

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

1. **Betreff:** Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen
-

2. **Beratungsfolge:**

	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss	29.01.2014	öffentlich
2. Gemeinderat	10.02.2014	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

Der Bericht zum Sachstand und zum beabsichtigten weiteren Vorgehen wird zur Kenntnis genommen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Sachverhalt/Begründung:

Übersicht über die Gliederung der Vorlage

1. Strategische Ziele
2. Einleitung
3. Entstehung der heutigen Bahnhofssituation
4. Verbesserungen in den letzten Jahren
5. Weiterhin bestehender Handlungsbedarf
6. Planungsüberlegungen, Mehrfachbeauftragung und Investorenausschreibung 2004 bis 2007
7. Fortführung der Überlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes ab 2010
8. Bewertung und Empfehlung für das weitere Vorgehen

1. Strategische Ziele

Die Vorlage dient der Erreichung folgender strategischer Ziele:

- Nr. 6: Innovative städtebauliche Entwicklung und hochwertige Gestaltung des Stadtbilds, des öffentlichen Raums und der Infrastruktur unter Einbeziehung der Bürgerschaft.
- Nr. 20: Gewährleistung einer Verkehrsinfrastruktur, die den Standort Offenburg stärkt.

2. Einleitung

Eine Verbesserung der Situation am Bahnhof in Offenburg ist schon lange Gegenstand von Überlegungen der Verwaltung und von Beratungen im Offenburger Gemeinderat. Zuletzt hat der Gemeinderat in den Jahren 2005 und 2006 umfassend über die Situation am Bahnhof beraten und sich am 31.07.2006 für die Umsetzung der damals so bezeichneten Variante "B" ausgesprochen. Diese Variante sah den Abbruch des südlichen Drittels des Bahnhofsempfangsgebäudes, eine wesentliche Veränderung der Verkehrssituation und den Neubau eines neuen Bahnhofsempfangsgebäudes am ZOB vor. Eine durch die Bahn hierfür im Jahr 2007 durchgeführte Investorenausschreibung brachte jedoch kein für die Bahn wirtschaftlich vertretbares Ergebnis, weshalb die Bahn diese Planungen zunächst nicht weiter verfolgte.

Ab dem Jahr 2010 nahmen die Stadtverwaltung und die Bahn wieder Gespräche zu Möglichkeiten einer Verbesserung der Situation am Offenburger Bahnhof auf. Hierzu wird nachfolgend berichtet (**Kapitel 7 und folgende**).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Bei der Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfelds handelt sich um eine außerordentlich komplexe Planungsaufgabe mit umfassender Vorgeschichte. Die letzte umfassende Beratung im Gemeinderat liegt bereits längere Zeit zurück. Nachfolgend werden daher in **Kapitel 3 und 4** zunächst noch einmal die Historie der heutigen Situation und bisherige Maßnahmen wiedergegeben. In **Kapitel 5** wird der trotz dieser bereits erfolgten Maßnahmen weiterhin bestehende Handlungsbedarf dargestellt. In **Kapitel 6** wird die Mehrfachbeauftragung und Investorenausschreibung im Zeitraum 2004 bis 2007, die nicht umgesetzt wurde, nochmals kurz dargelegt.

3. Entstehung der heutigen Bahnhofssituation

3.1 Entwicklung bis 1909

Im Jahr 1844 wurde die Rheintalbahn von Baden-Oos her kommend bis Offenburg eröffnet und ein Jahr später durch den damals noch schmälere Bahngraben bis Freiburg weiter geführt. Der Offenburger Bahnhof wurde, nach einiger Diskussion um den besten Standort, am heute noch bestehenden Standort nördlich der Altstadt angeordnet (siehe **Anlage 1**).

Das heute noch in veränderter Form bestehende Empfangsgebäude wurde nach Plänen des Karlsruher Architekten Friedrich Eisenlohr errichtet. Eisenlohr plante auch zahlreiche weitere Empfangsgebäude der Badischen Staatseisenbahnen, so in Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg. Er erstellte auch die Pläne für den Wiederaufbau des Ortenberger Schlosses und die ursprüngliche Planung für die evangelische Stadtkirche in Offenburg. Errichtet wurde die Kirche allerdings erst nach seinem Tod nach veränderten Plänen.

Das 1844 fertig gestellte ursprüngliche Empfangsgebäude reichte etwa von der Straßburger Straße bis zur Franz-Volk-Straße.

Gleisseitig schloss sich an das Empfangsgebäude eine Halle an, die zwei Gleise überspannte. Unterführungen gab es noch nicht, zu den Bahnsteigen gelangten die Reisenden ebenerdig über die Gleise. Weiter östlich, zur heutigen Rammersweierstraße hin, schlossen sich die Werkstätten an.

Das Umfeld des Bahnhofs war damals zunächst völlig unbebaut. Auch die Hauptstraße reichte noch nicht bis zum Bahnhof. Zwischen Stadt und Bahnhof lag die Pfähler-Villa mit ihrem Park. Den Bahnhof erreichten die Offenburger zunächst über die heutige Okenstraße und die heutige Straßburger Straße. Erst einige Jahre später wurde die Hauptstraße durch den Pfählerpark hindurch bis zum Bahnhof verlängert. Um 1880 wurde südlich angrenzend an das Empfangsgebäude ein Erweiterungsbau

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

errichtet, in dem die Offenburger Hauptpost untergebracht wurde. Im Jahr 1894 zog die Hauptpost dann in die nördliche Hauptstraße um.

