story of Offenbach's urban transformation since the station opened in 1873.

In 2014, the last shop owner moved out of the station building and with him the life and quality of life of this place. Deutsche Bahn lost interest in the building and closed all external rooms and entrances. For almost ten years, the station has therefore served exclusively as access to the four remaining tracks and as a transit area between the Senefelder quarter and the city centre.

When you enter the station site, you can't fail to notice the defects. These are noticeable due to the extensive soiling caused by vandalism and littering as well as the strong odour. The odour is caused by the non-existent toilets in and around the site. Unfortunately, it is unlikely that the station toilets will open within the next few years, so a feasible solution is needed that does not utilise the currently blocked-off space inside.

Aqualoft

Mia Schreiber



145

144

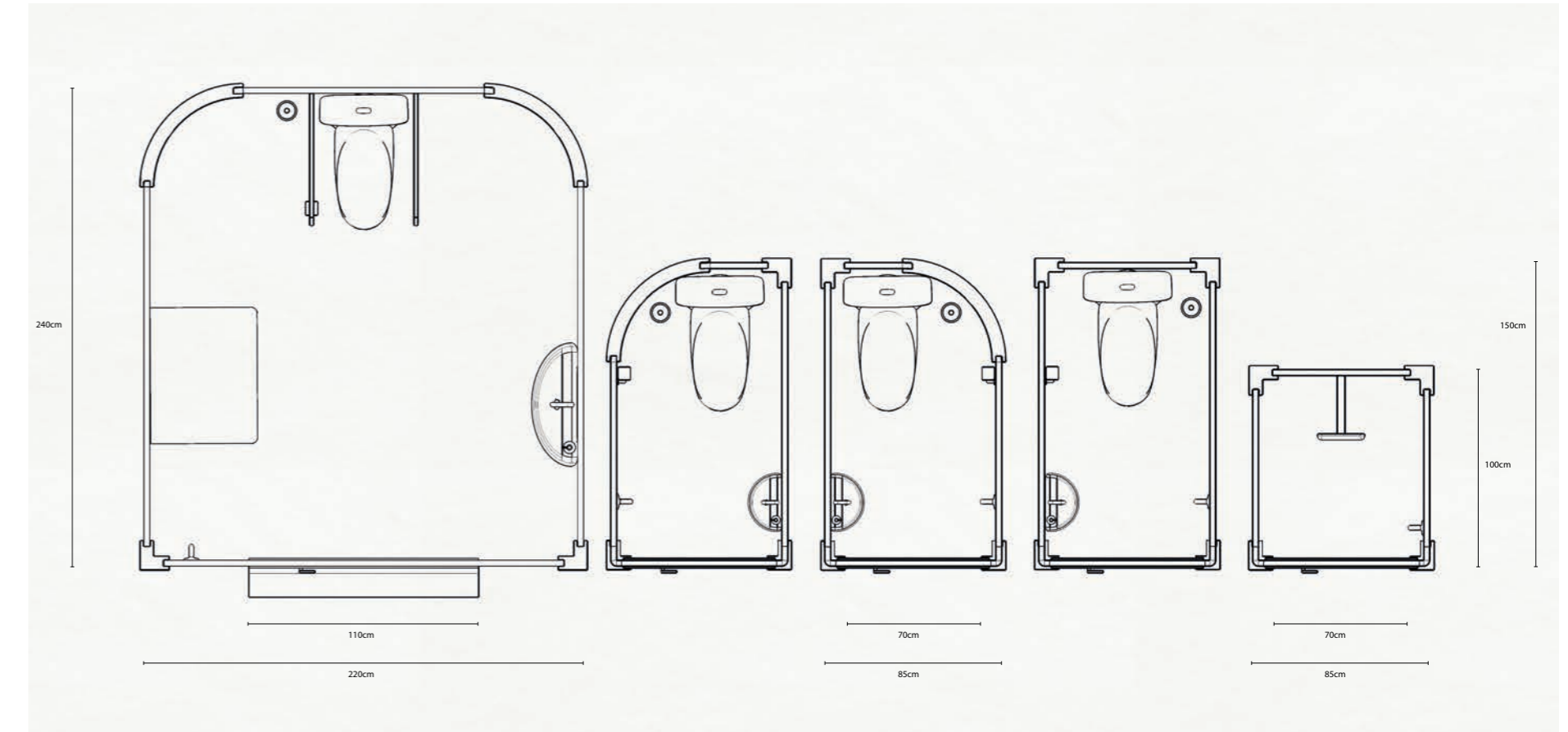
Sanitäre Bedürfnisse sanitary requirements

Eine öffentliche Sanitäreanlage in einem Bahnhofsgebäude muss verschiedenen Anforderungen gerecht werden, um den Bedürfnissen der Reisenden zu entsprechen. Zunächst sollte sie barrierefrei zugänglich sein, um Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität die Benutzung zu ermöglichen. Sauberkeit und Hygiene sind von höchster Bedeutung, um eine angenehme Erfahrung für die Nutzer sicherzustellen. Zusätzlich zu den grundlegenden sanitären Einrichtungen ist der Bedarf an integrierten Duschen ebenfalls von Bedeutung. Öffentliche Duschen an Bahnhöfen tragen zur Verbesserung der persönlichen Hygiene und Bequemlichkeit der Reisenden bei und stellen eine wichtige Dienstleistung für verschiedene Bevölkerungsgruppen dar.

Die Gestaltung einer öffentlichen Sanitäreanlage zielt darauf ab, sowohl tatsächliche als auch subjektive Sauberkeit und Sicherheit zu vermitteln. Die Instandhaltung der Kabinen soll nicht allein durch eine gute Reinigungsmöglichkeit gewährleistet werden. Durch die Auswahl der Materialien soll ein heimisches Gefühl erzeugt und ein Anreiz zur Sauberhaltung gegeben werden.

A public sanitary facility in a station building must meet various requirements in order to meet the needs of travellers. Firstly, it should be accessible to assist people with disabilities or reduced mobility. Cleanliness and hygiene are of paramount importance to ensure a pleasant experience for users. In addition to basic sanitary facilities, the need for integrated showers is also important. Public showers at railway stations help to improve the personal hygiene and comfort of travellers and provide an important service for different population groups.

The design of a public sanitary facility aims to convey both actual and subjective cleanliness and safety. The maintenance of the cubicles should not only be ensured by good cleaning facilities. The choice of materials should create a homely feeling and thus stimulate a personal desire to maintain cleanliness.

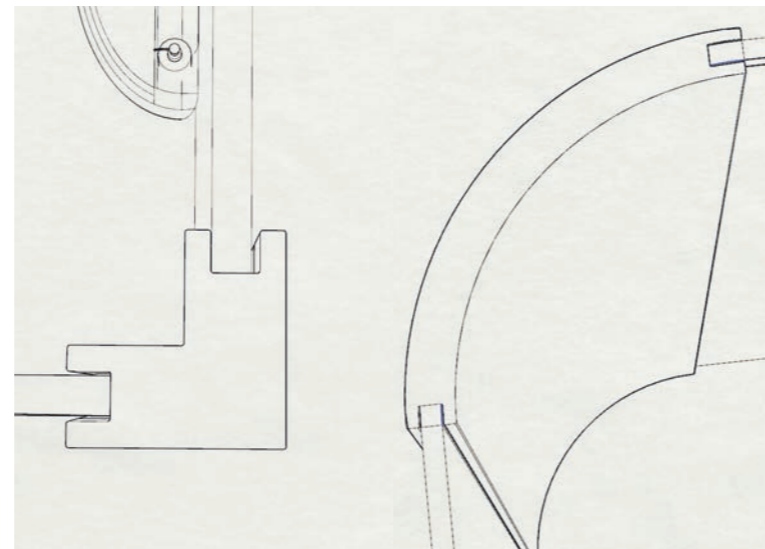
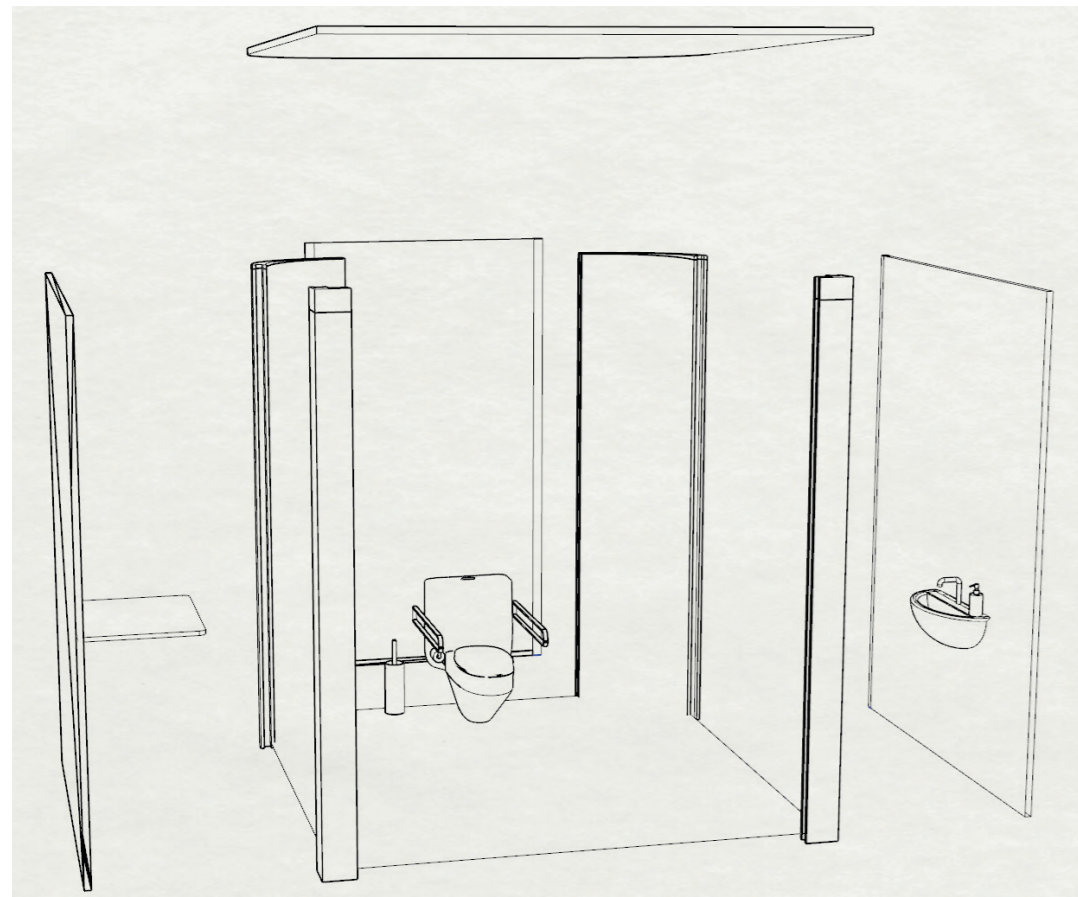


Aufbau über die Grundflächen nach DIN-Normen
Basestructure according to DIN-Norms

Das »Aqualoft« wird auf Basis der Grundflächen nach DIN für WC-Kabinen und rollstuhlgerechte Toiletten errichtet. Die abgerundeten Ecken dienen als stilistisches Mittel zur Wiedererkennung der individuellen Raumkonstellationen und lenkt die Passanten zur Rückseite des Gebäudes, wo sich das Herrenpissoir befindet.

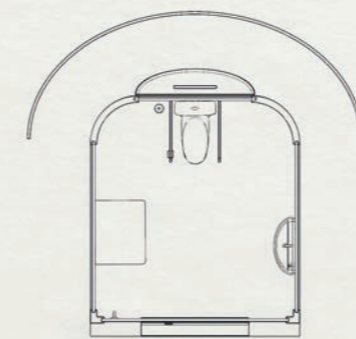
The »Aqualoft« is being built on the basis of the floor areas for toilet cubicles and wheelchair-accessible toilets in accordance with DIN. The rounded corners serve as a stylistic means of recognising the individual room constellations and direct passers-by to the rear of the building, where the men's urinal is located.

