



Stadt
Offenburg

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

DOKUMENTATION



**MITDENKEN.
MITREDEN.
MITMACHEN.**

Bürgerbeteiligung
zum städtebaulichen Wettbewerb Bahnhofsquartier
12. April bis 2. Mai 2021

DOKUMENTATION

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1 Einführung	2
2 Beteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb Bahnhofsquartier	3
2.1 Ziele und Inhalte der Beteiligung	3
2.2 Beteiligungskonzept	4
3 Ergebnisse der Beteiligung	7
3.1 Resonanz zur Beteiligung	7
3.2 Zusammenfassungen zu den Themenfeldern	8
3.3. Ausblick	12

1 Einführung

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

Um die Areale rund um den Bahnhof und den ehemaligen Schlachthof weiterzuentwickeln und aufzuwerten, hat der Gemeinderat 2019 das Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof ausgewiesen. Zeitgleich hat das Land Baden-Württemberg die Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ bewilligt. Über einen Zeitraum von zehn Jahren erhält die Stadt Offenburg nun Mittel der Städtebauförderung für die Umsetzung der Sanierungsziele.

Städtebaulicher Wettbewerb Bahnquartier

Ein zentraler Baustein im Sanierungsgebiet ist die umfassende Neugestaltung des Bahnhofs und Bahnquartiers. Im November 2020 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, für die Neugestaltung des Bahnquartiers einen städtebaulichen Wettbewerb vorzubereiten. In diesem Verfahren erarbeiten Planungsteams aus Stadtplanern bzw. Architekten, Landschaftsplanern und Verkehrsplanern Konzepte für die städtebauliche Weiterentwicklung des Bahnhofsareals. Wesentliche Voraussetzung für eine städtebauliche Weiterentwicklung des Quartiers ist die Neuorganisation des Verkehrsgeschehens rund um den Bahnhof als zentrale Mobilitätsdrehscheibe in Stadt und Region. Die verkehrliche Planung im Bahnquartier steht dabei in engem Zusammenhang mit dem gesamtstädtischen Masterplan Verkehr, der parallel zum Wettbewerbsverfahren erarbeitet wird. Im Wettbewerbsverfahren werden zunächst zwei unterschiedliche Varianten der Führung des Durchgangsverkehrs berücksichtigt. Die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs und des Masterplan Verkehr werden im Anschluss rückgekoppelt, um das künftige Verkehrskonzept für den Bahnhofsbereich abschließend festzulegen. Die Auslobung, also die Aufgabenstellung für den Wettbewerb, wird im ersten Halbjahr 2021 erarbeitet.

Der Gemeinderat hat sich im Mai mit den Rahmenbedingungen befasst und wird die Auslobung voraussichtlich im Juli beraten. Der Wettbewerb wird voraussichtlich im Herbst 2021 beginnen und im Laufe des Jahres 2022 abgeschlossen sein.

Bisherige Bürgerbeteiligung zum Bahnquartier

Im Rahmen des „Markttags“ zum Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof im Jahr 2018 und des Bürgerdialogs Bahnquartier im Februar 2020 konnte die Stadt bereits viele Anregungen und Ideen von Bürgerinnen und Bürger sammeln. Diese sind unter anderem in die bisherige Erarbeitung der Aufgabenstellung für den städtebaulichen Wettbewerb eingeflossen.

2 Beteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb Bahnhofsquartier

2.1 Ziele und Inhalte der Beteiligung

Vor der Beratung und Beschlussfassung des Gemeinderats zu den grundlegenden Rahmenbedingungen für den Wettbewerb wurde ab dem 12.04.2021 die bis dato erarbeitete Aufgabenstellung an die Planungsbüros der Öffentlichkeit vorgestellt. Bürgerinnen und Bürger sollte es damit ermöglicht werden, weitere Ideen und Anregungen einzubringen, bevor der Gemeinderat am 10.05.2021 zunächst die Rahmenbedingungen und schließlich am 26.07.2021 die Auslobung berät. Ziel der Beteiligung ist in erster Linie die umfassende Information aber auch das Einspeisen aktueller Bedarfe aus der Bevölkerung in den Planungsprozess für das Bahnhofsquartier. Somit wird ein möglichst transparentes Vorgehen bei der weiteren Entwicklung des Bahnhofsquartiers gewährleistet.

Aus der fachlich erarbeiteten Aufgabenstellung für die Planungsbüros wurden im Vorfeld der Beteiligung sieben Themenfelder mit entsprechenden Unterparagraphen abgeleitet, welche fortan den gesamten Beteiligungsprozess – vor der Auslobung sowie während des Verfahrens – strukturieren sollen:

Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz
Freiräume für Jung und Alt
Stadtmöblierung
Barrierefreiheit
Soziale Sicherheit und Beleuchtung
Stadtgrün und Stadtklima

Bahnhofszugänge und Bahnhofsgebäude
Neue Nutzungen im Bahnhofsgebäude
Ankommen und Aufenthalt am Bahnhof
Bahnhof für alle

Kfz-Verkehr
Option 1: Verbindung gewährleisten
Option 2: Stadtraum flexibel gestalten
Parken im Bahnhofsquartier

Öffentlicher Verkehr
Variante Nord-ZOB
Variante Kombi-ZOB
Gestaltung des neuen ZOB
Weitere Bushaltestellen und Taxistandplätze
Mobilitätsstationen

Fahrrad- und Fußverkehr
Radverkehrsachse Nord-Süd
Radverkehrsachse Ost-West
Fahrradstellplätze
Fußgängerüberweg am Empfangsgebäude

Städtebauliche Weiterentwicklung Bahnhof-Innenstadt
Grundstücke mit Potential entwickeln
Nutzungskonzepte

Ideen für das Quartier
Angebote im Quartier
Sozialer Zusammenhalt
Mikroprojekte

2.2 Beteiligungskonzept

Um trotz der anhaltenden Pandemiesituation die breite Bürgerschaft ausreichend informieren und beteiligen zu können, erforderte es einen zeitlich parallel verlaufenden Mix aus umfassender digitaler und Vor-Ort Beteiligung. Der Beteiligungszeitraum erstreckte sich vom 12.04. bis zum 02.05.2021 über drei Wochen und fand in zwei Formaten statt:

a) Umfassende Onlinebeteiligung auf *mitmachen.offenburg.de*

Als Basis für die umfassende Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger diente die Online-Beteiligungsplattform der Stadt Offenburg. Hier wurden alle erforderlichen Inhalte detailliert bereitgestellt. Die weiteren Beteiligungsformate sowie die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurden nach den Online-Inhalten ausgerichtet und mit der Beteiligungsplattform verknüpft. Die Beteiligungsplattform umfasste:

- Präsentation eines motivierenden Filmclips zur Neugestaltung des Bahnhofsquartiers.
- Umfassende Information zum Gesamtprojekt und Darstellung der genannten Themenfelder und zugehörigen Aufgabenstellungen.
- Präsentationsvideo zu den Rahmenbedingungen und Aufgabenstellungen des städtebaulichen Wettbewerbs
- Möglichkeit, die Aufgabenstellungen der sieben Themenfelder detailliert einzeln zu kommentieren und bereits bestehende Kommentare zu bewerten.

b) Angebot eines eigenständigen (“Do-it-yourself“-) Rundgangs

Über die Dauer des Beteiligungszeitraums wurden Informationstafeln zu jedem Themenfeld im Bahnhofsquartier aufgestellt (s. Abbildung 1 und 2).



Abbildung 1: Info-Stationen im Wettbewerbsgebiet (Quelle: Stadt Offenburg).

Ein QR-Code auf jeder dieser Info-Stationen leitete zu den Online-Inhalten des entsprechenden Themenfeldes auf mitmachen.offenburg.de/bahnhof weiter. Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger konnten somit direkt vor Ort als Kommentare eingebracht werden.

Begeben Sie sich auf Ihren ganz persönlichen Rundgang durch das Wettbewerbsgebiet Bahnhofquartier.

An sieben Stationen können Sie sich vor Ort ein Bild machen und anschließend über den QR-Code auf mitmachen.offenburg.de/bahnhof Ihre Anregungen hinterlassen.

Scannen Sie den QR-Code und teilen Sie uns direkt Ihre Ideen mit!

Abbildung 2: Räumliche Verteilung der Info-Tafeln im Wettbewerbsgebiet mit QR-Code zur Beteiligung (Flyer-Rückseite, Quelle: Stadt Offenburg).

Umfassende Öffentlichkeits- und Pressearbeit

Zur Bewerbung der Teilnehmungsformate betrieb die Stadt eine umfassende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Mit Pressemitteilungen, Veröffentlichungen im städtischen Amtsblatt, auffälligen Plakaten im Wettbewerbsgebiet (s. Abbildung 3) und Flyer-Hauswurfsendungen, Rundfunkbeiträgen sowie regelmäßigen Veröffentlichungen auf den städtischen Social-Media-Kanälen wurde fortwährend über den gesamten Teilnehmungszeitraum auf das Teilnehmungsangebot hingewiesen.

Zusätzlich fand am 20.04. ein **Presserundgang durch das Wettbewerbsgebiet** mit Vertretungen der regionalen Medien statt, welcher sich an den Standorten der Info-Stationen orientierte. Er diente, neben einer intensiveren Information der Öffentlichkeit, der weiteren Bewerbung der laufenden Teilnehmungsphase.



Abbildung 3: Auffällige Plakate Bahnhofsumfeld zur Bewerbung der Teilnehmungsaktion (Quelle: Stadt Offenburg).



Abbildung 4: Presserundgang durch das Wettbewerbsgebiet am 20.04.2021 (Quelle: Stadt Offenburg).

3 Ergebnisse der Beteiligung

3.1 Resonanz zur Beteiligung

Über den dreiwöchigen Beteiligungszeitraum gingen bis zum 02.05.2021 insgesamt 337 Kommentare unterschiedlicher Ausführlichkeit von rund 70 Personen ein. Hinzu kommend wurden insgesamt 732 Kommentarbewertungen vorgenommen (s. Tabelle 1). Über die QR-Codes auf den Informationstafeln wurden fast 190 Zugriffe auf das städtische Beteiligungsportal getätigt.

Tabelle 1: Gesamtübersicht abgegebener Kommentare und Bewertungen.

Themenfeld	Paragraph	Kommentare	Bewertungen
<i>Öffentlicher Raum & neuer Bahnhofsvorplatz</i>	Freiräume für Jung und Alt	17	21
	Stadtmöblierung	9	12
	Barrierefreiheit	5	12
	Soziale Sicherheit und Beleuchtung	22	52
	Stadtgrün und Stadtklima	13	64
	Summe	66	161
<i>Bahnhofszugänge & -gebäude</i>	Neue Nutzungen	26	67
	Ankommen und Aufenthalt	15	40
	Bahnhof für alle	7	12
	Summe	48	119
<i>Kfz-Verkehr</i>	Option 1: Verbindung gewährleisten	44	95
	Option 2: Stadtraum flexibel gestalten	29	65
	Parken im Bahnhofsquartier	20	23
	Summe	93	183
<i>Öffentlicher Verkehr</i>	Variante Nord-ZOB	11	21
	Variante Kombi-ZOB	22	48
	Gestaltung des neuen ZOB	8	6
	Weitere Bushaltestellen und Taxistandplätze	4	3
	Mobilitätsstationen	7	14
	Summe	52	92
<i>Fahrrad- und Fußverkehr</i>	Radverkehrsachse Nord-Süd	12	33
	Radverkehrsachse Ost-West	14	28
	Fahrradstellplätze	8	23
	Fußgängerüberweg am Empfangsgebäude	9	16
	Summe	43	100
<i>Städtebauliche Weiterentwicklung Bahnhof-Innenstadt</i>	Grundstücke mit Potential entwickeln	8	14
	Nutzungskonzepte	10	36
	Summe	18	50
<i>Ideen für das Quartier</i>	Angebote im Quartier	8	9
	Sozialer Zusammenhalt	7	18
	Mikroprojekte	2	0
	Summe	17	27
Gesamt		337	732

Besonders aktiv setzten sich die Nutzerinnen und Nutzer mit den Themenfeldern „Kfz-Verkehr“ (93 Kommentare, 183 Bewertungen) sowie „Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz“ (66 Kommentare, 161 Bewertungen) auseinander, gefolgt vom „Themenfeld Öffentlicher Verkehr“ (52 Kommentare, 92 Bewertungen).

Eine vollständige Darstellung der zur Beteiligung gestellten Themenfelder mit den zugehörigen Inhalten sowie die abgegebenen Nutzerkommentare findet sich in Anlage 1.

3.2 Zusammenfassungen zu den Themenfeldern

Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz

Das Themenfeld Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz erhielt 66 Kommentare und 161 Bewertungen von Seiten der Nutzerinnen und Nutzer. Insbesondere die Paragraphen zur Sozialen Sicherheit und Beleuchtung (22 Kommentare, 52 Bewertungen) sowie „Freiräume für Jung und Alt“ (17 Kommentare, 21 Bewertungen) wurden intensiv bearbeitet.

Viele Kommentare betonen den Wunsch nach einer Verbesserung der öffentlichen Sicherheit durch soziale Kontrolle. Diese könne durch eine verstärkte Belebung des öffentlichen Raums durch z.B. (Außen-)Gastronomie und erhöhte Passantenfrequenz erreicht werden. Darüber hinaus würden einige Nutzerinnen und Nutzer eine stationäre Polizeipräsenz begrüßen.

Zur weiteren Steigerung des Sicherheitsgefühls befürworten einige Teilnehmende eine angemessene Beleuchtung, sofern diese für die Anwohner keine nächtliche Störung verursacht und möglichst energieeffizient eingesetzt wird. Um Angsträume zu vermeiden, weisen Nutzerinnen und Nutzer auf das Erfordernis einer guten Einsehbarkeit des Öffentlichen Raumes hin. Im Gesamtkontext sozialer Sicherheit und Kontrolle wird durch die Teilnehmenden sehr häufig auf die Problematik mit bestimmten Personengruppen im Bereich des Pfählerparks und eine dort notwendige Verbesserung der Gesamtsituation verwiesen. Ebenso würden, nach Aussage einiger Teilnehmender, öffentliche Sanitäreinrichtungen die Situation im Bahnhofsquartier entschärfen und für mehr Aufenthaltsqualität sorgen.

Über den Erhalt der Bäume und eine Steigerung des Grünflächenanteils im öffentlichen Raum herrscht unter den Nutzerinnen und Nutzern breiter Konsens. Vor allem zur Verschattung und Abkühlung und zur Förderung der Biodiversität befürworten viele eine ausreichende Anzahl an Bäumen und idealerweise zusätzliche Neupflanzungen sowie eine intensivere Begrünung der Freiflächen.

Im Hinblick auf die Gestaltung des öffentlichen Raums wird die Entstehung eines generationenübergreifenden Begegnungsraumes begrüßt. Folglich findet die Ausstattung des Bahnhofsumfeldes mit seniorenrechtlichen Sitzmöbeln sowie mit Spiel- und Aufenthaltsflächen den Zuspruch vieler Teilnehmender. Ideen für die Nutzung erstrecken sich von Outdoor-Fitness-Geräten über attraktive Kinderspielflächen bis hin zu Kunst- und Kulturangeboten. Das Angebot von Wasserspielen ist hingegen umstritten. So befürworten einige der Nutzerinnen und Nutzer zwar deren kühlende Wirkung, andere bevorzugen aufgrund des hohen Wasserverbrauchs aber eher die Bereitstellung von öffentlichen Trinkbrunnen.

Bahnhofszugänge und Bahnhofsgebäude

Das Themenfeld „Bahnhofszugänge und Bahnhofsgebäude“ erhielt insgesamt 48 Nutzerkommentare mit 119 Kommentarbewertungen. Davon entfällt mit 26 Kommentaren und 67 Bewertungen ein Großteil der Interaktionen auf den Paragraphen „Neue Nutzungen“.

Die Nutzerbeiträge beziehen sich größtenteils auf eine Verbesserung der Angebotsstruktur im Bahnhofsinnenbereich und im direkten Bahnhofsumfeld sowie auf bauliche Modernisierungsmaßnahmen und unterstreichen damit den gestalterischen und funktionalen Handlungsbedarf sowohl im Gebäude als auch in den Unterführungen und Bahnsteigzugängen.

Als Anregung für neue Nutzungsmöglichkeiten wird stets die Wichtigkeit einer ansprechenden Gastronomie mit hoher Aufenthaltsqualität im Bahnhofsbereich betont. Weitere Ideen reichen von einem ansprechenden Einzelhandelsangebot – wie einem kleinen Supermarkt – zur Frequenzsteigerung über Räumlichkeiten für Aufenthalt und Arbeiten bis hin zu attraktiven Kulturangeboten. Wichtig ist den Teilnehmenden eine verbesserte Wegweisung im Innenbereich des Bahnhofs zur leichteren Orientierung sowie als Voraussetzung zur Wahrnehmung der Angebote im Bahnhof.

Das Warten am Bahnhof sollte durch einen ausreichenden Witterungsschutz begünstigt werden. In den Unterführungsbereichen wünschen sich die Nutzerinnen und Nutzer eine gute Beleuchtungssituation. Die Gleisanlagen sollten über ausreichend breit dimensionierte Unterführungen Barrierefrei und auch mit dem Fahrrad sowie mit schwerem Gepäck gut zu erreichen sein.

Durch ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild des Bahnhofs sowie anforderungsgerechte Sanitäreinrichtungen solle der Bahnhof einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen. Dieser würde weiterhin durch geeignete Be- und Überwachungsmaßnahmen und ein somit gesteigertes Sicherheitsempfinden verbessert.

Kfz-Verkehr

Das Themenfeld „Kfz-Verkehr“ wurde unter den Nutzerinnen und Nutzer spürbar kontrovers diskutiert. Dies spiegelt sich bereits in der hohen Kommentanzahl von 93 Kommentaren sowie der 183 getätigten Interaktionen in Form von Kommentarunterstützungen wider. Besonders die Verkehrsführungsvarianten „Verbindung gewährleisten“ und „Stadtraum flexibel gestalten“ sind dabei Bestandteile eines angeregten Diskurses.

Ein Großteil der Kommentare und Bewertungen befürwortet eine großräumige Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier und eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung vor dem Bahnhofsgebäude. Gleichzeitig sprechen sich allerdings auch viele Beiträge für die Aufrechterhaltung einer Ost-West-Verbindung über die Unionbrücke und damit die Führung des Durchgangsverkehrs durch das Quartier aus.

Während die weiträumige Verlagerung des Durchgangsverkehrs von den Befürwortern stets als Voraussetzung für die attraktive Gestaltung des Bahnhofsquartiers betont wird, liegen die Argumente für die Variante „Verbindung Gewährleisten“ in einer optimalen Verkehrsanbindung an den Bahnhof und in die übrigen Stadtbereiche mit

dem PKW. Weitere Kommentare schlagen Alternativlösungen zu den vorgestellten Varianten vor.

Der Wunsch nach einer verbesserten Organisation des Parkens im Bahnhofsumfeld zeichnet sich in den hinterlassenen Kommentaren deutlich ab. Das vorgesehene Parkhaus stößt überwiegend auf Zuspruch, wobei einige Nutzerinnen und Nutzer Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung äußern. Das Parkhaus solle nach Aussage der Teilnehmenden alternative Nutzungen, wie Car-Sharing, Pendler und Privatparkplätze vorhalten können und ein hohes Maß an Sicherheit durch Überwachung und angemessene Ausleuchtung bieten. Weiterhin wird der Wunsch nach einer angemessenen Anzahl an Kurzzeithalteplätzen zum Bringen und Abholen deutlich.

Öffentlicher Verkehr

Das Themenfeld „Öffentlicher Verkehr“ wurde hinsichtlich der vorgeschlagenen ZOB Standortvarianten ebenfalls kontrovers unter den Nutzerinnen und Nutzern diskutiert. Insgesamt wurden 52 Kommentare eingereicht und 92 Interaktionen durchgeführt. Mit 22 Kommentaren und 48 Kommentarbewertungen ist dabei die Variante „Kombi-ZOB“ sehr aktiv unter den Teilnehmenden erörtert worden.

Grundsätzlich begrüßt der Großteil der Teilnehmenden eine Vergrößerung und Optimierung des ZOB und eine damit notwendige (Teil-)Verlagerung des derzeitigen Standortes. Die Variante Nord-ZOB wird aufgrund des größeren Flächenpotenzials und einer höheren Zukunftssicherheit von vielen Teilnehmenden befürwortet. Argumente für einen Kombi-ZOB liegen meist in der geringeren fußläufigen Entfernung zum südlichen Bahnhofszugang und der Innenstadt. Zu dieser Variante äußern einige Nutzerinnen und Nutzer jedoch Bedenken und befürchten Schwierigkeiten bei der Orientierung. Dem müsse mit einer eindeutigen Wegweisung und klaren Orientierungshilfen entgegengewirkt werden.

Mehrfach genannt wurde – obwohl schon vorab auf Grund des nicht ausreichenden Platzes ausgeschlossen – der Wunsch nach einem reinen Süd-ZOB.

Unabhängig vom jeweiligen Standort spielt die schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit eine bedeutende Rolle für die Nutzerinnen und Nutzer. Sie sei Voraussetzung für das Erreichen einer Anschlussverbindung.

Bezüglich der Ausstattung werden eine barrierefreie Gestaltung, Witterungsschutz sowie eine möglichst hohe Sicherheit durch z.B. angemessene Ausleuchtung befürwortet.

Die künftigen und bestehenden Mobilitätsstationen sollten nach Aussage der Teilnehmenden einen größeren Fuhrpark (Lastenfahrräder, E-Autos) aufweisen und auch für die Zukunft eine höhere Flexibilität für einen möglichen Ausbau vorhalten können.

Rad- und Fußverkehr

Das Themenfeld „Rad- und Fußverkehr“ erhielt insgesamt 43 Kommentare und 100 Kommentarbewertungen. Der überwiegende Teil der Kommentare (26) und Bewertungen (62) entfiel fast gleichverteilt auf die Paragraphen der Radverkehrsachsen „Nord-Süd“ und „Ost-West“.

Bzgl. der Notwendigkeit einer funktionierenden und attraktiven Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung entlang der Hauptstraße herrscht Konsens unter den Teilnehmenden. Die derzeitige Situation sei für ungeübte und ortsunkundige Radfahrer ungeeignet und bürge ein hohes Unfallrisiko aufgrund einer fehlenden oder schlecht nachvollziehbaren Radverkehrsführung bei gleichzeitig starkem Kfz-Aufkommen. Zudem Sorge die hohe Fußgängerfrequenz im Bereich der Hauptstraße vor dem historischen Empfangsgebäude sowie vor dem Südzugang für häufige Konflikte. Einige Nutzerinnen und Nutzer schlagen daher einen Zwei-Richtungs-Radweg als Lösung in diesem Bereich vor.

Zur Thematik der Ost-West-Verbindung widmen sich die meisten Beiträge der Radverkehrsführung in der Nordunterführung. Diese müsse möglichst breit ausgebaut sein und einen Zugang zu den Bahngleisen auch bei einem künftig stärkeren Reisenaufkommen gewährleisten.

Für die angemessene Unterbringung des ruhenden Radverkehrs befürworten die Nutzerinnen und Nutzer erhöhte Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die Abstellanlagen. So äußert sich der Wunsch nach einer verstärkten Be- und Überwachung sowie angemessener Beleuchtung und weiterhin abschließbaren Fahrrad-Boxen. Unterstützung erfährt dabei auch die Einrichtung eines Rad- und Mobilitätszentrums.

