

OFBlock

Gestaltung eines Superblocks

OFBlock

Gestaltung eines Superblocks



Ludwigstraße

154-164
165-179



Superblock Offenbach Nordend

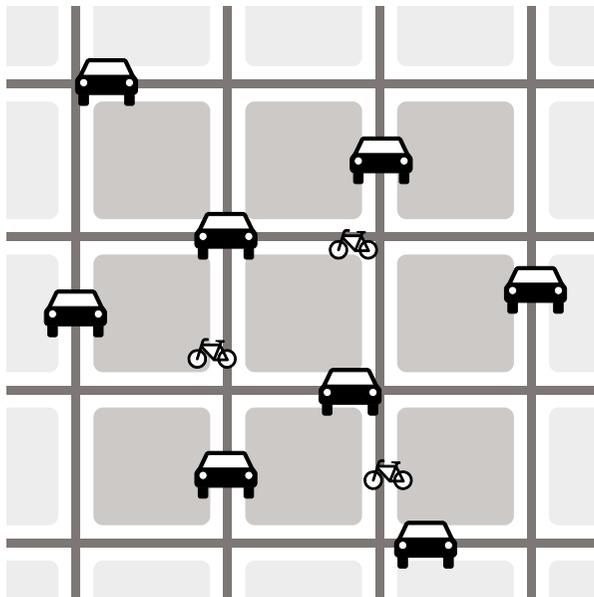
Die Stadt Offenbach hat sich Klimaziele gesetzt. Im Koalitionsvertrag 2021-2026 der regierenden Ampel-Koalition ist festgehalten, die »Einrichtung von offenen Superblocks (nachhaltiges, verkehrsberuhigtes Stadtquartier) anhand von Pilotprojekten [zu] testen«.

Eine Bürgerinitiative hat dies bereits zum Anlass genommen, eine Studie zum Offenbacher Nordend zu erarbeiten, die die Machbarkeit eines solchen Vorhabens prüft. In Kooperation mit der Bürgerinitiative wurde ein Superblock-Konzept für das Offenbacher Nordend entwickelt. Auf der Grundlage der Neuordnung des Verkehrs sollen die modalen Filter (bauliche Hindernisse, die den Verkehr beeinflussen) gestaltet werden, wie beispielsweise Poller. Zugleich sollen gestalterische Angebote formuliert und getestet werden, die die Aufenthaltsqualität im Außenraum, in den Straßen verbessern. Außerdem spielen Fahrbahn- und Wegmarkierungen eine große Rolle, um die Nutzungsformen zu beeinflussen. Im Anschluss des Seminars sind Testentwürfe vor Ort, unter Einbeziehung der Einwohner:innen vorgesehen. Die hier vorgestellten Konzepte und Entwürfe werden zu einem Gesamtkonzept weiterentwickelt.

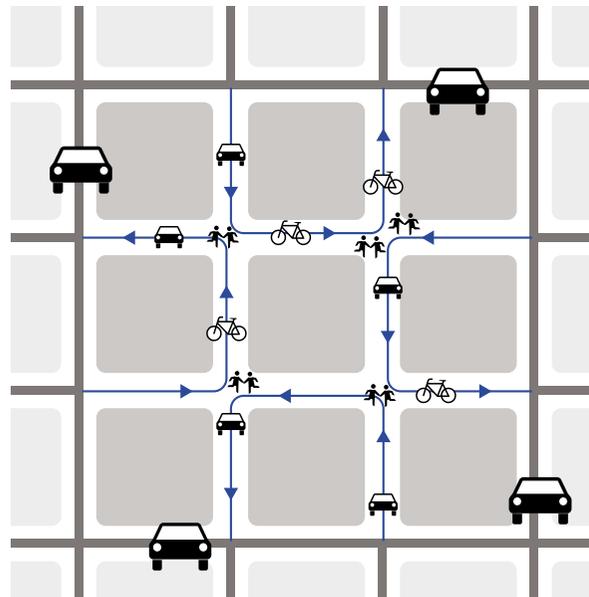
In Kooperation mit Prof. Dr. Jürgen Follmann, Verkehrswesen, Hochschule Darmstadt und Prof. Peter Eckart, Integrierendes Design, HfG Offenbach.

Was ist ein Superblock?

Was ist ein ›Superblock‹? Das Konzept wurde von der Stadt Barcelona entwickelt, um die Grünflächen der Stadt zu erweitern, der Straßenverkehr zu reduzieren und den Anteil des Fußgänger:innen- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs deutlich zu erhöhen. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, wurde das Konzept des Superblocks erfunden. Dafür werden mehrere Blocks zu einer großen Einheit zusammengelegt. Die Straßen in dessen Innern werden neu organisiert, Fahrspuren werden zurückgenommen und zum Stadtraum für den Aufenthalt sowie den Fußgänger:innen- und Radverkehr transformiert. Die verbliebenen Autospuren werden als Einbahnstraßen angelegt, sodass die Ziele innerhalb des Blocks erreichbar sind, ein Durchfahren des Superblocks aber mit Ausnahme des Busverkehrs unmöglich wird, da man stets wieder dort landet, von wo aus man in den Block gefahren ist. Nur wenige notwendige Parkplätze bleiben erhalten (vgl. Eckart und Vöckler/Hg.: Mobility Design, Band 1; S. 156–159).



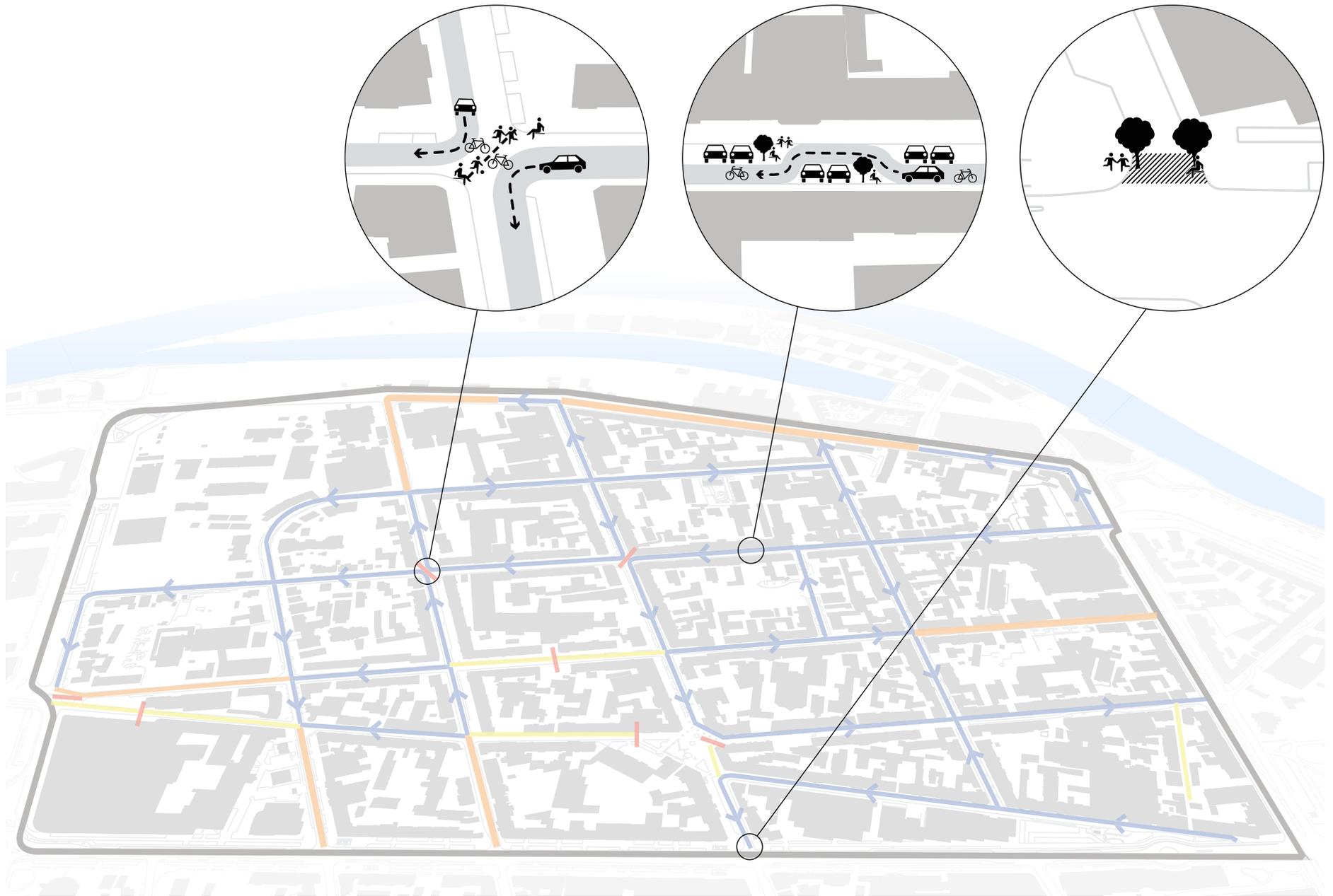
Ausgangssituation



Superblock-Modell

- Grenze des OFBlock
- Einbahnstraße
- Zweibahnstraße
- Sackgasse
- Modale Filter





Konzepte



Konzept 1

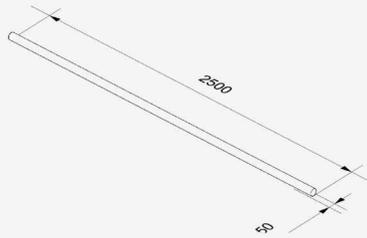
Lisa Bartz

Durch die Positionierung urbaner Filter soll die Straßenführung im Offenbacher Nordend gezielt gelenkt werden. Der öffentliche Raum soll für die Bewohner:innen geöffnet werden und sich statt an die Autos mehr den Bedürfnissen der Menschen anpassen. So kann der Einsatz von urbanen Möbeln im Eingang des Nordends zum einen den Eingang zu diesem besonderen Viertel markieren und zum anderen die Fahrbahn zu einer Einbahnstraße verengen, sodass Autofahrer:innen bereits langsam und mit Vorsicht hineinfahren. Auch Schleifkurven können durch die Positionierung der Module auf der Kreuzung realisiert werden. Die Wiederholung dieser Module im gesamten Viertel machen das Nordend erkennbar als besondere Zone, in der der Mensch im Mittelpunkt steht.

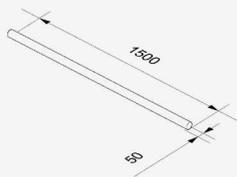
Durch den gerüstartigen Aufbau wird eine räumliche Atmosphäre erzeugt. In der Höhe angebrachte Pflanzenkübel ermöglichen eine Begrünung durch Kletterpflanzen. Das Vorkommen von schattigen Aufenthaltsplätzen gewinnt vor allem im urbanen Raum immer mehr an Bedeutung. Zusätzlich können textile Sonnensegel aufgespannt werden, die vor dem Wetter schützen. Die Beleuchtung, welche an die Unterseite der Kübel angebracht ist, wird durch Solarpaneele ermöglicht.

Die erzeugten Räume sollen als Ort des zu Ruhe kommens und des Zusammenkommens dienen, aber auch Aktivitäten ermöglichen. Neben Bänken und Tischen eröffnen auch Schaukeln und Klimmzugstangen verschiedene Nutzungsprinzipien.