Im Jahr 1866 wurde die Schwarzwaldbahn von Offenburg bis Hausach mit späterer Verlängerung nach Villingen und Konstanz eröffnet und im Jahr 1883 der Güterbahnhof vergrößert. Der Personenbahnhof Offenburg selbst blieb jedoch bis 1909 über 64 Jahre fast unverändert, so wie er 1844 errichtet worden war, und bewältigte nur noch mit Mühe die stark gewachsenen Verkehrsströme (siehe **Anlage 2**).

3.2 Neugestaltung 1909 bis 1911

Ab den 1890er Jahren plante die damalige Großherzoglich Badische Staatseisenbahn einen Umbau und eine Erweiterung der gesamten Bahnanlagen in Offenburg von Windschlag bis zum Bahngraben, um sie an die stark gewachsenen Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Wurden im Jahr 1897 zunächst Pläne für eine kleinere Baumaßnahme für 5 Millionen Mark vorgelegt, entwickelten sich die Pläne weiter, bis schließlich eine grundlegende Erneuerung und Erweiterung für rund 20 Millionen Mark Baukosten geplant war – *„eine solche Steigerung erregte berechtigtes Aufsehen und ward eine Zeitlang zum Schlagwort der Tagespresse gegen die beabsichtigten Millionenbauten der großen Bahnhöfe“* (Albert Kuntzemüller 1928 in der „Ortenau“).

Im Jahr 1905 begannen nach erfolgtem Grunderwerb die Bauarbeiten. Der eigentliche Personenbahnhof wurde von 1909 bis 1911 umgebaut. Während dieser Zeit wurde der Personenverkehr über einen „Notbahnhof“ an der Rammersweierstraße abgewickelt.

Die noch heute vorhandene Anlage des Personenbahnhofs entstand im Wesentlichen in diesen Jahren (siehe **Anlage 3**). Die frühere Bahnsteighalle wurde abgebrochen und die heute vorhandenen Bahnsteige wurden angelegt und über die neu gebauten Unterführungen im Norden und Süden erschlossen. Ursprünglich sollte dabei die Nordunterführung den abfahrenden Reisen und die Südunterführung den ankommenden Reisen dienen.

Weiter entstand auch die "Personen- und Karrendurchfahrt" zwischen Rheinstraße und Rammersweierstraße. Die Stadt hatte hier eine Straßenüber- oder -unterführung gefordert, um dem Verkehr zwischen Nordweststadt und Nordoststadt Umwege zu ersparen, gebaut wurde aber nur die Karrendurchfahrt.

Das bestehende Empfangsgebäude, einschließlich des südlichen, ursprünglich durch die Post genutzten Anbaus blieb in seiner Substanz erhalten und wurde weiter genutzt. Der bis dahin in der Mitte des Gebäudes gelegene Haupteingang wurde in den südlichen Pavillon des Kernbaus verlegt, wo er sich heute noch befindet. In der Mitte des Gebäudes wurde zurückgesetzt ein zweigeschossiger Baukörper ergänzt. Die

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

ursprünglich geöffneten Arkaden auf der Straßenseite wurden geschlossen und die dort früher auf ganzer Gebäudelänge vorhandene Freitreppe entfernt.

Mit diesem Umbau verfügte Offenburg über moderne, den verkehrlichen Anforderungen entsprechende Bahnanlagen, über den „ersten großen, modernen Bahnhof, den wir in Baden besitzen“, so der Generaldirektor der Badischen Staatsbahnen A. Roth im Jahr 1911.

Bereits kurz nach dem Umbau wurden allerdings auch verbleibende beziehungsweise neu entstandene Schwachpunkte des Umbaus diskutiert. Albert Kuntzemüller, Verfasser zahlreicher Aufsätze zur Badischen Eisenbahngeschichte, schreibt hierzu 1928 in der „Ortenau“:

Dem Laien fiel hierbei wohl der Umstand am meisten auf, daß im Gegensatz zu allen sonstigen grundlegenden Verbesserungen und Neubauten „das bestehende Aufnahmegebäude beibehalten“ und nur „den erweiterten Bedürfnissen angepasst werden sollte“, ein Entschluß, der hauptsächlich aus Sparsamkeitsgründen gefaßt ward, aber schon damals auch in Fachkreisen eine scharfe Kritik fand. Mit Recht. Denn er hemmte nicht nur die bauleitenden Ingenieure in ihrer Bewegungsfreiheit mehr als angenehm, sondern bedeutete auch einen unliebsamen Gegensatz zu der sonst allenthalben bewiesenen Großzügigkeit. So großartig die Gesamtanlage im übrigen wurde, so wenig imposant mutete das Flickwerk am Stationsgebäude an. [...] Wenn der Chronist schließlich noch eines Momentes gedenken soll, das in der öffentlichen Erörterung schon vor der Eröffnung des neuen Bahnhofes, erst recht aber danach, vielen Staub aufgewirbelt hat, so ist es das Fehlen einer mittleren Bahnsteigunterführung. Der Volksmund hat daraufhin das wenig schmeichelhafte Wort vom „Rennbahnhof“ geprägt, das landauf landab viel Heiterkeit erregte, zumal es ja nicht so ganz unberechtigt sein mochte. Man darf vielleicht aber daran erinnern, daß der Bau dieser ominösen mittleren Unterführung von dem Augenblick an, wo die Mitverwendung des alten Aufnahmegebäudes beschlossen war, ausschied, es sei denn, dass man sich mit einer so geringen Breite abgefunden hätte, daß der Vorwurf eines „Pfuscherwerkes“ nicht allzu lange auf sich hätte warten lassen.