Das Modulare System the modular system

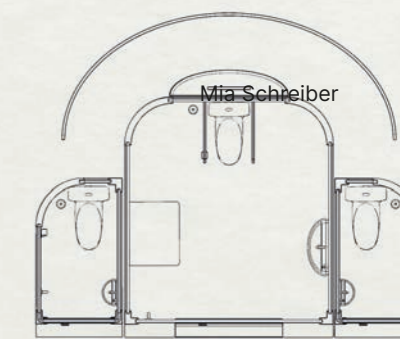
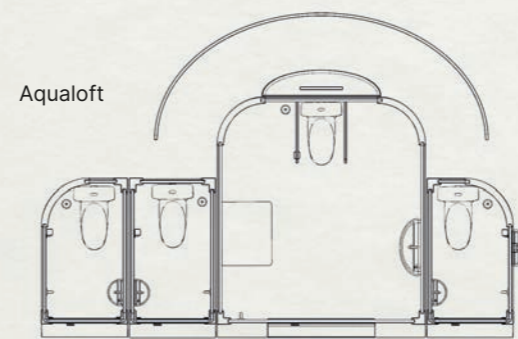


Das System besteht aus der Steckverbindung der Stellwände mit den Stelen sowie der Verbindung der Wände mit dem Boden. Der Boden ist zweischichtig aufgebaut und hat eine Stärke von 50 mm. Die obere Lage des Bodens besteht aus geprägtem Edelstahl, wodurch der großflächige Abfluss von Wasser ermöglicht wird. Im darunter liegenden Zwischenraum befinden sich die Zu- und Abwasserrohre, die über gängige Verbindungen mit den umliegenden Kabinen verbunden werden können. Der Boden verfügt über entsprechende seitliche Ausgänge für Rohre und Schläuche.

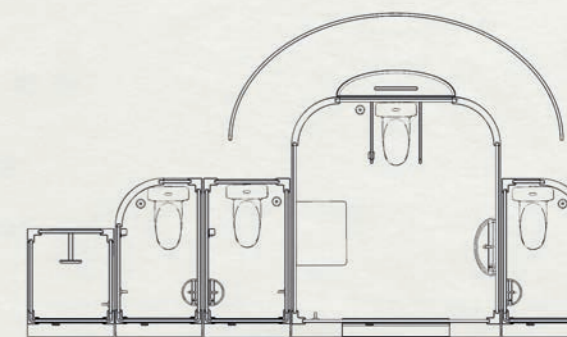
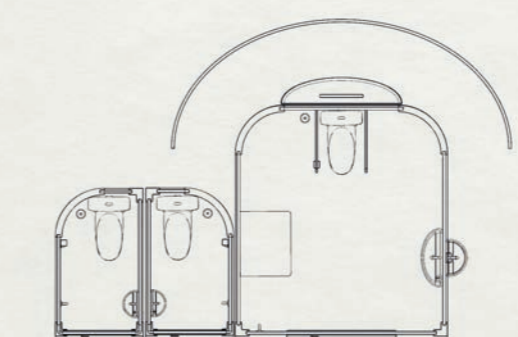
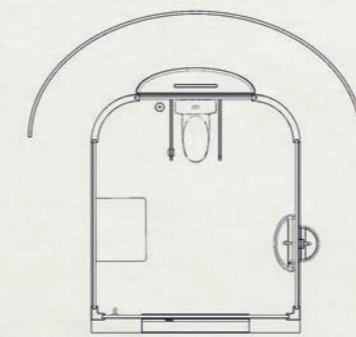
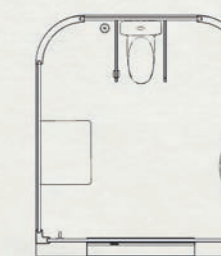
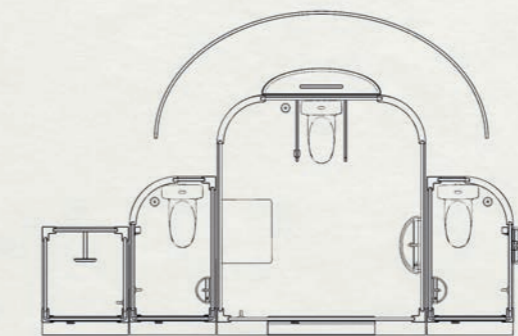
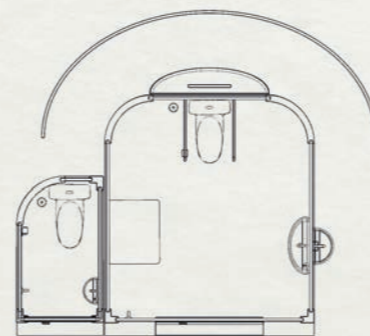
The system consists of the plug-in connection of the partition walls to the columns and the connection of the walls to the floor. The floor has a two-layer structure and is 50 mm thick. The top layer of the floor is made of embossed stainless steel, which allows water to drain away over a large area. The supply and waste water pipes are located in the space below, which can be connected to the surrounding cabins using standard connections. The floor has corresponding side outlets for pipes and hoses.



Aqualoft



Mia Scheiber

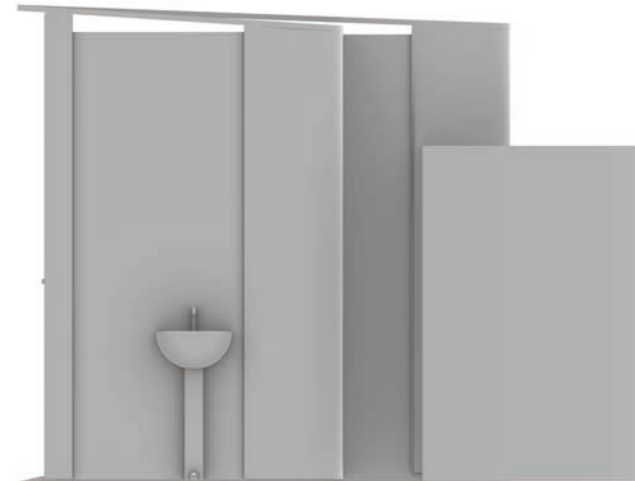


Die Belüftung Ventilation

Die Luken zwischen Dach und Wänden gewährleisten auf natürliche Weise einen ständigen Luftaustausch im Raum und verhindern somit die Ansammlung von unangenehmen Gerüchen. Zudem sind die Räume dadurch einhörbar, sodass im Notfall, sowohl innerhalb als auch außerhalb des »Aqualoft«, eine Wahrnehmung gewährleistet ist. Dies unterstützt die subjektive und tatsächliche Sicherheit des Benutzers.

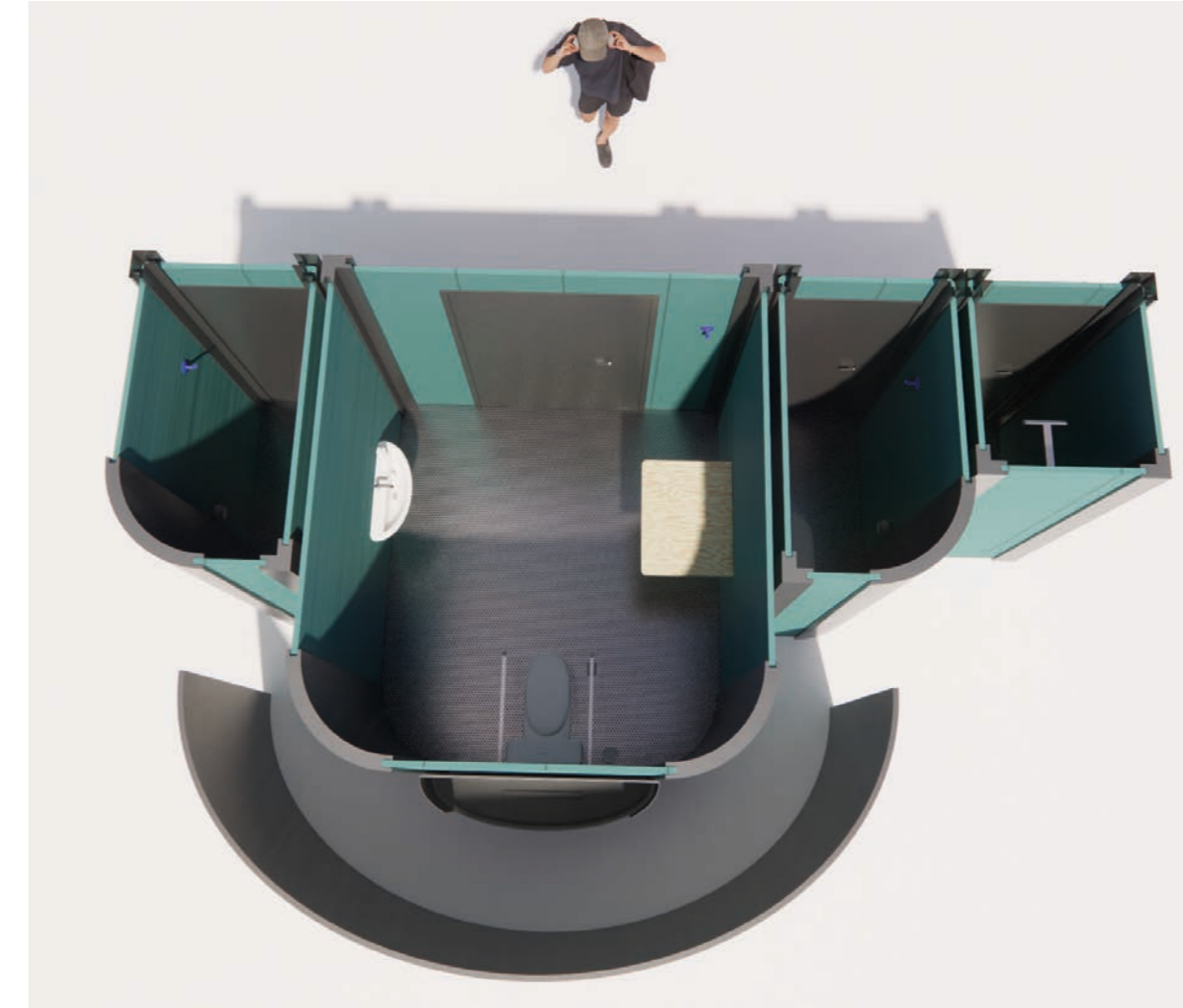
The hatches between the roof and walls naturally ensure a constant exchange of air in the room and thus prevent the accumulation of unpleasant odours. In addition, the rooms are audible, so that in an emergency, both inside and outside the »Aqualoft«, perception is guaranteed. This supports the subjective and actual safety of the user.

150



Aqualoft

Mia Schreiber



Die Innenräume sind mit den für die Nutzung erforderlichen Einrichtungselementen ausgestattet. Im Gegensatz zu herkömmlichen öffentlichen Toiletten bestehen die Gegenstände aus stabiler Keramik (Toilette, Waschbecken) und echtem Holz (Wickeltisch). Die Benutzung dieser Materialien soll den Nutzerinnen und Nutzern ein Gefühl der Vertrautheit zu vermitteln, was wiederum zu einem respektvollen Umgang mit dem Ort führt.

Die Wände der Module bestehen aus Rohfaserplatten, die mit wasserabweisendem Lack sowohl im Innen- als auch im Außenbereich individuell gestrichen werden können. Die Oberfläche lässt sich somit effektiv von Schmutz und Schmierereien reinigen. Die Kennzeichnung eines sterilen Ortes, in diesem Fall einer öffentlichen Toilette, erfolgt mittels metallener Stelen, welche für eine unverwechselbare Markierung sorgen.