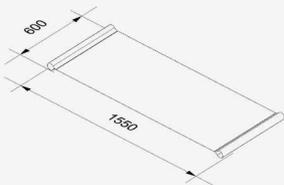
Träger lang



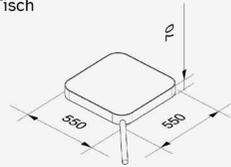
Träger kurz



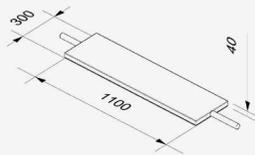
Sonnensegel kurz



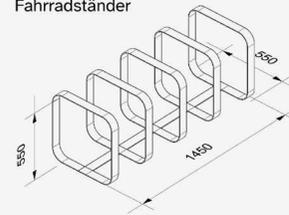
Tisch



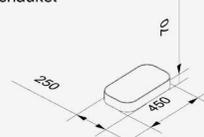
Solarpanel



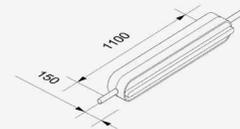
Fahrradständer



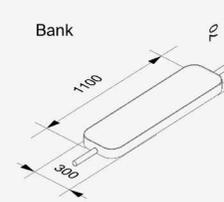
Schaukel



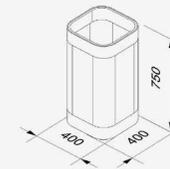
Leuchte + Pflanzenkübel



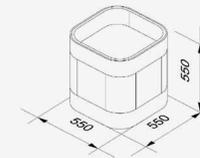
Bank

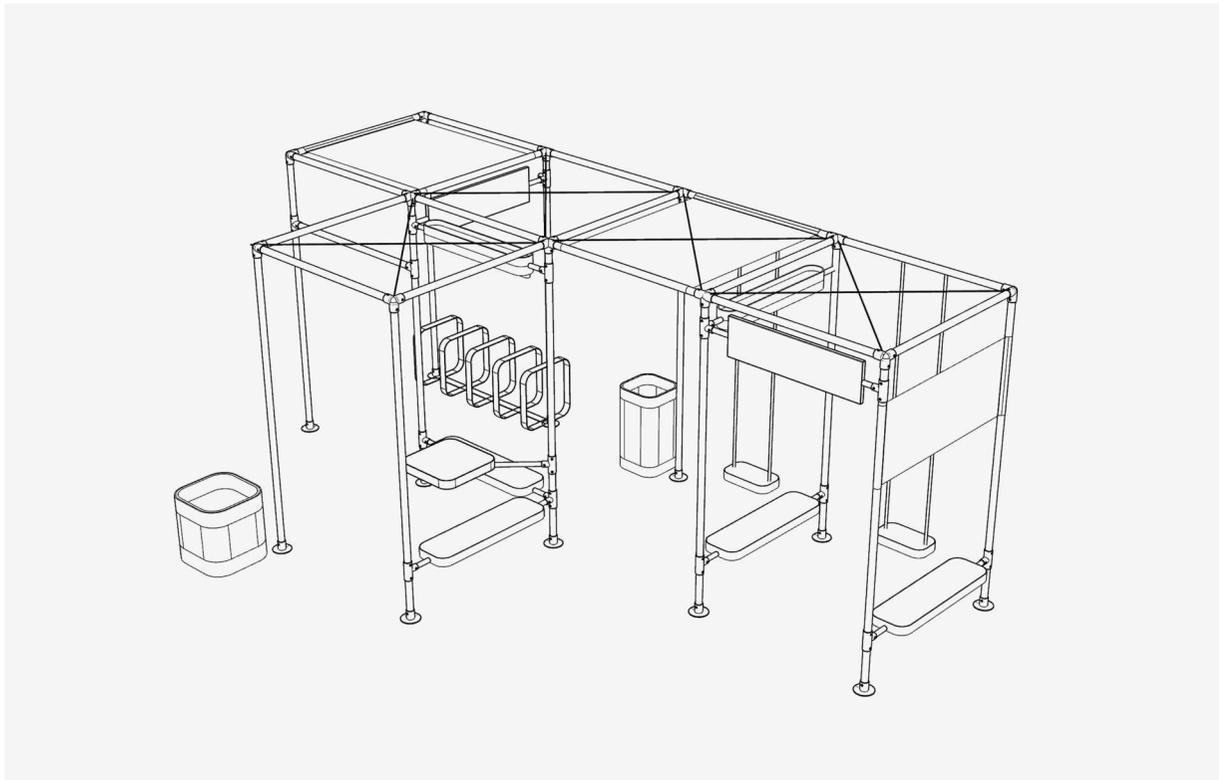


Mülleimer



Pflanzenkübel





Beispiel Konstellation

Das modulare Konzept ermöglicht die einfache Kombination der einzelnen Elemente für eine optimale Anpassung an die jeweilige Situation. Es zeichnet sich aus, durch den einfachen Aufbau nach dem Prinzip des Gerüstbaus. Variationen können additiv erweitert werden.

Die Module teilen die Kreuzung in der Diagonalen, um den Verkehrsfluss zu regulieren und Durchfahrtsverkehr zu verhindern. Der neu gewonnene Platz durch das Einbahnstraßensystem mit Schleifkurven wird zu einem Aufenthaltsort für die Stadtbewohner:innen.

Genauso wird die Fahrbahn durch die Module auf eine Spur verengt, zum Beispiel in der Eingangssituation. Poller in Form von massiven Pflanzenkübeln bieten zudem Schutz und lenken die Fahrbahn.



Kreuzungssituation, Schleifkurven





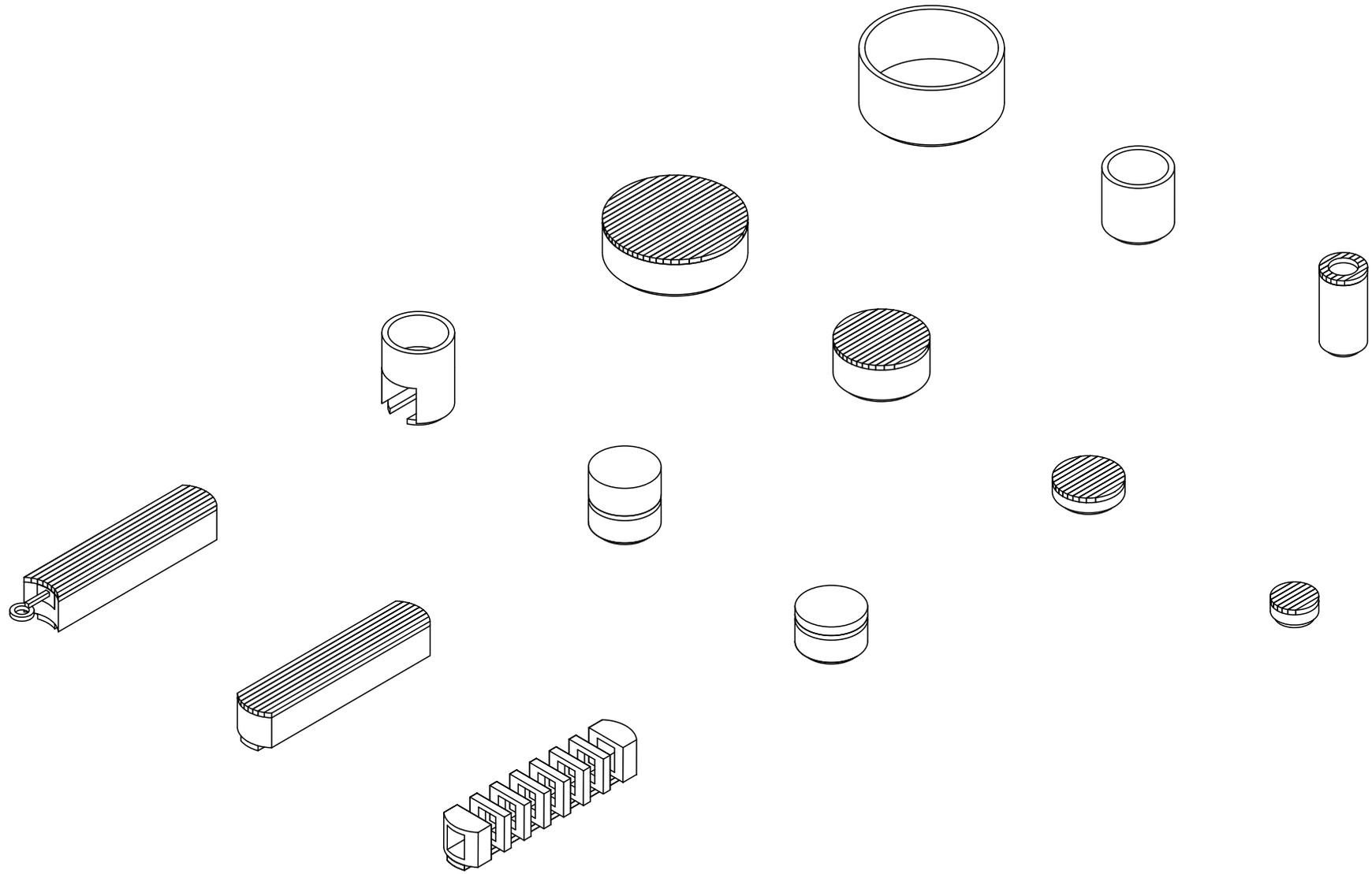
Kreuzungssituation, Schleifkurven

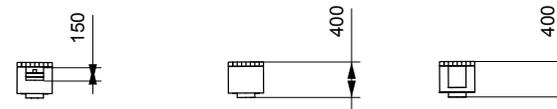
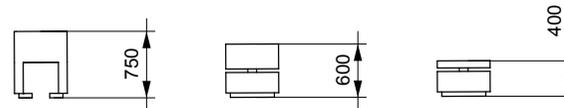
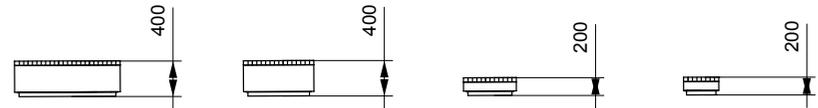
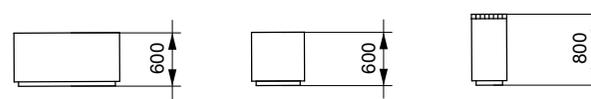
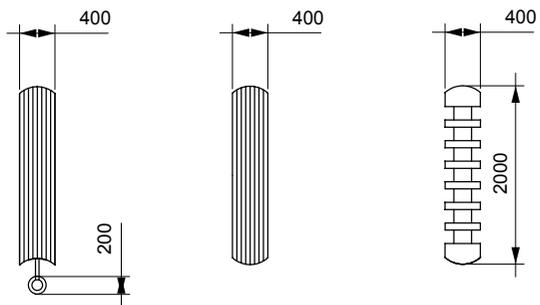
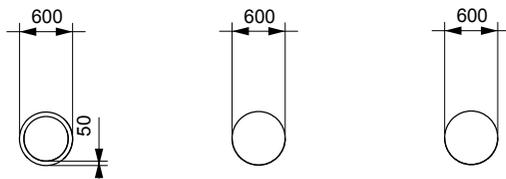
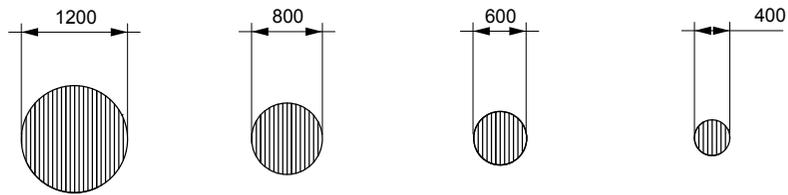
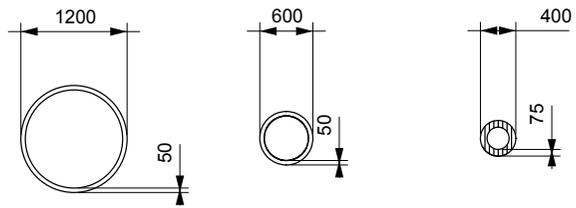