Als Lösungsvorschlag für die derzeitige Situation am Fußgängerüberweg erhält der Vorschlag zur generellen Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens im Bereich des Fußgängerüberwegs deutliche Unterstützung. Von einigen Nutzerinnen und Nutzern wurde eine Fortführung der Südunterführung bis in den Bereich des derzeitigen ZOB vorgeschlagen.

Städtebauliche Weiterentwicklung Bahnhof – Innenstadt

Insgesamt gaben die Nutzerinnen und Nutzer 18 Kommentare mit 20 Bewertungen zu diesem Themenfeld ab. Der Paragraph „Nutzungskonzepte“ erhielt davon 36 Positive Bewertungen.

Aus den Zustimmungen zu den Kommentaren wird deutlich, dass eine städtebauliche Weiterentwicklung der Achse Bahnhof – Innenstadt Nutzungskonzepte erfordert, welche der Allgemeinheit dienen. Hierbei wird erneut der Wunsch nach einem ansprechenden gastronomischen Angebot und Möglichkeiten zur Nahversorgung deutlich. Außerdem wird der Erhalt naturnaher Freiflächen von einem größeren Teil der Nutzerinnen und Nutzer befürwortet.

Ideen für das Quartier

Das Themenfeld „Ideen für das Quartier“ erhielt 17 Kommentare und 27 Bewertungen. Davon allein 18 Bewertungen für den Paragraphen „Sozialer Zusammenhalt“.

Dies bestätigt deutlich die Aufgabenstellung des Quartiersmanagements, welches sich zum Ziel setzt, den sozialen Zusammenhalt im Quartier weiter zu unterstützen und zu fördern. In den abgegebenen Kommentaren zeigt sich, dass für eine Belebung des Quartiers Begegnungsmöglichkeiten auch notwendig sind, um eine gewisse soziale (Eigen-)Kontrolle zu etablieren. Die Einrichtung von Gemeinschaftssportplätzen, buchbare Multifunktionsräume oder die künstlerische Gestaltung von öffentlichen Flächen durch Schulklassen werden von den Teilnehmenden als Ideen für mögliche Angebote im Quartier eingebracht.

3.3. Ausblick

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung werden ausgewertet und fließen in die Fertigstellung der Auslobung ein. Eine erneute Bürgerbeteiligung erfolgt im Rahmen des Wettbewerbs nach der ersten Bearbeitungsphase zur Zwischenpräsentation der Ergebnisse. Dort können sich interessierte Bürgerinnen und Bürger mit den ersten planerischen Konzepten der teilnehmenden Planungsbüros auseinandersetzen.

Anlage zur Dokumentation:

Beteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb Bahnhofsquartier

Bürgerbeteiligung zum städtebaulichen Wettbewerb Bahnhofsquartier

Themenfelder und Unterparagrafen

Kommentare und Bewertungen der Nutzerinnen und Nutzer

Vorbemerkung

Die auf den nachstehenden Seiten aufgeführten Kommentare der Nutzerinnen und Nutzer sind in ihrer logischen Abfolge abgebildet. Auf einen Ausgangskommentar aufbauende Folgekommentare wie z.B. bei Diskussionen sind in den Tabellen kursiv dargestellt, um den Diskussionsverlauf deutlich zu machen.

Die Spalte "Bewertungen" [Bew.] enthält die Anzahl der hinterlassenen Kommentarbewertungen. Werte ab 5 zeugen von einer tendenziell stärkeren Unterstützung und sind daher farblich rot hervorgehoben.

Inhalt

Themenfeld: Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz.....	3
Freiräume für Jung und Alt	3
Stadtmöblierung.....	5
Barrierefreiheit	6
Soziale Sicherheit und Beleuchtung	6
Stadtgrün und Stadtklima	8
Themenfeld: Bahnhofszugänge und Bahnhofsgebäude.....	10
Neue Nutzungen im Bahnhofsgebäude	10
Ankommen und Aufenthalt am Bahnhof	13
Bahnhof für alle.....	14
Themenfeld: Kfz-Verkehr	15
Option 1: Verbindung gewährleisten.....	15
Option 2: Stadtraum flexibel gestalten.....	20
Parken im Bahnhofsquartier	23
Themenfeld: Öffentlicher Verkehr.....	26
Variante Nord-ZOB	26
Variante Kombi-ZOB.....	27
Gestaltung des neuen ZOB	30
Weitere Bushaltestellen und Taxistandplätze	31
Mobilitätsstationen	31
Themenfeld: Fahrrad- und Fußverkehr.....	32
Radverkehrsachse Nord-Süd	32
Radverkehrsachse Ost-West.....	34
Fahrradstellplätze	35
Fußgängerüberweg am Empfangsgebäude	36
Themenfeld: Städtebauliche Weiterentwicklung Bahnhof-Innenstadt.....	38
Grundstücke mit Potential entwickeln.....	38
Nutzungskonzepte	39
Themenfeld: Ideen für das Quartier	40
Angebote im Quartier.....	40
Sozialer Zusammenhalt	41
Mikroprojekte	42

Themenfeld: Öffentlicher Raum und neuer Bahnhofsvorplatz

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof soll zu einem attraktiven Bahnhofsvorplatz mit deutlich mehr Aufenthaltsqualität werden. Dabei müssen viele unterschiedliche Bedürfnisse ebenso wie die Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt werden. Als repräsentativer „Empfangssalon“ der Stadt soll das Bahnhofsumfeld zu einem Besuch in Offenburg einladen und gleichzeitig ein abwechslungsreicher Begegnungsraum für alle sein – auch für die Anwohner des Bahnhofsquartiers.

Freiräume für Jung und Alt

Die jüngere Stadtbevölkerung sollte sich im öffentlichen Raum des Bahnhofsumfeldes wohlfühlen. Für sie sind Freiflächen als Aktionsräume und Aufenthaltsbereiche bei der Neugestaltung mitzudenken. Ebenso sind Ruhebereiche für die ältere Generation bei der Planung zu berücksichtigen.

Kommentar	Bew.
<p>Ob Jung oder Alt, man kann sich dort nur wohlfühlen, wenn keine Autos/Busse die Unionsrampe runterbrettern. Man darf sich nicht der Illusion hingeben, durch ein paar Bänke und Bäume eine Wohlfühloase zu schaffen. Es steht und fällt mit der Verkehrsplanung. Wird in diesem Bereich nicht radikal gedacht, bleibt es meiner Meinung nach bei einem Bahnhof, wie in jeder anderen Stadt in Deutschland: ein Ort, an dem man auf gar keinen Fall zu lange verweilen möchte.</p>	4
<p>Also ich mag Bahnhöfe und mit unseren kleinen Kindern haben wir viel Zeit am Bahnhof und an der Zugstrecke verbracht. Die Idee den Raum aufzuteilen, allerdings mit fließenden Übergängen finde ich gut. Und auch eine Oma darf schaukeln und ein Kind ein Eis auf der Omabank schlecken. Vielleicht geht es dann eher dahin Ruhezone und Aktionszone zu schaffen.</p>	2
<p>Aktionsräume und Aufenthaltsbereiche für Jung sollten sich nicht auf Shisha-Bars wie gehabt, beschränken, genauso wenig darauf, dass sich die Jugend für WLAN am Bahnhof aufhält, geschweige denn, dass Drogensüchtige Passanten erschrecken. Aktionsräume in Form von sportlichen Möglichkeiten gibt es im Schulzentrum Nord, einen großen Spielplatz gibt es im Franz-Volk-Park. In Anbetracht der heißen Sommer schlage ich Wasserspiele zum Vergnügen und zur Abkühlung aller und Wasserflächen zur Kühlung der Umgebungsluft in begrünten Anlagen vor. Aufenthaltsbereiche sollten nicht nur mit Konsum in Cafés verbunden werden, sondern kostenfreien Zeitvertreib bieten, z. B. Outdoor-Fitnessgeräte aus Edelstahl für Jung und Alt sowie für Parcour-Sportler, oder Gleichgewichtsgeräte, einen Kletterberg oder eine Skateranlage wie am Gifiz-See oder in Windschlag sind sehr erwünscht. Wichtig sind natürlich immer schlichte Sitzbänke, so dass Fußgänger sich ausruhen können. Sitzbänke an Tischen können auch als Treffpunkt zu Karten- oder Brettspielen einladen. Das Bahnhofsquartier ist Lebensraum für viele dort wohnhafte Menschen, für die mehr Begegnungsmöglichkeiten auch mehr Miteinander und Lebensqualität bringen.</p>	3
<p>Wichtig ist, wie die Bodenflächen neben den Verkehrswegen gestaltet werden. Sind es befestigte Pflaster oder Teeroberflächen, die mit mobiler Stadtmöblierung versehen wird? Oder sind es weitere Wege, die mit Grün und fester Möblierung daneben versehen werden? Eine triste Betonfläche sollte vermieden werden. Grundsatz der Planung muss der Sicherheitsaspekt sein, der allen Menschen ermöglicht, die den Bahnhof oder das Umfeld nutzen, sich zu jeder Zeit sicher fühlen können.</p>	0

Das Bahnhofsumfeld sollte ein Ort sein, den man auch abends ohne Angst passieren kann und der tagsüber zum Verweilen einlädt. Bisher stellt es insbesondere Abends einen Angstraum dar, der von Drogendealern und anderen Kriminellen bevölkert wird (siehe Presseberichte zum Kriminalitätshotspot Bahnhof/Pfählerpark) und kein Ort mit Aufenthaltsqualität für Familien, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Vielleicht könnte man durch Anlegen von Kinderspielbereichen in der Nähe von Sitzgelegenheiten ordnungsrechtlich einen Spielplatz ausweisen, um ein Alkoholverbot anordnen zu können, dessen Einhaltung dann natürlich auch kontrolliert und sanktioniert werden sollte. Mehr Grün und weniger Verkehr durch Umleitung des Durchgangsverkehrs über eine Nordquerung des Bahnhofsbereichs wäre wünschenswert.	1
Gibt es einen Ort, der als Bühne genutzt werden kann? Musikabend am Bahnhof - zum Einstieg in ein buntes Offenbürg...	2
Langlebige Outdoor-Fitnessgeräte/ein Parkour - gar verteilte Fitnessstationen mit Bewegungsgeräten laden zur Förderung der Gesundheit ein.	2
Gut erreichbare öffentliche Toilette, evtl. auch Urinalstände, erhöhen Aufenthaltsqualität.	1
Die alte Tankstelle an der Ecke Oken-/Rheinstraße wird von der Stadtplanung als	0
Die alte Tankstelle (unter Denkmalschutz) an der Ecke Oken-/Rheinstraße wird von der Stadtplanung als Aufenthaltsraum vorgeschlagen. Für Reisende mit Zwischenaufenthalt ist dies zu weit. Ein Aufenthaltsraum im Bahnhof, der nachts nur mit Fahrkarte betreten werden darf, ist vorteilhafter. Die Lokalität der alten Tankstelle würde ich für den Stadtteil Laden vom Stadt- und Familienzentrum vorschlagen. Der jetzige Stadtteil Laden in der Franz-Volk-Straße ist nicht barrierefrei.	2
Freiräume können nur genossen werden, wenn öffentliche Toiletten, vgl. Neue Toilette am Rathaus Kehl, und blickgeschützte Pissoirs für Wildpinkler vorhanden sind. Amsterdam installierte "nachhaltige Blumen-Urinalen" zur Zurückgewinnung von Phosphaten ;-)	2
Der einzigartige sym-Badische "Meeting-Point" mit Hintergrund und nachhaltiger Kleinkunst(belebungs)möglichkeit „Bähnlerstadt“ – Offenbürg, die Eisenbahnerstadt Aufstellen einer alten Dampflok/Rangierlok auf dem Platz als (Neu-Deutsch) "Meeting-Point" an zentraler überdachter Stelle mit - Sitzgelegenheiten - An der Lok (und gar über das Areal verteilt) kleinere Flächen für Kleinkunst für einen - jeden Freitag stattfindenden „offenen Kleinkunstabend“ - Eine Möglichkeit der Eisenbahner-Vereine (Sport, Chor, EVG,) und Gewerkschaft sich zu präsentieren. -	0
RUHE- und Gedenk-BEREICH: „Nie mehr wieder“ – Neu-Deutsch ein „Never-EVER-Memorium“ Durchsichtige Bodenglasflächen mit Info-Tafeln (QR-Code) mit darunter befindlicher - „250 Kilo-Bombenhülle im Schutt“ mit Erinnerungstafel an die Bombardierung des Bahnhofsgeländes/von Offenbürg – besonders heftig am 27. November 1944 mit 16.000 solcher Bomben; es gab 76 Tote; - „alte Spaten, Schaufeln, Pickel Arbeiterkleidung, alter Lederschuh, ein Blechteller mit einem Stück Trockenbrot ... zwischen Schienen“, also symbolträchtige Gegenstände die an die 3500 Zwangsarbeiter von 1941-45 in Offenbürg erinnerten, die in Eisenbahnwaggons nach Offenbürg gekarrt wurden. HINTERGRUND: Viele überlebten bereits die Fahrt nach Offenbürg nicht. Erst mal angekommen mussten sie unter dem Bombardement alliierter Flugzeuge unter anderem auch die Bahnstrecken/die Gleiskörper reparieren. Der 8. Mai 1945 markiert das Ende des Zweiten Weltkriegs. Für Offenbürg endete der Krieg schon mit dem Einmarsch der Franzosen am 15. April 1945. Kurz zuvor verübte die SS noch ein Massaker an 41 Gefangenen, und ein Sprengstoffanschlag der Wehrmacht tötete noch am 4. Mai 1945 insgesamt 114 bereits befreite Zwangsarbeiter.	0
Unbedingt einen attraktiven Spielplatz anlegen	1
Ein angemessener Anteil der Fläche sollte durch geeignete (!) Bäume beschattet sein. Dies schafft ein gutes Klima (Temperatur, Luftfeuchtigkeit) sowie eine angenehme Atmosphäre für die Menschen (egal ob für Jung oder Alt), die sich darunter und in ihrem Umfeld aufhalten.	1

Moderne, bequeme Sitzgelegenheiten unter vielen Bäumen, damit es für alle (Einheimische und Reisende) ausreichend Ruhemöglichkeiten gibt	0
<p>Sollte Auto frei werden. Sollte eine schnelle Verbindung von ZOB Süd zu ZOB west erforderlich sein, so wäre eine (leider teure), einspurige Tunnellösung gegebenfalls auch mit Ampellösung (nur für Busse und Taxi) denkbar. (Ludwigsburg und Koblenz/Rhein) haben ähnliche Lösungen. Der Tunnel sollte sich nur auf den Bereich des darüber liegenden Aufenthaltsbereiches für Bahnhofsnutzer erstrecken.</p> <p>Ansonsten sollte auf dem Bahnhofsvorplatz ebenfalls ein Angebot im Bereich Gastronomie oder Kaffee angeboten werden. In Heidelberg wurde eine Infosäule über die Möglichkeiten einer mobilen Anbindung aufgestellt. Vielleicht wäre auch eine, von der Industrie gesponserte Filmspots mit Text möglich: Was ist Offenburg? Welche Industrien, Sportler, Filme über und in Offenburg gedreht gibt es. Sonstige sehenswerte Locations in der Stadt...Persönlichkeiten, Freiheitsstadt, Museum etc</p> <p>Der rückwärtige Bereich des Bahnhofs, der Zugang zu den Toiletten, Bahnmissionsmission sollte als Radstrasse, von der Unionsrampe herkommend, umgebaut werden, sofern für die dort abgestellten Fahrräder eine andere Lösung gefunden würde.</p> <p>Dies entlastet den Bahnhofsvorplatz ebenfalls und schützt die Benutzer des Bahnhofes und die Radfahrer gleichermaßen.</p>	0

Stadtmöblierung

Sitzgelegenheiten und andere Stadtmöbel sollen in einem einheitlichen, zeitlosen Design entworfen und langlebig konzipiert sein. Es ist wichtig, dass diese leicht auffindbar und seniorengerecht gestaltet sind.

Kommentar	Bew.
Ja, schöne Idee. Wie wollen Sie es mit dem Müllaufkommen regeln? Gibt es Programme zur Sensibilisierung von nächtlichen Partymachern diesbezüglich? Ich fände ein "Grünes Klassenzimmer" auch klasse. Einen Ort im Öffentlichen Raum, der für Gruppen nutzbar ist.	2
Genau, seniorengerechte Sitzmöbel. Bitte nicht mehr diese überall derzeit aktuellen Beton artigen Blöcke. Sie wirken vielleicht cool, sind aber sitzkalt und als Monolithen extrem unpraktisch!!!	2
Vielleicht kann man auch mit Tischen und Bänken ermöglichen, dass man im grünen Speisen kann.	0
Wichtig sind genügend schlichte Sitzbänke aus natürlichen Materialien, so dass Fußgänger sich ausruhen können. Sitzbänke an Tischen können auch als Treffpunkt zu kurzweiligen Karten- oder Brettspielen einladen.	2
Es sollte eine Kombination aus fester und mobiler Möblierung sein. Und das sowohl für Sitz- und Ruhemöbel (müssten halt so vorgesehen sein, dass man sie nicht einfach wegtragen kann), als auch für die Begrünung. So könnte es ein lebender Raum werden, der sich verändern kann.	1
Ich finde es immer schön, wenn Plätze unterschiedliche Ebenen haben - nicht alles eine Höhe, sondern unterschiedliche Formate. Ich weiß, dass das für Skater wunderbar ist, aber warum nicht auch ein paar Skater rund um den Bahnhof...	2
Zur Stadtmöblierung gehören für mich öffentlicher Bücherschrank und auch überdachte Sitzmöglichkeiten.	2
Die Stadtmöblierung sollte grundsätzlich aus 100% recyclebaren Materialien hergestellt sein (kein Beton). Idealerweise mit einem möglichst großen Anteil aus nachwachsenden Rohstoffen aus regionalen Quellen (z.B. Holz).	1
Es wäre auch schön wenn die Möblierung Familien zum Verweilen auffordern, also auch kindgerechte Sitzgelegenheiten.	0

Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein wichtiges Ziel der Neugestaltung. So sind taktile Orientierungshilfen (Rinne, Kanten, Stadtmöbel etc.) für sehbehinderte oder blinde Menschen vorzusehen. Höhenunterschiede sind mit Plateaus und Rampen gestalterisch verträglich auszugleichen.

Kommentar	Bew.
Als Radfaherin sind mir die abgesenkten Bordsteine wichtig und dass dann auch kein Auto oder Bus davor parkt.	6
Solche Maßnahmen sollten doch selbstverständlich sein und müssten wohl nicht explizit herausgestellt werden.	4
<i>Kann ich nur zustimmen. Ein Muss!</i>	0
<i>Stimmt genau. Außerdem ist es gesetzlich vorgeschrieben - und zwar für verschiedene Arten von Einschränkungen, die alle zu berücksichtigen sind! Dies gilt insbesondere für ein neu angelegtes Areal.</i>	1
Hier stellt sich Frage der Priorisierung. Werden zuerst alle Planungen gemacht, und dann die Barrierefreiheit eingebaut? Oder hat bei den Planungen grundsätzlich die Barrierefreiheit eine größere Wichtigkeit und Planungen werden danach ausgerichtet? Für mich ist das 2. zu bevorzugen.	1

Soziale Sicherheit und Beleuchtung

Der öffentliche Raum um den Bahnhof muss für alle sicher sein. Eine gute Einsehbarkeit und eine ansprechende blendfreie nächtliche Beleuchtung spielen dabei eine entscheidende Rolle. Das gesamte Bahnhofsumfeld soll mittels eines Gesamtkonzepts für die Straßen- und Gebäudebeleuchtung in Szene gesetzt werden.

Kommentar	Bew.
Nächtliche Beleuchtung ist nicht alles. Es muss Hilfe da sein wenn sie benötigt wird, sie muss sichtbar präsent sein.	6
<i>Eine kleine Polizeiwache, die immer besetzt ist, wäre vielleicht ein Anfang.</i>	5
Bei der nächtlichen Beleuchtung ist tatsächlich noch viel Luft nach oben. Insbesondere der große Fahrradabstellplatz am ZOB braucht dringend Beleuchtung. Vielleicht sollte man auch über Kameras nachdenken. Die Tatsache, dass dort selbst am hellichten Tag Fahrräder geklaut werden, darf nicht hingegenommen werden. Ich selber war schon mehrmals davon betroffen.	3
Wenn Beleuchtung, dann eine, die abgestimmt ist auf Energieverbrauch, Lichtstrahlen Richtung Boden, nicht in die benachbarten Fenster, und vor allem auf die nächtliche Verschmutzung unserer Städte mit Licht. Mal abgesehen von der Tierwelt... Wir sind Anwohner und können bei der jetzigen Beleuchtungssituation nachts nicht schlafen. Im Sommer ist nicht daran zu denken ein Fenster offen zu haben... mal abgesehen vom Lärm. Man weiß ja inzwischen über die Schädlichkeit von Licht in der Nacht auf den menschlichen Organismus.	4
Seit Jahren ist der Pfählerpark Anlaufstelle für Trinksüchtige, Drogenabhängige, Kleinkriminelle, Krawallbrüder- und -schwestern etc. Für ankommende Reisende ist das verdreckte Ensemble aus Busbahnhof und Problemtreff ein mehr als abschreckender erster Eindruck der Stadt. An allen Ecken wird zu jeder Tages- und Nachtzeit wild gepinkelt: Gegen umliegende Hauswände, in Gärten, an Cafémobiliar, in Einfahrten ... Für Menschen mit gesellschaftskompatiblen Umgangsformen ist der "Park" nur in seltenen Ausnahmefällen nutzbar – nämlich dann, wenn die TBO gerade mal wieder sauber gemacht haben und das übliche Klientel noch den Rausch der letzten Nacht ausschläft. Und auch dann gehen nur die hinein, die nicht wissen, dass sich dort gerne mal übergeben und mit dem ein oder anderen "Häuflein" ein Revier markiert wird. Und das leider nicht nur von Tieren. Vom (Un-)Sicherheitsgefühl in diesem Bereich (vor allem bei Frauen) gar nicht zu reden – alleine kommt man als Frau nicht ohne (mitunter auch aggressiven und bedrohlichen) Anmachen daran vorbei.	7