Die Reinigung des Sanitärkomplexes wird durch das Reinigungspersonal des umliegenden Bahnhofs durchgeführt, wobei die Stadt für die Organisation und Vergütung verantwortlich ist.

The interiors are equipped with the necessary furnishings for use. In contrast to conventional public toilets, the items are made of sturdy ceramic (toilet, washbasin) and real wood (changing table). This measure aims to give users a sense of familiarity, which in turn leads to a respectful approach to the place.

The walls of the modules are made of raw fibreboard, which can be individually painted with water-repellent paint both indoors and outdoors. The surface can therefore be effectively cleaned of dirt and smears. The labelling of a sterile location, in this case a public toilet, is done using metal steles, which provide an unmistakable marking.

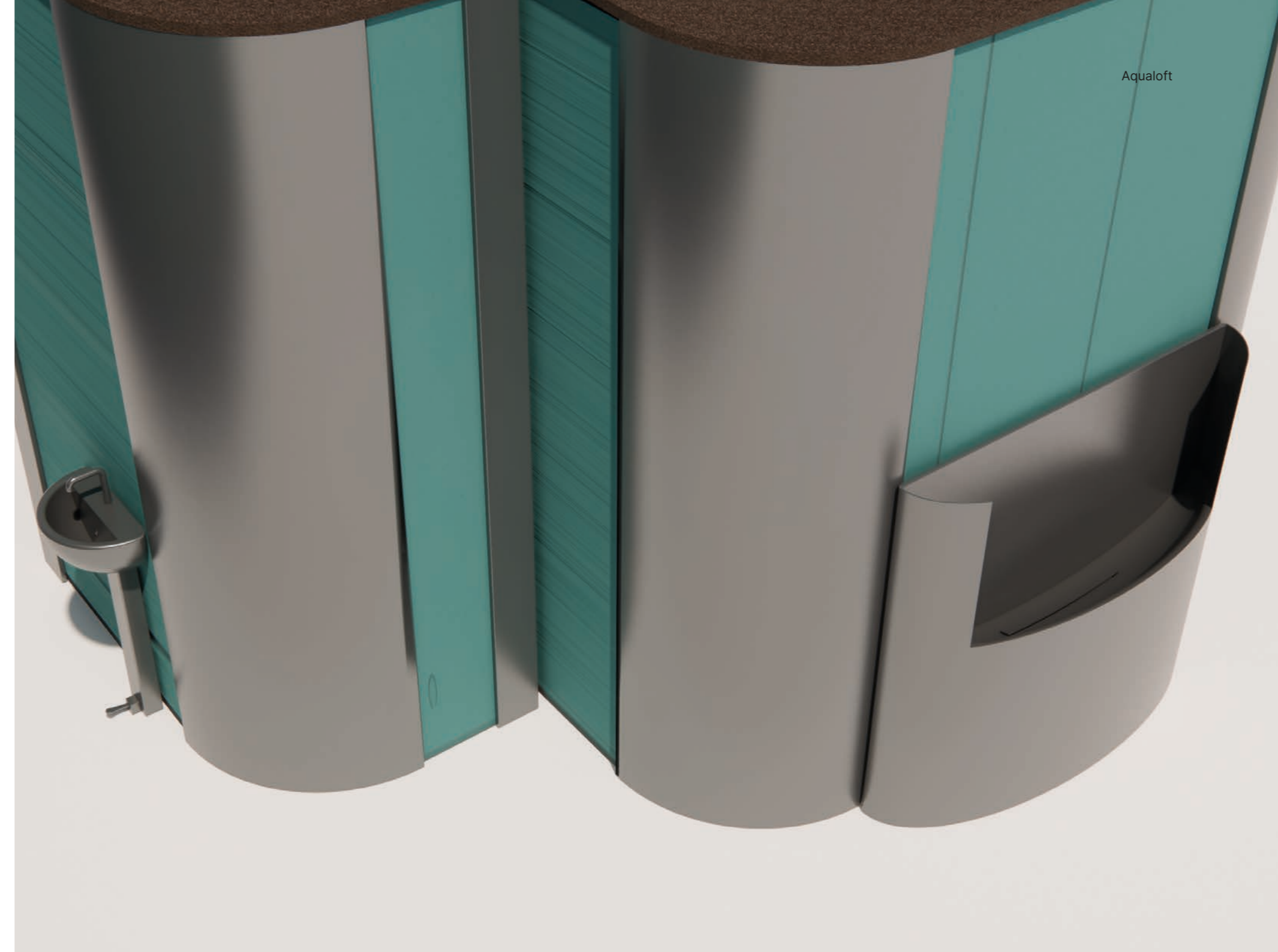
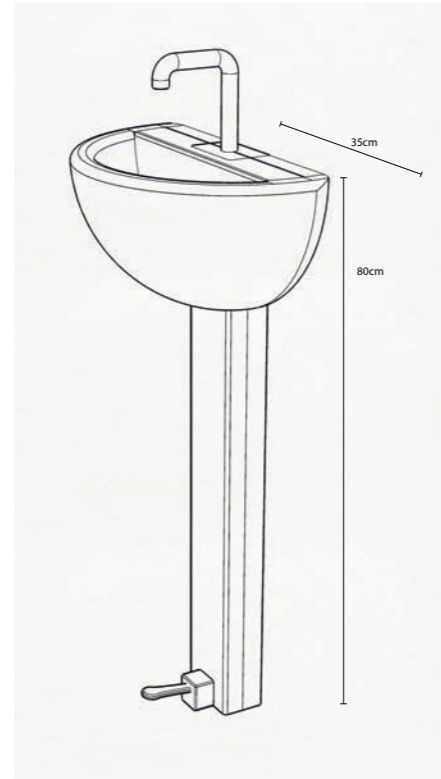
The cleaning of the sanitary complex is carried out by the cleaning staff of the surrounding railway station, whereby the city is responsible for the organisation and payment.

151

Das externe Waschbecken the external washbasin

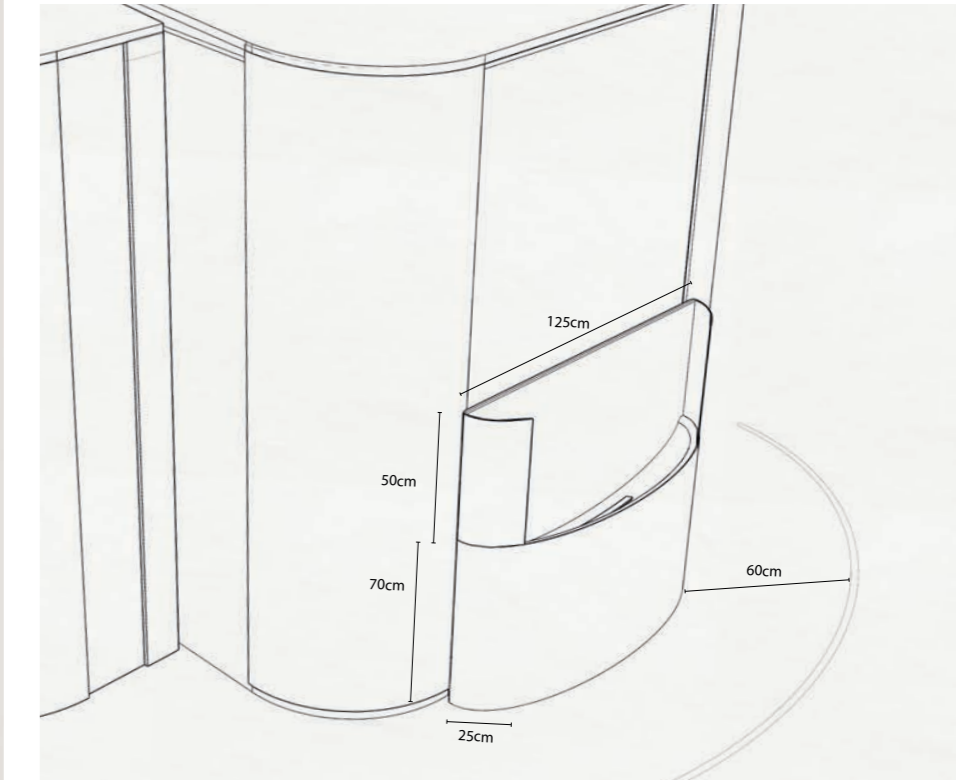
Der Zugang zu Trinkwasser ist ein Grundbedürfnis und sollte daher im öffentlichen Raum nicht nur exklusiv im Zusammenhang mit Toiletten zur Verfügung stehen. Reisende und Passanten können hier kostenlos Wasser konsumieren. Ein Pedal sorgt für eine berührungsfreie Wasserzufuhr und ermöglicht somit eine wassersparende Nutzung. Frischwasser sowie Abwasser fließen durch den Sockel und können kurz über der Bodenhöhe mit den Wasserkanälen des gesamten Moduls verbunden werden.

Access to drinking water is a basic need and should therefore not only be available in public spaces exclusively in connection with toilets. Travellers and passers-by can consume water here free of charge. A pedal ensures a touch-free water supply and thus enables water-saving use. Fresh water and waste water flow through the pedestal and can be connected to the water channels of the entire module just above ground level.



Das Urinal besitzt eine großzügige, jedoch schlichte Form und ist im Zwischenraum zwischen Hausrückwand und Verschalung verborgen. Die hochgezogenen Seitenwände bieten zusätzliche Abschirmung und verbessern den Sichtschutz. Vor dem Betreten des geschützten Bereichs lässt sich erkennen, ob sich bereits eine andere Person dort aufhält. Auf diese Weise können unangenehme Begegnungen vermieden werden.

The urinal has a generous yet simple shape and is concealed in the space between the rear wall of the house and the panelling. The raised side walls provide additional screening and improve privacy. Before entering the protected area, it is possible to recognise whether other people are already there. In this way, unpleasant encounters can be avoided.



Der Standort the location



154

Die Entscheidung über den Standort des Toilettenhauses kann individuell getroffen werden. Dennoch sollte bei der Standortwahl der Sanitäreinrichtung darauf geachtet werden, dass diese nicht an einem versteckten Ort errichtet wird, sondern für Passanten gut einseh- und nutzbar ist.

Das »Aqualoft« wurde zwischen Haupteingang und Busbahnhof positioniert, wodurch es von verschiedenen Richtungen aus auf kurzem Weg erreichbar ist.

The decision on the location of the toilet block can be made individually. However, care should be taken when choosing the location of the toilet block to ensure that it is not built in a hidden place, but is easily visible and usable for passers-by.