Konzept 2

Lea Bernhard

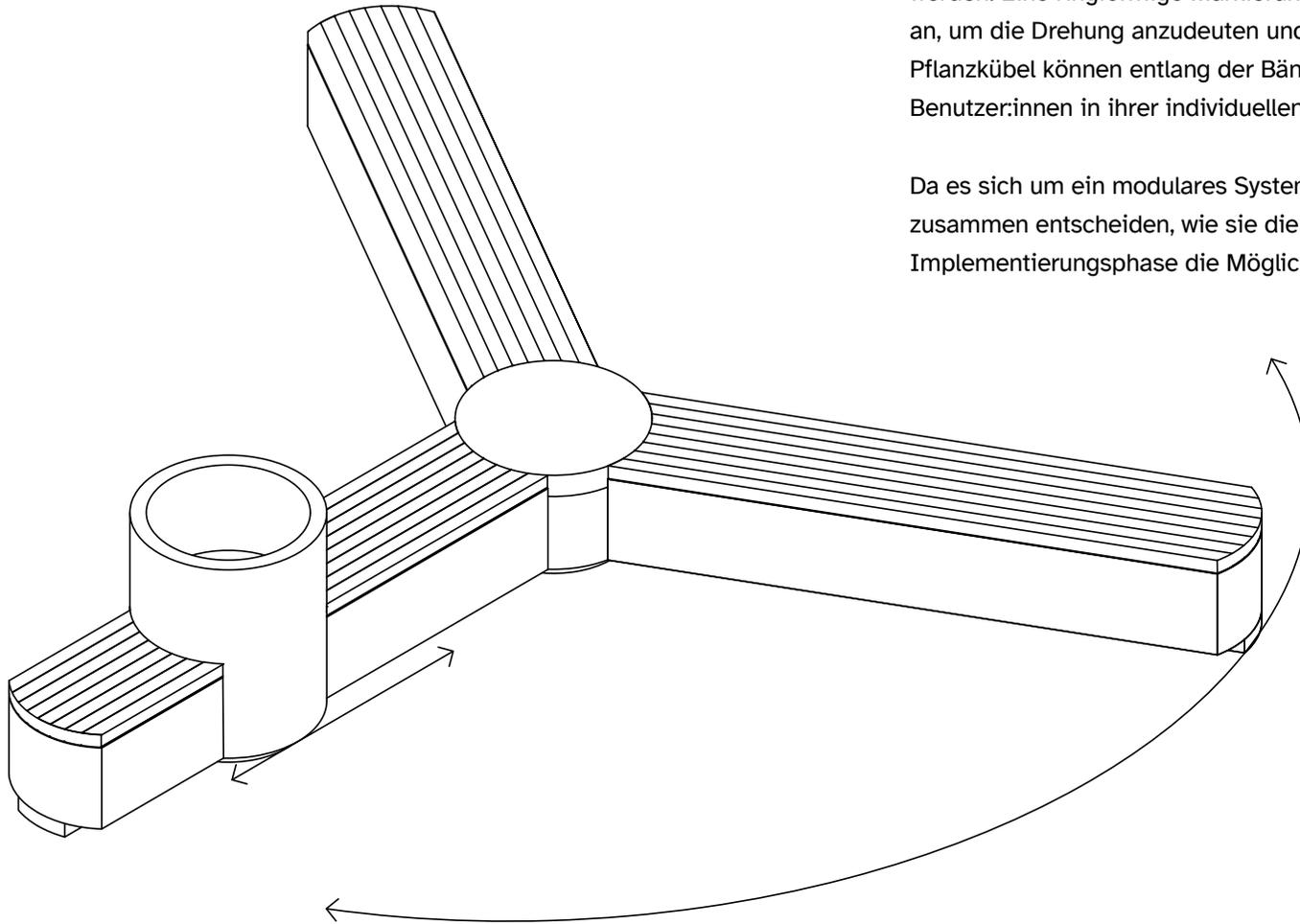
Das Konzept zur urbanen Gestaltung des Offenbacher Stadtteils Nordend soll den Bewohner:innen mehr Lebensqualität und öffentlichen Raum bieten. Die Positionierung von Bodenmarkierungen und modalen Filtern bewirkt eine Verkehrsführung und -beruhigung auf den Straßen. Gleichzeitig stärkt das Konzept die soziale Interaktion zwischen den Einwohner:innen, die in Offenbach sehr multinationale und divers sind. In Anlehnung an das Symbol eines runden Tisches, an dem alle zusammenfinden, ist die Formsprache der städtischen Möbel kreisförmig. Ihre Elemente umfassen mehrere Pflanzkübel und Bänke, einen Fahrradständer, einen Abfalleimer und Überdachungen in zwei Höhen. Verwendete Materialien hierfür sind wegen ihrer Wärme und Witterungsbeständigkeit Cortenstahl und Holz. Eine integrierte Beleuchtung sorgt in den Aufenthaltsbereichen indirekt für atmosphärisches Licht.

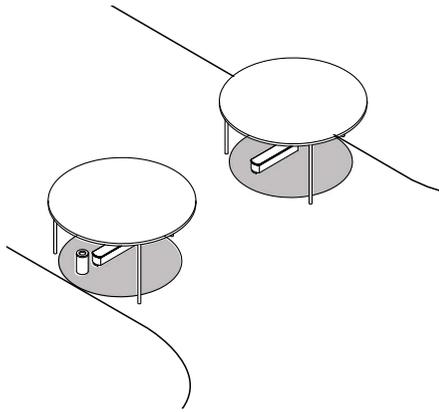




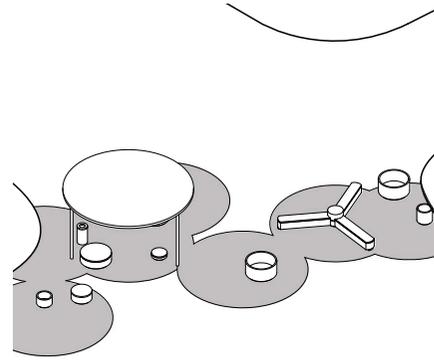
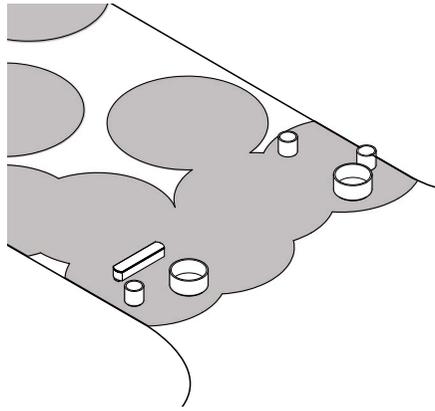
Neben einer statischen Ausführung des Sitzelementes gibt es auch eine dynamische: Die Bänke können durch Rollen an einem und einer Aufhängung am anderen Ende um einen zylindrischen Stab im Rotationselement gedreht werden. Eine ringförmige Markierung im Boden zeigt den Radius der Bänke an, um die Drehung anzudeuten und den entsprechenden Bereich freizuhalten. Pflanzkübel können entlang der Bänke verschoben werden, sodass die Benutzer:innen in ihrer individuellen Aneignung der Elemente frei sind.

Da es sich um ein modulares System handelt, können die Bürger:innen zusammen entscheiden, wie sie die Möbel anordnen. Somit bietet auch die Implementierungsphase die Möglichkeit der Partizipation.

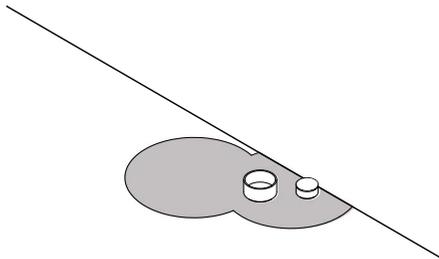
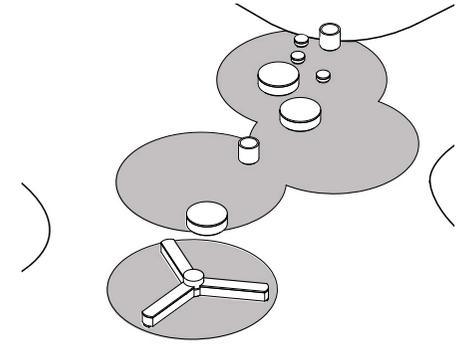




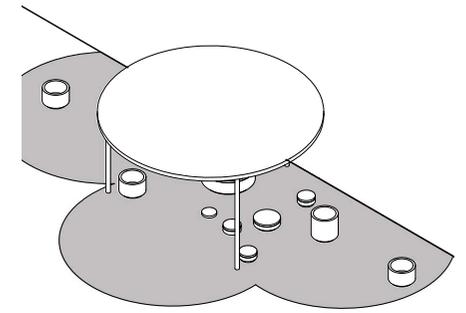
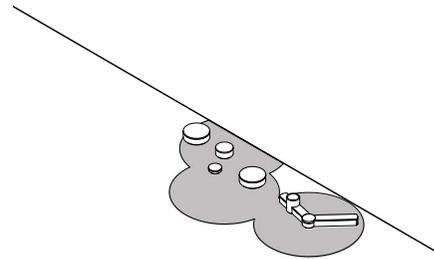
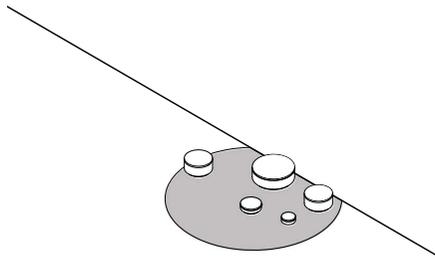
Eingangssituation



Kreuzungssituation



Straßenabschnitt



Variation der Anordnung



Eingang in den OFBlock

Bei Eingängen in den OFBlock können durch die Elemente Verengungen und Torsituationen geschaffen werden. Taktile Bodenmarkierungen in Straßenverkehrsblau geben neben einer optischen Veränderung des Straßenbelags zusätzlich beim Überfahren auch haptische und akustische Signale. Langfristig können diese um ein Blindenleitsystem erweitert werden.

An Kreuzungen und Straßenrändern werden Aufenthaltsräume geschaffen. Die warme Beleuchtung in der Überdachung und den Sitzelementen sorgt für Wohlbefinden und ein subjektives Sicherheitsempfinden.



Aufenthaltsraum am Straßenrand



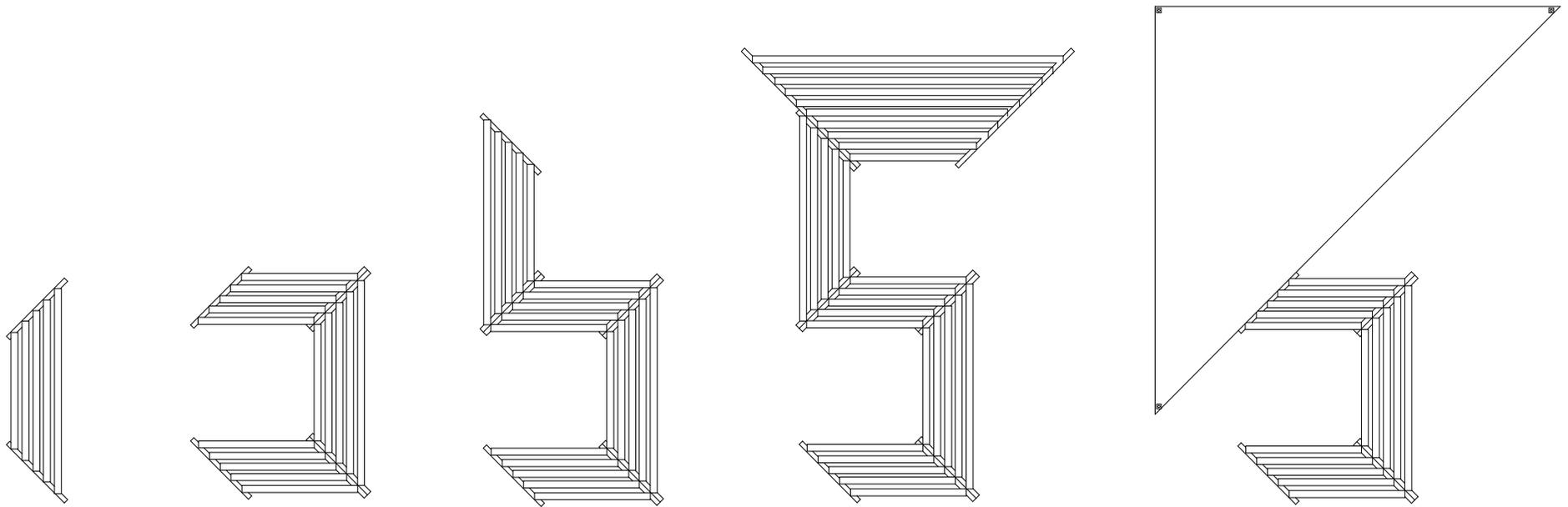
Konzept 3

Emma Kottwitz

Durch den Einsatz von Modalen Filtern, Schwenkkurven und Fahrbahnverengungen soll das Nordend in Offenbach am Main den Menschen den Straßenraum zurückgeben. Das Auto soll zweitrangig werden und die Lebensqualität in den Vordergrund treten. Dies soll erreicht werden, in dem urbane Elemente eingesetzt werden, um Autos gezielt abzuleiten und gleichzeitig soziale Interaktion stärken. Die Wiederholung der Elemente in unterschiedlicher Zusammensetzung mit verschiedenen Aneignungsmöglichkeiten führen zu einer Wiedererkennbarkeit des Nordends. Die urbanen Elemente sind so gestaltet, dass sie universell einsetzbar sind und somit flexibel an verschiedenen Orten positioniert werden können.