Diese Kritik führte jedoch zu keinen weiteren Umbauten, bis in die 1990er Jahre blieb der Bahnhof in seinen Strukturen und Funktionen im wesentlichen so erhalten, wie er 1909 bis 1911 umgebaut wurde (siehe **Anlage 3a**). Das Bahnhofsgebäude, einschließlich der Ergänzungen von 1909 bis 1911, steht mittlerweile unter Denkmalschutz.

3.3 Planung für das Bahnhofsumfeld und Errichtung des ZOBs 1989 bis 2000

Eine wesentliche Veränderung im Bahnhofsumfeld ergab sich aus der Umgestaltung der Verkehrssituation und der Anlage des neuen Zentralen Omnibusbahnhofes in den Jahren 1989 bis 2000.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Im Jahr 1989 fasste der Gemeinderat den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Vor dem Bahnhof II“ (Drucksache 1249/89). Gleichzeitig wurde eine Veränderungssperre erlassen, um eine städtebaulich unpassende Nutzungsänderung auf einem Grundstück zu verhindern.

In der Drucksache wurde einerseits auf Mängel des damaligen Bahnhofsvorplatzes und Busbahnhofs vor dem „Gewerkschaftshaus“ verwiesen: *„Er ist als reine Verkehrsfläche unattraktiv, womit vor allem der ‚erste Eindruck‘ für Stadtbesucher, die mit der Bahn kommen, negativ ist. Die direkt vor dem Bahnhofsgebäude verlaufende Hauptstraße beeinträchtigt in erheblichem Maße den direkten Bezug Gleisanlage – Busbahnhof.“* Weiter wurde auf das Fehlen einer städtebaulich geordneten Blockrandbebauung in einigen angrenzenden Bereichen und die Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Baulücken und niedriggeschossige Bauten in schlechtem Zustand hingewiesen.

Als Ziele für eine Umgestaltung wurden definiert (Drucksache 1249/89):

- *funktionale Verbesserung der Verbindung Zug – Bus*
- *attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (gemeint war der Platz vor dem „Gewerkschaftshaus“)*
- *städtebauliche Neuordnung der Blockrandbereiche an der Hauptstraße (Bahnhofshotel, Parkhaus etc.), der Rheinstraße und der Okenstraße sowie der Blockkinnenzonen*
- *bessere städtebauliche Anbindung des Bahnhofsbereiches an die Innenstadt*

Grundlage für die weitere Planung war ein umfassendes ÖPNV-Gutachten, das einen zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit 14 Halteplätzen vorsah.

Die 1992 vorgelegte Planung (Drucksache 857/92, siehe **Anlage 4**) sah den Bau einer neuen Fahrbahn für den von der Unionbrücke kommenden Straßenverkehr östlich der bestehenden Hauptstraße auf bisherigem Bahngelände direkt angrenzend an das Gleis 1 vor. Im Zuge der Verschwenkung dieser Fahrbahn unmittelbar vor dem Empfangsgebäude auf die bestehende Hauptstraße entstand der heute noch vorhandene Fußgängerüberweg (Zebrastreifen).

Diese Straßenbaumaßnahme war Voraussetzung, um die Bushaltestellen von ihrem Standort am früheren "Gewerkschaftshaus" an den heutigen, näher zur Innenstadt gelegenen Standort in der bisherigen Hauptstraße zu verlagern und dort einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) einzurichten.

Das zwischen dem ZOB und der neuen Straßenführung gelegene längliche und schmale Grundstück verblieb im Eigentum der Bahn und war für den Verkauf an einen Investor vorgesehen. Auch der Gehweg am ZOB befindet sich auf dem Bahngrundstück, lediglich der Radweg liegt auf städtischem Grund. Im damals aufgestell-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

ten Bebauungsplan wurde auf diesem Grundstück eine viergeschossige Bebauung im Rahmen eines Mischgebiets vorgesehen. Für den Gehweg war eine Überbauung mit Arkaden vorgesehen. Auch der 1927/28 gebaute "Rade-Pavillon" (heute Bäckerei und Café Dreher) sollte ursprünglich zugunsten einer Neubebauung abgebrochen werden. Von der Bebauung ausgespart wurden zwei auf dem Grundstück vorhandene Blutbuchen.

Der Bebauungsplan wurde 1993 als Satzung beschlossen (Drucksache 1016/93). Aus formalrechtlichen Gründen – das bisherige Bahngelände war noch nicht förmlich „entwidmet“ – konnte er jedoch nicht in Kraft treten.

Zwischenzeitlich wurde die bau- und ortsgeschichtliche Bedeutung des „Rade-Pavillons“ noch einmal neu abgewogen. Das Landesdenkmalamt stufte den Pavillon 1995 als Kulturdenkmal ein. Es erfolgte die Entscheidung, den Pavillon zu erhalten (Drucksache 657/97), so dass er heute noch mit neuer Nutzung erhalten ist, und eine gewisse Engstelle für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr bildet. Nach erfolgter Entwidmung der Bahnfläche konnte der Bebauungsplan mit dieser Änderung 1997 erneut als Satzung beschlossen werden (Drucksache 682/97) und in Kraft treten.

Der neue ZOB mit seinen Segeldächern und Platz für 12 Busse gleichzeitig konnte im Jahr 2000 eröffnet werden.