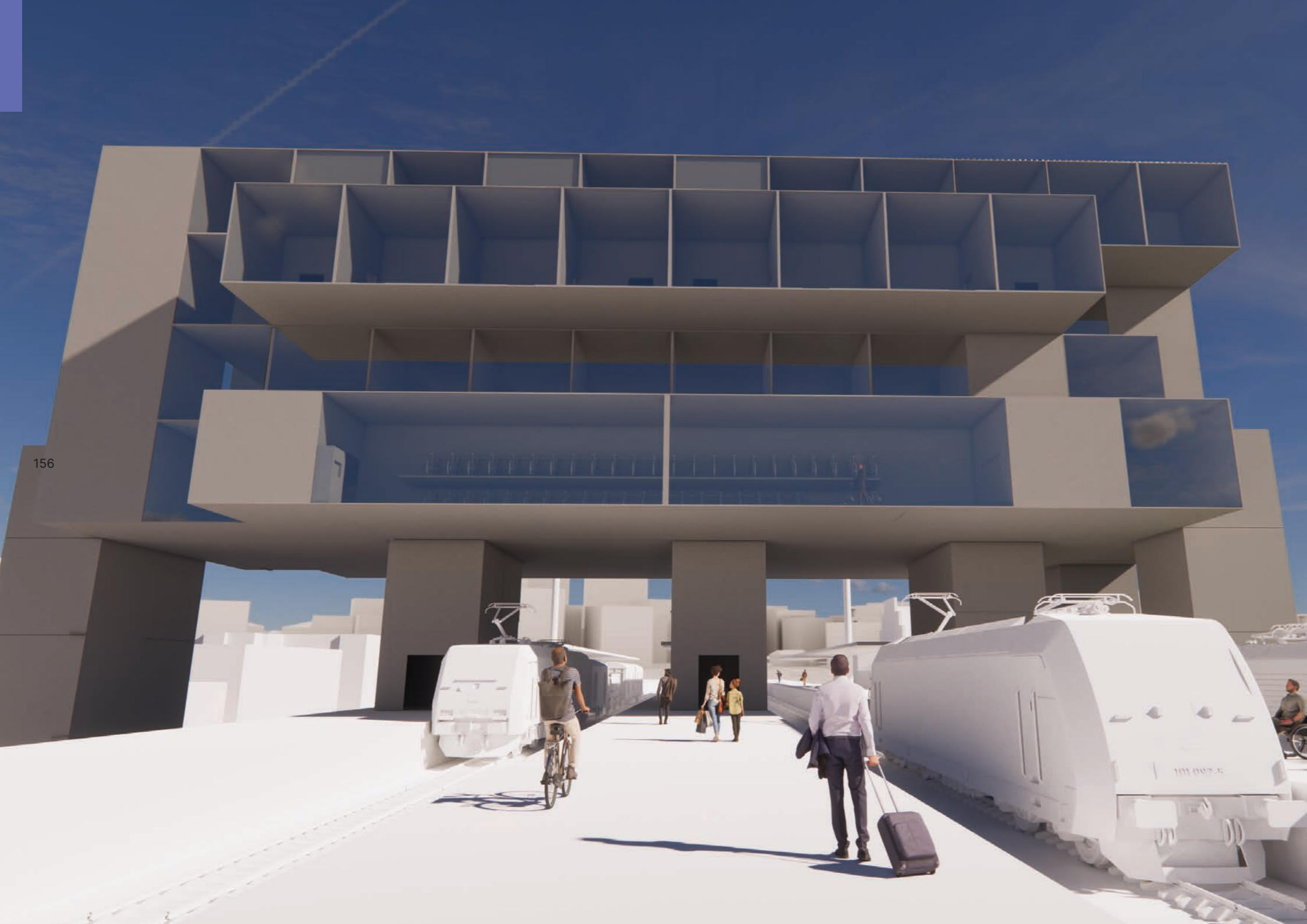
The »Aqualoft« was positioned between the main entrance and the bus station, making it easily accessible from various directions.



Aqualoft

Mia Schreiber

155



Bahnhof Bridge Victor Gorelik

In einer Welt der zunehmenden Mobilität ist es wichtig, sich ständig an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Entwicklung des Nahverkehrsnetzes und seiner Umgebung muss dieses Wachstum unterstützen. Das Behindertengleichstellungsgesetz wurde bereits im Jahr 2002 vom Bundesministerium verabschiedet. Die dazugehörige EU-Richtlinie von 2004 legt klar und deutlich fest, welche Anforderungen die Bahnhofsanlagen erfüllen müssen, um diese Richtlinie zu entsprechen. Im Juni 2005 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG ihr Programm, in dem sie zusagt, entsprechende Maßnahmen zur Gewährleistung einer kundengerechten Nutzung der Anlagen zu ergreifen. Dabei werden Sauberkeit und Zugänglichkeit als Prioritäten genannt.

In a world of continuous growth, it is important to constantly adapt to the circumstances. The development of the local transport network and its surroundings must support the corresponding growth. The Disability Equality Act was passed by the Federal Ministry back in 2002. The associated EU Directive of 2004 clearly sets out the requirements that train station facilities must fulfil in order to comply with these directives. In June 2005, Deutsche Bahn AG published its programme in which it promises to take appropriate measures to ensure that its facilities are used in a customer-friendly manner. Cleanliness and accessibility are prioritised.

Recherche Research

Der Bahnhof wurde 1873 in der Bismarckstraße errichtet. Das Gebäude stammt aus dem Jahr 1927 und repräsentiert den expressionistischen Stil sowie die Architektur der Art-Deco-Epoche.

Zwanzig Jahre später initiiert die Stadt Offenbach Maßnahmen zur eigenverantwortlichen Betreuung der Bahnstufenanlage des Offenbacher Bahnhofs sowie des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes. Die Stadtverwaltung plant einen Ausbau des Bahnhofs. Das Gebäude soll zukünftig für die Bereitstellung von Angeboten für Reisende genutzt werden. Dazu zählen beispielsweise die Einrichtung eines Hostels, die Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten sowie die Bereitstellung entsprechender Sanitäreinrichtungen.

158

The railway station was built in Bismarckstraße in 1873. The building dates back to 1927 and represents the expressionist style and architecture of the Art Deco era.

Twenty years later, the city of Offenbach initiated measures for the independent management of the Offenbach railway station complex and the listed building. The city council plans to extend the railway station. The building is to be used in future to provide services for travellers. This includes, for example, the establishment of a hostel, the creation of shopping facilities and the provision of appropriate sanitary facilities.



Bahnhof Bridge

Victor Gorelik



Umbau historischer Bahnhöfe

Reconstruction of historic railway stations



Nachdem der Offenbacher Lokalbahn im Jahr 1955 geschlossen wurde, stellte die Straßenbahn die einzige bedeutende Verbindung zwischen Offenbach und Frankfurt dar, die allerdings im Jahr 1996 ebenfalls stillgelegt wurde. Als Ersatz für die zuvor genannten Verbindungen fungierte ab diesem Zeitpunkt die S-Bahn, welche durch den Bau neuer Tunnel bis nach Hanau verlängert wurde. Infolge der anhaltenden Zunahme des Verkehrsaufkommens ist der Tunnel jedoch fast 30 Jahre später nicht mehr in der Lage, die steigende Auslastung zu bewältigen.

Das Gebäude des Offenbacher Hauptbahnhofs, welches bislang wenig Beachtung fand, wird nun als Ersatz oder Pendant zum Offenbacher Hauptknotenpunkt „Offenbach Marktplatz“ in Erwägung gezogen. Im Rahmen anstehender, notwendiger Bauarbeiten im Tunnel wäre eine Ausweichlösung erforderlich, welche jedoch aufgrund des aktuellen Zustandes des Bahnhofs keine adäquate Lösung darstellen würde.

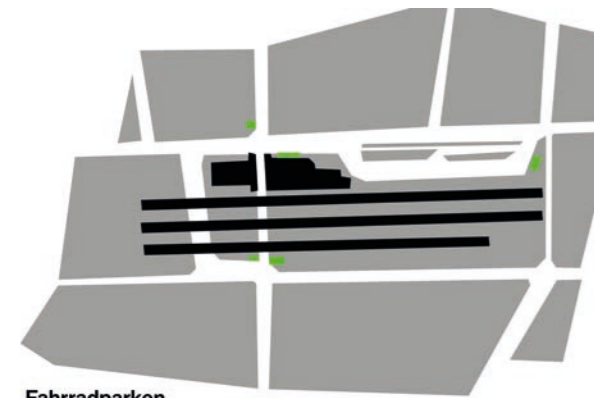
After Offenbach's local railway station was closed in 1955, the tram was the only significant connection between Offenbach and Frankfurt, which was also closed in 1996. From this point onwards, the S-Bahn, which was extended to Hanau through the construction of new tunnels, replaced the previously mentioned connections. However, almost 30 years later, the tunnel is no longer able to cope with the increasing volume of traffic and the Offenbach main station building, which has received little attention to date, is now being considered as a replacement or counterpart to Offenbach's main hub "Offenbach Marktplatz". An alternative solution would be required in the context of upcoming, necessary construction work in the tunnel, but this would not be an adequate solution due to the current condition of the station.

Zur Orientierung dienen Beispiele aus Westeuropa, wo historische Bahnhöfe erfolgreich modernisiert wurden, um den Erhalt des historischen Charakters mit modernen Anforderungen wie Barrierefreiheit und effizientem Raummanagement zu vereinen.

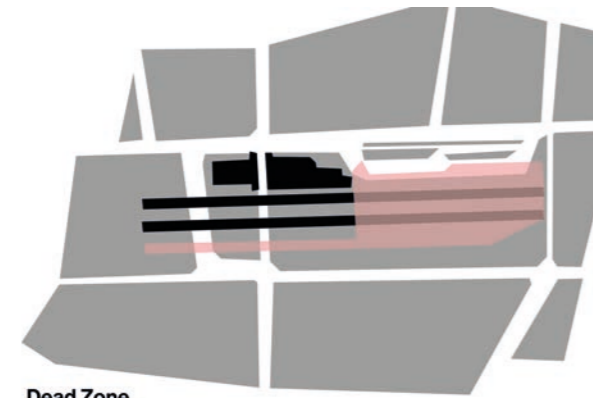
In den Niederlanden und Belgien sowie in Deutschland werden kontinuierlich Bahnhöfe renoviert. Prominente Projekte wie Stuttgart 21 und die Renovierungen der Bahnhöfe Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal und Dordrecht Centraal, vorgestellt von Marten Wassmann vom Architektur- und Designbüro 'Gateways', zeigen, wie architektonische und technologische Innovationen genutzt werden, um den historischen Charme zu bewahren und gleichzeitig die Funktionalität zu verbessern. Der Bahnhof Dordrecht Centraal ist dabei besonders relevant, da er in Größe und Problematik dem Offenbacher Bahnhof ähnelt.

Examples from Western Europe, where historic railway stations have been successfully modernised to combine the preservation of their historic character with modern requirements such as accessibility and efficient space management, serve as a guide.

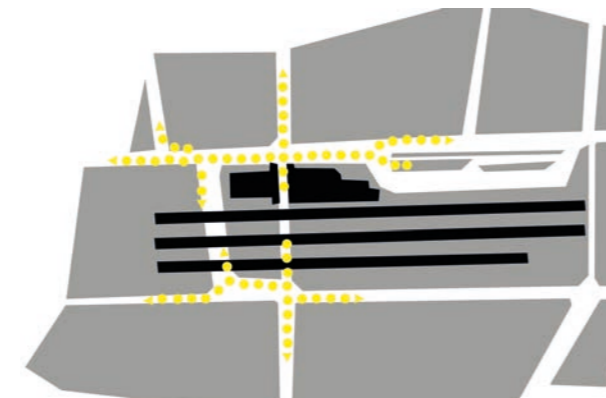
In the Netherlands, Belgium and Germany, railway stations are constantly being renovated. Prominent projects such as Stuttgart 21 and the renovations of Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal and Dordrecht Centraal stations, presented by Marten Wassmann of architecture and design firm 'Gateways', show how architectural and technological innovations are used to preserve historical charm while improving functionality. The Dordrecht Centraal railway station is particularly relevant here, as it is similar in size and problems to the Offenbach station.