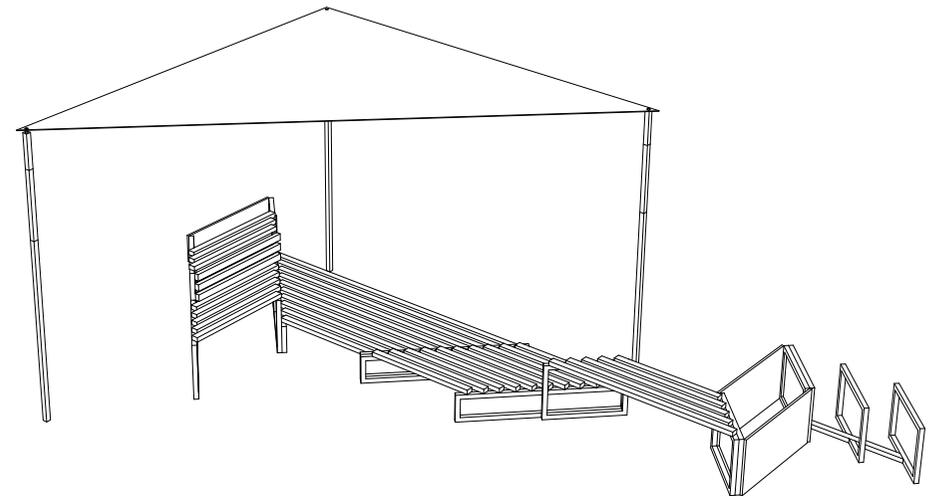
Konzept 3 beinhaltet Stadtmöbel, welche auf einfachen rechteckigen Blöcken basieren, die im 45°-Winkel angeschnitten werden. Passend dazu gibt es Bodenmarkierungen im selben Winkel zur Fahrbahn. Diese leiten und verlangsamen den Verkehr.

Die Elemente werden so zusammengesetzt und positioniert, dass sie Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum schaffen und diesen aufwerten.

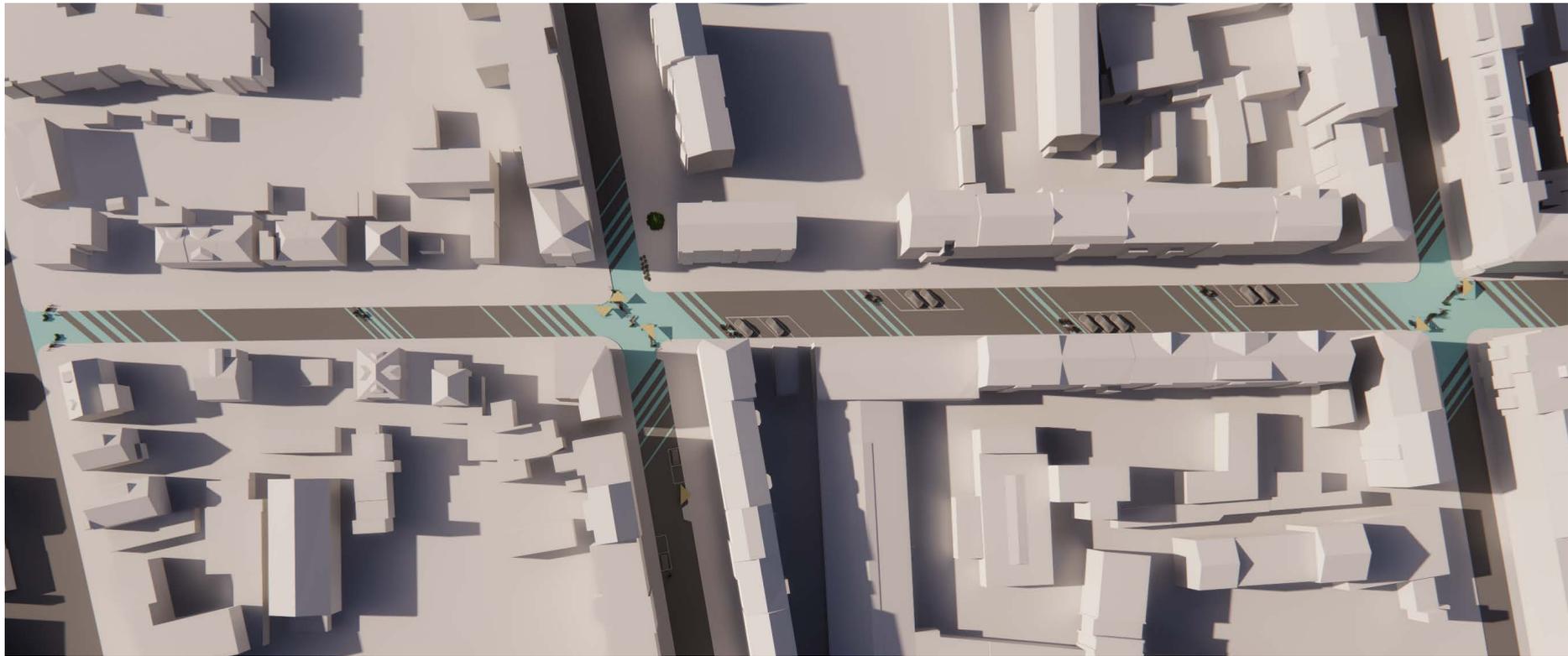


Modularer Aufbau

Bänke, Plateaus, Blumenkübel und Fahrradständer können im Aufbau beliebig kombiniert werden. Die Module der urbanen Möbel werden an den Kanten erweitert, sodass sich unterschiedlich lange und breite Sitzmöglichkeiten ergeben. Gegebenenfalls können Lehnen montiert werden. Leuchtelemente dienen gleichzeitig als Träger für ein Sonnensegel, welches über die Aufenthaltsbereiche gespannt werden kann. Dies erfolgt im Raster der diagonalen Bodenmarkierungen, um die Zusammengehörigkeit widerzuspiegeln.



Aufbau Variante

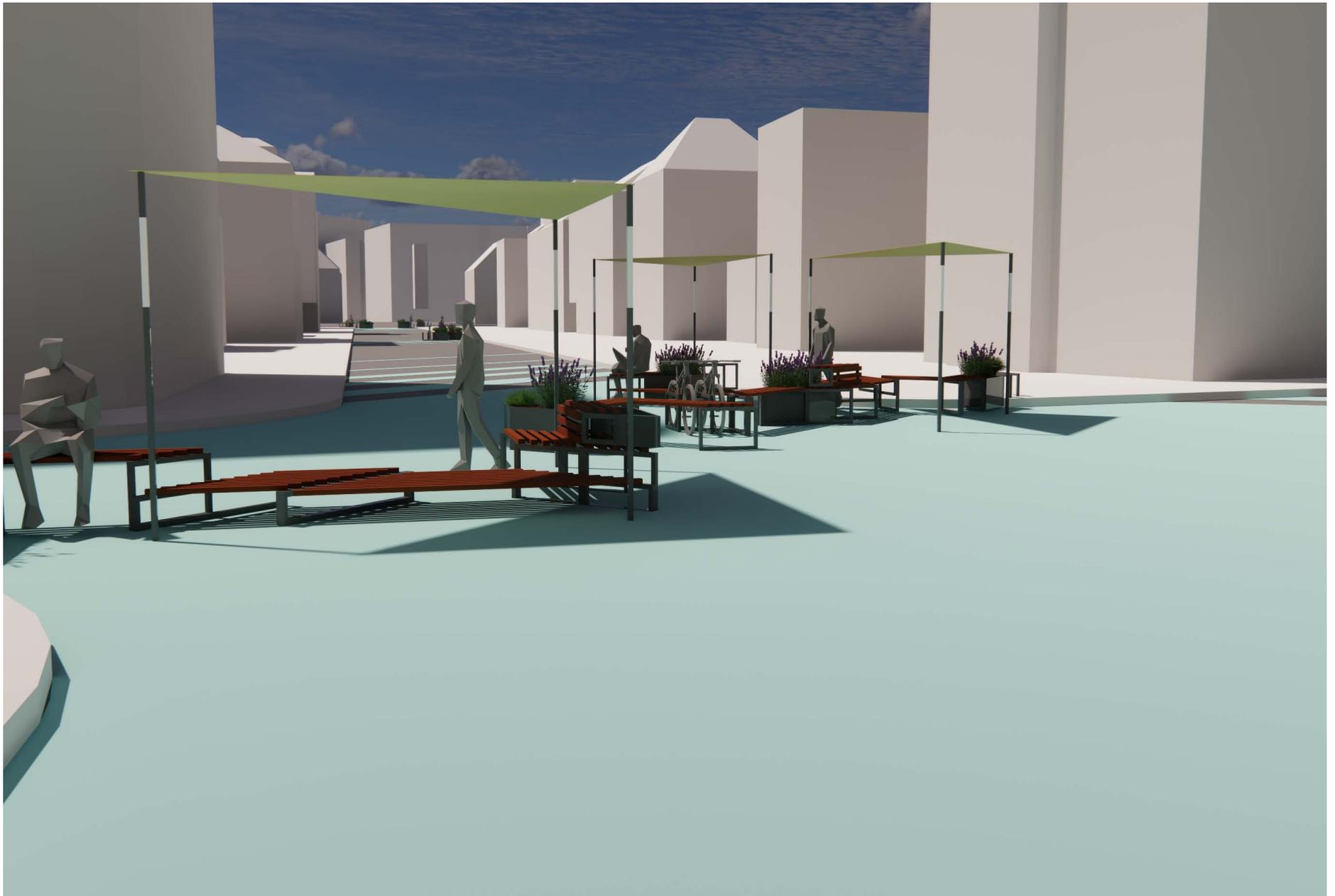


Draufsicht

Verschiedene Bereiche benötigen unterschiedliche Anordnungen von Bodenmarkierungen und Modalen Filtern. Diese werden am Beispiel der Bettinastraße dargestellt. Der Eingangsbereich soll kenntlich machen, dass nun ein anderer Abschnitt beginnt. Hier wird die Fahrbahn verengt und somit eine Torsituation erzeugt. Es werden verschiedene Sitzmöglichkeiten mit Blumenkübeln und Fahrradständern auf beiden Seiten der Fahrbahn gezeigt. Im Straßenabschnitt entstehen kleine Aufenthaltszonen, die an der Bodenmarkierung ausgerichtet und durch diese eingeleitet werden. Schrägparken und die dabei entstehenden Verschwenkungen verlangsamen den Verkehr. Auf Kreuzungen werden die Möbel so zusammengestellt, dass sie Fahrradfahrer:innen die Durchfahrt weiterhin zu erlauben, Autos jedoch nicht. Durch die Überdachungen wird ein geschützter Bereich geschaffen.