Um gute Einsehbarkeit und nächtliche Beleuchtung in alle Winkel zu realisieren, könnten Bewegungsmelder Licht in beliebte aber selten besuchte "Urinier-Orte" bei Bedarf anschalten und somit Unerwünschte vertreiben.	3
Das Sicherheitsgefühl steht und fällt mit dem dortigen Umfeld. Das Milieu im Pfählerpark ist schon lange umstritten. Daran wird wohl eine nächtliche Beleuchtung am Bahnhof nicht viel ändern. Selbst tagsüber fühlt man sich in Bahnhofsnähe nicht wohl...	6
Das ist eines der wichtigsten Themen. In allen Städten ist der Bahnhof ein Bereich, der hier Probleme macht. Die Möglichkeiten, es anders und besser zu machen, sind unbedingt zu nutzen. Keine Bebauung, die uneinsehbare und dunkle Plätze schafft. Fahrradabstellmöglichkeiten, die so angelegt sind, dass Vandalismus und Diebstahl sofort auffallen. Ausreichend Licht, Kameraüberwachung und regelmäßige Streifen durch Polizei und Ordnungsamt sind aus meiner Sicht Pflicht.	3
Überwachung durch Videokameras, hohe Kontrolldichte durch Polizei/Ordnungsamt und konsequente Sanktionierung sind unabdingbar, um dem Klientel Drogenszene, Fahrrad- und Taschendiebe den Garaus zu machen. Es muss eine sichere Mobilität auch in den Abendstunden möglich sein, so dass man auch bei späten Zugankünften sicher und ohne Angst zu Fuß oder mit dem Fahrrad nach Hause kommt. Eine Möglichkeit wäre vielleicht durch Ansiedlung hochwertiger Außengastronomie (Keine Shishabars und Dönerläden) wie Cafés, Restaurants und Cocktailbars auch abends für Publikumsfrequenz aus der Breite der Bevölkerung zu sorgen, damit man sich sicherer unterwegs fühlt.	2
<i>Vielmehr wichtig als Videoüberwachung und Polizei fände ich ein Gefühl der sozialen Kontrolle. Wie wäre es mit einem attraktiven Cafe mit Biergarten. Wenn dort viel Publikumsverkehr herrscht braucht es keinen teuren Überwachungsapparat.</i>	2
<i>Kann ich nur zustimmen. Belebung des Quartiers!</i>	0
<i>Kann dem Punkt mit dem "höherwertigeren" Umfeld und dem anderweitigen Klientel das sich dadurch vll. ergibt nur zustimmen.</i>	0
<i>Eine personell besetzte Radabstellanlage würde das Sicherheitsempfinden auch erhöhen.</i>	0
Wenn der öffentliche Nahverkehr ausgebaut wird, Busse auch nach 22 Uhr fahren und der Bahnhof als Drehkreuz des öffentlichen Nahverkehrs im ortenaukreis ausgeweitet wird - dann wird dort auch mehr lossein. Also ran an den öffentlichen Nahverkehr	3
"Mehr Leben" auf dem großen Platz, damit eine höhere Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer, steigert das Sicherheitsempfinden. Lebendiger wird ein öffentlicher Raum wenn Anreize und Möglichkeiten zum Verweilen wie auch "vorbeischaun" geschaffen werden wie bspw. Brunnen (hier darf ich auch an Trinkstelen erinnern), Kindersprudler, langlebige Outdoor-Fitnessgeräte/ein Parkour - gar verteilte Fitnessstationen mit Bewegungsgeräten,	3
<i>Volle Unsterstützung!</i>	0
Da der aktuelle Datenschutz eine herkömmliche Videoüberwachung nicht wirklich ermöglicht würde ich gerne auf ein aktuelles datenschutzkonformes Pilotprojekt "SavePlaces" der EnBW hinweisen: SAVAS DS+ steht für "Datenschutzkonformes System zur Anonymisierung von Video- und Audiosignalen" OHNE kontinuierlichen Personalbedarf und könnte bis zur Realisierung der Offenburger Planungen individuell angepasst einsatzfähig sein. Es könnte auch für weitere unangenehme oder "auffällige" Bereiche, auch für Bahnunterführungen und mehr interessant sein.	3
Der Schlüssel für mehr Sicherheit ist mehr Leben durch Aufenthaltsqualität, vielen Fußgängern und Radfahrern sowie einem attraktiver ZOB im Südbereich. Dadurch entsteht soziale Kontrolle. Die Durchfahrtmöglichkeit über die Unionbrücke schafft abstoßende Verhältnisse und sollte schnellstmöglich beendet werden.	2
Eine indirekte Beleuchtung für die Bäume ergibt genug Helligkeit und stört die Anwohner nicht. Ergibt ein schönes, gedämpftes Licht wie im Süden	0
Auf jeden Fall eine wichtige Maßnahme. Mittels Licht "dunkle Ecken" vermeiden.	0
Idee wäre auch den Bahnhof mittels LED Beleuchtung farbig in Szene zu setzen	0
Polizei Präsenz wichtig!	0

Stadtgrün und Stadtklima

Die bestehenden Grünanlagen und wertvollen Bäume sind zu erhalten und durch zusätzliche Pflanzungen zu ergänzen. Falls bestehende Grünflächen oder Bäume zugunsten einer zukunftsfähigen städtebaulichen und verkehrlichen Lösung entfallen müssen, sind diese an anderen Stellen im Gebiet mindestens im gleichen Umfang zu ersetzen. Bei Neupflanzungen müssen standortgerechte und klimarobuste Arten mit einem Mindeststammumfang (in der Regel 18-20 Zentimeter) eingeplant werden.

Im Sinne der Klimaanpassung sind helle, unempfindliche Bodenbeläge sowie Dach- und Fassadenbegrünungen bei Neubauten vorzusehen. Brunnen oder Wasserspiele können einen Beitrag zu einem ausgeglichenen Stadtklima leisten.

Kommentar	Bew.
Wasser ist kostbar, Wasserspiele sind nett aber fortlaufend teuer. Kleine Trinkbrunnen genügen für Durstige. Viele Bäume verbessern das Klima.	7
Viele Bäume wären ein einladender Blick, wenn man den Bahnhof als das „Tor“ von Offenburg gestalten möchte.	9
Zusätzlich wichtig ist, Regenwasser nicht abzuleiten, sondern Regen wie ein Schwamm „aufzusaugen“ und bei Bedarf langsam wieder abzugeben. Die positiven Effekte: Das Abwassernetz wird entlastet, die Grundwasser-Reservoirs werden aufgefüllt und zugleich geschont, außerdem verbessert sich das Mikroklima, wenn die nächste Hitzewelle kommt. Dann verdunstet das in Rückhaltebecken aufgefangene Regenwasser und wirkt wie eine natürliche Klimaanlage. (Stichworte Schwammstadt, Baumrigolen, Grüne Dächer.)	9
Gerade im Bereich der großen Fläche vor dem Bahnhof - Busbahnhof kann auf keinen der bestehenden Bäume verzichtet werden. Hinzu kommen müssen viel mehr Bäume, Sonnensegel und Grünflächen die so angelegt sind, dass sie dem Menschen und der Tierwelt gut tun. Hecken für Vögel, wilde Blühpflanzen für Insekten, Bodenbelag der offen ist für Regenwasser und Humusbildung - kein Laubabtransport, kein Laubpuster der den Hundekot verwirbelt und die Insektenlaven zerstört. Ein städtischer Lebensraum für alle Gesellschaftsgruppen - da bedarf es manchmal der Obhut von Sicherheitskräfte/Sozialarbeitern etc. Der Baumbestand im Pfählerpark (Park und Straße) ist unbedingt zu erhalten. Wer im Sommer von den Flächen Bahnhof und Okenstraße in den Pfählerpark (Straße) einbiegt, kann den Temperatursturz und die Luftveränderung selbst erleben. Die alten Bäume sind Horte des Lebens. Sie lassen sich nicht durch die Züchtung der auf 3-5 Meter kahl geschnittenen Stadtbäume ersetzen. Auch die Kronenbildung ist eine erheblich andere als die dünnen Bäumchen bspw. in der Poststrasse mit den kompakten Kronen. Weißer Belag... hohe Albedo... hohe Blendkraft für das menschliche Auge. Bodenfläche mit Anhöhen und Senken gestalten - die organische Gestaltung trägt maßgeblich zur Erholung und zum Wohlfühlen bei. Darüber hinaus ergeben sich so durch unterschiedliche Feuchtigkeiten unterschiedliche "Biotopsituationen". Erlaubnis für Kinder auf Bäume klettern zu dürfen (Beispiel). Wenn es sinnvolle, kreativ offenlassenden Spielraum auch für Kinder älter als 14 Jahre in der Stadt gäbe, dann müsste Müttern auch nicht dauernd mit den Kindern im Auto raus fahren.	5
Prima Text, inhaltlich einwandfrei wenn dann die entsprechende Umsetzung folgt, d. h. keine Planungen und Umsetzungen wie vom Büro Faktor Grün im Bereich der Lange Straße vom Lindenplatz bis zur Gustav-Ree-Anlage (Ree Caree). Dort hat Faktor Grün für die Eliminierung des Themas Grün gesorgt. Der sehr helle Bodenbelag wie beim Bsp. Lange Straße Richtung Ree Caree blendet allerdings auch an sonnigen Tagen enorm.	9
Auch ich finde, dieses sollte auf jeden Fall so umgesetzt werden. Auf keinen Fall so wie in der Fußgängerzone oder im Ree-Carre, mit viel Pflastersteinen und Beton aber sehr wenig Grün.	7

In Anbetracht der heißen Sommer schlage ich Wasserspiele zum Vergnügen und zur Abkühlung aller und Wasserflächen zur Kühlung der Umgebungsluft in begrünten Anlagen vor. Bei der Auswahl der verschiedenen Baumarten für die Bepflanzung sollte auch darauf geachtet werden, dass die Früchte der Bäume nicht noch mehr Tauben anlocken, wie es z. B. in der Hildastraße mit der Baumhasel der Fall ist.	5
Es ist richtig und wichtig, bestehende Grünanlagen und Bäume zu erhalten. Jeder zusätzlich gepflanzte Baum trägt zum Wohlbefinden und Klimaschutz bei.	6
Feste Bepflanzung kombiniert mit mobiler Bepflanzung. Wasser. Ob Brunnen, Bächle oder Wasserspiele. Möglichkeiten gibt es viele. Gut kombiniert. Die großen Bäume, die erhalten bleiben sollten hier den Mittelpunkt der einzelnen Bereiche bilden. Es sollte vermieden werden, Gebäude, die erstellt werden mit Beton zu bauen. Holz, weitere nachhaltige Baustoffe und begrünte Dächer sind zu bevorzugen. Keine versiegelten Flächen, so dass der Boden das Wasser aufnehmen kann. Moderne Baustoffe lassen das zu, ohne dass es matschig wird.	4
Bitte einfach richtige Bäume und nicht nur Bäumchen wie im Innenbereichen des Ree Carre, damit diese Bäume irgendwann auch Schatten spenden können.	3
Der Pfählerpark ist nicht schön und muss neu gemacht werden.	0
zwischen jetzigem Bahnhofsgebäude und Unionbrücke eine Grünanlage als attraktiven Eingang / Ausgang zur City (macht so wie es jetzt ist nicht wirklich einen einladenden Eindruck auf Besucher und Bahnreisende) - dass der Pfählerpark (momentan Aufenthaltsort für Penner, sonstige Gestrandete, Junkies etc.) wieder zu einem P A R K wird, der auch für die Anwohner nutzbar ist. - ganz wichtig: Öffentliche Toiletten (bis jetzt dienen die Grünstreifen im "Park", die Strasse "Am Pfählerpark" und gelegentlich auch unser privater Hof zu diesem Zweck!!!)	0
Pfählerpark: Die grundsätzliche Frage ist: Soll der Park bleiben oder Nutzfläche (für Taxi oder ZOB) werden? Im Falle eines Parkes muss die Sitzmauer weichen und durch einzelne Sitzgelegenheiten, die eine Gruppenbildung vermeiden, ersetzt werden. Die Aufenthaltsdauer müsste geregelt werden. Er müsste also auch abschliessbar sein. Vielleicht wäre weniger (Liege)wiese, als eine Art bewirtschaftete Fläche, Garten (in der sich typische Gewächse von Offenburgs Patenstädten abbilden und von u.a. bahnfahrenden Touristen aufgesucht werden), denkbar.	0

Themenfeld: Bahnhofszugänge und Bahnhofsgebäude

Das historische Bahnhofsgebäude soll als wichtiges Kulturdenkmal erhalten bleiben. Das Gebäude soll mit neuen Nutzungen reaktiviert werden und seine Aufgabe als Empfangsfoyer auch sichtbar ausstrahlen.

Die Zugänge zum Bahnhof sollen sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite gestalterisch und funktional aufgewertet werden. Die Eingänge zu den Unterführungen sollen gut auffindbar sein. Reisende sollen in einem attraktiven Stadtraum ankommen und sich gut orientieren können.

Neue Nutzungen im Bahnhofsgebäude

Derzeit leerstehende Flächen im Bahnhofsgebäude sollen wieder aktiviert werden – vorzugsweise durch Nutzungen mit Synergien zur Bahnhofsfunktion. Um das Gebäude besser nutzbar zu machen, sind denkmalverträgliche Um- und Anbauten und eine bessere Verknüpfung mit der Umgebung denkbar. Heute vorhandene Nutzungen könnten innerhalb des Gebäudes auch einen neuen Standort finden, wenn das Gebäude so besser reaktivierbar und nutzbar ist.

Kommentar	Bew.
Ich bin der Meinung, ähnlich wie der Strassburger Bahnhof, das der Vorbau total geändert werden sollte, ansonsten wird eine Belebung des Bahnhofsmitelgebäude nicht stattfinden. Zudem sollte man den Verkehr in einen Tunnel legen und die Strassburgerstrasse in eine Teils Fußgängerzone mit dem Bahnhofsvorplatz verwandeln.	3
Momentan werden Reisende nicht automatisch durch das Bahnhofsgebäude geleitet. Eine Verbesserung der Nutzung des Bahnhofsgebäudes macht meiner Meinung nach nur Sinn, wenn Reisende diese Verbesserung überhaupt wahrnehmen können.	3
Eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln entsteht dann an einem Bahnhof, wenn man mit diesen auch am Bahnhof parken kann. Private Fahrzeuge sollten dort abstellbar sein, dazu wäre auch eine Tiefgarage erforderlich. Andere Nutzungsmöglichkeiten, wie Post, Gaststätte, Ausstellungen, Beratung und Verkauf etc. werden wenig genutzt, wenn man am Bahnhof nicht problemlos parken kann. Problemlose, kostenlose Kurzzeitparkmöglichkeit ist eine Voraussetzung für die Annahme eines Bahnhofsgebäudes.	3
Im Bahnhofsgebäude fehlen Läden, für die sich das Hineingehen lohnen würde. Der meiste Publikumsverkehr geht nicht durch das Bahnhofsgebäude durch, sondern durch die südlichen West- und Osteingänge. Ein kleiner Supermarkt könnte den Anreiz steigern, das Bahnhofsgebäude überhaupt zu betreten.	6
Der Südliche Bereich des Gebäudes zurücknehmen und diesen Bereich mit einem architektonisch gestalteten, einladende hellen Info- und Schalterraum ausstatten. (Entgegen dem Denkmalschutz wäre eine zeitgemäße Gestaltung erforderlich). Ansonsten Gebäude zum Bahnsteig und neuen Vorplatz öffnen. So kann der Reisende sich empfangen fühlen und orientieren. Zugang zum nördlichen Busbahnhof und Parkplätze sichtbar machen. Die Gäste auf dem Vorplatz können die Züge beobachten. Das Sicherheitsgefühl wäre sicher verbessert. Bücher- und Zeitschriftenverkauf wie bisher belassen, Reisebüro einrichten. (Vermerk: Beruflich hatte ich auch denkmalgeschützte Gebäude betreut)	4
Leerstehende Gebäude beleben. Beispielsweise mit einem Kiosk, sauberen Toiletten, kleiner Supermarkt. 1-2 unterschiedliche Schnellimbisse. Bitte nicht noch mehr Dönerbuden. Eher mal asiatisch oder chinesisches. Ein Buchladen, ein alternative Café usw.	3
Für wartende ein Raum zum arbeiten mit WLAN Anbindung und oder Rohrrahmen. Vielleicht besteht auch Bedarf für ein Meeting Raum, den man kurzfristig für Besprechungen nutzen kann	1

Co-Working-Space, Neue Ideen für nachhaltigen Konsum (Gemeinschaftsläden/RepairCafe/Radwerkstatt), Innovative Gastronomie (Stadtfrauenkaffeetafel/Generationenkochen/Interkulturelle Essenstafel) Bioeisbude, Kunst und Kultur... großer Fahrradparkplatz mit Sinn und Verstand. Wenn die Mieten subventioniert würden, wäre einiges möglich, was das Miteinander fördern würde und Offenburg als "weltoffene" Stadt präsentieren.	10
Weniger Shisha Bars, sondern mehr gute Gastronomie und attraktive Läden für Pendler oder was sinnvolles fürs Quartier.	5
Das Bahnhofsgebäude scheint (räumlich) zu groß für Offenburg. Mögliche Lösung: Den (mittleren) Kernbereich mit DB-Service, Kiosk, Toiletten, ggf. Gaststätte erhalten. Nördlich und südlich Fassade zur Straße hin stehen lassen, innen aber als überdachte Fahrradanlagen ausbauen. Damit würde dann auch das Fahrrad-Gedränge entlang von Gleis 1 weniger / entfallen.	3
Viele Gebäudefläche fast mitten in der Stadt, damit wird sich sicher einiges machen lassen. Problem ist mehr, dass der Bahnhof vom Verkehr "um-flossen" wird und daher unattraktiv bzw. eine Insellage hat.	4
Im südlicher Teil des Bahnhofsgebäudes (an der Treppe) eine neue Schalterhalle, eventuell modern verglast, dadurch hell und lichtdurchflutet und einladend. Im Gebäudeteil direkt dahinter leicht zu findende Räumlichkeiten für BuPo und LaPo(!). Dies würde auch die (gefühlte) Sicherheit im Quartier, und vorallem im direkten Bahnhofsumfeld erhöhen. Im mittleren Teil (u.a. heutige Schalterhalle), Cafe, Lebensmittelgeschäft, Restaurant. Im nördlichen Teil die ebenfalls vom ADFC vorgeschlagene Radstation und durch Personal überwachte Radabstellanlage realisieren. Vielleicht findet sich ja auch ein Radhändler (...) Soweit nötig und möglich die alte Fassade beibehalten und aufwerten. Im nicht Denkmalsgeschützten Teil entweder über einen modernen Neubau nachdenken, oder wenigstens die Gebäudeteile stark modernisieren.	7
Offenburg als Verkehrsknotenpunkt. Treffpunkt für Geschäftsreisende, die eine Möglichkeit haben, Besprechungen durchzuführen. Privat Reisende die die Möglichkeit haben, zu verweilen und im Internet zu surfen. Der Offenburger Bahnhof, der ähnlich wie in einem Flughafen die Möglichkeit bietet sich zu treffen, zu arbeiten, zu verhandeln und natürlich auch den Bedürfnissen entsprechend zu essen. Es bräuchte die entsprechenden Räume dazu und eine ansprechende Gastronomie. Die Flächen sind da. Die Polizei sollte sichtbar und ordentlich untergebracht sein und die Bahnhofsmission ebenfalls in ordentlichen Räumen Heimat finden. Was unbedingt zu vermeiden ist, sind Shishabars und Spielcasinos.	3
Das Gebäude sollte wiederspiegeln, was die Region kann. Natur, Wein, Landwirtschaft, Wirtschaft, Geselligkeit, Sonne, Wasser, Nähe zu Straßburg, gute Gastronomie, gute Verkehrsanbindungen, Schwarzwald... das alles sollte sich aus meiner Sicht widerspiegeln. Und das alles schön hell...	1
Freifläche/Raum für die BBegrüßung von Gruppen, die ankommen. Stadtkapelle Offenburg begrüßt Stadtkapelle aus Hamburg, OFV begrüßt von St.Pauli,	1
Wie wäre es mit Ausstellungsflächen für Künstler? Alles, was Offenburg kann und Hinweis auf den Schlachthof und andere Kunstorte (Kunstschule, Kunstgalerie, Museen...)	2
Für die Bedeutung der Bahnhofshalle wäre es gut wenn man an Gleis 1 direkt in den Zug steigen könnte (ohne Unterführung)	3
Unbedingt Nordunterführung und Bahngleise miteinander verbinden. Je schneller desto besser	2
Einleitungstext: Um das Gebäude besser nutzbar zu machen, ist ... eine bessere Verknüpfung mit der Umgebung --> zwingend notwendig!	0
Das Bahnhofsgebäude ist ein historisches schönes Gebäude. Durch die vielen Umgestaltungen kommt dies kaum noch zur Geltung. Bei einer erneuten Modernisierung wäre es wichtig, das ursprüngliche Gebäude wieder herauszuarbeiten. Der Bahnhof könnte so einem architektonischen und städtebaulichen Glanzlicht und einem Erkennungsmerkmal der Stadt werden.	0

<p>Ein Radhaus wie es in vielen Städten (z.B. Freiburg) betrieben wird könnte eventuell auch Platz im Bahnhofsgebäude finden. Eine solche Einrichtung würde einen weiteren Schub für das Umsteigen auf das Fahrrad bewirken, was die Stadt bereits als Ziel hat.</p>	1
<p>Reisegastronomie also für die Reisenden die Möglichkeit etwas zu essen und zu trinken, kleine, mittlere, größere Gastronomie oder für "to go" und für ebendiese Reisenden einen kleinen "Supermarkt". Die Post im Umfeld gerne beibehalten.</p>	1
<p>Offenburg ist Technik- und Medienstadt und historisch gesehen Eisenbahnerstadt. Was liegt da nicht näher, als in die über viele Jahre leer stehenden Räume des historischen unter Denkmalschutz stehenden Teils des Hauptbahnhofsgebäudes nördlich (links) des Schalterraums ein Technikmuseum zu etablieren. Es gilt, dem 1844 geschaffenen Bauwerk von Architekt Friedrich Eisenlohr wieder den ihm gebührenden Stellenwert unserer Stadt zurückzugeben... den letzten noch erhaltenen der von ihm erbauten Bahnhöfe entlang der badischen Rheinschiene zu erhalten, der Offenburg zur heutigen Freiheitsstadt werden ließ. 1847 trafen sich die entschiedenen Freunde der Verfassung in Offenburg, um die 13 Forderungen des Volkes zu proklamieren. Die Erreichbarkeit via Bahnhof war letztlich Grund, die zur Demokratie führenden Versammlungen nach Offenburg zu legen.</p> <p>2006 gab es bereits Pläne, den historischen Teil des Gebäudes mit wieder freigelegten Arkaden im neuen Glanz erstrahlen zu lassen und auch den Vorplatz mit einer kompletten Neuordnung verkehrstechnisch sowie optisch mit der Bahn Anreisenden einen ersten guten Eindruck der Stadt zu beschern, was derzeit leider nicht der Fall ist.. Damals sprach man auch schon von einer möglichen Nutzung des Gebäudes für Ausstellungen. Das große Vorhaben von Bahn und Stadt verlief seinerzeit jedoch im Sande.</p> <p>Im aktuellen Sanierungsprojekt Bahnhof-Schlachthof soll dieser Bereich jetzt großräumig städtebaulich aufgewertet werden. Unser Vorschlag, der vielerorts zu verzeichnenden Verödung der Innenstädte entgegen zu wirken, ist es diesmal nicht durch Konsumangebote, sondern mit Kultur. Offenburg bietet zwar da sicher schon Einiges, die Technik blieb aber bislang außen vor. Generationenübergreifend und niederschwellig nicht nur die technische Entwicklung der Vergangenheit aufzeigen, sondern auch die aktuellen und zukünftigen Szenarien, die vielfach in unserer Region ihren Ausgangspunkt haben und von deren „hidden champions“ in einem „Zukunftsmuseum“ hautnah präsentiert werden können. Bereits junge Menschen sollen Technikbegeisterung erfahren, um die Region technologisch und wirtschaftlich zu sichern und weiter zu entwickeln. In einem ZukunftsForum ergänzen Vorträge, Veranstaltungen und Sonderausstellungen die Reise der Besucher in die Zeittunnel der elektronischen Kommunikation, der IT, Mechanik, Elektrotechnik oder der Mobilität, einschließlich der Bahn. Hochschule, Organisationen, Kooperationspartner, Kreis und Stadt können sich in diesem Umfeld ein breites Publikum erschließen. Ganz aktuell könnte sich Offenburg hier weltoffen, modern und zukunftsaffin in diesen Räumen als digitale „Smart City“ vorstellen, wozu sie sich gerade bewirbt. Letztlich wäre dieser neue Treffpunkt für Offenburg auch weit über seine Grenzen ein Leuchtturmprojekt an prominenter Stelle. Mitglieder unseres gemeinnützigen Vereins TEMOpolis mit Sitz in Offenburg (www.temopolis.de) haben bereits „Vorarbeit“ geleistet mit einem Projektmuseum in Ohlsbach und dort Exponate und Erfahrungen gesammelt. Sie stehen auch für das neue Projekt ehrenamtlich zur Verfügung. Jetzt braucht es noch eines gemeinschaftlichen finanziellen Engagements von Stadt, Bahn und Wirtschaftspartnern, um ein High Light innerhalb der städtebaulichen Aufrüstung des Bahnhofsquartiers zu werden.</p>	1
<p>Offenburg ist Fahrradstadt und will wieder die Nr. 1 werden. Ein Fahrradzentrum wie vom ADFC Offenburg vorgeschlagen würde den Bahnhof beleben und eine personell besetzt Rdabastellanlage alle Besucher/Pendler das sicherer Abtsellen des Rades ermöglichen.</p>	0
<p>Ja das Bahnhofsgebäude soll renoviert werden- drinnen größere Halle, Reiscener, Zeitschrift und Buchladen, Café, Bäckerei....</p>	0

Zur Vermeidung des Zielkonfliktes könnte ein Teil der Gastronomie im Bahnhof auf das Flachdach verlegt werden. Als Aussenbereich einer Gastronomie, teils überlast.(vorteilhaft auch der Blick). Im Bahnhof könnte eine kleine! Markthalle mit Imbissständen und Sitzgelegenheit und einem Marktangebot bestehen. Gegebenenfalls, auch zur Vermeidung der Konkurrenz zum bestehenden Markt, könnte das Marktangebot an den geschlossen bleiben. Er sollte so konzipiert sein, dass die Markthalle nicht als Wärmestube dient.	0
--	---

Ankommen und Aufenthalt am Bahnhof

Sowohl am West- wie auch am Ostzugang soll der Bahnhof den Reisenden ein gutes Ankommen und einen angenehmen Aufenthalt in Offenburg ermöglichen. Dazu sind ausreichende und gut gestaltete Bereiche für Warten und Abholen zu planen. Denkbar ist z.B. eine Verbesserung der Gestaltung und des Wetterschutzes der Ein- und Ausgangsbereiche der Unterführungen.