Eine Bebauung auf dem bahneigenen Grundstück („Investorenfläche“) wurde jedoch bis heute nicht realisiert. Auch die um 2002 durch einen Investor entwickelte Überlegung, dort ein 21-geschossiges Hotel zu errichten (vergleiche Drucksache 023/03), kam nicht zur Ausführung.

Die geplante Straßenverschwenkung am alten Busbahnhof und die Umgestaltung zu einer Platzfläche wurden ebenfalls bisher nicht umgesetzt, der alte Busbahnhof stellt heute zusätzliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

4. Verbesserungen in den letzten Jahren

In den letzten Jahren sind durch die Stadt Offenburg und durch die Deutsche Bahn eine Reihe von weiteren Baumaßnahmen am Bahnhof Offenburg erfolgt, durch die die Benutzbarkeit für die Reisenden deutlich verbessert werden konnte (siehe **Anlage 5**).

4.1 Baumaßnahmen an den Bahnsteigen

Im Jahr 2002 wurden durch die Bahn mit Förderung durch den Bund an allen Bahnsteigen Aufzüge errichtet, so dass die Bahnsteige heute ohne Umwege barrierefrei zugänglich sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Im Jahr 2004 wurde, finanziert durch das Land Baden-Württemberg, die Stadt Offenburg und den Ortenaukreis, der bestehende Behelfsbahnsteig am Gleis 7 für den öffentlichen Personenverkehr ausgebaut. Der zusätzliche Bahnsteig ermöglichte eine weitere Verbesserung des Nahverkehrsangebots. Die Südunterführung wurde bis zum Gleis 7 verlängert.

2006 wurden Bahnsteigdächer erneuert. Im Jahr 2009 wurden die Bahnsteige an den Gleisen 1 bis 4 an ihrem Südenende auf das heute übliche Maß erhöht.

4.2 Verlängerung der Südunterführung bis zur Rammersweierstraße

Mit der Verlängerung der Südunterführung bis zur Rammersweierstraße konnte die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus der Oststadt wesentlich verbessert werden. Zunächst war an den Bau einer Mittelunterführung gedacht (siehe u.a. Drucksache 383/95), der sich jedoch als sehr teuer herausstellte. Im Jahr 2000 fiel dann die Entscheidung zu einer Verlängerung der Südunterführung (Drucksache 39/00). Diese Baumaßnahme der Stadt Offenburg konnte nach einem komplexen Planungs- und Bauprozess und umfassenden Abstimmungen mit der Bahn im Jahr 2009 abgeschlossen werden. An der Rammersweierstraße entstand ein attraktiv gestaltetes Eingangsbauwerk nach einem Entwurf des Freiburger Architekten Rosenstiel (Drucksache 034/07).

4.3 Reisezentrum

Im vergangenen Jahr wurden die Fahrkartenschalter durch die Bahn zu einem heutigen Standards entsprechenden Reisezentrum umgebaut. In der Schalterhalle in der Mitte des Empfangsgebäudes wurde zusätzlich ein Bäckereiverkauf mit Café eingerichtet. Die Bahn hat dabei klargestellt, dass diese Maßnahmen dazu dienen, den Standard kurzfristig zu heben und einer mittel- bis längerfristigen grundlegenden Umgestaltung nicht entgegenstehen werden.

4.4 Parkplätze und Fahrradparkhaus

Bereits in den 1970er Jahren wurde auf dem Grundstück Rheinstraße Ecke Hauptstraße gegenüber der früheren Bahnhofspost ein Parkplatz für Reisende eingerichtet, der heute durch eine Bahntochter bewirtschaftet wird.

An der Rammersweierstraße wurde in den 1990er Jahren ebenfalls ein durch eine Bahntochter bewirtschafteter Parkplatz für Reisende eingerichtet. Durch die verlängerte Südunterführung ist er inzwischen besser erreichbar.

Am Bahnhof ist heute ein umfassendes Angebot an Fahrradstellplätzen vorhanden, darunter auch Fahrradboxen am Nordende des Empfangsgebäudes und an der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Rammersweierstraße. In diesem Jahr wurde durch die Stadt Offenburg an der Rammersweierstraße das innovative vollautomatische Fahrradparkhaus, das sogenannte „Radhaus“, errichtet (Drucksache 064/12).

4.5 Fahrradverleih und Carsharing

Auf der West- und der Ostseite des Bahnhofs wurden Stationen des Fahrradverleihsystems Nextbike errichtet. Weiter sind in der Nähe des Bahnhofs auch Carsharing-Fahrzeuge stationiert.

4.6 Fazit

Durch die oben genannten Maßnahmen in den letzten Jahren konnten wesentliche Verbesserungen für die Reisenden am Offenburgener Bahnhof erreicht werden.

Diese Maßnahmen haben die ohnehin schon stärker frequentierte, da innenstadtnähere, Südunterführung weiter als Hauptzugang zu den Bahnsteigen gestärkt. Nur die Südunterführung reicht bis zum Gleis 7 bzw. bis zur Oststadt und nur an der Südunterführung befinden sich Aufzüge. Auch die Verschiebung des ZOB an das Südende des Bahnhofs hat die Südunterführung in ihrer Funktion als zentraler Bahnsteigzugang gestärkt. Die Nordunterführung dient weiter als Bahnsteigzugang aus der Nordweststadt und vom Park-und-Ride-Parkplatz Rheinstraße/Hauptstraße.