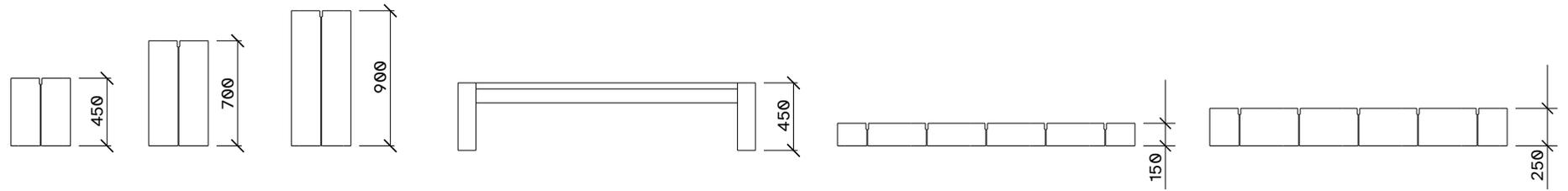
Konzept 4

Tobias Mendoza

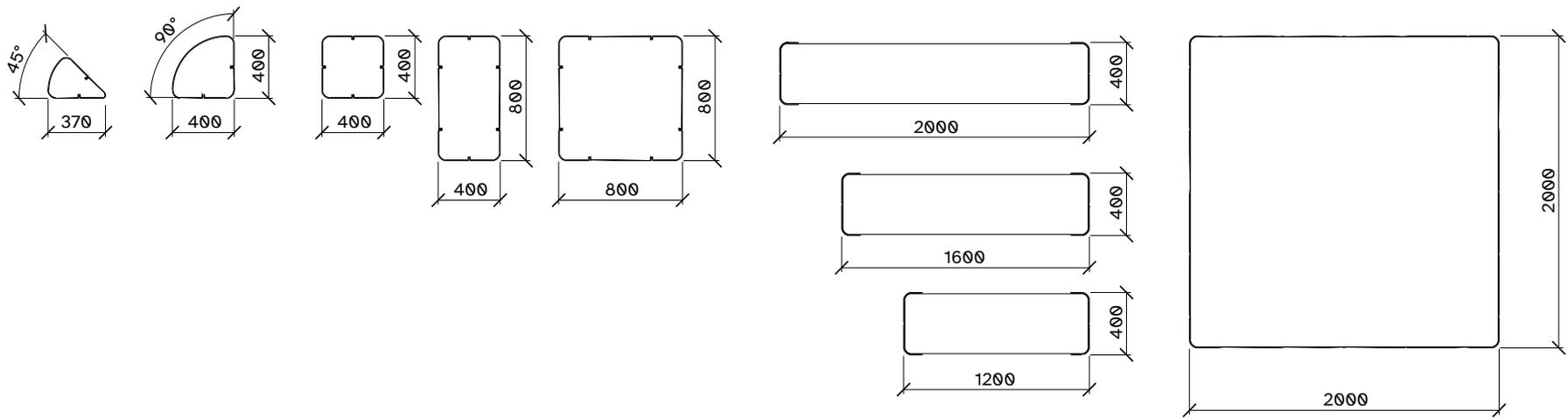
Dieses Konzept setzt sich aus flächigen Bodenmarkierungen und einem modularen System unterschiedlicher urbaner Elemente zusammen. Zu den Elementen zählen unter anderem Pflanzkübel und Hochbeete unterschiedlicher Abmessungen, Sitzgelegenheiten in Form von Bänken und Plattformen, sowie eine Überdachung, Mülleimer und Fahrradständer. Die Module lassen sich in verschiedener Weise konfigurieren und sind somit auf verschiedene Situationen im Stadtraum anpassbar.

Die flächigen Bodenmarkierungen schaffen in ihrer Form und Farbgebung eine klare Trennung zwischen Straßenraum und Aufenthaltsbereich. Die Knochenform im Kreuzungsbereich ist prototypisch und lässt sich durch Veränderung der Radien auf jegliche Kreuzung unterschiedlicher Abmessungen und Winkel anwenden. In Verbindung mit den urbanen Elementen entsteht dadurch ein sicherer und aufgewerteter Bereich. Sitzgruppen laden zum Verweilen ein und die umfangreiche Begrünung sorgt für ein angenehmeres Stadtklima. Der Entwurf der Module zielt auf eine einfache Produzierbarkeit ab. Die gekanteten Winkelteile werden aus Stahl gefertigt und pulverbeschichtet, wodurch ein hoher Korrosionsschutz und hohe mechanische Widerstandsfähigkeit erzielt wird. Die orangene Farbgebung bedient sich dem Komplementärkontrast gegenüber der blauen Bodenmarkierung. Dadurch wird der visuelle Kontrast gestärkt und zudem mehr Farbe in den Stadtraum gebracht.

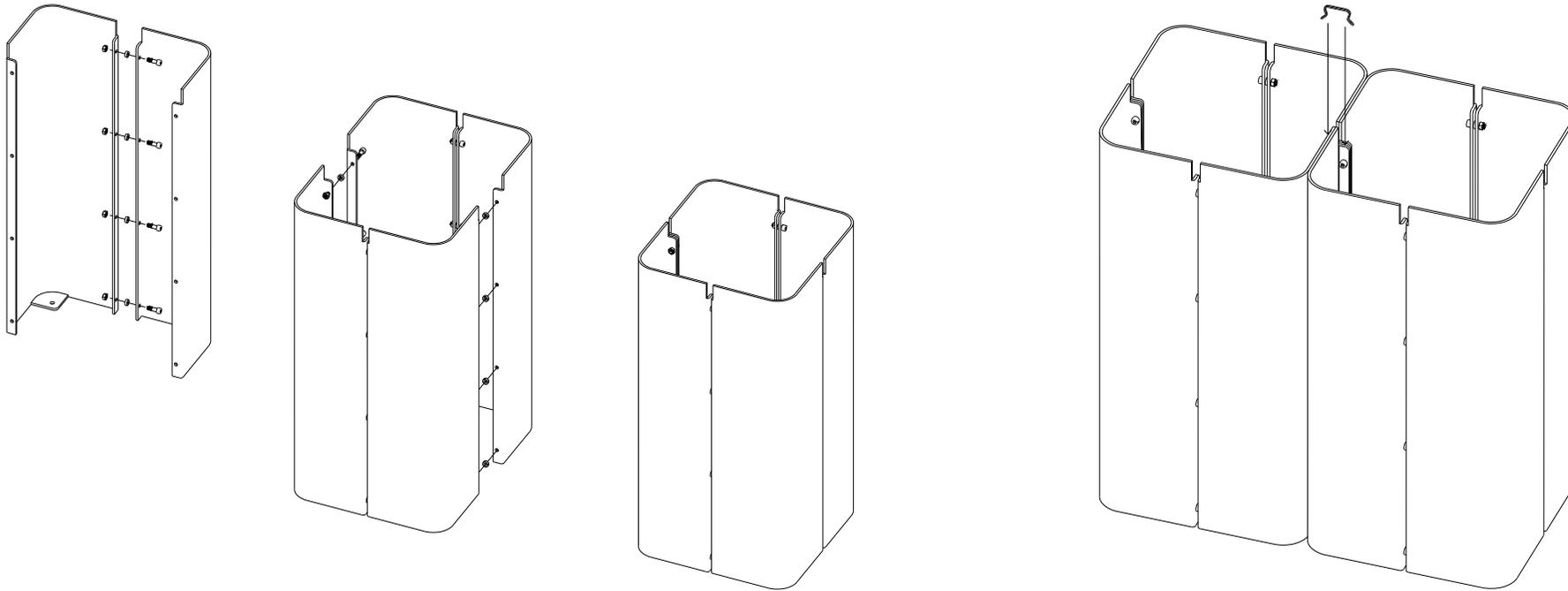
Seitenansicht



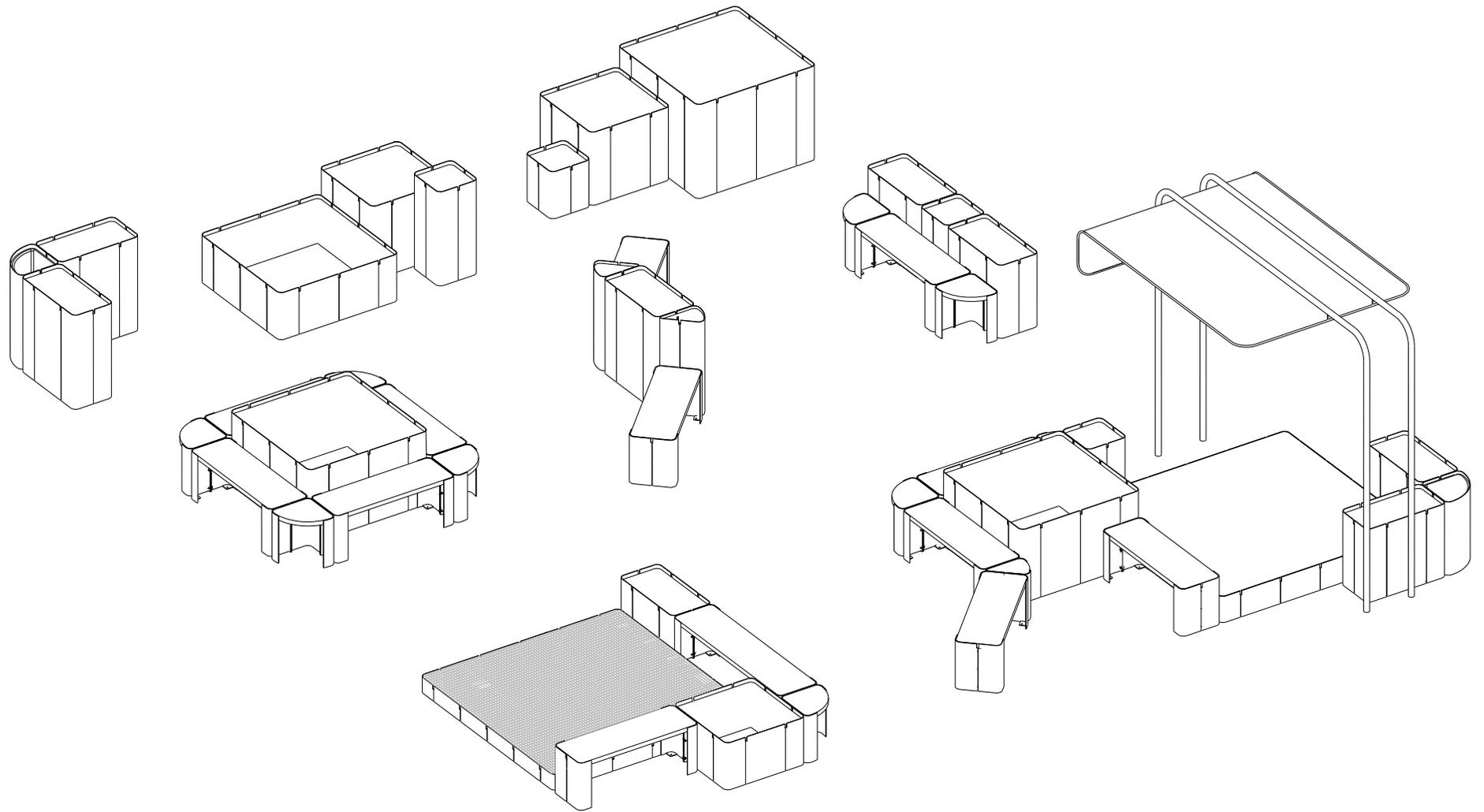
Draufsicht

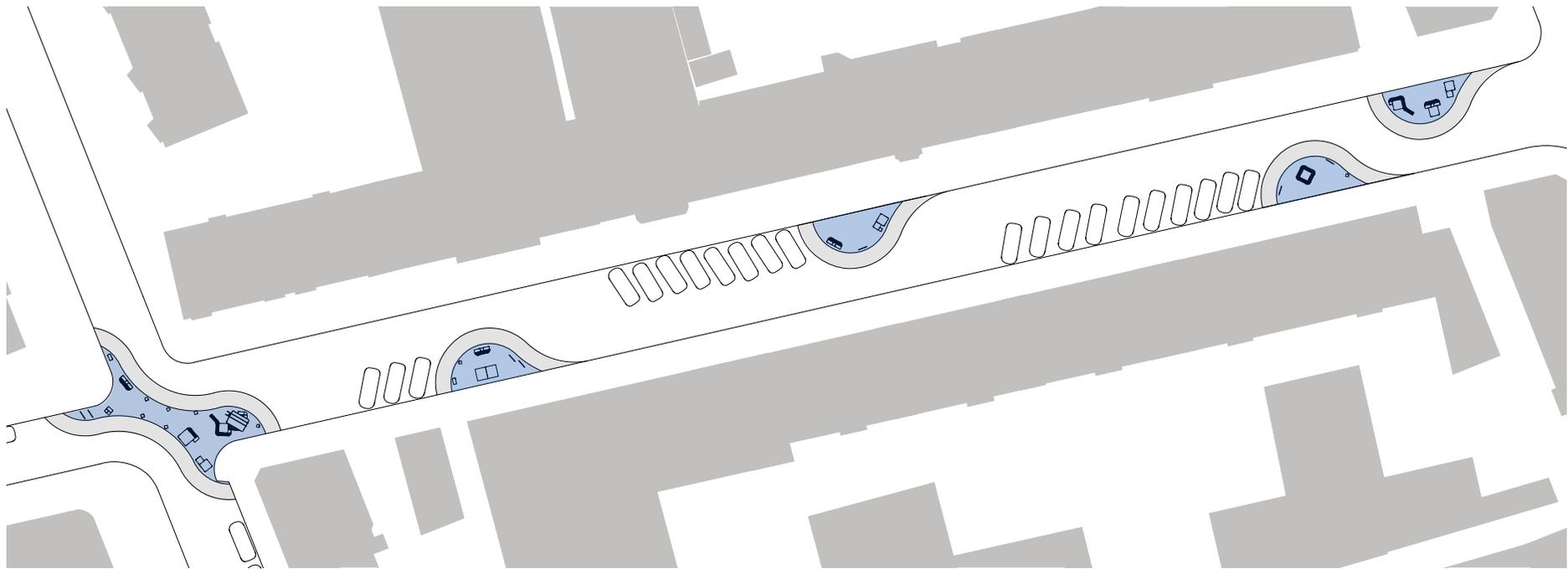


Bemaßung [mm]



Anhand des oben abgebildeten Elements lässt sich die einfache Montage der Bauteile darstellen. Die Vorteile eines zerlegbaren und montierbaren Elements sind platzsparender Transport sowie leichtere Handhabung und Positionierung vor Ort. Die Einzelteile werden durch Verschraubung miteinander verbunden. Abstandshülsen sorgen dabei für ein gleichmäßiges Fugenmaß. Um zwei aufgebaute Elemente miteinander zu Verbinden, werden Klammern verwendet. Diese greifen zwischen der Fuge um die Abstandshülse und sorgen für eine reversible Verbindung der Elemente.