Kommentar	Bew.
Wegfall bzw. Reduzierung des jetzigen Westeingang des Bahnhofs, dafür die Fußgänger und Reisenden unterirdisch zum ZOB (quasi unter dem jetzigen Zebrastreifen) Zugang verschaffen. Egal ob über eine (Roll-)Treppe oder barrierefrei über den Aufzug: Von hier aus blickt und läuft man direkt in die Innenstadt. Vorteil: Bus- und Kraftverkehr kommen nicht mehr zum Erliegen (wg. Fußgängerüberweg) UND die nördliche Hauptstraße erhält ein neues (schönes) Portal zur Innenstadt.	1
An einem Bahnhof hält man sich nur dann entspannt auf, wenn man dort nicht nur trocken und warm unter kommt, sondern der Ort sauber ist und man sich dort bei Tag und Nacht sicher fühlt.	5
Einen Wetterschutz entlang des Bahnhofsgebäudes (Westseite) außen zu integrieren wäre eine Möglichkeit. So muss nicht jeder unter der Bedachung beim kleinen Armbruster stehen. Desweiteren ist eine klare und deutlich sichtbare Beschilderung von Nöten, damit Ankommende wissen in welche Richtung z.B. die Innenstadt ist.	3
<i>Eine gute Beschilderung ist wirklich wichtig. Als meine Frau das erste Mal in Offenburg ankam, lief sie in die falsche Richtung und wunderte sich, dass Offenburg gar keine richtige Innenstadt mit Marktplatz etc. hat.</i>	2
Den neuen Vorplatz autofrei herrichten, mit schattigen Plätze.	5
<i>Unbedingt mit Bäumen und auch kleinen Grünflächen. Angesichts der steigenden Temperaturen in den kommenden Jahren/Jahrzehnten brauchen wir Schatten und Pflanzen, die da eher Abhilfe schaffen als rein versiegelte Flächen.</i>	1
Die Zebrastreifensituation vor dem Westzugang muss dringend in der jetzigen Form beendet werden. Der Durch- und Abfluss des Autoverkehrs muss so geregelt werden, dass Besucher*innen des Bahnhofs und Reisende nicht durch Autoverkehr belästigt oder gar gefährdet werden. Generell ist mit neuen Verkehrskonzepten (z. B. kleine Zubringerbusse) der motorisierte Individualverkehr langfristig stadtweit deutlich zu reduzieren.	5
Alle Treppen zu den Unterführungen und den Gleisen sollten so gestaltet werden, dass man ein Fahrrad (auch mit Packtaschen) an der Seite der Treppe bequem hoch- und runterschieben kann.	5
Im oder am Bahnhof fehlt ein Café mit Außenbereich, in dem man sich beim Warten gerne aufhält. Der Container an der Treppe sieht sehr provisorisch und nicht einladend aus, der Bäcker im Bahnhofsgebäude ist sehr versteckt und zudem nicht sehr gemütlich.	8
Sauberkeit, Wetterschutz (ggf. Verglasung mit Automatiktüren) und klare Hinweise, dass sich der Bahnhof (mit seinen Kern-Einrichtungen) in der Mitte des Gebäudes befindet.	0
Die Übergänge der einzelnen Verkehrsarten sollten so gestaltet sein, dass es einfach ist von einem zum anderen Verkehrsmittel zu wechseln. Hierbei sollte weitestgehend auf die Kreuzung von Verkehrswegen verzichtet werden. An- und Abholen ist einfach zu gestalten. Ausreichend attraktive Parkplätze sind vorzuhalten	1

Zur Zeit konzentriert sich der gesamte Fluss auf den Süd-Durchgang. Folglich sehen die meisten Besucher das Bahnhofsgebäude gar nicht. Der Nordtunnel sollte attraktiver werden (durch ZOB Zugang?). Wichtig wäre dann aber auch die Anbindung an Gleis 7 und eine Verbindung zur Kartendurchfahrt!	4
<i>Genau, die nördlichen Bahnsteigzugänge sollten aufgewertet werden, und im Norden muss ein Zugang nach Gleis 7 unbedingt entstehen. Eine Zusammenlegung oder zumindest eine Verbindung zwischen Bahnsteigunterführung und der Nordunterführung zwischen West- und Oststadt wäre sehr sinnvoll. Das verkürzt Wege und steigert durch die Belebung auch das Sicherheitsgefühl in der beklemmenden Nordunterführung. Sollte der nördliche ZOB gebaut werden, sind die Bahnsteige auch im Norden barrierefrei zu erschließen. Die Eingangsbereiche zur Nordunterführung im Osten und vor allem im Westen sollen Einladend und Großzügig gestaltet werden. Auf der Hauptstraße entlang des gesamten Bahnhofs darf gerne die Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder gar 20 km/h gesenkt werden.</i>	1
Bevor die Autos ganz verbannt werden, lieber den Zebrastreifen durch eine Ampel ersetzen - das ist sowohl für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer absolut zumutbar und alle Beteiligten kommen sich nicht mehr gegenseitig in die Quere.	0
Bahnhof-Süd Flachdach weg, moderner Anbau. Angepasste modernisierte Aufbauten auf Bahnhofflächdächer oder Totalabriss.	0

Bahnhof für alle

Die Bahnsteige sind bereits heute barrierefrei über Aufzüge zu erreichen. Zukünftig ist wünschenswert, dass auch das Bahnhofsgebäude für alle ohne Barrieren zugänglich ist. Das gilt insbesondere für Bereiche mit Publikumsverkehr.

Kommentar	Bew.
da ich selbst Jahre lang Pendler war und täglich mit dem Zug unterwegs gewesen bin, meine ich mich zumindest etwas auszukennen. Es wäre in punkto Sicherheit sehr gut, wenn es die Möglichkeit gäbe das die Fußgänger nicht vom ZOB über den Zebrastreifen zum Bahnhof gehen müssten. Wenn die Unterführung die es im Bahnhof gibt zum ZOB verlängert werden könnte würde dies den Verkehr oben sicher entzerren und für die Fußgänger wäre dies wesentlich sicherer. UNTERFÜHRUNGEN müssen nicht zwangsläufig schmutzig dunkel und angstmachend sein. Sie Bahnhof Freiburg. Mit den heutigen Möglichkeiten kann die hell freundlich und sicher gestaltet werden. Zudem bestünde die Möglichkeit, kleine Geschäfte auch in der Unterführung unterzubringen.	4
<i>Die Unterführung zu erweitern halte ich auch für sehr sinnvoll!</i>	2
Bitte keine Fußgängertunnel als Lösung. Das sind Ideen und Konzepte der 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, damit der Autoverkehr ungehindert von Fußgängern den Stadtraum dominieren konnte. Davon sollten wir alleine aus Klimaschutzgründen sowieso wegkommen. Auch wenn das in Freiburg vor ca. 20 bis 25 Jahren schon eine anachronistische "Lösung" war, sollte dies für OG auf keinen Fall beispielgebend sein.	6
<i>Exakt. Den ZOB an die Gleise verlegen, und an dessen alte Stelle die Hauptstraße gerade durchziehen.</i>	0
<i>Im Rahmen der Überlegung des "Versetzens" des ZOB sollte außerdem berücksichtigt werden, dass der derzeitige Standort keine Anbindung an den Bus-Fernverkehr ermöglicht. Fernbusse können OG-Stadt aktuell nicht anfahren.</i>	0
Nicht nur aus Klimaschutzgründen taugt Fußgängertunnel als Lösung nicht und ist eine Konzeption von vorgestern. Dann kann man sich die ganze Arbeit sparen, das Bahnhofsquartier schön als lebenswerten Sozial-Raum gestalten zu wollen. Wer will sich da aufhalten? Es braucht Mut zu wirklich neuen Schritten hat, die dem Menschen und der Natur den Vorrang geben und nicht dem Auto.	4
Bahnhof für Alle ja, also bitte nicht den Autofahrer gänzlich ausschließen. Denn realistisch steuern auch viele Reisende den Bahnhof mit dem Auto an.	0

Themenfeld: Kfz-Verkehr

Das Bahnquartier soll für Anwohner, Lieferverkehr und Bring- und Holverkehr weiterhin mit dem Kfz erreichbar sein. Zur Führung des sogenannten Kfz-Durchgangsverkehrs mit einem Ziel außerhalb des Quartiers hat die Stadt zwei Optionen entwickelt. Die Beiträge im Planungswettbewerb müssen jeweils beide Optionen ermöglichen. Weitere Vorgaben gibt es für das Parken am Bahnhof.

Option 1: Verbindung gewährleisten

Neben dem Zielverkehr fließt der Durchgangsverkehr ähnlich wie heute weiterhin durch das Bahnquartier. Veränderungen hinsichtlich der Anzahl oder Lage der Fahrspuren (z.B. Rückverlegung von der heutigen Lage an den Bahngleisen in die Hauptstraße, Konzentration des Ost-West-Verkehrs auf entweder Straßburger Straße oder Rheinstraße) sind jedoch möglich, um mehr städtebaulichen Gestaltungsspielraum zu gewinnen. Mindestens eine durchgehende Fahrspur sowohl in Ost-West- wie auch in West-Ost-Richtung ist beizubehalten.

Kommentar	Bew.
Die Ost-West-Verbindung über die Unionbrücke sollte nur noch für Busse möglich sein. Das ist das entscheidende Kriterium, um einen zukunftsorientierten, ökologischen und einladenden Zugang zur Offenburger Innenstadt zu bekommen. Alles andere wäre Stückwerk. Auch die zusätzliche Ampel auf der Unionbrücke wäre dann überflüssig. Der Zugang für den Bahnverkehrsverkehr könnte über den Freiburgerplatz-Saarlandstraße (alternativ Okenstraße-Philipp-Reis-Str.) reinfließen und über Rheinstraße rausfließen. Nur dann ist eine Verbindung vom Bahnhof über die Innenstadt/Rée-Carré auch im Hinblick auf die LGS gewährleistet. Wenn die Unionbrücke offen bleibt, wird das verkehrstechnisch eine Katastrophe geben, dann wird auch das Rée-Carré Deutschlands erste Verkehrsinsel mit Einkaufsmöglichkeit geben.	8
<i>Schließe mich dem voll an. Kann ja nicht die Unionbrücke offen lassen wie früher. Zumal durch das neue Rée Carré mehr Verkehr zu erwarten ist. Die Unionbrücke ist einfach ein Nadelöhr. Wenn man vom Rammersweier Kreisel auf die andere Seite der Bahngleise möchte, fährt man erstmal. Hier wäre direkte Überführung sehr sinnvoll (auch wenn sie wahrscheinlich sehr kostenintensiv wäre)</i>	1
<i>Die Unionbrücke ist eine wichtige Ost-West-Verbindung und die dann zu fahrenden Umwege sind enorm und belasten zusätzlich die eh schon stark befahrenen Straßen. Wenn die Brücke geschlossen werden soll, dann braucht es eine alternative Querung/Unterführung der Gleise</i>	2
<i>Warum nicht den Durchgangsverkehr eingraben?</i>	3
<i>Dann kann man das ganze Projekt gleich wieder sein lassen.</i>	3
<i>Wenn der Bahnhofsbereich für den Menschen attraktiv werden soll, muss der Durchgangsverkehr weiträumig umgeleitet werden.</i>	17
<i>Der Bahnhofsbereich ist ein Durchgangsbereich, die meisten Menschen werden sich dort nur kurz aufhalten (Umsteigen) und in die Geschäfte/Arbeitsplätze/Schulen laufen. Es ist also nicht nötig, diese wichtige Ost-West-Verbindung zu kappen und lange Umwege zu erzwingen, die auf den Ausweichstraßen zu noch mehr Staus führen.</i>	0
<i>Ich dachte, der Offenburger Bahnhof und das Bahnquartier sollen zu einem attraktiven Eingangstor zur Stadt werden und mehr Raum für Begegnung und Aufenthalt bieten.</i>	3
<i>Das umsteigen (auf den Zug), kann auch jetzt schon westlich und östlich vom Bahnhof stattfinden. Dafür muss man nicht, weder mit privat PKW, Fahrrad oder Bus, über die Unionbrücke fahren. Bei der ganzen Umbau Idee geht es genau darum, diesen Durchgangsverkehr zu reduzieren, idealerweise komplett zu kappen, um das Quartier interessanter und lebenswerter zu gestalten. Wer aus dem Osten zur B3 und zur BAB möchte, sollte auch heute schon besser Richtung Rammersweier, nördlich aus Offenburg rausfahren, und nicht mitten durch die Stadt gondeln. In einer lebenswerten Stadt hat Durchgangsverkehr nichts zu suchen.</i>	2

<p><i>Der Bahnhof wird niemals ein Aufenthaltsbereich sein, das ist nirgends so. Ein Bahnhof ist eine Mobilitätsdrehscheibe.</i></p> <p><i>Die Stadt wünscht sich das so und ich habe auch nichts dagegen, wenn das Umfeld schön aussieht, aber nennt mir doch mal einen Grund, warum ich mich dort aufhalten sollte und nicht am Marktplatz und im Ree-Carre?</i></p> <p><i>Außerdem ist es ja sicher sehr angenehm, wenn man ein Kind mit gebrochenem Arm ins Krankenhaus fahren muss und dann erstmal durch die ganze Stadt gondeln muss, weil eine wichtige Ost-West-Verbindung fehlt.</i></p>	0
<p><i>Ich kann Ihnen nur zustimmen Herr Wieland. Der Innenstadtbereich inkl. Bahnhof sollte Menschen als Erlebnisstandort anziehen, nicht als Durchgangsfläche genutzt werden.</i></p>	1
<p><i>Dieser Wunsch ist zwar von der Verwaltung angedacht, wird sich aber nicht erfüllen. Der Bahnhof ist Umsteigestation und die Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten sind eher am Ree-Carre oder Marktplatz zu finden. Es gibt also keinen Grund, sich dort länger aufzuhalten, außer, man würde im Bereich noch weitere Geschäfte ansiedeln, aber das ist im Zeitalter des Online-Shoppings eher unwahrscheinlich.</i></p>	2
<p><i>Richtig, ich selbst habe auch in anderen Städten keinen hohe Erwartungen an den Bahnhof, ich begeben mich einfach in die Innenstadt, der Bahnhof ist für mich nur Mittel zum Zweck.</i></p>	0
<p>Ohne eine Verkehrsberuhigung ändert sich zum Status-quo praktisch nichts.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Durchgangsverkehr sollte großräumig umgeleitet werden. - Wenn in einem Schritt nicht möglich sollte zumindest auf Tempo 30km/h oder 20km/h reduziert werden (in der Philipp-Reis-Str, Unionrampe, Hauptstraße), um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten 	4
<p><i>Denkbar wäre dann auch eine Verkehrsberuhigung wie in der Lange Straße.</i></p>	0
<p><i>Mit Tempo 30 auf eine Ampel zufahren, die dann umschaltet, weil man nicht drüber gekommen ist und dann unnötig rumsteht, ist unsinnig.</i></p> <p><i>Vorm Bahnhof von mir aus Tempo 30, aber in der Philipp-Reis-Straße lieber nicht und m.E. auch nicht nötig.</i></p>	0
<p><i>Herr Schimpf - Ihre Ausführung legt nahe, dass Sie eher nochmal aufs Gas drücken würden. Wohlgermerkt im Innenstadtbereich, direkt an einer Fußgängerampel mit hoher Passantenfrequenz. Allein das zeigt schon, dass die Geschwindigkeit dort reduziert oder der Verkehr verlegt werden sollte.</i></p>	0
<p><i>Ihre Antwort auf meinen Kommentar legt nahe, dass Ampeln für Fußgänger und Radfahrer für Sie nur eine Empfehlung sind und man getrost auch bei rot drüber kann, schließlich werden die Autofahrer ja zum Schleichen gezwungen und werden natürlich immer anhalten.</i></p>	0
<p>Schon vor etlichen Jahren wurde in manchen Städten anderer europäischer Länder der Autoverkehr so unattraktiv gemacht, dass erst überhaupt nicht diese Anziehung entsteht, irgendwo dringend hin- und durchfahren zu müssen. Vermeintlich dringend nötige Durchgangsstrecken und Umgehungsvarianten gehen von der Prämisse aus, dass es mit dem Autoverkehr bis zum St. Nimmerleinstag so weiter läuft wie bisher. Doch selbst mit der so gepriesenen E-Mobilität (E-Autos) kann es so nicht weitergehen. Hier muss völlig neu gedacht werden und v. a. an spätere Generationen.</p>	13
<p><i>Offenburg ist aber keine europäische Großstadt. Wir sind ein Industriezentrum in einer ländlichen Gegend und kein Verwaltungsmoloch, wo alle Staatsbedienstenden auf dem Fahrrad unterwegs sein können. Dieses weltfremde Denken spaltet die Gesellschaft, und ja, wenn ich nirgends mehr mit dem Auto hinfahren kann, dann ziehe ich aufs Land und dann heult die Stadtverwaltung rum, dass wieder eine Familie geht.</i></p>	1
<p><i>Wir freuen uns, dass Sie Position beziehen.</i></p> <p><i>Im Sinne eines sachlichen und konstruktiven Dialogs möchten wir Sie allerdings darum bitten, sich an unsere Netiquette zu halten, damit weiterhin ein respektvoller Umgang gewährleistet bleibt.</i></p>	0

<p><i>Das ist ja gerade die Chance, dass Offenburg eben keine Großstadt mit extrem langen Wegen ist. In der Kernstadt hat man ja wirklich keine riesigen Entfernungen zurückzulegen wenn man z. B. als Pendler (wie ich) zum Bahnhof muss. Das geht mit dem Fahrrad in wenigen Minuten, es sei denn man hat ein Handicap. Und selbst aus den Ortsteilen sind es nur wenige Kilometer. Ich habe vor Offenburg in 5 verschiedenen Städten zwischen 45000 und 1,7 Millionen Einwohnern gelebt und kann das ganz gut vergleichen. Vielleicht brauchen wir für die Erkenntnis noch ein wenig Zeit, wie dringend wir uns von häufig unnötigen Autofahrten verabschieden müssen. Es geht um Raum für andere, erfreulichere, umweltfreundlichere Nutzungen. Das "spaltet nicht die (Stadt-)Gesellschaft" sondern bringt uns vielmehr zusammen und erhöht die Lebens- und Aufenthaltsqualität.</i></p>	2
<p><i>Sie bezeichnen Autofahrten als nicht notwendig, obwohl Sie gar nicht wissen, wie meine persönliche Situation ist. Mit dem Fahrrad an den Bahnhof zu fahren, ist keine Option. Wenn ich nicht mit dem Auto an den Bahnhof fahren kann, dann fahre ich mit dem Auto gleich zum Ziel und nicht mit der Bahn. Ob das in Ihrem Sinne ist, glaube ich nicht.</i></p> <p><i>Und es ist eine Utopie, dass das Bahnhofsareal zu einem Aufenthaltsort wird, denn immerhin ist es ein Umsteigepunkt und zum Aufenthalt eignet sich der Marktplatz7/Reecarre sowieso besser.</i></p> <p><i>Und natürlich bringen Sie mich nicht mit Menschen zusammen, von denen ich weiß, dass sie mir das Leben schwer machen wollen.</i></p>	1
<p><i>Richtig, das Auto einfach "weg zu denken" bzw. "weg zu wünschen" ist nicht realistisch sondern eben nur ein Wunschgedanke.</i></p>	0
<p><i>Ein Bahnhof ist für mich ein Punkt, an welchem Reisende Züge besteigen oder verlassen können. Dieser sollte für alle Personengruppen problemlos mit dem Auto erreichbar sein. Auch für diejenigen, welche altersbedingt oder aus gesundheitlichen Gründen kein Fahrrad nutzen können. Vielleicht auch einfach, weil sie schweres Gepäck bei sich haben. Desweiteren ist die Unionrampe eine Hauptverkehrsader, die beibehalten werden muss. Ich denke, es ist nicht umweltfreundlicher künftig von der Zellerstraße über die verlängerte Moltkestraße/Bohlsbach in die Freiburger Straße zu fahren.</i></p>	3
<p><i>Wer sich zu den Hauptverkehrszeiten werktags am ZOB / Hauptbahnhof aufhält bekommt schnell ein Bild dafür, dass sich ein schlüssiges Konzept für einen attraktiven Städtebahnhof nicht mit dem gedrängten und massiven Straßenverkehr an diesem Knotenpunkt verbinden lässt. Da der Bahnhof eine Anbindung über die Okenstraße braucht, bleibt nur der Schnitt an der Unionsrampe. Und wenn kein Geld für einen Tunnel vorhanden ist, bleibt eben nur der weniger umweltfreundliche Weg über die genannten Alternativrouten. Alles kann man nicht haben.</i></p>	1
<p><i>Auch ohne Querung der Unionrampe ist nach Option II das Erreichen der Gleise mit dem Auto vom Osten wie auch vom Westen her gewährleistet.</i></p>	4
<p><i>Verbindung weiter gewährleisten. Von der Unionrampe über Hautstraße (also heutigen ZOB) mit Pflicht zur Fahrt in die Straßburger Straße zum Freiburger Platz. Weiterfahrt vor dem Bahnhof nur für Busse zum neuen ZOB (beim ehemaligen Reifen Dinser). Fahrräder direkt vor dem Bahnhof auf zwei Spuren (=beide Richtungen) östlich der Straße und damit ohne Unterbrechungen.</i></p>	3
<p><i>Aber wie soll da ein attraktiver Vorplatz des Bahnhofs entstehen. Es bleibt alles eng, es gibt keinen einladenden Platz? Aus meiner Sicht ist vieles nicht umsetzbar, was in den anderen Themenfeldern gefragt wird.</i></p>	3
<p><i>Verkehrskreisel Freiburger Platz, Aufhebung Einbahnstraßenregelung in der Okenstr. und Philipp-Reis-Str. In Richtung Bahnhof Spielstraße (Schritttempo) mit Kiss&Ride-Bereich.</i></p>	1
<p><i>Wenn wir nicht ganz auf den KFZ Verkehr verzichten können wäre doch ein Shared Space Ansatz Mal etwas innovatives.</i></p>	1
<p><i>Ein Kreisel am Freiburger Platz wäre aus meiner Sicht sehr schlecht für die Anbindung der Nordweststadt. Einen großen Kreisverkehr mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu überqueren ist eine Katastrophe, besonders mit Kindern</i></p>	1