5. Weiterhin bestehender Handlungsbedarf

Trotz der oben dargestellten Verbesserungsmaßnahmen bestand und besteht weiterer Handlungsbedarf im Bahnhofsbereich, wie er sich heute darstellt (siehe **Anlage 6**).

Im Jahr 2005 wurden durch die Verwaltung folgende Grobziele für die künftige Bahnhofsentwicklung genannt (Drucksache 120/05):

- *Anbindung der Südunterführung mit Durchstich zur Rammersweierstraße*
- *Entflechtung der Führung von Fußgängerströmen und Kfz-Verkehr*
- *Einbindung des ZOB in die Bahnhofskonzeption*
- *Verlagerung der Kundenhalle in den Süden*
- *gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofsumfeldes unter Berücksichtigung der Randbebauung*
- *Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des MehrLiN-Konzeptes*
- *Berücksichtigung der planerischen Zusammenhänge auf dem nördlich anschließenden Güterbahnhofareal*
- *Ordnung des ruhenden Verkehrs und Verbesserung des Parkraumangebotes*
- *Erhalt der Fahrrad-Abstellanlagen*

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Der mit diesen Zielen im Jahr 2005 umschriebene Problem- und Handlungsbedarf konnte inzwischen teilweise gelöst werden, teilweise besteht er weiterhin. Zwar ist die Südunterführung zwischenzeitlich verlängert worden, und für den Radverkehr konnte mit dem neuen Radhaus ein zusätzliches Angebot geschaffen werden. Die Hauptstraße konnte zunächst provisorisch nach Norden in das Güterbahnhofareal hinein verlängert werden.

Bis heute nicht befriedigend gelöst und auch in der Öffentlichkeit und im Gemeinderat diskutiert sind jedoch insbesondere folgende Problemstellungen:

- Sanierungsbedarf im Empfangsgebäude, Leerstände, fehlende Nutzungen
- Abseitige Lage der Kundenhalle/Reisezentrum gegenüber dem Hauptzugang Südunterführung, das Gebäude wendet sich nicht der Innenstadt zu
- Überlagerung des Fußgänger-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs im Bereich des Zebrastreifens (in der Vergangenheit Gegenstand mehrerer Fraktionsanträge, siehe Drucksache 014/08)
- Kein attraktiv gestalteter Bahnhofsvorplatz
- Kein ausreichendes Parkraumangebot für Kfz mit entsprechendem Parkdruck in angrenzenden Stadtteilen (in der Vergangenheit Gegenstand mehrerer Fraktionsanträge, siehe Drucksache 077/11).
- Nicht alle Grundstücke im Bahnhofsumfeld sind städtebaulich angemessen genutzt und bebaut

6. Planungsüberlegungen, Mehrfachbeauftragung und Investorenausschreibung 2004 bis 2007

In den Jahren 2004/2005 wurden durch die zwei regionalen Architekturbüros Grossmann und Lehmann unterschiedliche Vorschläge für eine Umgestaltung des Bahnhofsbereichs gemacht. Auslöser war, dass sich die Bahn damals einen Verkauf des Empfangsgebäudes an einen privaten Investor vorstellen konnte.

Dies war Anlass für die Verwaltung, im Jahr 2005 eine Mehrfachbeauftragung für die künftige Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes auf der Grundlage der in Kapitel 4 dargestellten Ziele durchzuführen (Drucksache 120/05). Teilnehmer waren die beiden oben genannten sowie drei weitere Architekturbüros. Als Ziel war formuliert, "das bisherige Bahnhofsgebäude (einschl. Vorplatz), die Bahnhofsunterführung, den ZOB, das Grundstück zwischen ZOB und Gleisen sowie die dazugehörige Straßenführung (einschl. Parkierung) in einen optimalen Zusammenhang, eine sinnvolle Nutzung und in ein städtebauliches Gesamtbild zusammenzufügen."

Die Bewertungskommission zu den Ergebnissen der Mehrfachbeauftragung fasste das Ergebnis wie folgt zusammen: *"Die fünf angeforderten Vorentwurfsplanungen haben sich auf der Grundlage der bisherigen Entscheidungen des Gemeinderats und der Vorgaben der Stadt intensiv mit den städtebaulich-gestalterischen Aufgabenstel-*

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

lungen der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes befasst. Insbesondere die aufgeworfenen Fragen der Verkehrsführungen haben zu einer Reihe von Alternativen der Verkehrslösung geführt. Die Komplexität der Anforderungen hat nach Auffassung der Bewertungskommission nicht zu der einen (oder mehreren alternativen) direkt umsetzbaren Lösung geführt" (vergleiche Drucksache 159/05).

Aus der Mehrfachbeauftragung wurden durch die Bewertungskommission eine Reihe von Empfehlungen entwickelt. Hierzu gehörte insbesondere auch die Empfehlung, den ZOB in seiner bisherigen Anordnung beizubehalten.

Die Verwaltung entwickelte aus den verschiedenen Lösungsansätzen auf der Grundlage der Empfehlungen der Bewertungskommission zwei grundsätzliche Varianten "A" und "B" für die weitere Bearbeitung. Beide Varianten gingen von einer Verlagerung der wesentlichen Bahnhofsfunktionen (Reisezentrum) zur Südunterführung und von einem Erhalt des ZOB am heutigen Standort aus.