Die grüliche Kontur um die blaue Aufenthaltszone dient als Sicherheitsabstandsmarkierung zur Fahrbahn. Dieser Bereich wird nicht mit urbanen Elementen bespielt und kann von Fahrzeugen mit großem Wendekreis wie Müllabfuhr oder Feuerwehr befahren werden. Durch Verengung der Fahrbahn sowie den versetzt angeordneten Aufenthaltsbereichen mit urbanen Elementen werden visuelle Hindernisse geschaffen, welche die Autofahrer:innen zu langsamen Fahren zwingen. In der Kreuzungssituation verhindern die urbanen Elemente das Durchfahren, die Bodenmarkierung verdeutlicht die Richtung der Schleifkurve. Die Elemente sind im Kreuzungsbereich in einem 2 m Abstand positioniert, sodass Radfahrer:innen die Kreuzung überqueren können.







Kreuzungssituation



Konzept 5

Till Eser

Das "1TP" System (first the pillar) besteht aus modularen Teilen, die an den Straßenpoller angebracht werden können. Durch das System hat man die Möglichkeit, in zwei Phasen die Gestaltung eines öffentlichen Raums zu realisieren und kontrollieren. Der Poller ist dafür zuständig, bestimmte Bereiche abzugrenzen und Raum zu schaffen. Im zweiten Schritt können die Module am Poller angebracht werden.

Der Raum, der durch die Poller entsteht, kann dann durch die einzelnen Module neu definiert und verbessert werden.

Die Anwohner:innen haben die Möglichkeit, den Raum selbst zu gestalten und verschiedene Module zu kombinieren.

Durch das System wird der öffentliche Raum zu einem Ort der Gemeinschaft, ein Treffpunkt und Spielraum für alle An- und Bewohner:innen des OFBlocks.

Der Poller ist der Grundbaustein und dient zur Fahrbahnabgrenzung. Ist dieser fest positioniert, kann man ihn mit verschiedenen Modulen kombinieren. Man unterscheidet dabei Module für nur einen Poller oder ein Verbindungsstück von zwei Pollern. Der Poller wird durch das Kombinieren der Module nicht nur aufgewertet, sondern lässt neue Aufenthaltsqualität und Atmosphäre im Raum zu.

Die Module können schnell und einfach angebracht und gewechselt werden und gebenden Anwohner:innen die Möglichkeit, ihre Umgebung mitzugestalten.



Poller



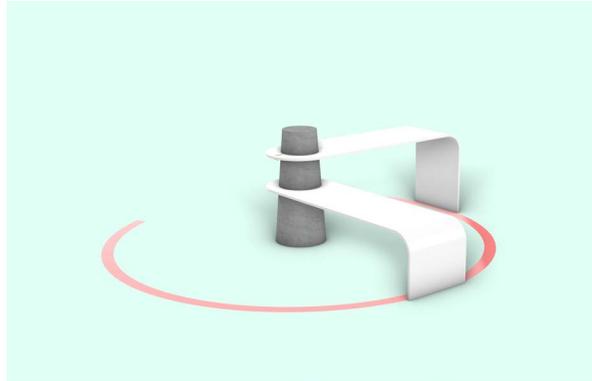
Stehtisch



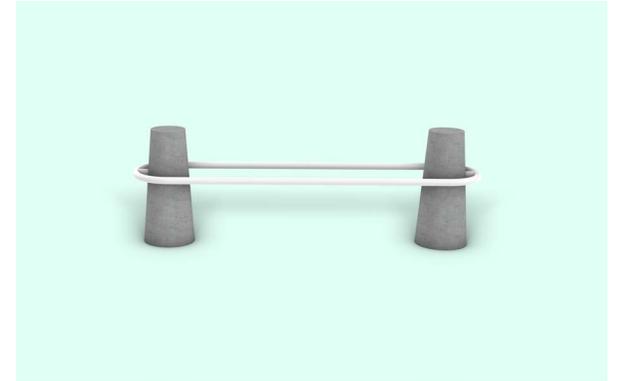
Tisch



Blumentopf



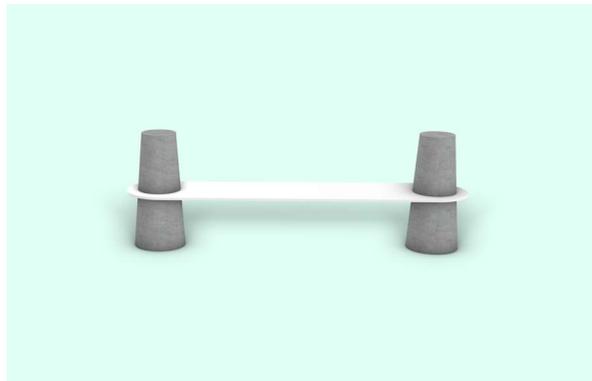
Sitzbank & Tisch/ beweglich



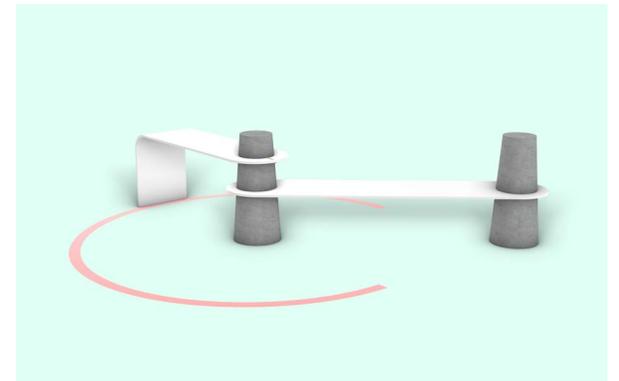
Fahrradständer



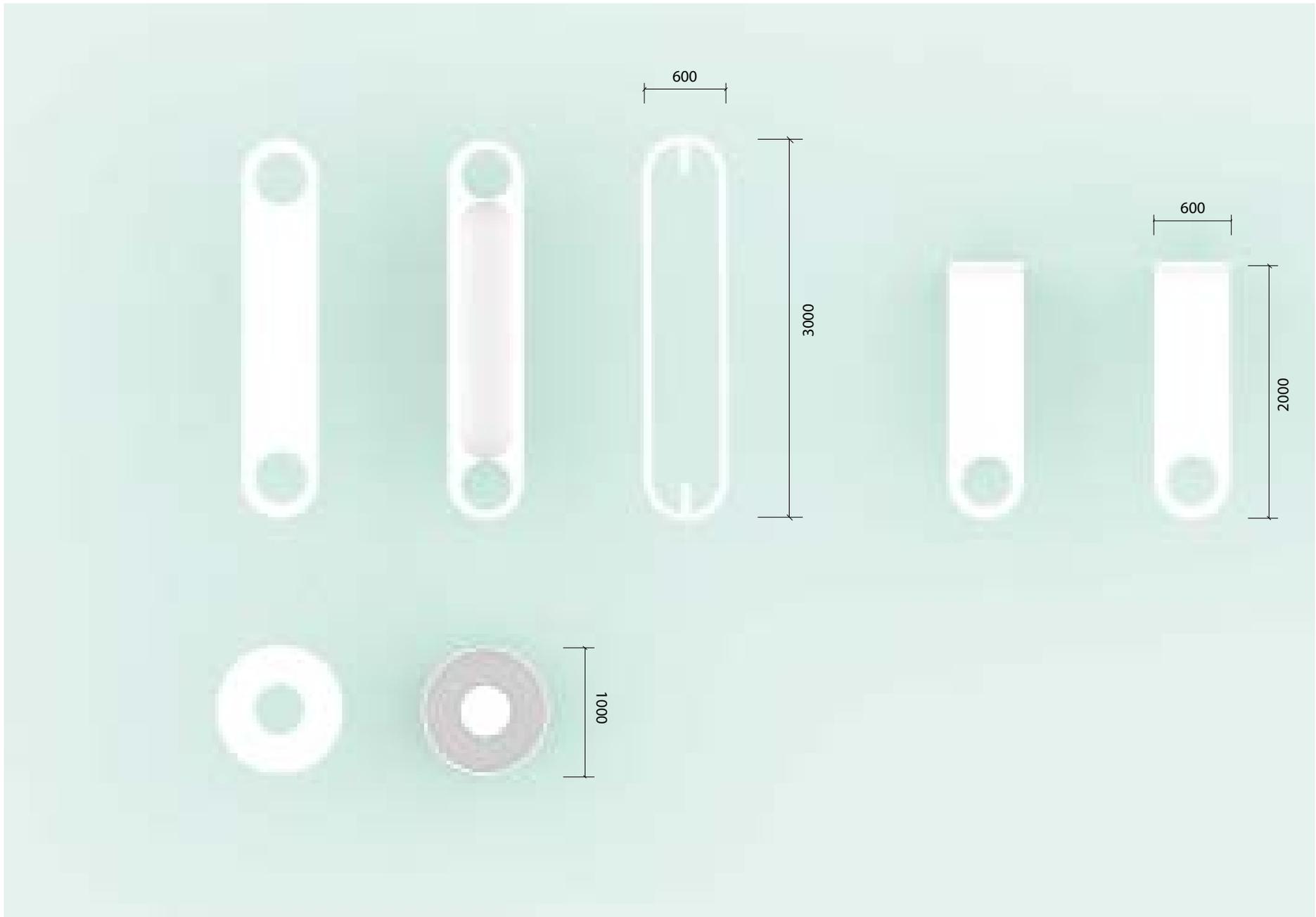
Blumenkübel

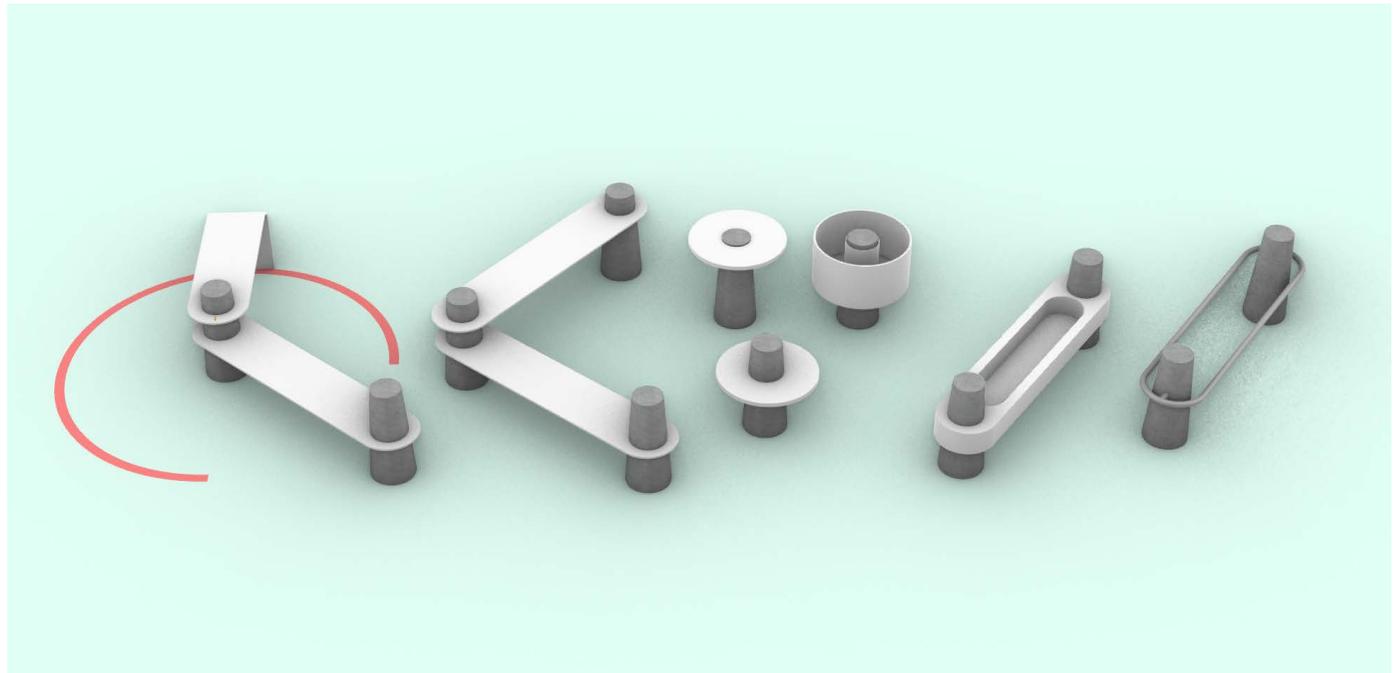


Sitzbank



Sitzbank & Tisch/ beweglich





Produktreihe

Die Möbel sind alle aus dem selben Material gefertigt und passen genau auf die Poller. Es gibt Sitzbänke und Stehtische die zwischen zwei Pollern befestigt werden (3 m). Bewegliche Bänke und Tische (2 m) stehen auf einer Seite im 90° Winkel auf dem Boden und werden auf der anderen um den Poller rotiert. Zusätzlich gibt es Blumenkübel (groß und klein), einen Fahrradständer und Tischplatten auf verschiedenen Höhen.