<p><i>Die Einbahnstraßenregelung in der Straßburger Straße müsste ebenfalls aufgehoben werden.</i></p> <p><i>Entweder Ampellösung wie heute oder ggfs. den Straßenbereich absenken, Kreisverkehr und für Fußgänger und Radfahrer eine eigene hochgesetzte Ebene, damit sich hier keine Konflikte bilden.</i></p>	0
<p>Ich finde eine Lösung wie in Mannheim ideal. Der PKW-Verkehr wird unterirdisch geführt. Sowohl der Durchgangsverkehr, der sich bei einer relativ schmalen Straße dann automatisch reduzieren würde als auch der Zubringerverkehr.</p> <p>Auch die Parkplätze (die für längere Zeit als auch Kurzzeitparkplätze zum Hinbringen und Abholen, wie heute gerne auch einige Minuten kostenlos und in ausreichender Zahl) sind unterirdisch.</p> <p>Von der Parkebene gibt es einen direkten Zugang zu den Unterführungen zu den Gleisen. Die oberirdische Ebene ist vollständig den Fußgängern mit Zugang zum ÖPNV und den Radfahrenden vorbehalten. Eine Anlieferung mit Lieferwagen/LKW z.B. zum Bahnhofsshop oder der Gaststätte ließe sich im Rahmen von Ausnahmeregelungen lösen.</p> <p>Auch in Straßburg ist die Situation ähnlich gelöst.</p>	2
<p>Wie weit sind denn die verkehrstechnischen Pläne gediehen, die Okenstraße sowie die Straßburger Straße wieder mit Gegenverkehr zu beleben? Dies wurde doch in einer öffentl. Gemeinderatssitzung vorgestellt.</p>	1
<p>Karrenunterführung - Nordpassage Bahnhof: Warum nicht die Karrenunterführung als Einbahnstraße von der Rammersweierstraße zur Rheinstraße für Autos ausbauen? Oder genau an dieser Stelle eine Autoüberführung zur Entlastung der Unionbrücke bauen?</p>	1
<p>Zu allen Maßnahmen gibt es durchweg viele tolle Vorschläge. Alles lässt sich jedoch nur dann vernünftig lösen, wenn der Durchgangsverkehr über die Unionrampe entfällt. Freie(r) Durchgang/-fahrt für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof bis zur Innenstadt, und umgekehrt, ist das einzig Wahre. Deshalb ist eine Nordspange vom Kreisverkehr Rammersweier bis zur Englerstraße die erforderliche Lösung. Schließlich gibt es bereits einen Kfz-Südring, -Westring und nur teilweise einen – Nordring. Der Nordring wäre damit vollständig.</p> <p>Dann könnten für den Kfz-Verkehr vernünftige Lösungen gefunden werden. Vor dem Bahnhof könnten dann tolle Lösungen in vielerlei Hinsicht geschaffen werden. Ein Kfz-Zubringerdienst in Form einer Einbahnstraße über Philipp-Reiß-Str. bzw. Saarlandstr./oder Straßburger Str. wäre noch möglich. Der Busverkehr zu dem Busbahnhof/Bahnhof könnte hierüber geführt werden.</p>	3
<p>Solange der Durchgangsverkehr an der Unionbrücke nicht gekappt ist, wird kaum eines der vielen anderen Ziele jemals erreichbar sein. Sollte es wirklich beim Durchgangsverkehr bleiben, kann man sich die ganze Planung und den noch teureren Bau gleich sparen. Es wird dann nur Kompromisse wie bisher geben, mit denen niemand glücklich sein wird.</p> <p>Es gibt genug Beispiele in Großstädten genauso wie in Kleinstädten, wo durch die Anfangs undenkbare Sperrung einer wichtigen Verbindungsstraße kein Chaos verursacht worden ist, sondern neue Lebensqualität. Fragen Sie doch Ihre Eltern und Großeltern, wie revolutionär und undenkbar die Einrichtung der Fußgängerzone in Offenburg Anfangs war! Wer weiterhin Durchgangsverkehr auf der Unionbrücke fordert, sollte konsequent sein und auch den Durchgangsverkehr in Hauptstraße und Steinstraße fordern.</p>	5
<p><i>Die Konsequenz fände ich gut: mit dem Erhalt des Durchgangsverkehrs gleich die bishere Fußgängerzone aufheben.</i></p>	2
<p><i>Die Hauptstraße war aber leicht umfahrbar, die Unionbrücke ist jetzt aber die letzte vernünftige Ost-West Verbindung. Die Umwege wären enorm und belasten die anderen Straßen noch mehr.</i></p> <p><i>Ohne eine Alternative Verbindung wie eine Unterführung im Norden etc. darf die Unionbrücke nicht gesperrt werden.</i></p>	1
<p><i>Dem stimme ich zu!</i></p>	0

<p>Empfehlung: UNIONBRÜCKE mit in den Planungsbereich einbeziehen 2009 klar war: Die Unionbrücke muss erneuert werden: 8 Millionen Euro waren seinerzeit für einen Neubau im Gespräch. 2010-12 wurden ein „Turbokreisel“, alternativ eine vierspurige Brückenlösung geplant/diskutiert Ende 2011 standen 2,3 Mio für eine Sanierung etwa 32 Mio für eine Erneuerung gegenüber. 2011-12 wurde doch noch einmal „saniert“ im sicheren Wissen, dass spätestens 2028 die Erneuerung angegangen werden muss. Im Haushalt 2030-31 dürften 8 Mio eingestellt sein, was aber wohl nicht genügen wird. NUN eröffnet sich mit dem Planungsgebiet die Chance, die Verkehrsartenführung abgestimmt mit dem Masterplan neu zu denken. BESONDERS das Radwegenetz steht im Fokus. Die Festlegung neuer Tangenten ist gefragt. DAMIT einher geht aber zweifelsfrei auch eine klare Festlegung der Haupt-Kfz-Verkehrswege und somit eine Entscheidung für die Erfordernisse der NEUEN Unionbrücke. Die könnte in der gesamtheitlichen Abwägung immense Kosten-Nutzen-Vorteile eröffnen.</p>	0
<p>Ich gehöre auch zu denjenigen, die sich den Erhalt der Union-Brücken-Anbindung wünschen. Ich sehe keine adäquate Alternative. Außerdem sollte man auch die Anwohner in der näheren Umgebung schützen, diejenigen direkt am Bahnhof, wissen/wußten was sie erwartet, diejenigen in den umliegenden Straßen sind über eine stark erhöhte Verkehrsbelastung sicher nicht erfreut. Und zum Thema "Straßburger-Straße" , was hier immer wieder fällt (zwingen nutzen, stärken einbinden, für den Gegenverkehr freigeben...) beißt sich das nicht mit den Plänen die Straße zu einer Fahrradstraße zu machen ? Man muss schon etwas aufpassen, dass man sich nicht nur noch auf die in Offenburg übermächtig stark gewordene Fahrradlobby versteift sondern etwas allgemeiner betrachtet.</p>	0
<p>West-Ost Tangente einspurig: Von der Freiburger Strasse durch die Rheinstrasse mittels einer Unterführung unter die Gleise zur Oststadt durch Ausbau der stillgelegten Radunterführung geführt werden.</p>	0

Option 2: Stadtraum flexibel gestalten

Während ÖPNV und Anlieger das Quartier weiterhin mit dem Kfz erreichen können, wird der Durchgangsverkehr zukünftig außerhalb des Bahnhofsquartiers geführt. Der Bahnhofsbereich wird so entlastet und es entsteht neuer gestalterischer Spielraum. Die Realisierbarkeit dieser Option wird im Rahmen der aktuell laufenden Erarbeitung des Masterplan Verkehr [Verlinkung] ermittelt. Eine Umsetzung könnte dann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn auch Maßnahmen an anderen Stellen des städtischen Verkehrsnetzes umgesetzt werden.

Kommentar	Bew.
DAS wäre der große und zukunftsorientierte Schritt hin zu einer zukunftsorientierten, autofreien Innenstadt. Wie in Option 1 beschrieben hängt aus meiner Sicht der komplette Masterplan von dieser Variante ab. Die starke Auto-Lobby in Offenburg sowie die Händler in der Innenstadt haben hier große Bedenken. Ich glaube aber, dass die Einkaufsqualität und -freude eher steigt, wenn die komplette Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit werden würde. Als die Unionbrücke saniert wurde, gabe es keinerlei verkehrsbedingte Probleme, da die Innenstadt großräumiger umfahren wurde. In diesem Zusammenhang könnte ich mir einen Ringverkehr vorstellen, der beginnend vom Kreisel Rammersweier über die Rammersweierstraße - Wilhelmstraße - Weingartenstraße zur Moltkestraße und zurück zum Kreisel Rammersweier führt vorstellen. Der Verkehr würde auch flüssiger laufen, da keiner über die Unionbrücke muss - und es wäre für die Nord-Süd-Trasse mehr Platz für den Radverkehr.	8
<i>Die zu fahrenden Umwege sind enorm, der Ring ist riesig. Und belastet nur andere Straßen noch mehr. Ob es aus Ihrer Sicht während der Sperrung keine Probleme gab, ist ja nicht objektiv, wenn Sie nicht gezwungen waren, den Umweg zu nehmen. Und wer ist denn hier die Autolobby? Ich bin Autofahrer und möchte möglichst unkompliziert von A nach B. Wenn der Bahnhof nicht mehr bequem erreichbar ist, dann steige ich halt nicht mehr in den Zug ein, sondern fahre direkt mit dem Auto zum Ziel. Besser?</i>	1
<i>Ich bin zu dieser Zeit täglich an der Unionbrücke und Rammersweierstraße entlanggefahren. Das ist schon objektiv. Was heißt den Bahnhof bequeme erreichen? Das hat ja primär nichts mit der Schließung der Unionbrücke zu tun. Manchmal muss man halt ein paar Schritte laufen, wenn man mit dem eigenen Auto kommt. Das ist in anderen Städten Normalität, nur in Offenburg wohl nicht. Hier parken die Autofahrer auf den Radwegen, vor der Siegwartbackerei auf dem Gehweg und wundern sich noch, wenn man sie darauf anspricht. Leider unternimmt auch die Stadt hier viel zu wenig, um das zu unterbinden.</i>	1
<i>Ich habe die Sicht aus zwei verschiedenen Perspektiven geschildert, einmal der Einwohner, der von West nach Ost will oder umgekehrt und einmal der Pendler, der den Bahnhof erreichen will. Ersterer verliert dann die wichtigste Verbindung, letzterer hat damit kein Problem und das habe ich auch gar nicht behauptet.</i>	1
<i>Auto-Lobby in Offenburg? Kann ich nicht erkennen, im Gegenteil, den Autofahrern will man es mit Gewalt unbequem machen (sh. allein die vielen Blitzer die es zwischenzeitlich gibt) - aber Zwang hat noch nie funktioniert, es könnte höchstens durch Überzeugung funktionieren. Und bzgl. Lobby, das sehe ich in der letzten Zeit eher beim Thema Fahrrad.</i>	0
Schön, zukunftsweisend, menschenfreundlich aber es muss eine brauchbare Ost-West-Verbindung für den Durchgangsverkehr geschaffen werden.	3
Das wäre wirklich ein zukunftsweisender Schritt. Dennoch muss natürlich eine Lösung für die Verbindung zwischen Ost- und Weststadt gefunden werden. Einen Ringverkehr halte ich für sinnvoll, damit eine autofreie Innenstadt realisierbar ist. Das sowas funktionieren kann, sieht man doch in Freiburg. Da fährt kein einziges Auto durch die Innenstadt. Und ich habe auch noch keinen Einzelhändler gehört, der das ändern möchte.	6
<i>Der Ring in Offenburg ist aber enorm groß und schwierig zu befahren. Die Umwege wären sehr groß und würde den Stau auf den anderen Straßen zunehmen lassen. Eine Querung der Gleise kann ggf. auch weiter nördlich sein, aber sie muss sein.</i>	1

Nur das ist eine wirkliche Aufwertung des Bahnhof-Quartiers. Eine Ringlösung mit weiträumiger Umfahrung ist in vielen Städten gleicher Größe bereits heute Realität. Offenburg muss sich entscheiden: Wachsen als attraktiver Einkaufs- und Erlebnisstandort oder weiter Durchgangsstadt bleiben.	8
<i>Der Ring ist aber riesig und bereits jetzt stark belastet. Wenn diese Ost-West-Verbindung wegfällt, müssen enorme Umwege gefahren werden. Ein Bahnhof ist sowieso eine Durchgangsstation. Lange hält man sich dort eh nicht auf.</i>	1
<i>Aber genau ist das ist ja das Ziel des ganzen: Das Quartier aufwerten und zum verweilen und dort leben einladen.</i>	0
Hierbei ist zu bedenken, das Fernreisende aus den umliegenden Orten oder auch aus der Oststadt einen kurzen Zugang erhalten. Von daher ausreichend Parkplätze zum hinbringen und abholen. Sicht eines Bahn Reisenden .	1
Wenn der Parkplatz verlegt wird könnte ein attraktives Außen Café gegenüber dem Haupteingang angelegt werden.	4
Wenn 's denn sein muss, könnte diese Option eine interessante Variante sein, um das Bahnhofsumfeld und -quartier wirklich zu entlasten. Übrigens: völlig autofreie Fußgängerzonen in den Innenstädten? Wie irre, dachte man noch Ende der 60er Jahre. Heute eine Selbstverständlichkeit und keiner wünscht sich mehr den damals sicher lange als unverzichtbar angesehenen Durchgangsverkehr z. B. vom Rathaus durch die Steinstraße zum Lindenplatz oder von der Ursula-Säule zur Evang. Stadtkirche.	10
Aber so fehlt eine wichtige ost West Verbindung. Die umfahrungen sind zu weit weg oder es fließt mehr Verkehr durchs ree Carre was ja sicher auch nicht gewünscht ist.	2
<i>Richtig, keine Ost-West Verbindung kappen, eher noch eine weitere schaffen.</i>	0
Bitte nein. Durchfahrt gewährleisten. Aber Entlastung des Verkehrs durch neue Nordquerung. Diese in der Oststadt an einen neuen Kreisverkehr Rammersweierstraße, Prinz-Eugen-Straße, Am Alten Ausbesserungswerk anbinden.	5
Die Option II, also eine Zuführung an den Bahnhof jeweils von Osten (Rammersweierer Straße) und von Westen (Okenstraße) ohne Durchgangsverkehr wäre die zukunftsorientierte und damit beste Lösung des Verkehrsproblems am Bahnhof. Der Stadtplanung zugunsten der FußgängerInnen und des Radverkehrs über die Hauptstraße wie auch über die Unionbrücke, ohne den motorisierten Individualverkehr mit Lärm-, Abgasemissionen und Gefahren würde dann der nötige Raum offen stehen. Wenn diese Lösung aber, an der Frage der Querverbindung von Okenstraße zur Rammersweierer Straße scheitern sollte, dann käme aus meiner Sicht eine 3. Option in Frage, die deutliche Vorteile vor der Option I hätte: Option III (Erhalt der Autoverkehrsfreien Hauptstraße bei gleichzeitiger Ost-West Durchfahrt): Die Zufahrten-Regelung zum Bahnhof der Option II bleibt bestehen. Die Querung könnte dann als reine Durchfahrts-Verbindung von Okenstraße, Freiburger Platz in einer Grabentrasse durch die Saarländer Straße die Hauptstraße auf Höhe des aktuellen Zebrastreifens unterqueren und entlang der Gleise wieder auf das Niveau der Unionbrücke zu dieser geführt werden und umgekehrt in Ost-West Richtung. Der Durchgangsverkehr würde also in der Höhe des Bahnhof Zebrastreifens in einer Auto-Unterführung zwischen Saarlandstraße und Unionrampe in beiden Richtungen unter dem verkehrsberuhigten Fußgängerbereich durchgeleitet. Damit besteht nahezu der gleiche Gestaltungsspielraum zugunsten der alternativen Mobilität, wie in Option II, bei gleichzeitiger Lösung der Ost-Westpassage.	2
Das ist definitiv die bessere Lösung. Der Kernstadtbereich/Bahnhofsquartier muss vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Unionbrücke nur noch für den ÖPNV, Taxen und Rettungsdienste freigeben. Hier können dann auch Haltestellen eingerichtet werden. Nördlich des Bahnhofs eine neue Querung bauen, welche an Okenstraße und Rammweier/Prinz Eugen anschließt. Gleichzeitig zwei Parkhäuser errichten, eines westlich, eines östlich vom Bahnhof. Beide mit Stellplätzen für Anwohner, sowie E Auto und Radstellplätzen im Erdgeschoss.	3

<p>Ich finde eine Lösung wie in Mannheim ideal. Der PKW-Verkehr wird unterirdisch geführt. Sowohl der Durchgangsverkehr, der sich bei einer relativ schmalen Straße dann automatisch reduzieren würde als auch der Zubringerverkehr.</p> <p>Auch die Parkplätze (die für längere Zeit als auch Kurzzeitparkplätze zum Hinbringen und Abholen, wie heute gerne auch einige Minuten kostenlos und in ausreichender Zahl) sind unterirdisch.</p> <p>Von der Parkebene gibt es einen direkten Zugang zu den Unterführungen zu den Gleisen. Die oberirdische Ebene ist vollständig den Fußgängern mit Zugang zum ÖPNV und den Radfahrenden vorbehalten. Eine Anlieferung mit Lieferwagen/LKW z.B. zum Bahnhofsshop oder der Gaststätte ließe sich im Rahmen von Ausnahmeregelungen lösen.</p> <p>Auch in Straßburg ist die Situation ähnlich gelöst. (Habe den gleichen Kommentar auch schon beim Thema Verbindung gewährleisten abgegeben)</p>	1
<p>Zunächst einmal ein Lob an den vergreisten Gemeinderat und die häufig als träge wahrgenommene Verwaltung, so eine Lösung zu denken. Jetzt muss sie nur schnell entschieden und umgesetzt werden, damit sich unsere Kinder und Enkelkinder im Bahnhofsumfeld mit Bus, Rad und den eigenen Füßen endlich frei bewegen können.</p> <p>Für alle, die an die Umsetzbarkeit nicht glauben, schlage ich einen Versuch vor: Wir sperren die Unionbrücke für neun Monate, bauen keine provisorische und ohnehin überbeuerte Nordquerung und schauen am Ende des Versuchs einfach, wie unverändert gut der Verkehr in Offenburg rollt und geht.</p> <p>Auf die Nordquerung wird man in 10 Jahren angesichts CO2-Bepreisung, höheren Kfz-Steuern, verpflichtender City-Maut und Parkplätzen nicht unter 400 Euro/Jahr getrost verzichten können. Da reicht die bestehende Brücke im Norden aus. Lasst uns stattdessen lieber eine neue Schule, eine Sportanlage für alle, ein paar Glasfaserkabel oder zusätzliche Kulturangebote einrichten. Fragen Sie sich doch einfach: wird die überall hochgelobte Lebensqualität in Freiburg durch das tolle Autostraßennetz oder die genannten weichen Faktoren verursacht?</p>	2
<p><i>Es ist etwa 10 Jahre her, dass die Unionbrücke über ein Jahr gesperrt war. Was waren das für Ängste im Vorfeld: eine Kombination aus 4. Corona-Welle, Ausbau der Bahn durch Offenburg hindurch und kompletter Verlagerung von Burda nach München. Zwei Wochen nach Sperrung: nichts, rein gar nichts. Offenburg hat weiter funktioniert, es gab keine Staus an den Nachbarbrücken und der Einzelhandel florierete weiter. Was spricht dagegen, jetzt einfach mal mutig zu sein?</i></p>	2
<p><i>Sie müssen aber auch einsehen, dass die Strecken ins Krankenhaus - je nach Straße- deutlich länger werden und ein Kind mit einem gebrochenen Arm findet den riesigen Umweg sicher nicht so toll.</i></p> <p><i>Und eine Partei, die Co2-Steuern, City-Maut und Parkplatz-Abzocke einführen will, ist grundsätzlich nicht wählbar. Wenn Sie also nicht länger die AfD im Stadtrat sehen wollen, dann sollten Sie von diesen Forderungen Abstand nehmen.</i></p>	1
<p><i>Die CO2-Bepreisung/-Steuer gibt es ja schon, von der Bundesebene aus. Ökonomisch betrachtet würden bei höheren Kosten, die dem Autofahrer in Rechnung gestellt würden (Steuern, Parkplatznutzungsgebühr) einfach die von ihm verursachten Kosten (Luftverschmutzung, Flächenverbrauch, Beitrag zur Erderwärmung) ihm als Verursacher in Rechnung gestellt, anstatt sie wie bisher durch die Gemeinschaft tragen zu lassen (= externe Kosten).</i></p>	0
<p>Übergeordnetes Ziel muss es sein Fahrten unter 5 km weitestgehend mit dem Rad zu erledigen. Danach muss sich sämtliche Verkehrsplanung ausrichten (natürlich mit Ausnahmen für Rettungsdienste, Mobilitätseingeschränkt, etc.)</p>	1
<p><i>Die Entfernung ist nicht ausschlaggebend für die Wichtigkeit einer Autofahrt. Man kann als Pendler 10 Kilometer Radfahren, aber ein verletztes Kind in die Notaufnahme würde ich auch mit einem Kilometer mit dem Auto fahren. Und wenn die Unionbrücke ersatzlos wegfällt, dann verlängern sich die Strecken ins Krankenhaus dramatisch.</i></p>	1
<p>Es soll auch weniger Autos durch den Bahnhof fahren (Problem am Zebrastreifen)</p>	0

Verkehrsführung für Kfz: direkte Strasse zum Hauptbahnhof ausschließlich für Fussgänger, Fahrradfahrer und Bahnreisende - würde die ganze Verkehrssituation im direkten Bahnhofsgelände sehr entspannen.	0
Unionbrücke entlasten/Fußgängerzone. Hauptverkehrsführung nördlich des Bahnhofs/Brücke Bohlsbach über Oken- und Freiburgerstr. Moltkestr... Busse, Taxis am Bahnhofsvorplatz.	0

Parken im Bahnhofsquartier

Auf der Westseite des Bahnhofs soll ein neues Parkhaus mit rund 325 Pkw-Stellplätzen einschließlich Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge entstehen. Für das Bringen und Abholen sind Kurzzeitparkplätze im Außenbereich geplant. Der Neubau soll sich gut in die Umgebung einfügen, zum Beispiel durch die Integration von attraktiven Angeboten im Erdgeschossbereich. Die heutigen Parkplätze vor dem Bahnhofsgebäude können dann entfallen, was zu einem besseren Erscheinungsbild vor dem Bahnhofsgebäude beitragen würde. Parkplätze für die Anwohner in den Quartiersstraßen sind jedoch beizubehalten. Für die Ostseite des Bahnhofs wäre ebenfalls wünschenswert, das Parkplatzangebot in flächensparender Weise mit einem Parkdeck mit etwa 80 Stellplätzen auszubauen. Dies kann jedoch voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, da momentan keine geeigneten Grundstücke verfügbar sind. Auch hier sind Parkplätze für Anwohner in den Seitenstraßen weiterhin vorzusehen.