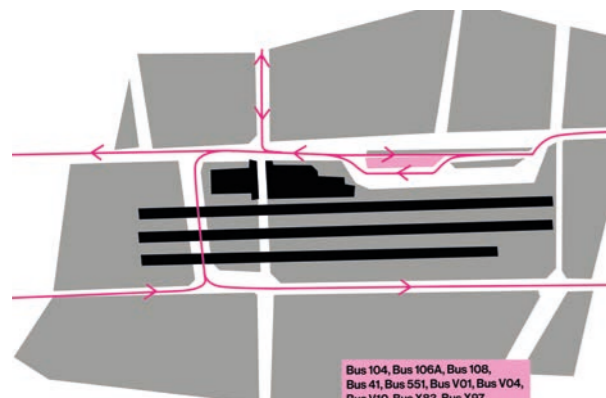
Fahrradparken



Dead Zone

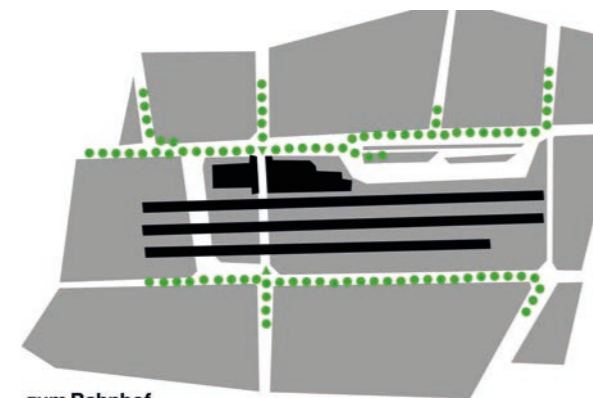


vom Bahnhof

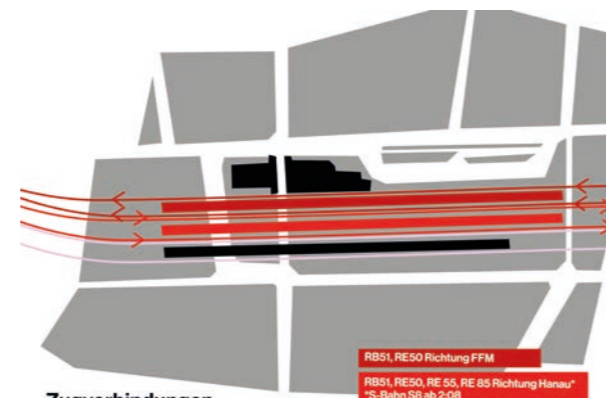


Busverbindungen

Bus 104, Bus 106A, Bus 106,
Bus 41, Bus 551, Bus V01, Bus V04,
Bus V10, Bus X83, Bus X97



zum Bahnhof



Zugverbindungen

RB51, RE50 Richtung FFM
RB51, RE50, RE 55, RE 85 Richtung Hanau
*S-Bahn SB ab 2:08

Zunächst wurde das Areal um das Gebäude untersucht, um Informationen über die aktuelle Nutzung durch Reisende und Passant:innen sowie die dazugehörigen Flächen wie Fußgänger:innen- und Fahrradtunnel, Autotunnel, Carsharing-Parkplätze und den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zu sammeln. Es wurde festgestellt, dass es große Leerflächen gibt und eine effektivere Nutzung wünschenswert wäre.

Die Aufgaben sind klar definiert: Sauberkeit, Toiletten, Umgestaltung der Räume für zukünftige Angebote für Reisende und Barrierefreiheit stehen im Fokus. Eine Machbarkeitsstudie behandelt diese Themen ausführlich, jedoch sind Umbauten in einem denkmalgeschützten Gebäude nur bedingt möglich, und die Frage nach der Barrierefreiheit ist noch nicht vollständig geklärt.

Die Gleise verlaufen auf einem 4 Meter hohen Damm, der den gesamten Bereich von Offenbach durchquert. Es ist geplant, Aufzüge im Personentunnel einzubauen, doch diese könnten den subjektiven Sicherheitseindruck beeinträchtigen und zu Engpässen führen, insbesondere bei erhöhtem Passagieraufkommen.

Eine weitere Idee der Machbarkeitsstudie ist es, ein Fahrradparkhaus im verlassenen Personen-/Gepäckentunnel oder in den Dammkammern unterzubringen. Da jedoch keine Besichtigung der verschlossenen Bereiche möglich war, bleiben diese Ansätze spekulativ und bedürfen weiterer Untersuchungen.

First of all, the area around the building was examined to gather information about the current use by travellers and passers-by as well as the associated areas such as pedestrian and bicycle tunnels, car tunnels, car-sharing parking spaces and the central bus station (ZOB). It was established that there are large empty spaces and that more effective utilisation would be desirable.

The tasks are clearly defined: the focus is on cleanliness, toilets, redesigning the spaces for future services for travellers and accessibility. A feasibility study deals with these issues in detail, but conversions in a listed building are only possible to a limited extent and the question of accessibility has not yet been fully clarified.

The tracks run on a 4 metre high embankment that crosses the entire Offenbach area. There are plans to install lifts in the passenger tunnel, but these could impair the subjective impression of safety and lead to bottlenecks, especially when passenger volumes increase.

Another idea in the feasibility study is to accommodate a bicycle car park in the abandoned passenger/baggage tunnel or in the dam chambers. However, as it was not possible to inspect the closed areas, these approaches remain speculative and require further investigation.

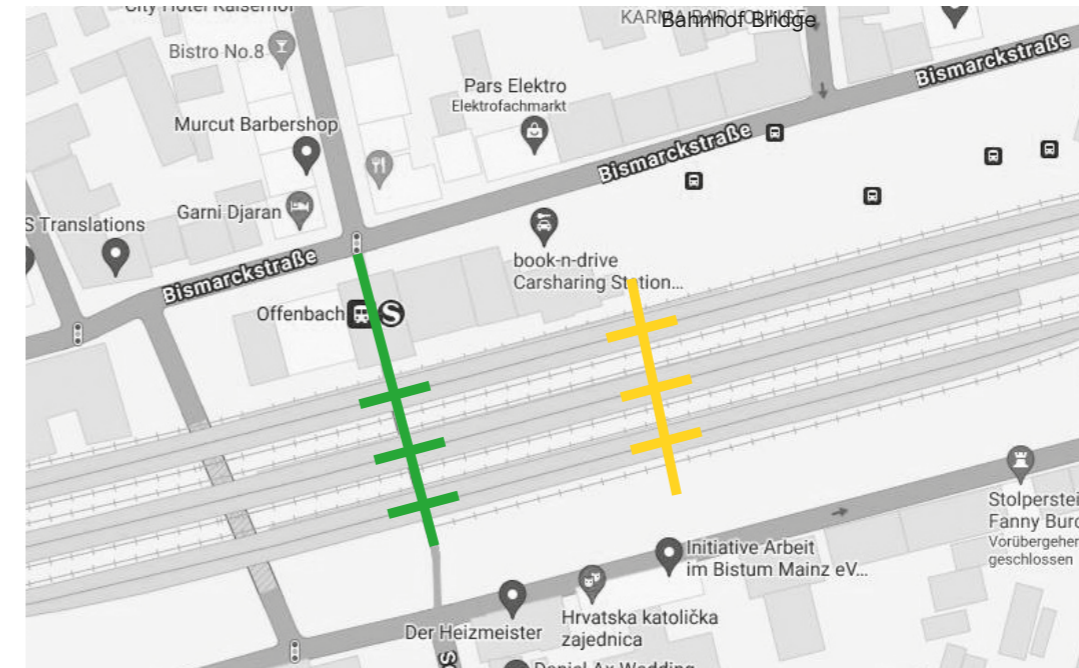
Mapping & Analysis

Lifts & escalators



Im weiteren Verlauf wurde dem Themenbereich der Barrierefreiheit besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Am Bahnhof müssen Angebote für Menschen mit schwerem Gepäck, Kinderwagen und Gehbehinderungen vorhanden sein, um deren Mobilität sicherzustellen. Die Ursprungsidee bestand darin, Fahrstühle und Rolltreppen außen anzubringen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Beispiele für die Verwendung von Aufzugkonstruktionen an historischen Bauwerken untersucht.

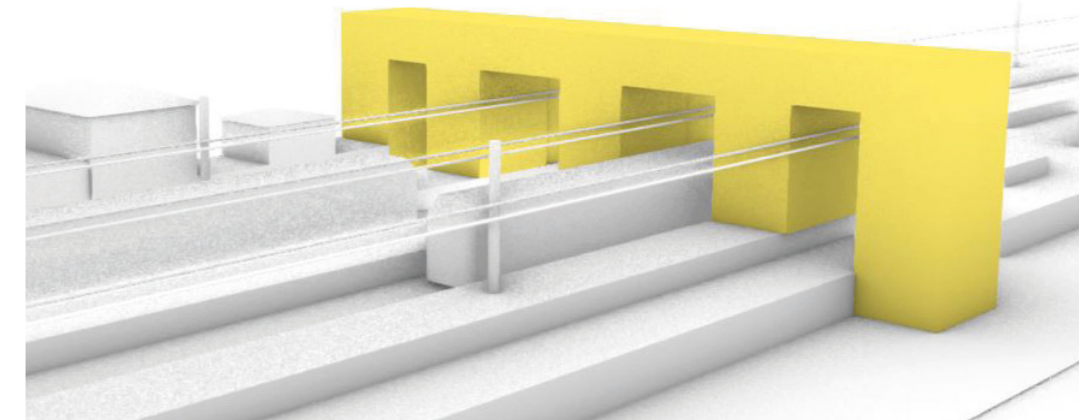
Special attention was also paid to the issue of accessibility. The station must provide facilities for people with heavy luggage, pushchairs and walking disabilities to ensure their mobility. The original idea was to install lifts and escalators on the outside, and various examples of the use of lift constructions in historical buildings were examined for this purpose.



- Eingangssituation/aktuelle Erschliessung der Bahngleise.
Entrance situation/current Access to the railway tracks.
- Vorschlag einer Erweiterung der Erschliessung inkl. Anbindung von ZOB und Verwendung von Leerflächen
Proposal for an extension of the development including connection to the ZOB and utilisation of empty spaces

Der Ansatz basierte auf der Prämisse, möglichst wenig in die Substanz des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes einzugreifen, während zugleich eine hochwertige Erschließung der Gleise gewährleistet werden sollte. Auf diese Weise sollte die Frage der Barrierefreiheit gelöst werden. Im Rahmen der Planung wurde insbesondere darauf geachtet, die bereits erwähnten Leerflächen sinnvoll zu nutzen. Es wurden zwei Ansätze zur Verbesserung der Gleise am ZOB und zur Verbindung der Nord- und Südseite des Damms unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit in Betracht gezogen. Ein Ansatz besteht in der Erweiterung des vorhandenen Gepäck- und Personentunnels sowie dem Bau zusätzlicher Räume unter dem Damm. Der zweite Ansatz zielt darauf ab, bestehende Probleme durch den Bau einer Brücke zu lösen. Da Aushubarbeiten im Damm die Statik beeinflussen können, wird diese Vorgehensweise abgelehnt.

The approach was based on the premise of interfering as little as possible with the substance of the listed building, while at the same time ensuring high-quality access to the tracks. In this way, the issue of accessibility was to be resolved. As part of the planning, particular attention was paid to utilising the aforementioned empty spaces sensibly. Two approaches were considered to improve the tracks at the central bus station and to connect the north and south sides of the embankment, taking accessibility into account. One approach consists of extending the existing luggage and passenger tunnel and building additional spaces under the embankment. The second approach aims to solve existing problems by building a bridge. As excavation work in the dam can affect the structural stability, this approach was rejected.