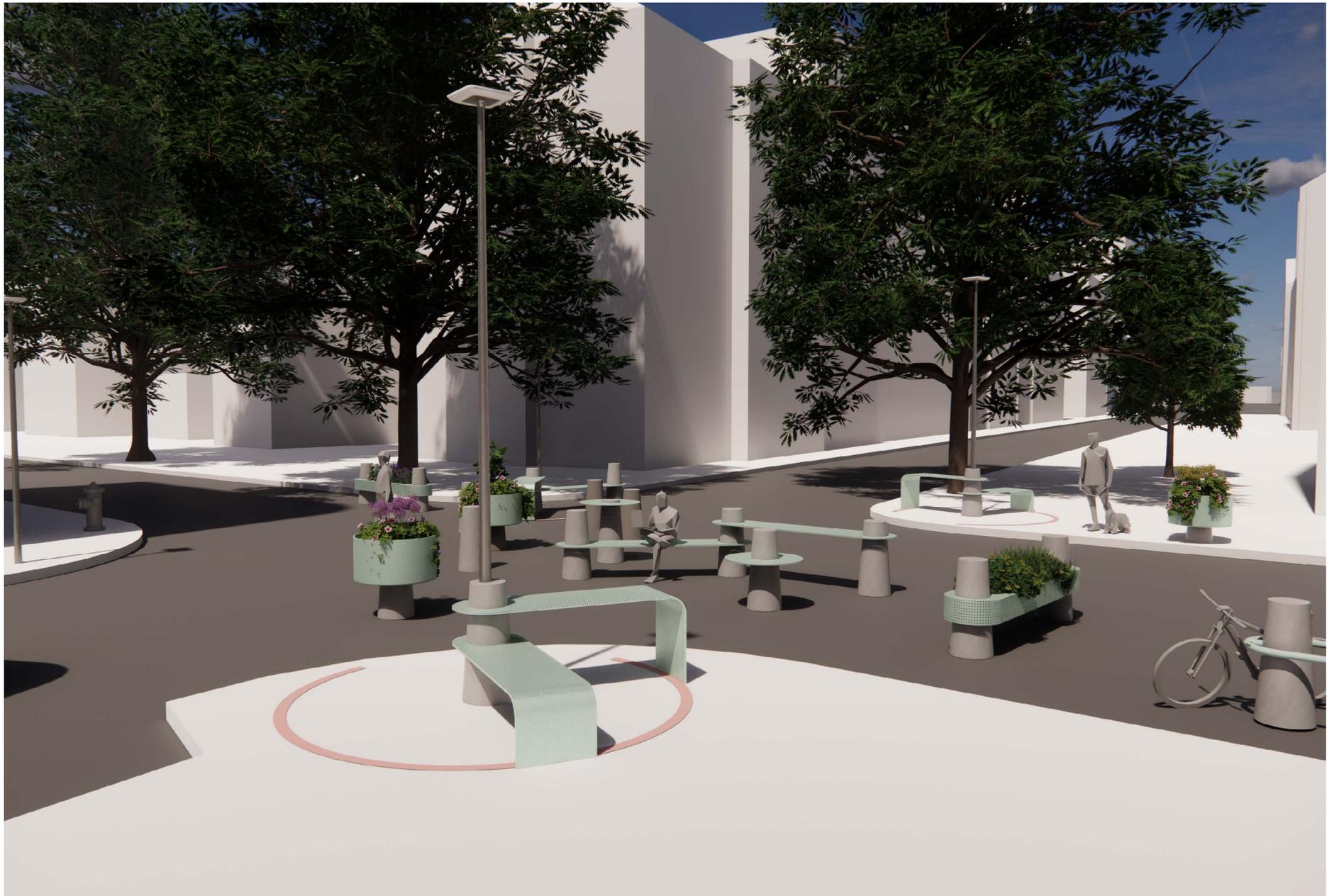


Eingangsbereich

Im Eingangsbereich werden die Poller im Halbkreis auf beiden Seiten aufgestellt und befestigt. Dadurch verengt sich die Fahrbahn und Verkehrsteilnehmer wissen, dass hier eine besondere Situation vorliegt. Insgesamt soll die Geschwindigkeit der PKW-Fahrer:innen reduziert werden. Der Bereich hinter den Pollern ist neuer Raum, der als Aufenthaltsort genutzt werden kann. Hierbei können wieder die Module eingesetzt werden. Zusätzlich soll die Straße mit zwei Bäumen an jeder Seite auch auf längere Distanz sichtbar gemacht werden.

Im Straßenabschnitt werden die Poller immer auf eine Seite verlagert und verengen damit die Fahrbahn. PKWs müssen dadurch immer um die Hindernisse fahren und verlieren damit an Geschwindigkeit. Diese können mit den Sitzmöglichkeiten oder Pflanzenkübeln aufgewertet werden und bieten dadurch einen Aufenthaltsort. Zusätzlich werden zwischen den Pollern Parkflächen angeboten. Durch das Senkrechtparken gehen keine Parkplätze verloren, geben der Anwohner:innen aber freie Straßenabschnitte ohne Autos, die an der Straßenseite parken.





Die Kreuzung wird diagonal durch die Poller auf beiden Seiten gesperrt. Diese zeigen den Verkehrsteilnehmer:innen, wie sie sich zu verhalten haben und in welche Richtung sie fahren können. Durch die Schleifenstraßen wird der Autoverkehr zusätzlich reduziert und kann nur noch in eine Richtung fahren. Fahrradfahrer:innen haben die Möglichkeit, durch die Poller auch diagonal die Straße zu kreuzen. Auch Fußgänger:innen können den Raum nutzen und sich frei bewegen. Im Inneren des Pollerabschnitts werden Poller angelegt, die man mit den Modulen ausstatten kann. Dadurch gewinnt man im Kreuzungsinnen einen Raum, der Leben und Zusammentreffen zulässt ohne Gefahren einzugehen.