Die beiden Varianten „A“ und „B“ nahmen im Grundsatz die ursprünglich durch die zwei Architekturbüros vorgelegten unterschiedlichen Ansätze wieder auf und wurden in der Folge durch diese Architekturbüros weiter bearbeitet (vergleiche Drucksache 070/06).

Die Variante "A" sah vor, die Verkehrsführung und das bestehende Bahnhofsgebäude grundsätzlich unverändert beizubehalten und lediglich die Bahnhofsfunktionen (Reisezentrum) an das Südende des Gebäudes zu verlegen, ggf. verbunden mit einem Umbau/Sanierung.

Die Variante "B" sah vor, das südliche Drittel des Empfangsgebäudes (um 1880 errichtetes ehemaliges Postgebäude) abzurechen, um eine veränderte Verkehrsführung zu ermöglichen. Die von der Unionrampe her kommende Fahrbahn entlang der Gleisanlagen sollte bis auf Höhe Straßburger Straße verlängert werden. Zwischen dieser Fahrbahn und dem ZOB sollte ein neues Empfangsgebäude errichtet werden. Der heutige Zebrastreifen wäre entfallen und überbaut worden. Weiter sollte am Nordende des Empfangsgebäudes ein Parkhaus errichtet werden.

Die Variante „B“ sah mit dem Abbruch des südlichen Drittels des Empfangsgebäudes einen erheblichen Eingriff in das Kulturdenkmal vor. Gleichzeitig sollte der ursprüngliche Gebäudeteil von 1844, der „Eisenlohr-Bahnhof“, denkmalgerecht saniert und neuen Nutzungen zugeführt werden und so dem Denkmalschutz in diesem Bereich Rechnung getragen werden. Das Regierungspräsidium Freiburg (höhere Denkmalschutzbehörde) sprach sich dennoch gegen einen Abbruch des südlichen Gebäudeteils aus, da es nicht nur den „Eisenlohr-Bahnhof“, sondern auch die späteren Ergänzungen und Umbauten als denkmalwürdig ansah: *„Als bauliches Zeugnis, das die einzelnen Bauphasen von seiner Entstehung 1844 bis zum umfassenden Um- und Ausbau 1906-11 weitgehend bewahrt hat, ist (das Gebäude) von hohem dokumenta-*

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

rischen und exemplarischen Wert“. Die Verwaltung kam damals in einer Gesamtabwägung jedoch zum Ergebnis, dass den städtebaulichen und verkehrlichen Belangen der Vorrang gegenüber den durch das Regierungspräsidium Freiburg geäußerten Denkmalschutzbelangen zu geben ist.

Die Verwaltung empfahl nach erfolgter Überarbeitung, die Variante "B", die eine umfassende Umgestaltung des Bahnhofs und der Verkehrssituation vorsah, der weiteren Entwicklung zu Grunde zu legen. Am 31.7.2006 sprach sich der Gemeinderat mehrheitlich für die Realisierung dieser Variante aus (Drucksache 111/06, siehe **Anlage 7 und 7a**).

Am 20.11.2006 beschloss der Gemeinderat den Abschluss einer Grundsatzvereinbarung mit der DB Station & Service AG, der für den Bahnhof zuständigen Bahntochter, über die weitere Entwicklung des Bahnhofsbereichs (Drucksache 163/06).

Im Anschluss führte die Bahn mit Unterstützung der Stadt eine europaweite Investorenausschreibung durch mit dem Ziel, einen Investor für den Umbau des Bahnhofs zu finden (Drucksache 012/07).

Im Rahmen der Investorenausschreibung wurden drei Angebote abgegeben. Keines der Angebote entsprach jedoch den wirtschaftlichen Vorstellungen der Bahn, weshalb das Ausschreibungsverfahren durch die Bahn abgebrochen bzw. aufgehoben wurde.

7. Fortführung der Überlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes ab 2010

7.1 Arbeitsgruppe Stadt/Bahn

Im 2010 wurden die Gespräche Bahn/Stadt zu einer Umgestaltung des Bahnhofs wieder aufgenommen. Hierzu erfolgten verschiedene Spitzengespräche zwischen Stadt und Bahn. Eine Arbeitsgruppe unter Federführung der Stadtplanung und mit Vertretern der berührten städtischen Fachbereiche und Bahnvertretern tagte 2011 und 2012 mehrfach und erörterte verschiedene Planungsoptionen.

Die Bahn hatte zwischenzeitlich entschieden, dass das Empfangsgebäude mit dem Reisezentrum grundsätzlich dauerhaft im Eigentum der Bahn verbleiben soll, wodurch eine neue Ausgangslage gegenüber früheren Überlegungen eingetreten war. Vorstellen kann sich die Bahn weiterhin einen Verkauf nicht mehr benötigter Teile des bestehenden Empfangsgebäudes.

Die 2006 beschlossene Lösung sollte damals weitgehend durch einen Investor finanziert werden. Die Investorenausschreibung führte jedoch zu keinem Erfolg. In der

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

2011 eingerichteten Arbeitsgruppe wies die Bahn darauf hin, dass sie nur in sehr begrenztem Umfang eigene Mittel bereitstellen kann, und daher aufwändigere Umbaumaßnahmen in erheblichem Umfang durch Fördermittel und/oder einen städtischen Beitrag zu finanzieren wären. Im Fokus der Arbeitsgruppe stand daher, ob auch mit wirtschaftlich günstigeren Lösungen eine erhebliche Verbesserung der Situation am Bahnhof erreicht werden kann. Dabei wurden auch verschiedene ältere Planungsüberlegungen wieder aufgegriffen und noch einmal bewertet.