Kommentar	Bew.
Ein ausreichend dimensioniertes Parkhaus könnte auch private Parkplätze für Anwohner aufweisen.	1
Für das Bringen und Abholen sind zwingend Parkplätze von Nöten, keine Frage. Aber braucht man wirklich ein Parkhaus, mit über 300 Stellplätzen? Mich würde mal interessieren, wie viele Menschen aus Offenburg mit dem Auto zum Bahnhof in ein Parkhaus fahren würden, um dann in den Zug steigen. Das können nicht viele sein. Aber vielleicht täusche ich mich auch. Wenn dann sollte man über eine Tiefgarage nachdenken, damit der Platz oberirdisch besser genutzt werden kann.	3
<i>Also ich pendle auch in Kombination Auto/Zug. Und ich kenne genug Leute, die das auch machen. Es ist also Bedarf da.</i>	
<i>Ist natürlich auch keine Kostenfrage. Ist das Parkhaus zu teuer, parke ich weiter weg und laufe. Wird auch das irgendwann teuer oder abgebaut, dann fahre ich direkt mit dem Auto zum Ziel. Die Stadt muss sich also entscheiden, ob sie die Bahn für Pendler attraktiv halten will oder nicht am Ende den Autoverkehr noch erhöht.</i>	1
<i>Sehr viele Menschen nutzen heute schon das Fahrrad um mit dem Zug zu pendeln. Das ist bei den Offenburger Entfernungsverhältnissen überwiegend eine sehr gute Alternative zum Auto.</i>	1
<i>Wenn Sie mit dem Auto dann einfach nördlich über Rammersweier Offenburg verlassen in Richtung B3/BAB5 ist das definitiv zu begrüßen. Zumindest was die Verkehrssituation des Individualverkehrs im städtischen Raum betrifft. Oder vielleicht benutzen Sie auch mal das Rad. Offenburg ist nicht groß und es hat quasie keine weiten Entfernungen.</i>	1
<i>@Philipp, Markus: Das Fahrrad kommt für mich nicht in Frage. Ohne Auto kann ich den Bahnhof nicht mehr erreichen. Und ein Verlassen nach Norden ist für mich ein absurder Umweg, da ich nach Süden fahren muss.</i>	0
Als Gedanke für die Zukunft. Nach dem Bau des Gütertunnels könnte an der Rammersweierstraße Platz anstelle der Güterzuggleise für ein Parkhaus entstehen. Die Bahnsteige und der ZOB- Nord wären von dort aus gut erreichbar. Der West- und Südbereich entlastet.	1

<p><i>Naja, die Gleise bleiben wo sie sind. Da wird, sinnvollerweise, nichts zurück gebaut von der Bahn.</i></p> <p><i>Die Idee ist aber trotzdem eine Gute. Für KFZ Pendler ist eine, neben der Westseite, weitere Anlaufstelle im Osten des Bahnhofs sehr sinnvoll. Dies würde auch das motorisierte Verkehrsaufkommen an der Unionbrücke verringern und zu etwas Entlastung und mehr Spielraum für den südlichen Bahnhofsbereich verhelfen. Es eventuell sogar einfacher machen, die Durchfahrt für den Individualverkehr über die Unionbrücke zu streichen.</i></p>	1
<p>Ein Parkhaus auf der Westseite ist zwingend, wenn das Bahnhofsumfeld möglichst autofrei gestaltet werden soll. Wenn auf der Ostseite noch kein Parkhaus möglich ist, muß eine gute Zufahrt von der Ost- auf die Westseite gewährleistet sein. Ich halte rund 300 Parkplätze auch nicht für zu viel, sondern vermute, dass diese zumindest unter der Woche gut ausgelastet sein werden. Das hängt natürlich auch von der Preisgestaltung ab (z.B. Zeitkarten in Verbindung mit Bahnzeitkarten).</p>	1
<p>Derzeit halten viele Autos, mit denen Reisende gebracht oder abgeholt werden, und "Mini Cars" auf der westlichen Straßenseite der Hauptstraße direkt vor dem Zugang zu den Gleisen im Halteverbot vor Einfahrten von Wohngebäuden bzw. direkt hinter der Saarlandstraße. Für diese Zwecke sollten eine ausreichende Anzahl an Halteplätzen zur Verfügung stehen. Zu bedenken ist dabei, dass die Haltebuchten auf der Ostseite der Hauptstr. direkt vor dem Bahnhofsgebäude oft gar nicht genutzt werden, da die Haltenden aus Bequemlichkeit die Straßenseite nicht wechseln wollen bzw. über die Straßburger Str. gleich wieder nach links abbiegen wollen.</p>	1
<p>Dauerparken wäre auch wichtig.</p>	0
<p>Parkhaus für Autos gegenüber ehem. Reifen Dinser (wo das Gebäude abgebrannt war) mit Zufahrt über Rheinstraße und Dietrich-Straße. Ggf. Carsharing im Erdgeschoss.</p>	0
<p>Busse günstiger machen und Taktverkehr verbessern. Tiefgarage anstatt Parkhaus, Anwohnerparkplätze, Carsharing dort integrieren und die oberirdischen Parkplätze sinnvoll nutzen. Wenn den Leuten eine wirkliche Alternative zum Auto geboten wird, können auch die Parkgebühren hochgesetzt werden.</p>	6
<p>Zwei Parkhäuser! Eines im Westen, eines im Osten. - Im Erdgeschoss lediglich E Parkplätze und Radstellplätze - in beiden ebenfalls feste Parkplätze für Anwohner. Durch zwei Parkhäuser würde sich auch der Verkehrsdruck auf der Unionbrücke etwas verringern.</p>	2
<p>Ich halte für die Westseite die Tiefgarage für weitaus sinnvoller mit Anbindung zum Bahnhof bzw. Gleiszugang. Dies würde die Nutzung der Bahn viel interessanter für Pendler machen und die Wohngebiete auf der Ostseite entlasten. Des Weiteren sollten auch abgesicherte Abstellplätze für E Bikes mit Ladestation berücksichtigt werden.</p> <p>Für Geschäftsreisende sollte es auch gesicherte Dauerparkmöglichkeiten geben. Wichtig sind auch Kurzzeitparkbuchten, um Leute problemlos zum Bahnhof zu bringen oder abzuholen. Auch den Taxiunternehmern sollte ausreichend Stellfläche gegeben werden. Generell halte ich für die Flächen um den Bahnhof eine sehr gute Ausleuchtung für notwendig, Auch eine Lösung für sanitäre Anlagen sollte mit der Bahn abgestimmt werden,</p>	0
<p>Der Bedarf eines Parkhauses in dieser enormen Größe sollte wirklich hinterfragt werden. Als ich zuletzt am Bahnhof mit dem Pkw kurz parken wollte, war ich entsetzt: dort konnte man für 2 Euro direkt vor dem Bahnhofsgebäude einen ganzen Tag lang parken. Selbst wenn diese Parkplätze entfernt werden und ins Parkhaus verlagert werden, glaube ich nicht an den langfristigen Bedarf. Die Nachfrage lässt sich gut über angemessene Preise (ICE-Halt) steuern.</p> <p>Offenburg ist wirklich nicht so groß, dass man bei der Fahrt zum Bahnhof auf das Auto angewiesen wäre. Jeder hat die Möglichkeit, innerhalb von wenigem Minuten mit Fahrrad oder alternativ mit dem Bus aus der Oststadt, dem Rebland oder allen anderen Stadtteilen zum Bahnhof zu kommen und dort umzusteigen.</p>	3

<p><i>Die Planungen werden ohnehin erst in einigen Jahren Realität werden. Allein schon mit dem durch das Verfassungsgericht verschärfte Klimaschutzgesetz wird es auf deutlich weniger Pkw hinauslaufen. Lasst uns heute schon darauf einstellen: sehr kleines Parkhaus, kein Durchgangsverkehr, gute Rad- und Fußwege und viel Raum zum Genießen und Erholen in einem attraktiven Bahnhofsumfeld.</i></p>	<p>1</p>
<p><i>Also eine Fahrt mit dem Fahrrad kommt bei mir nicht in Frage. Wenn ich nicht mehr am Bahnhof Parken kann oder dies zu teuer ist, dann verzichte ich auf den Zug und fahre mit dem Auto direkt zum Ziel. Bedarf gibt es genug, ich kenne alleine drei Menschen, die das so machen.</i></p>	<p>0</p>
<p>Es sollte eine Tiefgarage gebaut werden (analog Parkhaus Marktplatz, Zufahrt nach Radepavillion in die Tiefe, für Taxi und Reisende Abfahrt und Ankunft gibt es eine Fahrspur oberirdisch); Tiefgaragendurchfahrt führt im nördlichen Teil dann wieder auf das bisherige Straßenniveau. Tiefgarage ggf. mit Aufzugsanlage oder Rolltreppe</p>	<p>0</p>
<p>Eine Taxistation und Parkplätze für gehbehinderte sind wichtig. Auch Parkplätze für Kunden der Post oder für die Ärzte im Bahnhofsquartier...</p>	<p>0</p>

Themenfeld: Öffentlicher Verkehr

Der heutige Zentrale Omnibusbahnhof – kurz ZOB – mit zwölf Halteplätzen wird den Ansprüchen an einen attraktiven, leistungsfähigen Nahverkehr nicht mehr gerecht: Der ZOB soll daher auf zwanzig Halteplätze und mit größeren Verkehrsflächen für die Busse erweitert werden. Im Wettbewerb sollen die Planungsteams eine von zwei Standort-Alternativen ausarbeiten und ihre Wahl begründen: die Variante Nord-ZOB oder die Variante Kombi-ZOB. Zudem sind Haltestellen am Ostzugang sowie Mobilitätsstationen, eine Fernbushaltestelle und Taxiplätze einzuplanen.

Variante Nord-ZOB

Bei der Variante Nord-ZOB werden sechzehn Bushalteplätze im nördlichen Bereich des Bahnhofs errichtet. Vier Halteplätze befinden sich weiterhin im südlichen Bereich und dienen als Haltepunkte für Buslinien auf dem Weg zwischen der Ost- beziehungsweise der Innenstadt und dem ZOB. Durch die Verlegung des ZOB nach Norden ergeben sich deutliche größere Gestaltungsspielräume im südlichen Bahnhofsbereich.

Kommentar	Bew.
ZOB Nord ohne Zufahrt über den neuen Bahnhofsvorplatz. Durch die neu gestaltete Nordunterführung zur Ostseite ist der Zugang für Reisende östlich der der Bahn gut erreichbar. Auch wird der südliche Zugang zu den Bahnsteigen entlastet.	1
Eine Verlegung macht Sinn, da der südliche Teil von Anfang an ein großes Hindernis war.	1
Einmal ein gutes Wort für den jetzigen Busbahnhof: er ist architektonisch mit seinen segelartigen Überdachungen eigentlich sehr elegant! Ist mir als Noch-Nicht-Offenburger vor Jahren als positiv markant aufgefallen. Ein Busbahnhof sollte, egal wo gelegen am Bahnhof, für Zugreisende optimal erreichbar sein, d. h. ohne Sucherei und Hetze, den Anschluss noch zu erwischen.	7
Sehr gut! ZOB beim ehemaligen Reifen Dinser. Parkhaus für Autos gegenüber (wo das Gebäude abgebrannt war) mit Zufahrt über Rheinstraße und Dietrich-Straße. Keine Durchfahrt direkt vor dem Bahnhof außer für Busse zum ZOB. Alle Autos müssen in die Straßburger Straße zum Freiburger Platz. Fahrräder im Bahnhofsgebäude nördlich und südlich von (mittigen) Kernbereich des Gebäudes mit den wesentlichen Bahnhofsfunktionen (DB, Toiletten, Kiosk, Gastro).	1
Ja, bitte. Im gleichen Zuge (haha) , den nördlichen Bereich des Bahnhofs endlich voll nutzen. - Fahrstühle am Nordende der Bahnsteige - Entweder die vorhandene Unterführung ausbauen (Die Bausubstanz muss hier sowieso erneuert werden) - ...oder den Nordzugang doch noch zur Rammersweier Straße verlängern. Diese vermeintlich einfachen Maßnahmen würden auch dazu führen das am Südende weniger Druck entsteht, da ein größerer Teil der Pendler/ Reisenden sich direkt am Bahnsteig nach Norden wegbewegt.	3
Der ZOB im nördlichen Bereich bietet die Möglichkeiten der Neugestaltung, die zeitgemäß sind. Sicherzustellen ist dann allerdings, dass Reisende, die eingeschränkt mobil sind, auch die Möglichkeit haben einigermaßen bequem und einfach den Bahnhof und die Bahnsteige erreichen können. Verkehrliche Kreuzungen sind zu vermeiden. Es muss eine einfache verständliche Beschilderung dazu geben.	1
<i>Achtung. Zugang zu Gleis 7 am Nordzugang nicht vergessen.</i>	2

Offenburg brauchte einen attraktiveren ÖPNV und dafür muss die Infrastruktur passen und attraktiv liegen. Das Abschieben des ZOB in den Norden ist genau das Gegenteil davon. Der Fußweg in Richtung Innenstadt verlängert sich um über 300 m und man fährt, aus Süden kommend, zunächst am Ziel Hauptbahnhof vorbei, bevor man aussteigen darf. So etwas können sich nur Menschen wünschen, die noch nie den Stadtbus genutzt haben (trifft wahrscheinlich auf alle Entscheider und Diskutanten zu). Die Entscheidung wäre wirklich der endgültige Todesstoß für den Einzelhandel in der Innenstadt.	4
<i>Diesem Hinweis kann ich als regelmäßige Busnutzerin nur zustimmen. Ein Umsteigen, um dann an der zweiten Haltestelle in der Innenstadt auszusteigen, würde ich nie machen. Der ZOB sollte so dicht wie möglich an die Innenstadt gelegt werden.</i>	1
Ja ein Teil des Busbahnhofs soll nach Norden kommen.	0
Verlegung des ZOB nach Norden, braucht unbedingt mehr Platz - wäre auch günstiger für die Nutzung des Bahnhofsausgangs NORD	0

Variante Kombi-ZOB

Bei der Variante Kombi-ZOB werden jeweils 10 Bushalteplätze im nördlichen und im südlichen Bahnhofsbereich errichtet. Der ZOB wird somit im nördlichen Bereich des Bahnhofs weniger Platz einnehmen, die Laufwege vom südlichen Bereich in die Innenstadt sind kürzer. Alle Buslinien sollen am südlichen ZOB halten, so dass beim Umstieg zwischen den Buslinien keine Fußwege zwischen den beiden ZOB-Standorten entstehen.

Kommentar	Bew.
Für stadtfremde Reisende oder Menschen, die selten mit dem Bus fahren ist eine Kombilösung verwirrender. Es sollte eindeutig sein, wo sich der ZOB befindet wenn man aus dem Bahnhofsgebäude kommt.	4
<i>Ich stimme zu, eine Kombi-Lösung ist von allen Möglichkeiten die schlechteste. Wenn es nur die Optionen Nord oder Kombi gibt, sollte die Nord-Lösung umgesetzt werden. Der Bahnhofsvorplatz muss dann so gestaltet werden, dass der ZOB schnell auch von Ortsfremden gefunden wird. Eine gute ausgebaute Nordunterführung mit barrierefreiem Zugang zu den Gleisen ist dann sehr wichtig.</i>	0
Nicht zwei halbe Bahnhöfe lösen ein Problem, sondern eine eindeutige, klare Lösung. ZOB-Süd ist zentraler als ZOB-Nord, passt dort, im Süden, indessen besser direkt an die Schiene.	2
Finde auch, dass es bei einer Variante bleiben sollte. Klar, ist der Süd ZOB zentraler, aber es ist auch einfach vom Platz her zu klein. Der platz ja jetzt schon aus allen Nähten Es kommt eigentlich nur die Nordvariante in Frage. Die 5 min , die man länger laufen müsste anstatt zur Süd Variante, denke sind vertretbar. Zudem bittet sich durch die freigewordene Fläche sehr viel Entwicklungspotenzial	1
Da sich die Aufzüge in der Südunterführung befinden, ist ein ZOB im Norden suboptimal. (insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen).	4
<i>Das ließe sich einfach ändern. Vorallem unter dem Gesichtspunkt einer Neugestaltung und Neuzuweisung von Flächen im Bahnhofsgebäude sollte die Nordseite endlich mal genutzt werden.</i> - Aufwerten und modernisieren des Nordbereichs - Aufzüge - Ordentliche Abstellanlagen für Fahrräder sammt Radstation und Radwerkstatt/Händler - Kein Durchgangsverkehr entlang des Gebäudes	0
Wenn zwei ZOB-Teile entstehen, gibt es immer Verwirrungen, welcher Bus an welchem Teil abfährt. Ein südlicher Standort ist besser, da derzeit der Zugang zum Bahnhof von der Südseite besser ist. Warum verlegt man den ZOB nicht direkt an die Schiene und die Straße dorthin, wo jetzt der ZOB ist ? Damit wäre das Problem, das Fußgänger vom ZOB kommend den Autoverkehr kreuzen müssen, erledigt.	4

<p><i>Wirklich sehr guter Vorschlag!!! Zwei ZOB's verwirren nur. Ein ZOB im Norden macht keinen wirklichen Sinn, da ein ZOB Dreh- und Angelpunkt sein sollte und somit Zentralität und Stadtnähe braucht - von wo aus man auch mal zu Fuß hin läuft. Wer im Norden mit dem Bus ankommt wird von dort aus nie in die Stadt laufen. Aktuell hat der ZOB ca. 320m bis zum Rée Carré. Von der Nord-Lage aus wäre es mehr als doppelt so weit (ca. 760m). Man wird nur umsteigen und auf einen neuen Anschluss warten müssen. SowaS macht den öffentlichen Verkehr nur uninteressanter - der ja aber die Innenstadt verkehrsmäßig entlastet soll. Die nördliche Lage vom ehemaligen Reifen Dinser-Areal bietet sich eher an um hier eine attraktive Parkmöglichkeit für Bahn-Pendler und Carsharing o.Ä. zu schaffen (1 Parkhaus statt 3 Parkplätzen). Aktuell wird ja von den Pendlern bis hinter das Kaufland Okenstr. geparkt, da es dort dann irgendwann kostenfrei wird.</i></p>	2
<p><i>Der Südstandort direkt an den Schienen hat den unmittelbaren und komfortableren Bahnhofszugang, eher die Stadtnähe und verbindet Ost- mit Weststadt besser. Nur dort macht er Sinn.</i></p> <p><i>Die Verkehrsführung muss natürlich angepasst werden. Sie könnte über den aktuellen ZOB-Platz führen (würde zumindest das bisherige Nadelöhr am Bahnhofseingang beseitigen) oder über die Philipp-Reis + Okenstr. laufen um das Bahnhofsareal größtmöglich Verkehrsfrei zu gestalten. Dann wäre ausreichend Platz für Grünflächen, Entwicklungsmöglichkeiten, Fahrradabstellplätze, etc.</i></p>	
<p><i>Vielen Dank für Ihren Kommentar. Die vorangegangenen Untersuchungen haben gezeigt, dass sich ein größerer ZOB als heute, der den ermittelten Zukunftsanforderungen (Zahl der Bushalteplätze etc.) gerecht wird, am Standort südlich des Bahnhofsgebäudes nicht realisieren lässt, da der Platz nicht ausreicht.</i></p> <p><i>Daher erfolgte die Fokussierung auf die beiden vorgestellten Varianten Nord-Standort und Kombi-Lösung mit Bushalteplätzen sowohl im Norden wie auch im Süden. Bei einer Kombi-Lösung wäre eine denkbare Möglichkeit, die im Süden gelegenen Bushalteplätze wie von Ihnen angesprochen direkt an den Gleisen anzuordnen. Welche Lösung die beste ist, soll im anstehenden Planungswettbewerb durch unterschiedliche Planungsbüros entwickelt werden.</i></p>	0
<p><i>Logisch: ZOB näher ran ans Gleis und nicht zu weit im Norden. Fix erkennbar und flott zu erreichen, ohne auf ewiges Brumm-Brumm achten zu müssen. Die verflixten Autoströme scheinen hier die kreativen und wirklich praktischen Überlegungen immer noch zu dominieren oder zu behindern. Wie man will . . .</i></p>	2
<p><i>Besser nur im Norden. Klarheit schlägt Chaos ("rechts oder links zum Bus?"). Ggf. fahren alle Busse vom ZOB Richtung Innenstadt wieder über die Saarlandstraße am Pfählerpark vorbei und haben dort eine "reguläre" Haltestelle.</i></p>	1
<p><i>Ich bin oft mit der Bahn in andere Städte gefahren und habe es öfters erlebt, dass die Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Bereich der Bahnhöfe aufgeteilt sind. Wenn man gut geleitet wird, ist das sogar eher angenehm, da die Orientierung innerhalb der Teilhaltestelle viel einfacher und übersichtlicher ist.</i></p>	2
<p><i>Ein ZOB sollte möglichst nahe an den Zielorten der Fahrgäste sein. Das dürfte tendenziell entweder der Bahnhof oder die Innenstadt sein. Das würde für einen möglichst südlichen Standort sprechen, da ansonsten der Bus für viele Fahrgäste mit dem Ziel Innenstadt an Attraktivität verliert.</i></p>	5
<p><i>Berücksichtigt werden sollten auch die Schulen (TG, Kloster, Nordwest...). Wenn der ZOB nicht mehr im Süden wäre, bekommen wir noch mehr Elterntaxis.</i></p>	2
<p><i>Wie soll ein attraktiver Bahnhofsbereich entstehen, wenn dieser über den KFZ-Durchgangsverkehr stark belastet ist? Es sollte lediglich Hol-Bring-Autoverkehr möglich sein. "Kiss n ride" wird zusätzlich auch auf der Ostseite des Bahnhofs Platz finden. Bitte raus mit dem Durchgangsverkehr, der mit dem Bahnhof nichts zu tun hat. Alles andere wäre eine vertane Chance.</i></p>	7
<p><i>Genau, das wäre zeitgemäße Planung, die Aspekte wie Klimaschutz und Lebensqualität in Offenburg berücksichtigen würde.</i></p>	4

<p>Die Kombi-Lösung klingt absolut logisch. Die Innenstadt und die diversen Schulen bleiben in Laufweite und man muss dorthin nicht extra umsteigen. Gleichzeitig lockert ein belebter Süd-ZOB tagsüber und nachts den Fußweg zwischen ZOB und Innenstadt auf und garantiert auch für ängstliche Menschen ein gutes Sicherheitsgefühl. Die Orientierung lässt sich leicht mit einer sinnvollen Trennung der beiden Teile ermöglichen (Stadt-/Regionalverkehr, Nord-/Süd-Richtung der Linien).</p> <p>Bitte bei der Standortwahl für die Menschen planen! Ich fürchte, dass die Nord-Befürworter entweder genug Platz für das eigene Auto vor dem Bahnhof haben wollen (vergleiche Durchgangsverkehr erhalten) oder als Investor ein eintöniges, tod wirkendes Bürogebäude auf das heutige ZOB-Gelände stellen wollen.</p>	3
<p>Ganz gleich welche der Varianten "zum ZUGe" kommt, die Kompatibilität der Verkehrsarten ist entscheidend. Da dürfen die Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Busse auf die Züge aufeinander abgestimmt sein, ohne Stress-Rennerei. Da sollten beide ÖPNV-Arten ein Mitnehmen von Rädern ermöglichen. Da ist ein Umstieg auf das Angebot der Mobilitätsstationen einfach. Da bieten Übersichtstafeln o.ä. auch für Ortsfremde adhoc klare Erkenntnisse, was sich wo mit welchem Aufwand befindet und genutzt werden könnte. Da ist es wohl auch ganz wichtig, die menschlichen Schwächen unserer Zeit hinsichtlich Bewegung, Nähe des Angebotes, Kosten-Nutzen-Faktor etc. zu berücksichtigen.</p>	2
<p>Durchgangsverkehr von der Unionbrücke kommend sperren. Dann bleibt mehr Platz für den Ausbau des ZOB Süd.</p>	1
<p>Durchgangsverkehr von der Unionbrücke kommend sperren. Dann bleibt mehr Platz für den Ausbau des ZOB Süd. Außerdem könnte der Platz zwischen Haupteingang des Bahnhofs und der Hauptstraße 24 bis 26 als Erweiterung für den ZOB Süd genutzt werden.</p>	1
<p><i>Möglicherweise kann das Gebäude Hauptstraße 24 - 26 samt dahinter liegendem Parkplatz auch komplett weichen. Dann hätte ich ausreichend Platz zur Anlage eines äußerst attraktiven ZOB samt Aufenthaltsorten</i></p>	1
<p>Die Busse fahren in nördlicher Richtung nur über die Straßburgerstrasse ab und lassen den Platz vor dem Hauptbahnhof damit nahezu Bussfrei! Der ZOB Standort bleibt an der heutigen Stelle</p>	0

Gestaltung des neuen ZOB

Für beide Standortvarianten gelten dieselben gestalterischen Anforderungen. So sollen die Bussteige wettergeschützt sein. Eine (Teil-)Überbauung des ZOB ist denkbar, wenn gleichzeitig Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleistet sind. Es ist denkbar, dass eine Tiefgarage für Fahrräder oder Autos unter dem ZOB errichtet werden kann.