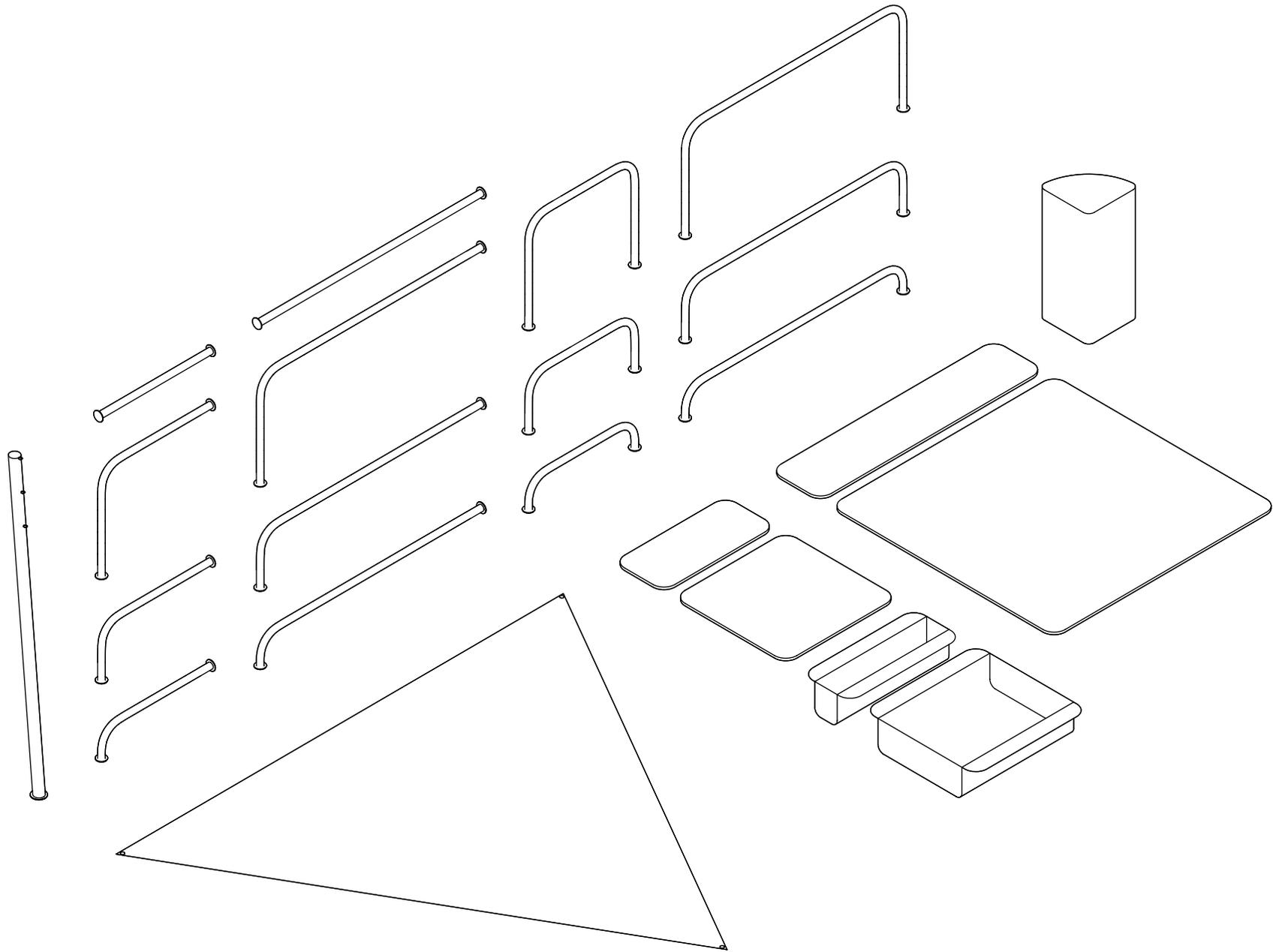


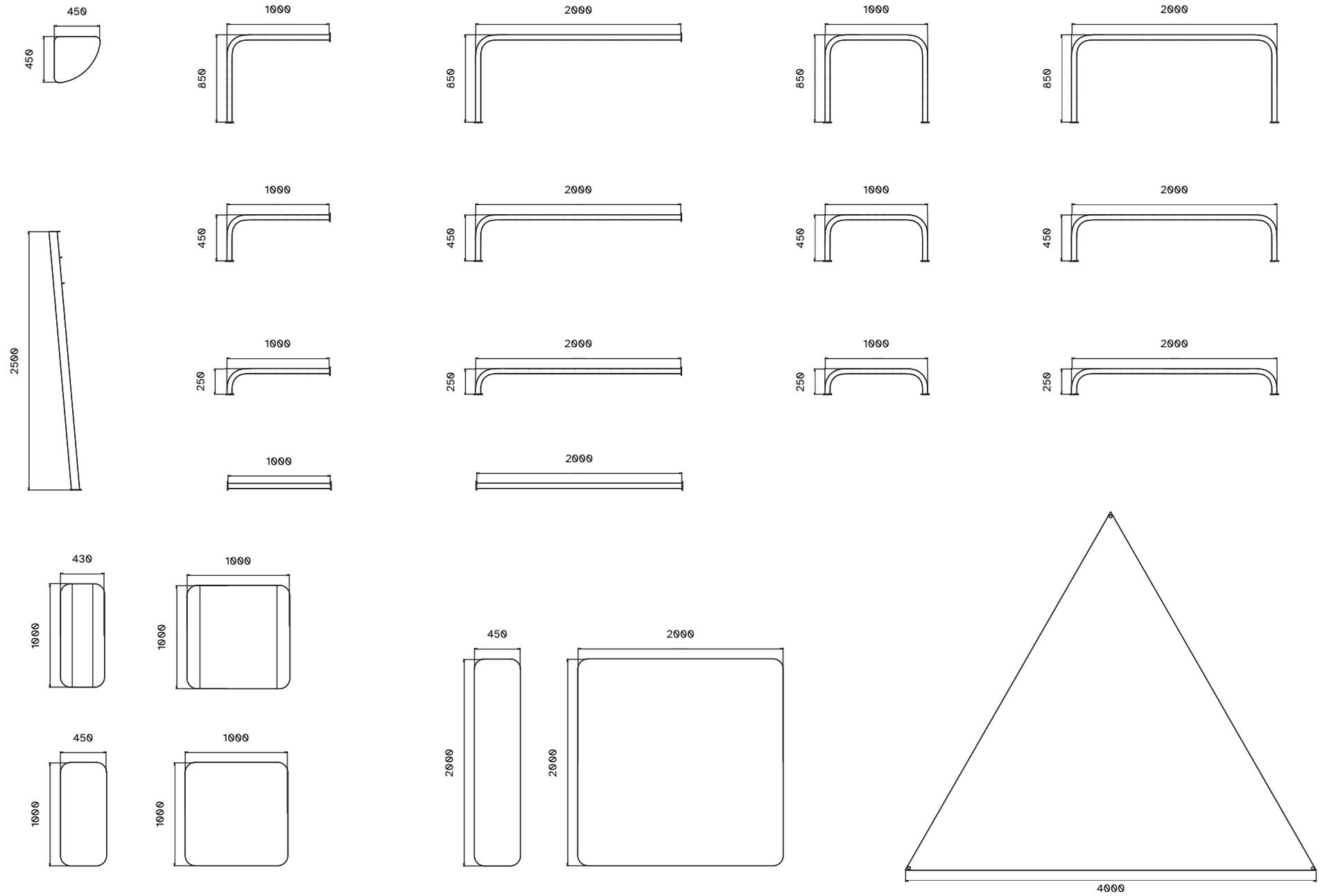
Konzept 6

Josephine Pavesi

Ziel des Projekts ist es, modale Filter für den OFBlock zu gestalten, die den Autofahrer:innen vermitteln, wo sie lang fahren müssen und mehr Raum für Fußgänger:innen schaffen.

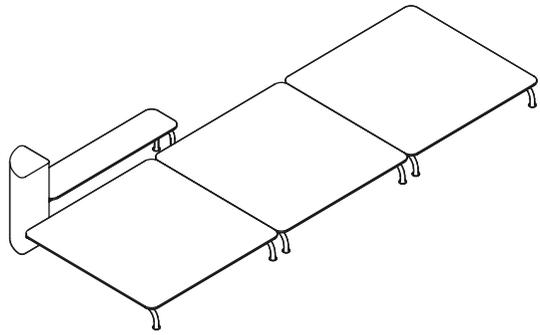
Weil jede Kreuzung im OFBlock andere Maße hat und die Filter in unterschiedlichen Situationen anwendbar sein sollen, ist es notwendig, ein modulares System zu entwickeln. Das daraus entstehende Kit besteht aus Stützen, Pollern, Pflanzkübeln und Flächen. Je nach Höhe sind die Flächen Plattformen, Sitz- oder Abstellmöglichkeiten. Außerdem besteht die Möglichkeit, Module zu überdachen. Die Poller und Pflanzkübel bieten den Fußgängern Schutz. Die Stützen, die keine Flächen tragen, sind als Fahrradständer oder Möglichkeit zum Anlehnen gedacht. Die gemeinsamen Module und die Bodenmarkierung machen den OFBlock erkennbar als eine besondere Zone.



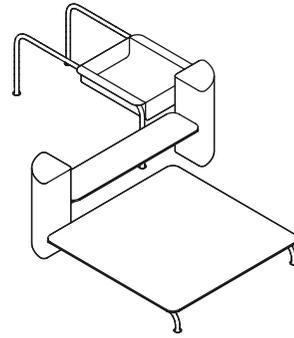


Bemaßung [mm]

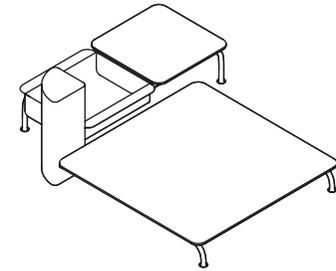
1



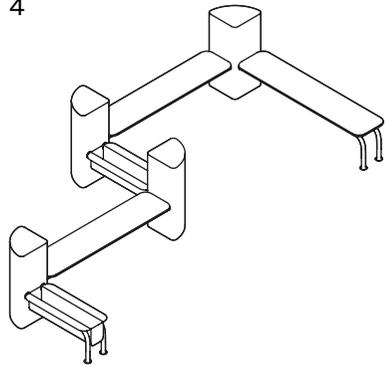
2



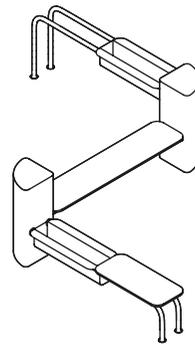
3



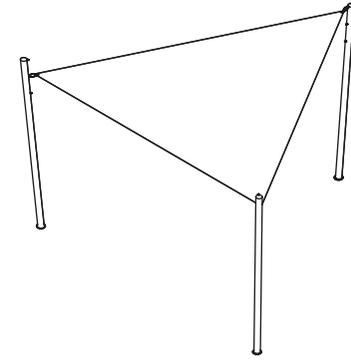
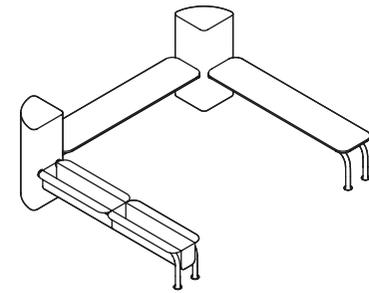
4



5



6





1



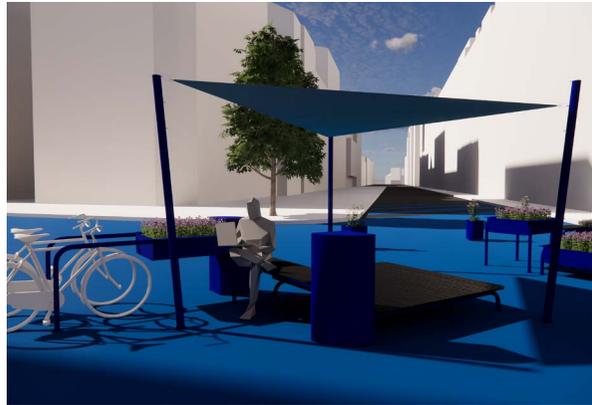
2



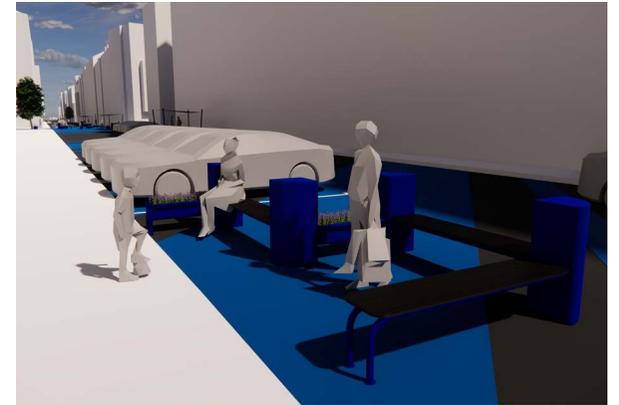
3



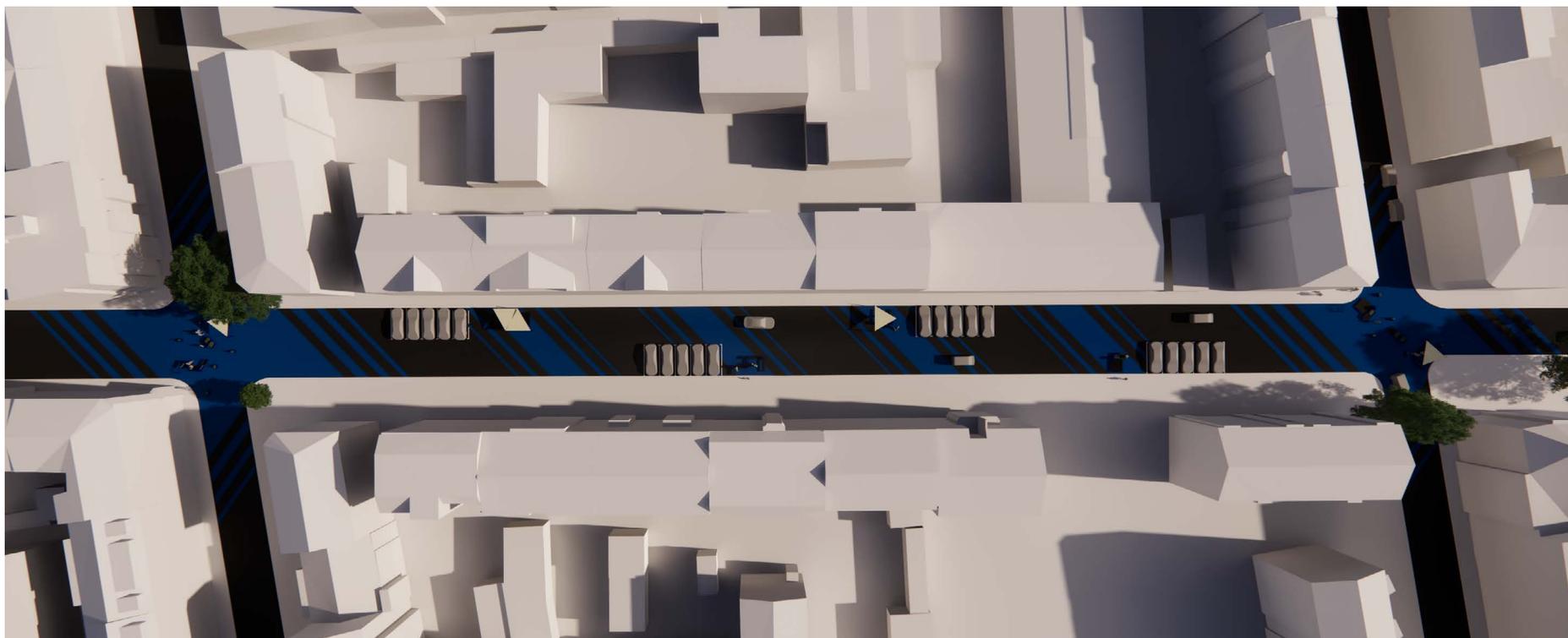
4



5



6



Übersicht

Die modalen Filter in der Eingangssituation sollen eine optische Verengung der Straße bewirken, damit die Autofahrer:innen langsamer fahren, wenn sie in der verkehrsberuhigten Zone ankommen. Dadurch dass sie links und rechts platziert sind, bewirken die Module in den Straßen vor einer Kreuzung ein langsames Fahren. Bei der Kreuzung vermitteln die Module den Fahrer:innen, dass sie nicht gerade aus, sondern in einer Schleife fahren müssen. Die Bodenmarkierung signalisiert, in welchen Zonen man langsamer fahren soll.



Eingangssituation





Kreuzungssituation

Impressum

Herausgeber

Hochschule für Gestaltung
Offenbach am Main

Fachbereich Design
Designinstitut für Mobilität und Logistik
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

Lisa Bartz, Lea Bernhard, Till Eser, Emma Kottwitz,
Tobias Mendoza, Josephine Pavesi

Redaktion

Lea Bernhard, Annika Storch, Kai Vöckler

Grafik

Michel Bütepage
mail@michelbuetepage.de

Alle Rechte für Bild und Text bei den Urheber:innen.
2022