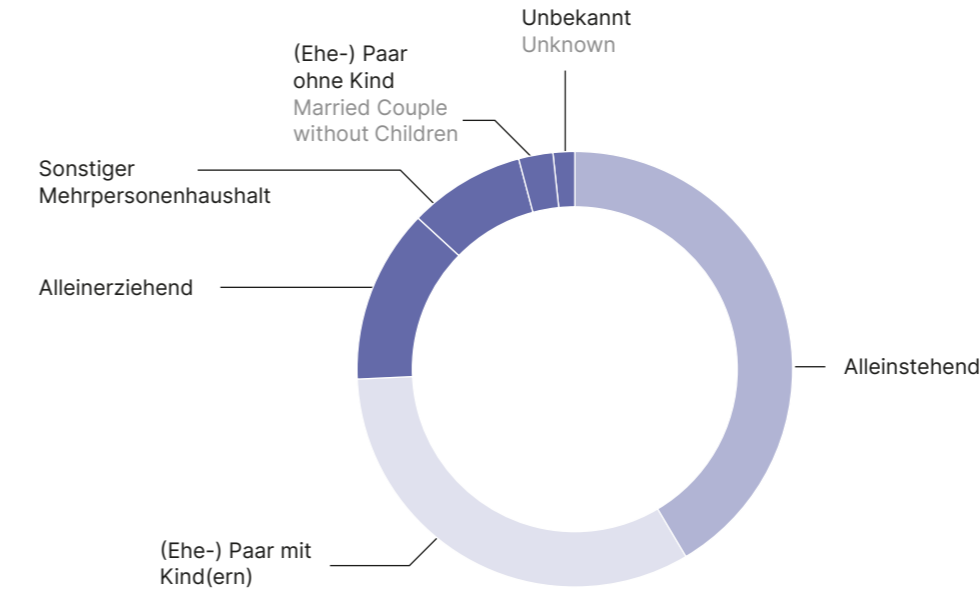


Fußgänger:innenbrücke Pedestrian bridge



Der Bau von Brücken an Bahnhöfen ist eine weit verbreitete Lösung, um eine sichere und barrierefreie Verbindung zu schaffen, ohne die Gleise überqueren zu müssen. Brücken ermöglichen einen effizienten Verkehrsfluss und können zusätzliche Funktionen erfüllen. Beispiele sind die Ponte Vecchio, die seit dem Mittelalter als Einkaufsstraße dient, und die Galatabrücke in Istanbul, die tagsüber als Verkehrsverbindung und nachts für große Transportschiffe geöffnet wird. Das Bosch-Parkhaus am Stuttgarter Flughafen fungiert als Brücke über die A8 Autobahn, und in Utrecht ermöglicht die Moreelsbrug Fußgängerinnen und Fahrradfahrerinnen die Überquerung der Bahngleise.

The construction of bridges at railway stations is a widely used solution to create a safe and barrier-free connection without having to cross the tracks. Bridges enable an efficient flow of traffic and can fulfil additional functions. Examples include the Ponte Vecchio, which has served as a shopping street since the Middle Ages, and the Galata Bridge in Istanbul, which is used as a transport link during the day and opens at night for large transport ships. The Bosch car park at Stuttgart airport acts as a bridge over the A8 motorway, and in Utrecht the Moreelsbrug enables pedestrians and cyclists to cross the railway tracks.



	Bevölkerungsstand			Veränderung in %
	2018	2019	2020	
Land Hessen	6.265.809	6.288.080	6.293.154	0,22%
Reg. - Bez. Darmstadt	3.998.724	4.019.961	4.026.618	0,35%
Reg. - Bez. Giessen	1.047.262	1.048.646	1.048.740	0,07%
Reg. - Bez. Kassel	1.219.823	1.219.473	1.217.796	-0,08%
Darmstadt	159.207	159.878	159.174	-0,01%
Frankfurt am Main	753.056	763.380	764.104	0,73%
Offenbach am Main	128.744	130.280	130.892	0,83%
Land Hessen	10,50 €	11,00 €	11,20 €	3,3%
Reg. - Bez. Darmstadt	11,70 €	12,30 €	12,40 €	3,0%
Reg. - Bez. Giessen	8,00 €	8,40 €	8,80 €	4,9%
Reg. - Bez. Kassel	7,20 €	7,50 €	7,80 €	4,1%
Darmstadt	12,20 €	13,10 €	13,20 €	4,0%
Frankfurt am Main	15,30 €	16,00 €	15,60 €	1,0%
Offenbach am Main	11,40 €	11,90 €	12,30 €	3,5 %

wirtschaft hessen.de. <https://wirtschaft.hessen.de/>
Regionalverband FrankfurtRheinMain. <https://www.region-frankfurt.de/>

Die Stadt Offenbach sieht sich mit einer Vielzahl an Baustellen konfrontiert. Der alte Bahnhof stellt dabei jedoch nicht das größte Problem dar. Wie in der gesamten Bundesrepublik ist auch in Offenbach ein Defizit an Wohnraum zu verzeichnen. Studien belegen, dass ein jährlicher Zuwachs an Wohnungen, umgerechnet auf das Jahr 2023, bereits für etwa 1.000 Menschen pro Stadtteil besteht.

Das nächste Problem betrifft die Wohnungslosigkeit. Im Jahr 2022 lebten in Hessen etwa 12.000 obdachlose Menschen, während es ein Jahr später, im Jahr 2023, bereits knapp über 22.000 waren, was einem Anstieg um 87 % entspricht. Derzeit stehen in Offenbach lediglich Unterbringungsmöglichkeiten für 23 Menschen zur Verfügung. Diese und weitere soziale Aspekte machen ein unverzügliches Handeln erforderlich.

The city of Offenbach is confronted with a large number of construction sites. However, the old railway station is not the biggest problem. As in the whole of Germany, there is a shortage of housing in Offenbach. Studies show that the annual increase in housing requirements, calculated for the year 2023, is already sufficient for around 1,000 people per neighbourhood.

The next problem concerns homelessness. In 2022, there were around 12,000 homeless people in Hesse, while one year later, in 2023, there were already just over 22,000, which corresponds to an increase of 87%. Offenbach currently only has accommodation for 23 people. These and other social aspects require immediate action.

Konzept & Entwurf

Design concept

Die Integration von Multifunktionalität in die Mobilitätsangebote hat zur Einrichtung wesentlicher Services geführt. Dazu gehören ein komfortabler Wartebereich, Sanitäranlagen, Gepäckstauraum und Schließfächer sowie ein Ticketautomat. Um soziale Herausforderungen zu bewältigen, wird die einfache Brücke zu einem neuen Wahrzeichen Offenbachs entwickelt, das als soziales Zentrum dient. Jedes Stockwerk bietet wesentliche Lösungen für soziale Probleme.

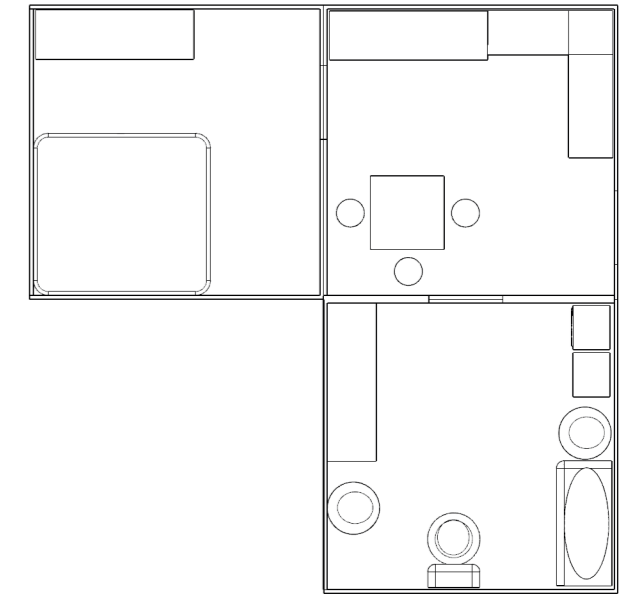
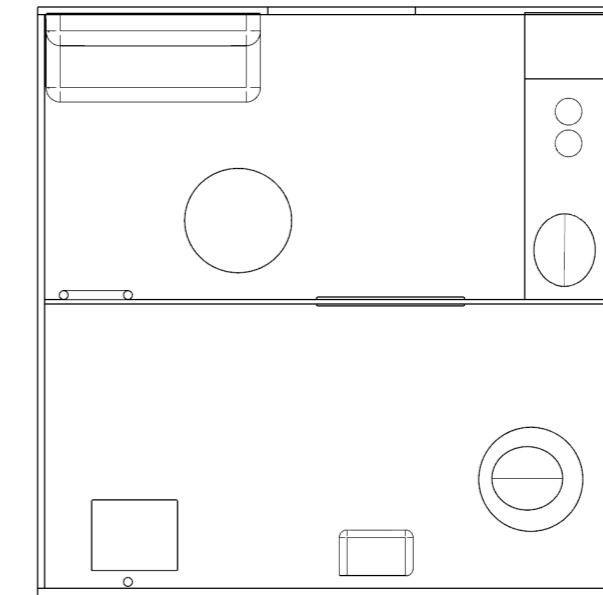
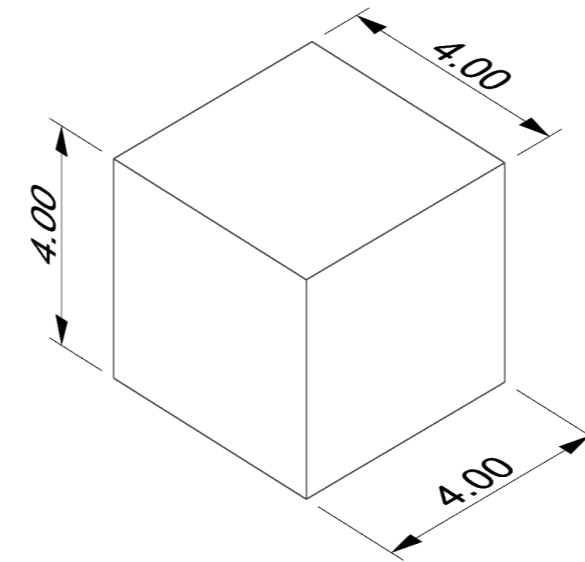
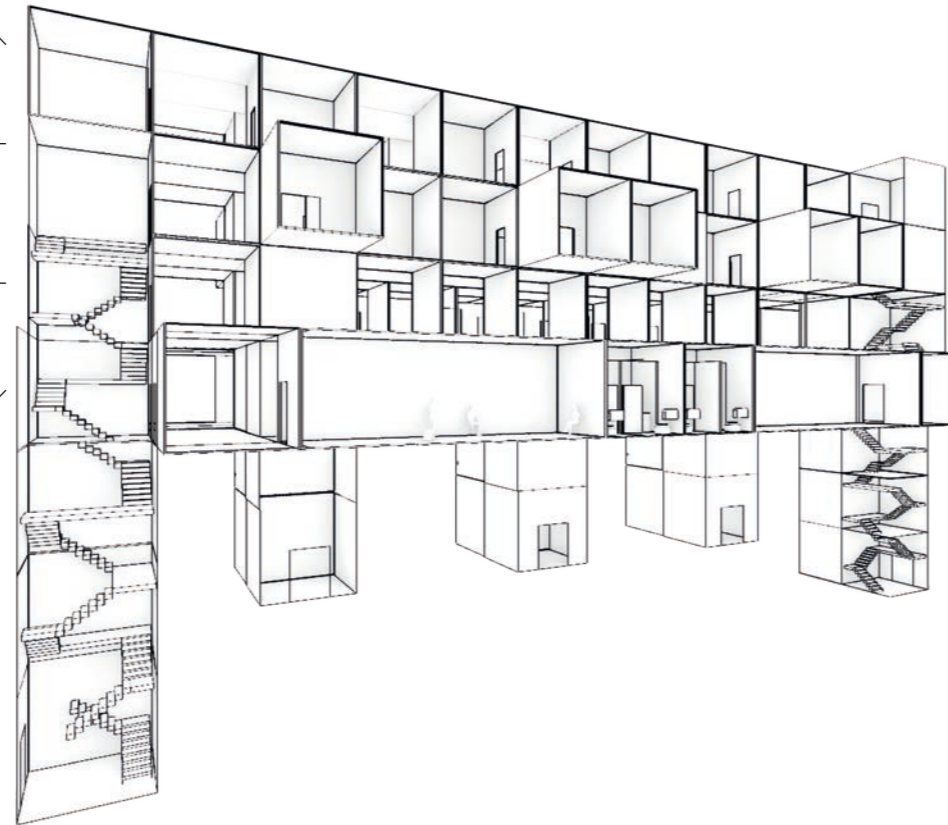
The integration of multifunctionality into the mobility services has led to the creation of essential services. These include a comfortable waiting area, sanitary facilities, luggage storage space and lockers as well as a ticket machine. To overcome social challenges, the simple bridge is being developed into a new Offenbach landmark that serves as a social centre. Each floor offers essential solutions to social problems.