7.2 Betrachtete Planungsvarianten 2011-2013

7.2.1 Variante 2013/1: Bestandsvariante

Die Bahn konnte sich vorstellen, das Empfangsgebäude im Bestand zu sanieren und im Inneren im Grundriss umzugestalten. Das Reisezentrum würde am heutigen Ort verbleiben. Die Bahn hat hierzu verschiedene Überlegungen zur Grundrissgestaltung angestellt.

Diese Lösung würde jedoch die oben in Kapitel 4 angesprochenen Problempunkte überwiegend nicht beheben, so dass sie aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend ist.

7.2.2 Variante 2013/2: Verlängerung der Südunterführung bis zum ZOB

Zwischen Verwaltung und Bahn wurde diskutiert, ob eine Verlängerung der Südunterführung auf der Westseite bis zum ZOB eine geeignete Lösung wäre, um die Situation am Bahnhof zu verbessern. Es handelt sich hierbei um einen Gedanken, der auch in früheren Jahren schon einmal aus den Reihen des Gemeinderats vorgeschlagen und dort erörtert wurde (siehe Drucksache 39/00).

Eine solche Verlängerung hätte den Vorteil, dass die Fußgängerverkehrsströme unterirdisch queren könnten und die verschiedenen Verkehrsarten so entflochten werden können.

Eine solche Lösung hätte allerdings auch Nachteile:

- Die Gesamtsituation für die Bahnreisenden würde sich nicht wesentlich verbessern. Die Situation, dass Bahnreisende auf der Straße und nicht in einer Empfangshalle ankommen, wäre weiterhin vorhanden.
- Das Empfangsgebäude würde noch stärker als heute ohnehin schon der Fall von den Fußgängerströmen abgeschnitten, so dass es schwieriger wäre, eine angemessene Nutzung für dieses Kulturdenkmal zu finden.
- Reisende, die von der Stadt kommend zur Schalterhalle und weiter nach Norden wollen, müssten hinabsteigen und anschließend wieder hinaufsteigen, sofern nicht zusätzlich auch der der Zebrastreifen beibehalten würde.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

- Die Unterführung wäre abgeknickt, was aus kriminalpräventiver Sicht ungünstig ist (Einsehbarkeit).
- Die Unterführung müsste den hier verdolt in einem unterirdischen Kanal geführten Waldbach kreuzen und könnte daher nur eine beschränkte lichte Höhe haben.

Die Bahn lehnt eine Verlängerung der Südunterführung aus den genannten Gründen ab.

Aus Sicht der Verwaltung würde eine Verlängerung der Südunterführung bis zum ZOB zwar die Überschneidung der Verkehrsströme verringern, sie wäre aber mit den oben genannten Schwierigkeiten und Nachteilen verbunden und somit keine Lösung, die die Gesamtsituation am Bahnhof grundlegend verbessern würde.

7.2.3 Variante 2013/3: Verlagerung der Bahnhofsfunktionen in den "Südkopf" des Empfangsgebäudes

In der Arbeitsgruppe wurde weiter die Möglichkeit einer Verlagerung der Bahnhofsfunktionen, insbesondere des Reisezentrums, in das südliche Drittel des Empfangsgebäudes ("Südkopf") untersucht und erörtert. Das Reisezentrum würde damit näher an der Südunterführung liegen. Diese Möglichkeit war auch in früheren Jahren schon zwischen Bahn und Stadt erörtert worden. Der Ausgang der Südunterführung könnte in das Gebäude einbezogen werden, so dass die Reisenden nicht wie heute im Freien, sondern im Gebäudeinneren ankommen.

Es wäre sowohl ein Umbau am südlichen Ende des bestehenden Gebäudes denkbar (siehe **Anlage 8 und 8a**) wie auch ein Neubau am Süden (siehe **Anlage 9 und 9a**). Ein Umbau des bestehenden Gebäudes würde stärker Denkmalschutzbelange wahren. Ein Neubau hätte den Vorteil, dass er energetisch nach heutigen Standards ausgeführt werden könnte und eine großzügige, barrierefreie Lösung ermöglichen würde.

Alternativ könnte das bestehende Gebäude umgebaut werden. Hierzu wäre ein starker Eingriff in das Gebäude erforderlich. Barrierefreiheit im bestehenden Gebäude könnte möglicherweise erreicht werden, indem der Erdgeschossfußboden auf Straßenniveau abgesenkt wird. Trotz erheblicher Eingriffe ins Gebäudeinnere wäre ein Erhalt der denkmalgeschützten Fassade möglich.

Aus Sicht der Verwaltung wäre bei Aufnahmen dieser Variante ein Neubau voraussichtlich die bessere Lösung, da er eine großzügigere Anordnung der Bahnhofsfunktionen ermöglichen würde.

Der mittlere und nördliche Teil des Empfangsgebäudes („Eisenlohr-Bahnhof“) würde für andere Nutzungen zur Verfügung stehen und von der Bahn nicht mehr benötigt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Die Zebrastreifen- und Vorplatzsituation könnte bei dieser Variante verbessert werden, in dem vor dem Süden des Bahnhofs ein „Shared Space“ geschaffen wird, also eine platzartig gestaltete Fläche, die sowohl von Kraftfahrzeugen befahren wie auch von Fußgängern begangen wird. Das südlich anschließende bisherige Baugrundstück östlich des ZOB Grundstück könnte zu einer Vorplatzfläche umgestaltet werden und so ein Vorplatz geschaffen werden.