Kommentar	Bew.
Motorisiertes sollte in Städten zu Gunsten der Menschen nachrangig sein und darum wo immer möglich abseits, verdeckt, unterirdisch angeordnet werden. So auch die Züge: Die Bahntrasse könnte einen grünen Deckel bekommen. Wenn der Mensch im Mittelpunkt steht, muss er den bestmöglichen Platz an frischer Luft erhalten, diese atmen und den Himmel sehen können.	3
Tiefgarage wäre unverhältnismäßig teuer. ZOB beim ehemaligen Reifen Dinser. Großzügige Überdachung, die Seiten aber offen. Parkhaus für Autos gegenüber (wo das Gebäude abgebrannt war) mit Zufahrt über Rheinstraße und Dietrich-Straße. Fahrräder im Bahnhofsgebäude nördlich und südlich von (mittigen) Kernbereich des Gebäudes mit den wesentlichen Bahnhofsfunktionen (DB, Toiletten, Kiosk, Gastro).	0
Wie sollen die Menschen den Bahnhof und die Innenstadt erreichen? Mit dem Auto? Dann sollten auch unterirdische Parkmöglichkeiten geschaffen werden und nicht unnötig Grundstücke mit Parkplätzen zubetoniert oder mit Parkhäusern verschandelt werden. Fahrradabstellplätze gerne auch unterirdisch, ggfs. wie in Karlsruhe am Hbf. Oder aber man stärkt das Bussystem und macht es attraktiver. Solange Busfahren teurer ist als Autofahren werden die wenigsten umsteigen!	0
Eine Tiefgarage/ Parkhaus ist zu begrüßen. Fahrradabstellplätze sind grundsätzlich zu überdachen und idealerweise in die Tiefgarage/Parkhaus zu integrieren. Für die Parkflächen sollte als Fläche so wenig wie möglich verbraucht werden, deshalb durchaus mehrstöckig. Da kann ein Teil tiefer als Straßenniveau liegen, und ein Teil höher. Grundsätzlich sollten es die Radfahrer am einfachsten haben, ihr Gefährt unterzustellen. Der ZOB sollte maximal barrierefrei sein. Erhöhte Zustiege sollten entfallen, dafür das Straßenniveau eher absenken, so dass der Fußgänger oder Rollstuhlfahrer auf seinen Wegen keine Höhenunterschiede zu bewältigen hat. Eine entsprechende Überdachung ist Pflicht. Um die einzelnen Bussteige zu erreichen, soll es nicht nötig sein die anderen Bussteige zu queren.	0
Dunkle Tiefgaragen und Parkhäuser halte ich im Hinblick auf die Sicherheit eher für Kontraproduktiv. Schön wäre ein Ort wo man nicht nur Parken und Warten muss, sondern wo man sich gerne aufhält ohne Angst zu haben. Dafür ist ausreichend (natürliches) Licht sicherlich hilfreich.	1
Die Überdachung des ZOB sollte lichtdurchflutet sein und nicht durch Gebäude wie ein Parkhaus überdacht sein. Nur so lässt sich ein Gefühl der Sicherheit erzeugen. Generell sollte hinterfragt werden, ob im Jahr 2021 überhaupt noch ein Parkhaus geplant und viele Jahre später auch gebaut werden soll.	2
Eine nachhaltige zukunfts-/praxis-orientierte Gestaltung darf sich an der Vorgabe orientieren, dass ALLE Stadtteile und Ortsteile im 15-20 Minuten-Takt angefahren werden. Hinzu kommen wohl eine taugliche Anzahl Bussteige für Fernbusse und die Berücksichtigung der Möglichkeiten/Anforderungen für selbstfahrende Busse in Offenburg. Fahrradabstellplätze braucht es pragmatisch gedacht wohl eher nahe der Gleise, gar über den Gleisen beispielsweise entlang einer ordentlich breiten Fahrradbrücke mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen von der Zeller Straße zur Philipp-Reis-Straße (als Fahrradstraße/Ost-West-Tangente).	0
Bitte Union-Brücke für beidseitigen Autoverkehr beibehalten. Für manche ist und bleibt das Rad ein Freizeit"gerät". Außerdem gibt es keine nah gelegene Ausweichalternative.	0

Weitere Bushaltestellen und Taxistandplätze

In der Rammersweierstraße sind weiterhin für beide Fahrrichtungen jeweils eine – besser dimensionierte - Bushaltestelle sowie ein Taxihalteplatz vorzusehen. Auf der Westseite des Bahnhofs sollen weiterhin ein Taxistand einplant werden. Zudem soll hier zukünftig eine Haltestelle mit zwei Halteplätzen für den Fernbusverkehr eingerichtet werden.

Warum zwischen Fern- und Nahbusverkehr unterscheiden? Warum nicht auch Fernbusse am ZOB integrieren? Und warum nicht auch die Taxis dort halten lassen?	2
<i>Vielen Dank für Ihre Frage. Eine räumliche Nähe zueinander ist wünschenswert und sinnvoll. Dies gilt jedoch auch für die vielen anderen Mobilitätsfunktionen im Quartier, deshalb ist hier bislang keine Vorfestlegung erfolgt.</i>	0
Haltestelle Fernbusverkehr zu den anderen Bussen an den ZOB. Alle Busse am gleichen Ort. Nicht vor den Bahnhof! Wer sich anschaut, was an der Haltestelle vor dem Kaufland Okenstraße los ist bevor ein Fernbus kommt, weiß warum...	1
Taxis sollten als "Holer" und "Bringer" wie private PKWS, die Möglichkeit haben am Bahnhof kurz zu halten. Taxiparkplätze könnten sowohl am ZOB, am Parkhaus, als auch an der Südseite untergebracht werden.	0

Mobilitätsstationen

Sowohl auf der West- wie auch auf der Ostseite des Bahnhofs soll - in der Nähe der Bahnsteigzugänge – jeweils eine Mobilitätsstation mit Carsharing und Fahrradverleih eingerichtet werden. Die Stationen können ggf. auch in die vorgesehenen Parkieranlagen integriert werden. Die Ausstattung soll sich am Offenburger Standard orientieren – dabei sollen insgesamt 80 Leihfahräder angeboten werden. Diese können auf die Mobilitätsstationen und gegebenenfalls weitere Standorte im Planungsraum verteilt werden. Mindestens einer der Standorte soll entlang der Fußverbindung in Richtung Innenstadt liegen.

Kommentar	Bew.
Lastenfahrräder nicht vergessen und zwar solche in denen Gepäck und/oder Einkauf witterungssicher transportiert werden kann.	7
Da die beiden Autos, die an der Station am Bahnhof stehen, häufig kurzfristig nicht verfügbar sind, sollte der Fuhrpark am Bahnhof erweitert werden. Ein etwas größeres E-Auto wäre schön.	3
Carsharing wird m.E. für Offenburg überschätzt. Aber wenn schon, dann im Erdgeschoss im neuen Parkhaus des Bahnhofs. Parkhaus für Autos gegenüber Reifen Dinser (wo das Gebäude abgebrannt war) mit Zufahrt über Rheinstraße und Dietrich-Straße. Fahrradverleih und Fahrräder im Bahnhofsgebäude nördlich und südlich von (mittigen) Kernbereich des Gebäudes mit den wesentlichen Bahnhofsfunktionen (DB, Toiletten, Kiosk, Gastro).	1
Car-sharing im Parkhaus bzw. hoffentlich in der Tiefgarage im ersten Deck. Vielleicht lohnt es sich auch, ein Deck für Fahrräder vorzusehen.	0
Die Mobilitätsstation ist ein wichtiger Teil, der im Bereich Bahnhof prominent platziert werden sollte. Die jetzige Mobilitätsstation verfügt über zu wenig Autos. Fahrradabstellmöglichkeiten für Eignerräder sollten vorhanden sein. Lastenfahrräder sollen verfügbar sein. Und die Fläche darum so gestaltet, das es die Möglichkeit gibt, eine evtl. Erweiterung zuzulassen.	2
Zur Zeit stehen Stadtmobil an Südausgang und Flinkster am Nordausgang- wie ich finde ein gutes Angebot!	1
Elektrobusse durch die Stadt, außerhalb normal.	0

Themenfeld: Fahrrad- und Fußverkehr

Der Bahnhof soll mit dem Fahrrad und zu Fuß deutlich besser als heute zu erreichen sein und attraktive Verbindungen auf den wichtigen Verkehrsachsen Richtung Innenstadt und Schulstandorten ermöglichen. Besonders wichtig ist es, alle am Bahnhof aufeinandertreffenden Verkehrsarten möglichst gut voneinander zu trennen, um Konflikte und Unfälle zu vermeiden.

Radverkehrsachse Nord-Süd	
Die Radverkehrs-Hauptachse in Nord-Süd-Richtung auf der Hauptstraße sowie auf der Rammersweierstraße ist durchgängig und in beiden Richtungen attraktiv zu gestalten. Der Radverkehr kann dabei z.B. über Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder auch im Mischverkehr geführt werden – Übergänge sind besonders zu berücksichtigen.	
Kommentar	Bew.
Siehe den Kommentar zur Unionbrücke (Themenfeld 5). Die Radverkehrsachse profitiert maßgeblich davon.	2
Wird die Westseite wirklich autofrei, sind Radwege o.ä. von Nöten, damit sich Fußgänger und Fahrradfahrer nicht in die Quere kommen. Aber auch mit Autoverkehr sind mehr Radwege sinnvoll.	4
Ein wirkliches Manko ist die heute noch komplett fehlende Möglichkeit von der Franz-Volk-Straße oder Rheinstraße kommend durch die Verlängerung der Hauptstraße mit dem Fahrrad in Innenstadt zu radeln. Das muss und wird sicher mit einer entspannten Platzgestaltung entlang des gesamten Bahnhofsgebäudes und weiteren -umfelds geändert werden!	6
Die derzeitige Radwegführung von Nord nach Süd durch den Bahnhof ist nur für ExpertInnen erkennbar. Personen, die sich nicht gut auskennen oder denen dies zu kompliziert ist, fahren über den Gehweg und gefährden dadurch sich und andere. Diese Nord-Süd-Verbindung muss dringend verbessert werden. Zudem ist der enge Radweg durch den Bahnhof auch gefährlich, da oft Räder oder Reisende im Weg sind.	8
<i>Ja schlimmer als jetzt geht es fast nicht. Bitte bei der Umplanung nicht vergessen die Glascontainer am Nordausgang vom derzeitigen Rad/Fußweg zu entfernen.</i>	3
<i>Das mit den Glascontainern stimmt, auch wenn es für uns als Anwohner die nächsten sind und sie hoffentlich nicht sehr weit weg wieder aufgestellt werden können.</i>	0
Die Hauptstraße vor dem Bahnhofsgebäude ist derzeit relativ schmal, sodass es für den Fahrradverkehr nach Süden keinen Raum gibt. Ich wünsche in Zukunft dort Radwege in beiden Richtungen mit einer Breite von mindestens 2 Metern. Ähnliches ist auch für die Ost-West-Beziehung zu wünschen. Im Zielkonfliktfall ist der Raum für KFZ-Verkehr oder für Bebauung entsprechend einzuschränken.	5
Fahrräder direkt vor dem Bahnhof auf zwei Spuren (=beide Richtungen) ohne Unterbrechungen. Auto-Straße von der Unionrampe über Hauptstraße (also heutigen ZOB) mit Pflicht zur Fahrt in die Straßburger Straße zum Freiburger Platz. Weiterfahrt vor dem Bahnhof nur für Busse zum neuen ZOB (beim ehemaligen Reifen Dinser).	1
Vorallem die Situation in der Rammersweier Straße muss dringend verbessert werden! Die Straße muss auf der kompletten Länge, vom Kreisverkehr im Norden, bis zur Unionbrücke mit Tempo 30 beschildert werden. Gerade, und vorallem, wenn man die "Radschutzstreifen" (auf der eh viel zu schmalen Fahrbahn) beibehalten möchte. Seitdem der Blitzer, am nördlichen Zebrastreifen der Unterführung, steht, wird stadteinwärts bis kurz davor gerast. Für den KFZ Verkehr in nördlicher Richtung gilt das gleiche bis zum Kreisverkehr. Es wird sich i.d.R. nicht an Tempo 30 gehalten, ebenso wenig an die 1,50m Sicherheitsabstand beim überholen von Radfahrenden.	1

<p>Die meisten Radfahrer*innen nutzen hier weiterhin den Fußweg, vorallem in nördlicher Richtung auch als Geisterfahrer. Dem Großteil der Radfahrer*innen ist, nachvollziehbarerweise, der Fußweg schlicht sicherer als die Fahrbahn.</p> <p>Die Zu- und Abfahrt auf der Rammersweier Straße zum Kreisverkehr, mit ihrer sehr langen Insel zum trennen der Fahrbahnseiten, lässt es auch nicht zu hier sicher, als Radfahrer*in, überholt zu werden. Die Insel sollte entfernt werden um die Fahrspuren zu verbreitern und so ein sicheres Fahren auf der Fahrbahn zu gewährleisten. Die wenigsten Autofahrer haben hier die Gedult hinter einem*er Radfahrenden zu bleiben. In 9 von 10 Fällen wird man viel zu dicht überholt.</p> <p>Mal abgesehen davon das der nördliche Teil der Rammerweier Straße schlicht zum rasen einlädt.</p> <p>Auf Höhe der Fußgängerquerung an der Feuerwach/Sporthalle Erich Kästner Schule, sollte deshalb die Verkehrsinsel zusätzlich mit Fahrbahnschwellen bzw. erhöhter Fahrbahn versehen werden. Durch den Neubau/ Schulerweiterung ist hier mit noch mehr Schülern auf Fahrrädern zu rechnen. Diese werden ebenfalls vermehrt auf der falschen Straßenseite unterwegs sein, wenn sich an der allgemeinen Verkehrssituation nichts verbessert.</p> <p>Der (Rad)weg östlich entlang des Güterbahnhofareals, von oben genannter Querung an der Feuerwache bis hin zur Brauerei, sollte endlich komplett asphaltiert werden.</p> <p>Die Radwegführung entlang des Bahnhofsgebäudes wird sich hoffentlich "von selbst" verbessern, wenn der Vorplatz für den Durchgangsverkehr gesperrt wird und der ZOB im Norden liegt.</p>	
Rammersweier Straße als Fahrradstraße ausweisen. Ziel Reduktion des Kfz Verkehrs der nur der eigenen Bequemlichkeit dient.	1
Der Radverkehr auf der Ostseite des Bahnhofes wird oft auf als gemeinsamer Rad- und Fußweg geführt. Dies führt immer wieder zu Konflikten und gefährlichen Situationen. Rad- und Fußverkehr sollte möglichst getrennt geführt werden.	1
Es gibt zukünftig zwei getrennte Fahrspuren für Radfahrer (stadteinwärts und stadtauswärts, nebeneinander)	1

Radverkehrsachse Ost-West

In Ost-West-Richtung sind zwei Achsen vorzusehen: Die zukünftig für den Radverkehr ausgebaut Nordunterführung wird die Straßburger und Freiburger Straße im Westen mit der Rammersweierstraße auf der Ostseite verbinden. Auf der West- und Ostseite der Nordunterführung werden Rampen für den Zugang zur Unterführung und zum Bahnhof vorgesehen. Der Zugang zur Nordunterführung soll barrierefrei gestaltet werden. Zudem soll die Ost-West-Verbindung über Unionrampe-Unionbrücke im heutigen Umfang beibehalten werden.

Kommentar	Bew.
Wenn der die Bahnlinie kreuzende Fahrradverkehr im wesentlichen durch Unterführungen geleitet werden soll, bitte an ausreichende Beleuchtung (die auch umgehend repariert wird, wenn sie kaputt ist) denken. Da das Gleisfeld breit ist, werden aus Unterführungen schnell dunkle, unattraktive Löcher.	2
Die bisherige Unterführung sollte soweit verlängert werden, dass die Straßenüberquerung (Zebrastreifen) richtung Busbahnhof/Innenstadt wegfällt. Und man unter dem Auto- und Busverkehr durchläuft. Der Bahnhof selber ist ringsherum ein Verkehrschaos. Und die neue Ampelregelung für das neue Einkaufszentrum verstärkt das. Darum sollen Fußgänger und Radfahrer zukünftig unter der Straße zum und vom Bahnhof weg sich fortbewegen.	0
<i>Das ist gausie nicht möglich, da an der Stelle der Waldbach unterirdisch durch einen Tunnel geführt wird.</i>	0
Bitte keine Tunnel- oder Unterführungslösungen im Bahnhofsumfeld. Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen gehören nach oben und in den Stadtraum, den sie sich mehr und mehr zurück erobern müssen.	4
<i>Die 17 Gleise im nördlichen Bereich oberirdisch zu überqueren ist nicht möglich ;)</i>	0
<i>In einer perfekten Welt gäbe es einen Sponsor für eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke wie in Freiburg ...</i>	0
die Nordunterführung muss so organisiert sein, dass auch bei ankommenden Zügen und entsprechenden Mengen von ankommenden Personen genügend Platz für Radfahrer ist.	10
<i>Ich stimme zu. In der Südunterführung wäre bei ankommenden Zügen z.B. kein Platz mehr für Radfahrende. Die Nordunterführung müsste deshalb deutlich breiter ausgeführt werden, insbesondere wenn Reisende sich aufgrund des Nord-ZOB vermehrt in Richtung Norden orientieren. Der Radverkehr sollte deutlich von den zu Fuß gehenden Personen getrennt werden.</i>	2
<i>heutiger Schwachpunkt der Nordunterführung sind die beiden Bereiche am Ende. Kurvenradius entschärfen und übersichtlicher machen. Auf der Ostseite nach Möglichkeit wie früher den Radfahrern in Richtung Rammersweier wieder den Fuß- und Radweg entlang der Gleise öffnen und nicht wie heute über die Rammersweierstraße. Oder den Übergang kindersicher zu machen.</i>	3
KFZ-Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße vor dem Bahnhof ist zu vermeiden. Ich schlage vor, den von der Unionrampe kommenden KFZ-Verkehr über die Philipp-Reis-Straße weiterzuführen und weiter über die Okenstraße nach Süden UND Norden. Damit entfällt auf der Philipp-Reis-Str. und teilweise auf der Okenstr. die Einbahnführung, wegen Platzmangel. Dies ist hinzunehmen, weil Fußgänger*innen und Radfahrenden auch bzgl. Verkehrsraum Vorrang gegeben werden muss.	2
Nord-Unterführung wie geplant mit der Bahn ausbauen. Dabei direkten Fussgänger-Zugang zu den Gleisen ermöglichen. Fahrradspuren wie bisher zur Unterquerung der Gleisanlagen.	3

Dass Rampen als Zugänge gebaut werden sollen, begrüße ich. Ein Schwachpunkt für Radfahrer/Rollstuhlfahrer, die in den Zug einsteigen wollen, bleiben die Aufzüge: häufig defekt und zu Stoßzeiten viel zu klein dimensioniert. Hier sollten Alternativen geschaffen werden, idealerweise auch Rampen bis hin zu den Gleisen.	0
Ließe sich das Eine mit dem Anderen verbinden ? Fahrradstellplätze braucht es pragmatisch gedacht mehr und nahe der Gleise, gar über den Gleisen beispielsweise entlang einer ordentlich breiten FAHRRADBRÜCKE mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen DIREKT von der Zeller Straße - GO WEST - zur Philipp-Reis-Straße (als Fahrradstraße). Die Weiterführung über den Ochsensteg, die Vogesenstraße brächte mit der Umwidmung in Fahrradstraßen eine klare Route vom Riedle in Zell-Weierbach bis zum Nord-West-Schulzentrum/der Nordwest-Sporthalle. Somit könnte für Erwachsene gar das Industriegebiet Waltersweier eine Rad-Pendler-Alternative werden, die aktuellen Staus auf der Grabenallee/Hauptstraße/Unionbrücke heftig mindern.	1
<i>Eine gute Idee, über die man weiter nachdenken sollte. Auf und über der Unionbrücke wird es (Auto)Verkehr zumindest als Zufahrt zum Ree-Carré geben. Der Fahrradverkehr wäre dann davon abgetrennt und bekäme eine echte Achse Ost-West.</i>	1

Fahrradstellplätze

Die heute vorhandenen 1235 Fahrradstellplätze sollen auf insgesamt 2050 erweitert werden, etwa zwei Drittel davon auf der Westseite und etwa ein Drittel auf der Ostseite des Bahnhofs und größtenteils überdacht. Etwa 35% der Stellplätze sollen nur für autorisierte Nutzer zugänglich sein. Auch bestehende Radabstellanlagen, beispielsweise zwischen dem Empfangsgebäude und Gleis 1, sollen überprüft und möglicherweise anders organisiert werden, um die Nutzbarkeit des Empfangsgebäudes und die Qualität der Abstellmöglichkeiten zu verbessern.