4.OG
Obdachlosenunterkunft
Accommodation for the homeless

3.OG
Soziale Wohnungen
Social housing

2.OG
Büro-, Coworking
und Atelierflächen
Office, coworking
and studio space

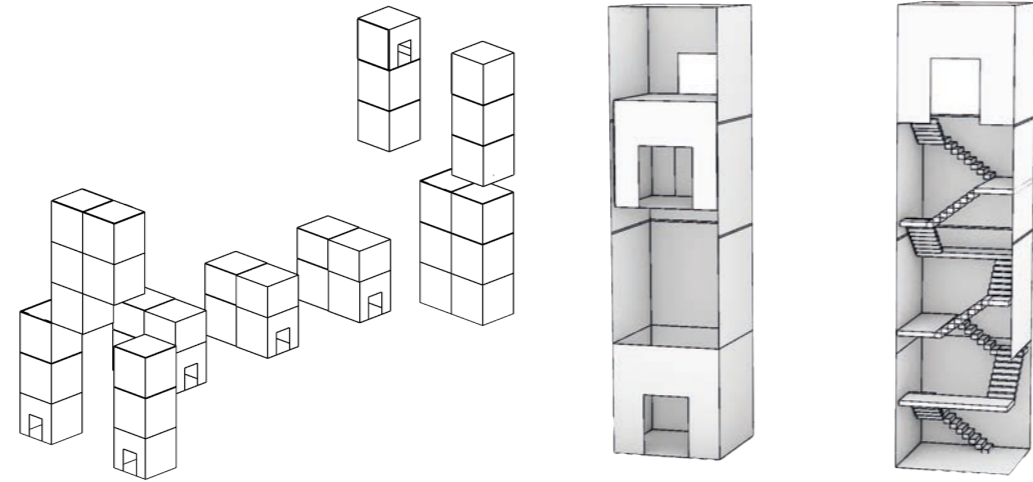
1.OG
Fahrradparkhaus, Stauraum
für Gepäck/Schließfächer,
Wartebereiche,
Sanitäranlagen
Bicycle car park,
Storage space for luggage/
lockers, Waiting rooms,
sanitary facilities



Als Grundlage dient ein Raum mit einem Volumen von 4 Kubikmetern. Dieser Kubus wird als Strukturbaustein für den Bau verwendet. Die Deckenhöhe von 4 Metern ist ungewöhnlich und bietet viel Freiraum sowie ein offenes Raumgefühl. Außerdem ermöglicht sie eine vertikale Raumaufteilung.

A room with a volume of 4 cubic metres serves as the basis. This cube is used as a structural building block for the building. The ceiling height of 4 metres is unusual and offers plenty of free space as well as an open feeling of space. It also enables a vertical room layout.

Aufgänge Staircases



170

Es gibt zwei Arten von Aufgängen: das Treppenhaus und die Nutzung des Aufzugs. Der Schwerlastaufzug kann Lasten von bis zu 4,5 Tonnen heben.

Von der Bismarckstraße aus erreicht man über zwei Aufgänge die erste Etage, die ein Fahrradparkhaus, Warteräume und Sanitäranlagen beherbergt. Von dort aus führt ein weiterer Aufgang zu den Arbeitsbereichen und sozialen Wohnungen.

Auf der Nordseite ist ein direkter Zugang zur Obdachlosenunterkunft vorgesehen. Zudem sind aus der ersten Etage alle Gleise erreichbar.

There are two types of access: the stairwell and the use of the lift. The heavy-duty lift can lift loads of up to 4.5 tonnes.

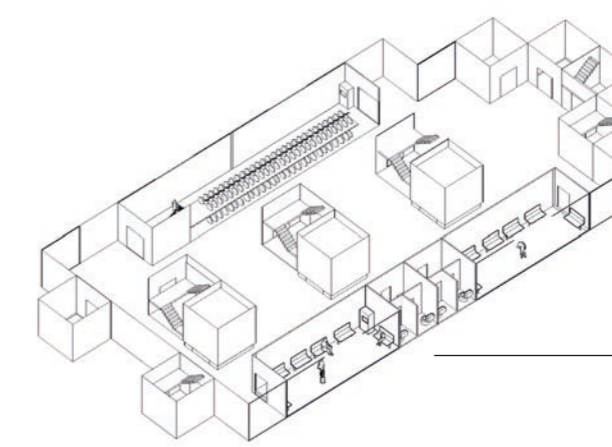
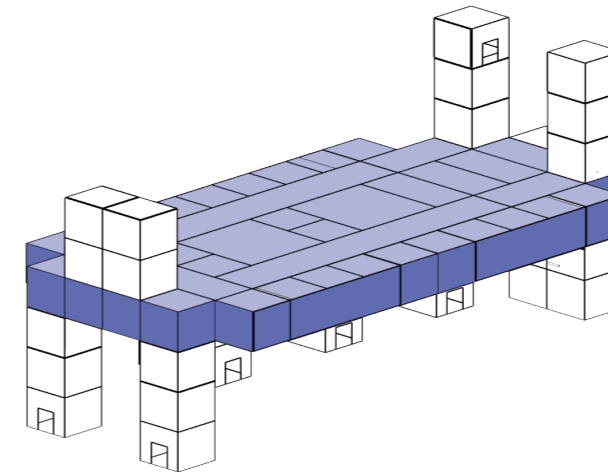
From Bismarckstraße, two staircases lead to the first floor, which houses a bicycle car park, waiting rooms and sanitary facilities. From there, another staircase leads to the work areas and social flats.

Direct access to the homeless shelter is provided on the north side. All tracks are also accessible from the first floor.

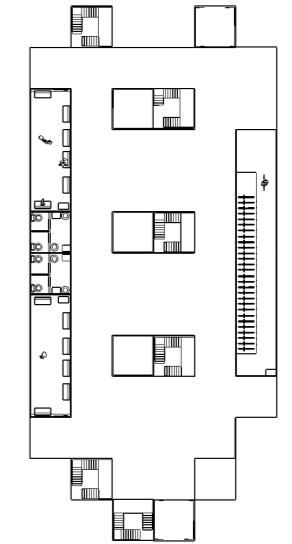


Bahnhof Bridge

Victor Gorelik



1. OG
1st Floor



171

Mit einer Gesamtfläche von knapp 800 Quadratmetern bietet die erste Etage ausreichend Platz für einen komfortablen Aufenthalt. Die Warteräume verfügen über große Fensterflächen, die einen guten Überblick über die Gleissituation ermöglichen.

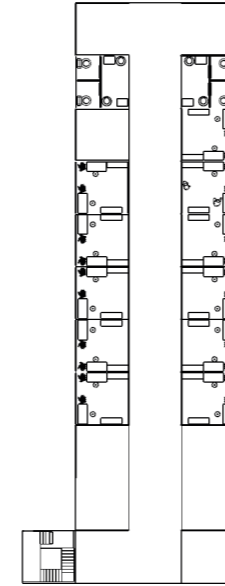
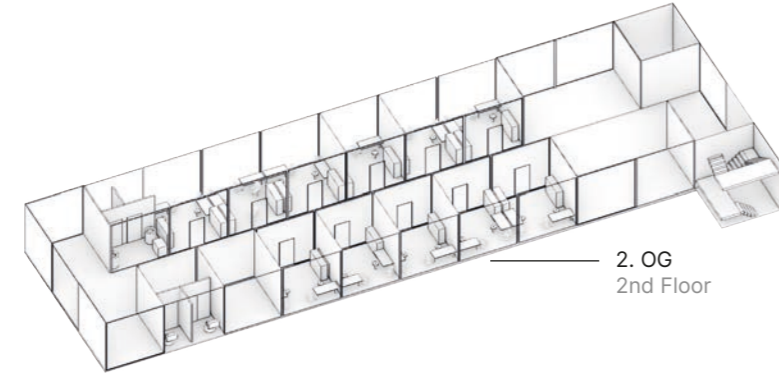
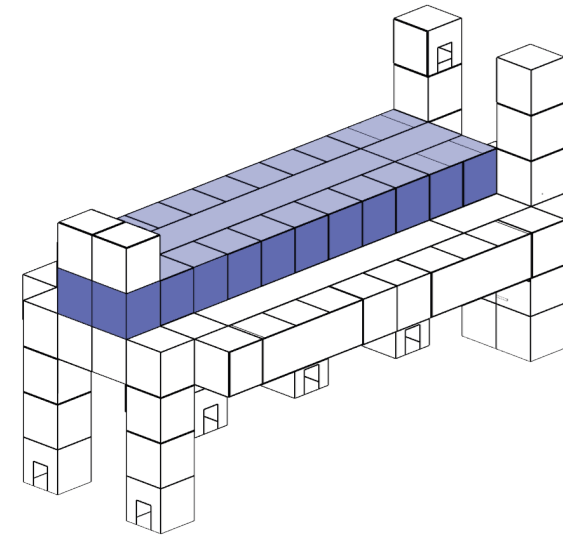
Auf dieser Ebene befinden sich ein Fahrradparkhaus für 80 Fahrräder, eine genderneutrale und barrierefreie Sanitäranlage mit separatem Wickelraum sowie Aufbewahrungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe.

Mit einer Gesamtfläche von knapp 800 Quadratmetern bietet die erste Etage ausreichend Platz für einen komfortablen Aufenthalt. Die Warteräume verfügen über große Fensterflächen, die einen guten Überblick über die Gleissituation ermöglichen.

Auf dieser Ebene befinden sich ein Fahrradparkhaus für 80 Fahrräder, eine genderneutrale und barrierefreie Sanitäranlage mit separatem Wickelraum sowie Aufbewahrungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe.



2. OG 2nd floor



172

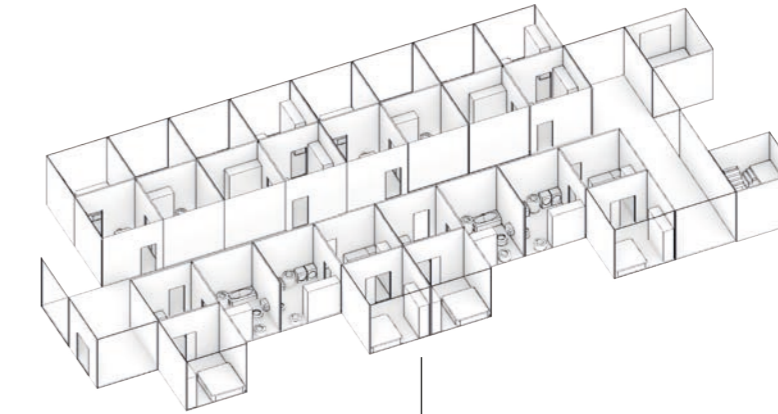
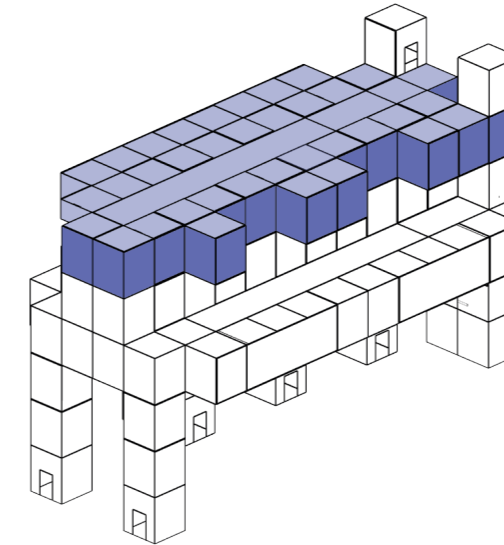
Die Büroräume umfassen eine Fläche von 400 Quadratmetern und bieten eine moderne und kollaborative Arbeitsumgebung. Neben individuellen Arbeitsplätzen sind auch Coworking-Bereiche integriert. Die Räumlichkeiten sind durch großzügige Fensterflächen gut belichtet und bieten eine angenehme Arbeitsatmosphäre.