Kommentar	Bew.
Beleuchtung, Kameras und ggf. eine Überdachung. Mehr braucht es eigentlich nicht.	1
Bitte das vom ADFC geforderte Rad- und Mobilitätszentrum realisieren.	11
Bitte die vorhandenen Veloboxen beibehalten !	4
Es wäre schön, wenn es direkt am Bahnhof einen Fahrradverleih für Touristen geben würde, z.B. auch MTBs. Stadträder sind ja eher etwas für Einzelfahrten.	3
Und vor allem sollte man auf Sicherheit achten. Es werden so viele Räder geklaut.	4
Fahrräder im Bahnhofsgebäude nördlich und südlich von (mittigen) Kernbereich des Gebäudes mit den wesentlichen Bahnhofsfunktionen (DB, Toiletten, Kiosk, Gastro). Dabei die Fassaden zur Straße ggf. jeweils stehen lassen, sodass das Gebäude von außen weiter harmonisch wirkt. Durch den enormen Platzgewinn für Räder könnte das Fahrrad-Chaos entlang Gleis 1 verbessert werden.	0
Zwischen Bahnhofsgebäude und Gleis 1 muss „Luft“ sein - dort müssen die Fahrräder auf jeden Fall weg.	0
Fahrradparkplatz bei Südzugang begrünt mit Sitzmöglichkeiten. Fahrräder in Fahrradhaus gegenüber Schulamt, aber bitte keine so hässlichen Holzkonstruktionen.	0

Fußgängerüberweg am Empfangsgebäude

Eine besonders wichtige Aufgabe ist eine neue Führung des Fußverkehrs zwischen Bahnhof und Innenstadt. Insbesondere soll die heute besonders ungünstige Konfliktsituation am Zebrastreifen südlich des Empfangsgebäudes aufgelöst werden. Zukünftig sollen sich an dieser Stelle Fuß- und Radverkehrs zwischen Bahnhof und Innenstadt nicht mehr so wie heute mit dem Kfz-Verkehr überschneiden. Sowohl Fußgänger als auch Kfz-Verkehr sollen dabei grundsätzlich ebenerdig (ohne Unterführung) geführt werden.

Kommentar	Bew.
Ich sehe nicht, wie das funktionieren soll. Wenn beides ebenerdig stattfinden soll, dann bleibt die Konfliktsituation bestehen und es ändert sich nichts an dem ersten Eindruck, den so gut wie jeder hat, der am Bahnhof ankommt und die Treppe hochkommt: Man steht vor einer Straße und muss darum kämpfen diese zu überqueren. Für die Autofahrer umgekehrt genau das gleiche. Es kommt immer von irgendwo ein Fußgänger oder Fahrradfahrer, der den Verkehr zum stocken bringt. Der Individualverkehr mit dem Auto muss von dort weg. Den Bereich um den ZOB und den Bahnhof sollten nur Busse und Taxen befahren dürfen, dann ließe sich der ganze Platz auch freundlicher gestalten (z.B. Pflaster anstatt Asphalt, keine festen Gehsteige).	10
Wie bereits im Themenfeld Öffentlicher Verkehr gesagt: ZOB an die Schiene legen, Straße dorthin, wo jetzt der ZOB ist, dann muß man nicht jeder, der aus dem Bahnhof kommt, sofort eine Straße queren.	1
Eine Konfliktsituation ist nicht nur der Zebrastreifen Richtung ZOB, sondern insbesondere auch eine fehlende Querungsmöglichkeit für Fußgänger über die Hauptstr. in Richtung Saarlandstraße.	1
<i>Auch dieser Konflikt wäre mit diesem Vorschlag elegant gelöst.</i>	0
Um die schwierige Kreuzung des Fuß- und Radverkehrs mit dem KFZ-Verkehr zu vermeiden, bietet sich folgende Lösung an: Der KFZ-Durchgangsverkehr auf der Hauptstraße vor dem Bahnhof entfällt. Der von der Unionrampe kommende KFZ-Verkehr wird über die Philipp-Reis-Straße weitergeführt, und weiter über die Okenstraße nach Süden UND Norden. Damit entfällt auf der Philipp-Reis-Str. und teilweise auf der Okenstr. die Einbahnführung, wegen Platzmangel. Dies ist hinzunehmen, weil Fußgänger*innen und Radfahrenden auch bzgl. Verkehrsraum Vorrang gegeben werden muss.	4
Was spricht denn gegen eine Fortführung der Unterführung. Das löst doch alle Probleme.	0
<i>Vielen Dank für Ihre Frage. Direkt südlich der Bahnsteigunterführung, also unter dem Bäckerei-Verkaufscontainer und dem Fußgängerüberweg verläuft unterirdisch in einem Gewölbe der Waldbach, der aus der Oststadt kommt und dann an der Freiburger Straße hinter dem Lidl-Markt wieder zum Vorschein kommt. Eine Verlängerung der Unterführung zum ZOB wäre daher enorm aufwändig, da der Waldbach im Weg ist. Mit einer Fußgängerunterführung wäre zudem nur der Zugang zu den Bahnsteigen gelöst. Für viele weitere Verkehrsbeziehungen – beispielsweise von der Innenstadt zum Reisezentrum oder auch für Radfahrende entlang der Hauptstraße – müsste zusätzlich ein oberirdisches Angebot vorgesehen werden. Längere Unterführungen werden teils auch als unangenehm wahrgenommen. Dies gilt vor allem, wenn sie abgewinkelt sind und daher nicht gut einsehbar sind, wie es hier der Fall sein müsste. Im Fazit sprechen damit verschiedene Gründe gegen eine Verlängerung der Fußgängerunterführung.</i>	0

<p>Auto-Verkehr von der Unionrampe über Hautstraße (also heutigen ZOB) mit Pflicht zur Fahrt in die Straßburger Straße zum Freiburger Platz. Weiterfahrt vor dem Bahnhof nur für Busse zum neuen ZOB (beim ehemaligen Reifen Dinser). Fahrräder direkt vor dem Bahnhof auf zwei Spuren (=beide Richtungen) östlich der Straße und damit ohne Unterbrechungen. Ebenso hätten Fußgänger dann keinen Zebrastreifen mehr zu überqueren.</p>	<p>0</p>
<p>Ich halte es für unrealistisch die Bedürfnisse der Autofahrer gänzlich auszublenden. Nur weil man es den Autofahrern immer weiter umständlich / leidlich macht, wird das Autofahren dennoch nicht aufgegeben. Bitte daher auch die Autofahrer-Aspekte ordentlich berücksichtigen. Nur nur Radfahrer und Fußgänger.</p>	<p>0</p>

Themenfeld: Städtebauliche Weiterentwicklung Bahnhof-Innenstadt

Ein wichtiges Ziel ist die nachhaltige Stärkung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt. Dazu gehören funktionale Achsen für den Fuß- und Radverkehr ebenso wie eine klare Sichtachse, die eine einfache Orientierung ermöglicht. Zudem sollen mittels einer angemessenen Bebauung von unter- bzw. ungenutzten Flächen neu entstehende Stadträume gestaltet werden. Dabei sind standortangemessene Nutzungsmöglichkeiten vorzuschlagen.

Grundstücke mit Potential entwickeln
 Verschiedene Grundstücke im Bahnhofsbereich sind trotz ihrer zentralen Lage untergenutzt. Diese werden zum Teil dafür benötigt, die Verkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln (ZOB, Parkhaus, Fahrradstellplätze). Darüber hinaus sollen jedoch auch Ideen für eine künftige städtebauliche oder freiraumplanerische Gestaltung entwickelt werden, die ein angemessenes Entrée zur Stadt schaffen. Dabei können auch zukünftig nicht mehr benötigte Verkehrsflächen für eine Bebauung vorgeschlagen werden.

Kommentar	Bew.
Die eigentlichen, lebensdienlichen Schätze von Städten sind nicht die bebauten Flächen, die Gebäude, die Dächer, sondern naturnahe Freiflächen, welche den Blick weiten und den Himmel nicht verdecken.	9
Fahrräder im Bahnhofsgelände nördlich und südlich von (mittigen) Kernbereich des Gebäudes mit den wesentlichen Bahnhofsfunktionen (DB, Toiletten, Kiosk, Gastro). ZOB beim ehemaligen Reifen Dinser. Parkhaus für Autos gegenüber (wo das Gebäude abgebrannt war) mit Zufahrt über Rheinstraße und Dietrich-Straße. Keine Durchfahrt direkt vor dem Bahnhof außer für Bussen zum ZOB. Alle Autos müssen in die Straßburger Straße zum Freiburger Platz.	1
Der nördliche Hauptstr. einen Entwicklungsschub zu geben indem sich Bahnhof und Innenstadt über eine attraktive Achse verbinden, dieses Potential bietet sich jetzt. Wenn allerdings ein Süd-ZOB den Stadtraum zustellt, ist die attraktive Achse unterbrochen. Dann nützt es wenig, dass Fußgänger und Radfahrer auf der Hauptstr bessere Bedingungen vor finden.	2
<i>Ich stimme dem obigen Kommentar zu 100% zu. Zumal die derzeitige Lage des ZOB für eine moderne Verkehrsplanung nicht ausreichend Verkehrsfläche bietet. Eine zentrale Anbindung Offenburgs an den Bus-Fernverkehr muss sichergestellt sein.</i>	0
<i>Dem kann ich mich nur anschließen. Das ist für mich logisch, dass es einen Nord-ZOB geben muss. Und die Fläche des bisherigen Süd-ZOB sollte Lust machen auf die Stadt.</i>	0
<i>Der ZOB, der in Teilen im Süden ist, kann ein wunderbares Bindeglied zwischen Innenstadt und Bahnhof herstellen. Dadurch wird das ganze Areal belebt. Ein langweiliges Bürogebäude, wie es sonst gebaut werden würde, ist da eher Entwicklungshemmer.</i>	2
Sind evtl. die Grundstücke/Gebäude um die Post rum zu erwerben und entwickeln möglich ?	0
Das Haus an der Ecke Philipp Reis str. /Hauptstr. ist nicht schön Kein schönes Bild für die Stadt Offenburg. (Brandgefahr bei Asia Imbiss...)	0

Nutzungskonzepte

Bei möglichen Neubebauungen sollen Konzepte für die zukünftige Nutzung entwickelt werden. Insbesondere für die Nutzungseinheiten in den Erdgeschossen sollen Ideen vorgeschlagen werden, die den öffentlichen Raum – auch in den Abendstunden – beleben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bahnhofsquartier nur Einzelhandel mit Nahversorgungsfunktion (z.B. Lebensmittel, Schreibwaren, Drogeriewaren) zulässig ist – die südlich gelegene Innenstadt soll Schwerpunkt des Einzelhandels bleiben.

Kommentar	Bew.
Wie schon in einem anderen Kommentar erwähnt, wäre ein kleiner und gut sortierter Supermarkt von Nöten.	7
Im Bahnhofsgebäude sollte neben dem bestehenden Zeitschriftenladen auch Gastronomie, die Post, besser noch eine zentrale Paketabholstation, ein Café, die Tourismusinfo ggf. kombiniert mit Bahnschalter, ein Minimarkt und das vom ADFC vorgeschlagene Rad- und Mobilitätszentrum untergebracht werden.	9
<i>Ja, das Rad und Mobilitätszentrum würde auf jeden Fall eine Bereicherung sein :-)</i>	0
Es ist dringend darauf zu achten, dass mögliche Gewerbeflächen im Bahnhofsumfeld so belebt werden, dass sie der Mehrheit der Bevölkerung einen wirklichen Nutzen bringen. Wo das nicht der Fall ist und Spekulationsobjekte entstehen, ist jedem zwielfichtigen Nutzungswildwuchs Tor und Tür geöffnet (Wettbüros, Spielhallen, Shishabars, etc.)	10
<i>Ich halte die genannten Nutzungen ebenfalls für nicht ideal im direkten Bahnhofsbereich, es verschärft die Lage leider nur...</i>	0
Im südlicher Teil des Bahnhofsgebäudes (an der Treppe) eine neue Schalterhalle, eventuell modern verglast, dadurch hell und lichtdurchflutet und einladend. Im Gebäudeteil direkt dahinter leicht zu findende Räumlichkeiten für BuPo und LaPo(!). Dies würde auch die (gefühlte) Sicherheit im Quartier, und vorallem im direkten Bahnhofsumfeld erhöhen. Im mittleren Teil (u.a. heutige Schalterhalle), Cafe, Lebensmittelgeschäft, Restaurant. Im nördlichen Teil die ebenfalls vom ADFC vorgeschlagene Radstation und durch Personal überwachte Radabstellanlage realisieren. Vielleicht findet sich ja auch ein Radhändler (...) Soweit nötig und möglich die alte Fassade beibehalten und aufwerten. Im nicht Denkmalgeschützten Teil entweder über einen modernen Neubau nachdenken, oder wenigstens die Gebäudeteile stark modernisieren.	3
<i>Doch glatt noch eine Packstation und Post vergessen.</i>	3
Fahrräder sollten auch nur ab und zu unkompliziert in einer sicheren Umgebung geparkt werden können. Derzeitige Radboxen auf der Westseite und Radhaus (Ostseite) sind nur für Dauernutzer attraktiv. Radhaus ist übrigens auch oft fehleranfällig und keine Lösung, wenn man zum mit teurerem Fahrrad anreist (z.B. E-Bike), das Radhaus mal wieder nicht funktioniert und man das Fahrrad dann "draußen" abstellen muss. Das Prozedere am Radaus dauert auch zu lange.	1
Eine integrierte "Fahrradwaschanlage" wäre auch keine schlechte Sache.	1
Ein Skaterplatz könnte Leben in den Bahnhofsbereich bringen	2

Themenfeld: Ideen für das Quartier

Im Rahmen des Sanierungsgebiets Bahnhof-Schlachthof entsteht – auch über das Gebiet des städtebaulichen Wettbewerbs zum Bahnquartiers hinaus - Raum für neue, ansprechende Angebote und Nutzungen. Mit der Info-Tanke am Freiburger Platz hat die Stadt eine zentrale Anlaufstelle für alle Bürgerinnen und Bürger und Interessierte im Quartier eingerichtet. Sie bietet Raum für Fragen und Anliegen, ist aber auch ein Ort des Ideenaustauschs. Nun möchten wir Ihnen auch hier die Möglichkeit geben, Ihre Ideen für langfristige Verbesserungen in der Wohn- und Lebensqualität und eine lebendige Nachbarschaft einzubringen.

Angebote im Quartier

Neue Angebote für Begegnung, Austausch sowie Treffpunkte und Aufenthaltsorte für Jung und Alt fördern eine lebendige Nachbarschaft und stärken das bürgerschaftliche Engagement. Das Quartiersmanagement ist stets offen für Ideen und Anregungen zu neuen sowie möglichen Anknüpfungspunkten an bereits bestehende Angebote mit Erweiterungspotenzial.

Kommentar	Bew.
Wenn die Autos auf den Straßen im Quartier minimiert werden, entsteht Raum und Entwicklungsmöglichkeit für anderes, das man aber nicht nur planen und implementieren, sondern sich entwickeln lassen sollte. Dazu gehört der Mut auch nicht zu tun, sein zu lassen, zu warten. Die wahren Schätze sind zukünftige, unverbaute Möglichkeiten.	6
Eventuell könnte ein öffentlicher Begegnungsraum außen und innen geschaffen werden. Eventuell auch mit Informationen für externe. Tourismus u.a	2
<i>Kann es dort einen für Offenburger Gruppen vielfach gestaltbaren, öffentlich buchbaren Raum geben, wenn Einrichtungen solche größere Räume nicht haben? Oder mehrere Räume? Ich glaube, dass es nie genug Räume hat für private Feiern, für Gruppenangebote...Belebung in die Nachtzeiten hinein....</i>	0
Im Ostbereich braucht es auch eine Parkbucht, um Leute zum Bahnhof zu bringen. Bin gespannt ob die Fahrradparkplätze ausreichen?	0
Die Funktion(en) und Möglichkeiten, die das Quartiersmanagement bietet, müssten jetzt zeitnah noch etwas besser publik werden. Wie bekannt ist dieses Angebot wirklich in Offenburg?	0
<i>Hallo, vielen Dank für die Anregung! Für mich ist es tatsächlich auch interessant zu wissen, wie das Angebot des Quartiersmanagements wahrgenommen wird bzw. was ich tun kann, um noch weitere Bürger*innen zu erreichen. Ich nehme jedoch regelmäßig an den unterschiedlichen Stadtteilgremien teil, mache eigene Aktionen und betreibe Öffentlichkeitsarbeit. Zum 01.April ist nun eine Förderung von gemeinnützigen Mikroprojekten im Gebiet möglich (s. Mikroprojekte). Durch gemeinsames Tun lässt sich sicherlich noch viel entwickeln!</i>	0
<i>Liebe Grüße Gianna Braun Quartiersmanagerin</i>	
Offenburg war Eisenbahnerstadt. Hierzu eine Ausstellung mit noch lebenden Zeitzeugen??	0
Einplanen einer Radstation an der „Tanke“ für kleine Einkäufe fürs Rad und Reparaturen an den Bikes	1

Sozialer Zusammenhalt

Im Bahnhofsquartier sollen alle friedlich zusammenleben und respektvoll miteinander umgehen. Den sozialen Zusammenhalt unter der Nachbarschaft und mit den Quartiersbesucher*innen zu fördern, ist eine wichtige Aufgabe des Quartiersmanagements und Ziel der Neugestaltung des Bahnhofsquartiers. Daher sind die sozialen Entwicklungsthemen besonders relevant, welche die Bürger*innen und Besucher*innen im Quartier beschäftigen.

Kommentar	Bew.
Beide, Bewohner und Besucher begegnen sich draußen, im öffentlichen Raum. Soziales Leben braucht gemeinsame Zeit, gemeinsames Spiel, gemeinsames Erleben, Spiel- und Begegnungsorte für Jung und Alt in zuträglicher, angenehmer, sicherer Umgebung.	5
Wichtige Voraussetzung ist m.E., dass der Bahnhofsraum mit seinem Umfeld durchgehend als sicherer Raum wahrgenommen wird. Das dürfte entsprechende Anstrengungen erfordern.	3
Bahnhofsumfelder sind in den meisten Städten, nicht nur in Deutschland Transitorte, die sehr verschiedene, häufig auch Gestrauchelte und Schattenwirtschaftsexperten anziehen. Hier "zivile" Begegnungsräume und -möglichkeiten zu schaffen gleicht ein wenig der Trockenlegung eines ungunstigen Sumpfes. Es entstehen ganz klar Machtfragen. Darum sind v. a. die Bewohner*innen hier zu stärken und zu beteiligen, damit sie in ihrem Wohnquartier gut und angstfrei leben können. Großes Thema, große Herausforderung!	3
Mit dem letzten Umbau des Bahnhofs hat man die Wohnqualität der Saarlandstraße deutlich verschlechtert: - Seit die kleinen Hütten vor Gleis 1 abgerissen worden sind, hört man die Züge auch bei geschlossenen Fenstern! -> Vor Gleis 1 müssen Bauten hin, die den Zuglärm deutlich dämmen. - Die Taxis sorgen für Lärm (im Winter wird der Motor am Abend angelassen, um sich zu wärmen + Taxifunk) nehmen den Anwohnern die Parkplätze weg. Außerdem haben wir die Abgase unter den Fenstern! -> Die Taxis dürfen nicht mehr in der Saarlandstraße sein und die Anwohner nicht belästigen! - Die Autos rasen durch die Saarlandstraße durch, sie ist nicht einmal 30er Zone! -> Die Saarlandstraße muss zu einer verkehrsberuhigten Zone werden! - Der kleine Park Saarlandstraße / Hauptstraße ist ein Umschlagplatz für Drogen und Fahrraddiebe geworden. Außerdem ist eine immer größere Müllansammlung zu beobachten. Betrunkene halten sich auch dort auf. Hundebesitzer scheinen die Gesetze auch nicht zu kennen. -> Die kleine Mauer hinter den Bäumen muss entweder entfernt werden oder höher gebaut werden. Die Sitzgelegenheiten müssen mittig auf dem Platz sein, wo niemand solch ein Verhalten an den Tag legen kann. - In Bahnhofsnähe sind in den letzten Jahren mehrere Frauen vergewaltigt worden. -> Die Sicherheit für die Anwohner muss gewährleistet sein! - Vor ca. 2 Jahren standen alle Züge und sehr viele Reisende standen in der Saarlandstraße, andere wurden in der Saarlandstraße abgeholt, so dass die Anwohner nicht mehr ihr Haus verlassen konnten. - Es muss genug Raum für die Reisenden am Bahnhof sein, wo sie sich im Falle eines Zugausfalls / oder mehrerer Zugausfälle aufhalten können.	2
Bezüglich des Pfählerparks möchte ich eine revolutionäre Parole wiederverwenden: "DIE MAUER MUSS WEG!" Seit Jahren ist sie Anlaufstelle für Saufgelage, Drogenhandel, Schlägereien und nächtliche Partys. Sämtliche Maßnahmen seitens der Stadt, dies einzudämmen, schlugen fehl. Lediglich massiver Kontrolldruck der Polizei sorgt für zeitweise Linderung – dieser ist aber nicht durchgehend aufrechtzuerhalten. Aktuell verhelfen die derzeit gültigen behördlichen Einschränkungen den Anwohnern zu ruhigen Nächten – schön und schlimm zugleich ist es zu erleben, wie es sein könnte ...	0
Ein attraktives Angebot rund um den Bahnhof stellt doch garnicht mehr die Frage: Besucher oder Bewohner! Ich gehe hin, weil es dort Spaß macht, zu sein und ich interessante Angebote dort erlebe - Bauernladen, Gastronomie ...gleichermaßen für alle interessant.	3

Eine Verkehrsberuhigung der Okenstraße ab der Kreuzung Freiburger Straße würde viel Lärm und Unsicherheit beim Queren der Straße vermeiden. Das wäre z.B. einfach durch einen Blitzer möglich.	2
--	---

Mikroprojekte

Seit dem 01. April 2021 gibt es die Möglichkeit, durch gemeinnützige Mikroprojekte aktiv etwas zur Verbesserung des Wohn- und Lebensumfelds beizutragen. Hierfür stehen städtische Fördermittel zur Verfügung, die beantragt werden können. Pro Projekt sind bis zu 5.000 € möglich.

Kommentar	Bew.
Eine Fläche zum Boule-spiel in Bahnhofsnähe.	0
Stromkästen oder andere freie Flächen z.B. in der Unterführung können von Schülern, im Rahmen ihres Kunstunterrichts, gestaltet werden.	0