The offices cover an area of 400 square metres and offer a modern and collaborative working environment. In addition to individual workstations, coworking areas are also integrated. The premises are well lit by large windows and offer a pleasant working atmosphere.

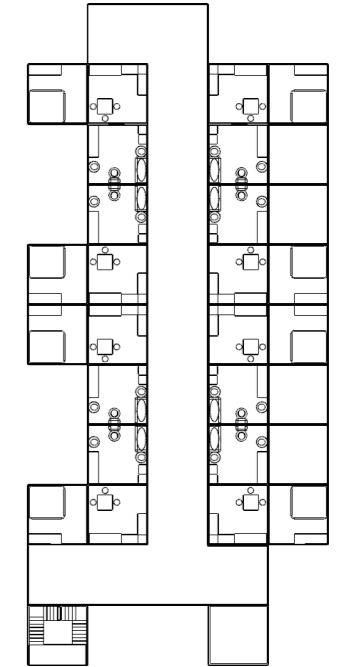


Bahnhof Bridge

Victor Gorelik



3. OG
3rd Floor

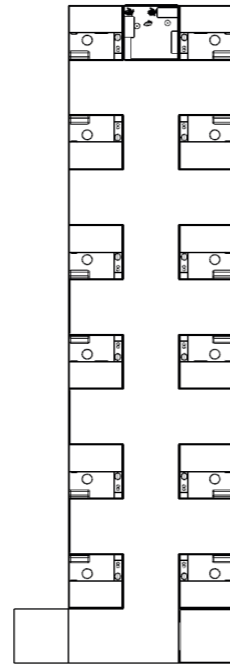
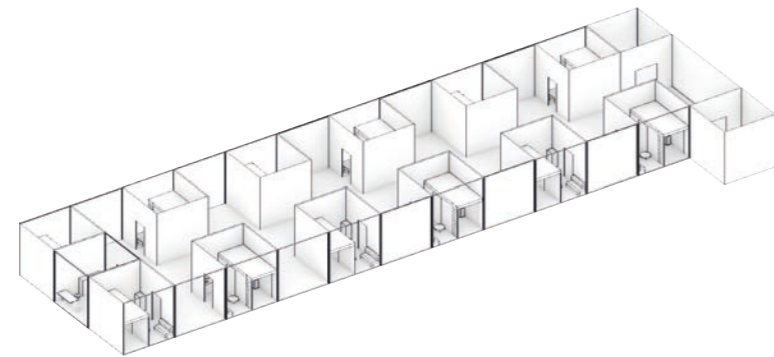
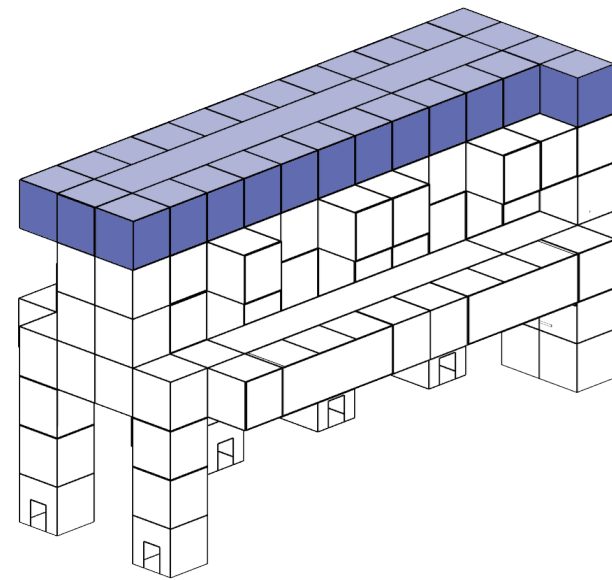


173

Die Integration einer kleinen Anzahl von sozialen Wohnungen wurde im kubischen Aufbau beibehalten. Die 1-Zimmer-Wohnung erstreckt sich über insgesamt 48 Quadratmeter und weist somit eine angenehme Größe auf. Die Gestaltung der Wohnungen zielt darauf ab, den Bewohnerinnen und Bewohnern ein komfortables und gleichzeitig sozial integriertes Wohnen zu ermöglichen. Der kubische Ansatz gewährleistet eine effiziente Nutzung des Raums bei gleichzeitiger ansprechender und funktionaler Gestaltung der Wohnumgebung.

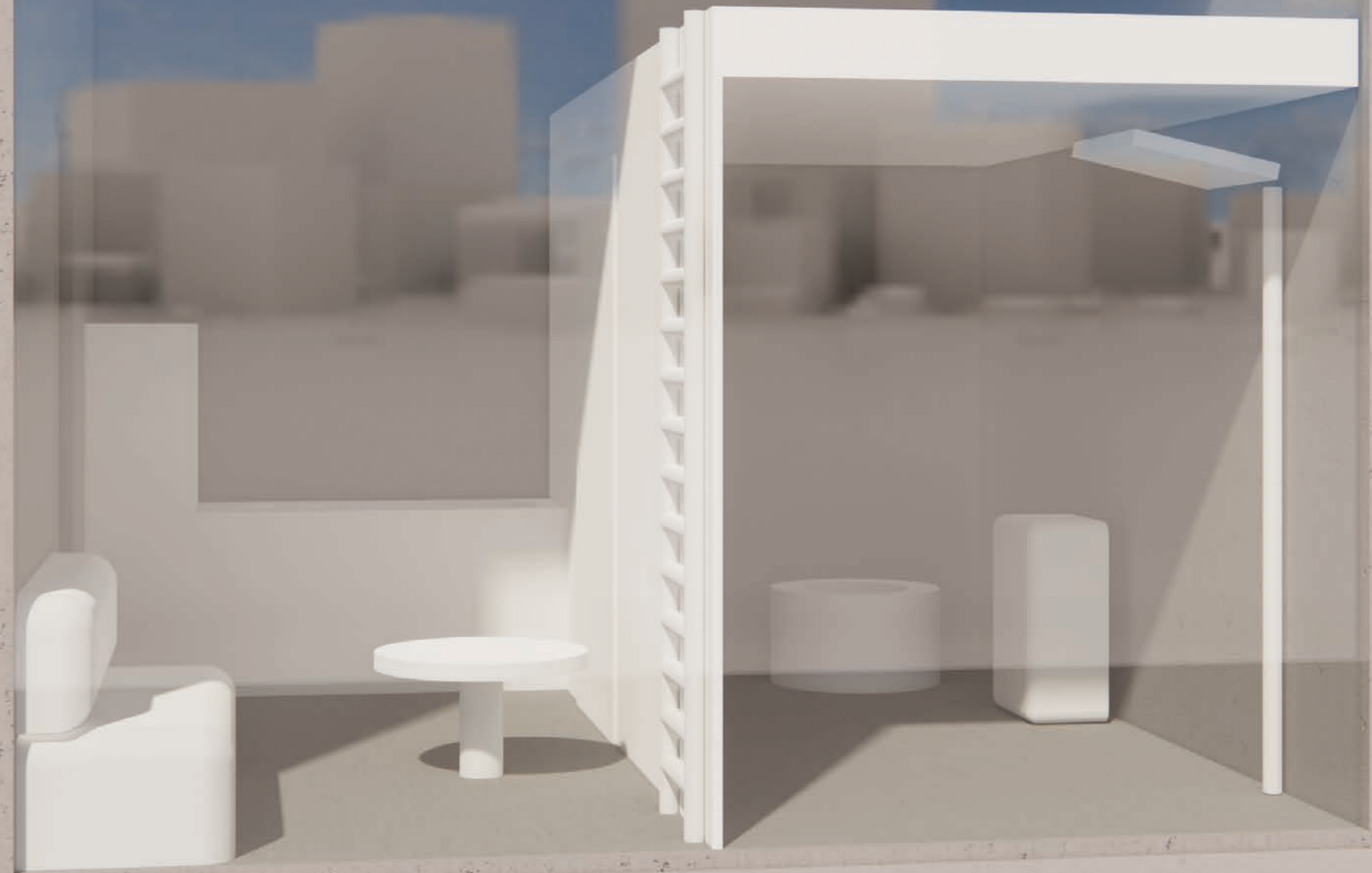
The integration of a small number of social flats was retained in the cubic structure. The one-bedroom flat extends over a total of 48 square metres and is therefore a pleasant size. The design of the flats aims to provide residents with a comfortable yet socially integrated living environment. The cubic approach ensures efficient utilisation of space while at the same time creating an appealing and functional living environment.

Dachgeschoss top floor



Das zentrale Element dieses Bauprojekts ist die Spitze, an der eine spezifische Problematik thematisiert wird. Das Gebäude beherbergt eine Obdachlosenunterkunft mit insgesamt zwölf Wohneinheiten und einem Betreuerzimmer. Sechs der Einheiten sind für einen temporären Aufenthalt konzipiert, während die übrigen sechs als nachhaltige Lösung für Menschen in akuter Not dienen sollen. Der hier vorgestellte Ansatz bietet sowohl kurzfristige Unterstützung als auch langfristige Stabilität, um den individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden und eine unterstützende Umgebung zu schaffen. Die einzelnen Räume sind minimalistisch gestaltet, wobei besonderer Wert auf ein großes Bad und ein geräumiges Bett gelegt wird. Diese Elemente sollen mehr bieten als nur ein Dach über dem Kopf, sie sollen auch Komfort für Menschen in schwierigen Lebenssituationen schaffen.

The central element of this building project is the spire, where a specific problem is thematised. The building houses a homeless shelter with a total of twelve residential units and a carer's room. Six of the units are designed for a temporary stay, while the remaining six are intended as a sustainable solution for people in acute need. The approach presented here provides both short-term support and long-term stability to meet individual needs and create a supportive environment. The individual rooms are minimalist in design, with particular emphasis placed on a large bathroom and a spacious bed. These elements are designed to offer more than just a roof over their heads, but also to create comfort for people in difficult life situations.





Impressum

Herausgeber

Hochschule für Gestaltung
Offenbach am Main

Fachbereich Design
Urban Design

Schlossstraße 31
63065 Offenbach am Main
www.hfg-offenbach.de

Betreuung

Prof. Dr. Kai Vöckler
voeckler@hfg-offenbach.de
Dipl.-Des. Annika Storch
storch@hfg-offenbach.de

Recherche und Entwürfe

Felix Adam, Semanur Cessur, Jacqueline Döpkemeyer,
Tobias Doch, Victor Gorelik, Johannes Häffner, Sophie Körbler,
Lennart Okeke, Finn Reuter, Paul Rumesz, Mia Schreiber, Samuel Schön

Gastkritik

Yvonne Gerdts,
Leiterin Amt für Mobilität Offenbach am Main;

Marion Rüber-Steins, Dominik Essmann,
Amt für Planen und Bauen Offenbach am Main

Redaktion

Dipl. Des. Annika Storch, Prof. Dr. Kai Vöckler
Ein besonderer Dank gilt Christa Scheld.

Alle Rechte für Bild und Text bei den Urheber:innen.
2024