Beide, funktional ähnliche, Lösungen würden eine erhebliche Verbesserung für den Bahnreisenden bedeuten:

- Ankunft in Offenburg nicht auf der Hauptstraße, sondern wettergeschützt in einer Bahnhofshalle mit bahnhofstypischer Infrastruktur.
- Kurze Wege zum Reisezentrum.
- Das Gebäude kann stärker eine Fassade zur Innenstadt hin ausbilden.
- Gestalteter Vorplatz am ZOB.

Hierdurch würde sich auch der Ersteindruck verbessern, den der in Offenburg ankommende Reisende von der Stadt gewinnt.

Allerdings wäre die verkehrliche Situation durch die Einrichtung eines platzartig gestalteten "Shared Space" zwar gestalterisch verbessert. Die Problematik der Überschneidung zum Teil starker Fußgängerverkehrsströme und des Fahrzeugverkehrs insbesondere in den Stoßzeiten würde aber weiterhin bestehen. Durch die „Einhäusung“ des Aufgangs von der Südunterführung würde außerdem die Gebäudekante noch dichter an der Verkehrsfläche liegen, die Vorplatzfläche würde sich reduzieren.

Aus Sicht der Verwaltung ist diese Lösung letztlich nicht befriedigend, da sie trotz des damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Aufwands nicht alle Problematiken insbesondere im verkehrlichen Bereich nachhaltig löst.

7.2.4 Variante 2013/4: „Modifizierte Umfahrungslösung“

Als weitere Variante wurde die "modifizierte Umfahrungslösung" entwickelt (siehe **Anlage 10 und 10a**). Diese Lösung nimmt die Grundgedanken der Umfahrungslösung, wie sie der Gemeinderat 2006 beschlossen hat, auf. Das südliche Drittel des bestehenden Gebäudes wird abgebrochen und an dieser Stelle ein neues Empfangsgebäude errichtet. Das neue Empfangsgebäude wird so weit von den Gleisen abgerückt, dass die Durchführung einer Straße möglich ist.

Die neue, modifizierte Lösung weicht jedoch wie folgt von der 2006 beschlossenen Lösung ab:

- Nur eine statt zwei Fahrspuren hinter dem neuen Bahnhofsgebäude
- Die heutige Fahrverbindung am Zebrastreifen wird für PKW gesperrt, bleibt aber für Busse, die den ZOB ansteuern, und ggf. für Taxis bestehen und wird platzartig umgestaltet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

- Das neue Bahnhofsgebäude wird am bisherigen Standort nördlich des heutigen Zebrastreifens errichtet.
- Das Grundstück am ZOB bleibt von Bebauung frei und wird als Vorplatz gestaltet.

Diese Lösung weist gegenüber der Umfahrungslösung 2006 insbesondere folgende Vorteile auf:

- Wirtschaftlich weniger aufwändig, da nur eine Fahrspur hinter dem Gebäude und weniger Eingriffe in den Bestand (voraussichtlich kein Versetzen von Oberleitungsmasten erforderlich).
- Für das Empfangsgebäude ist eine größere Tiefe möglich, da nur eine Fahrspur dahinter entlang geführt wird.
- Das Gebäude kann stärker eine Fassade zur Innenstadt hin ausbilden.
- Größere gestaltete Vorplatzfläche am ZOB, weniger beengte Situation für den Fußgänger- und Fahrradverkehr.
- Die Zufahrt für die Busse zum ZOB ist direkter möglich, kein Umweg.
- Die Trennwirkung zwischen neuem Empfangsgebäude und nördlich gelegenen „Eisenlohr-Bahnhof“ ist geringer, da nur eine Fahrbahn zu queren ist.

Die Lösung weist jedoch auch gewisse Nachteile gegenüber der Umfahrungslösung 2006 auf:

- Die mögliche Erdgeschossfläche für das Empfangsgebäude ist insgesamt geringer (aber aus Sicht der Bahn ausreichend).
- Zwischen Empfangsgebäude und ZOB/Innenstadt kreuzen Busse und ggf. Taxis den Fußgängerverkehr (aber keine PKW).

Für den von der Unionrampe kommenden durchgehenden Verkehr wäre hinter dem neuen Empfangsgebäude nur eine Fahrspur verfügbar. Aus verkehrlicher Sicht wäre dies aber nach heutiger Einschätzung ausreichend.

Auf der Ostseite des ZOB würde keine Raumkante durch ein Gebäude gebildet, wie in der Planung von 1996 beabsichtigt, sondern die heutige offene Situation mit Blick auf die Bahnanlagen und Durchblick zur Oststadt bliebe erhalten. Vorteilhaft wäre, dass eine beengte Situation für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr vermieden wird. Neben einer reinen Platzgestaltung wäre auch denkbar, auf der Platzfläche ein pavillonartiges Gebäude zu errichten.

7.3 Parkplatzsituation, Möglichkeiten zum Bau eines Parkhauses

Unabhängig von der Frage einer Umgestaltung am südlichen Ende des Empfangsgebäudes wurde zwischen Bahn und Stadt auch die Parkplatzsituation am Bahnhof erörtert.

In der Variante "B" von 2006 war die Errichtung eines Parkhauses am Nordende des Bahnhofs auf der heutigen Hauptstraße vorgesehen. Die Hauptstraße sollte dort

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2363	Datum: 23.12.2013
---	-----------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

nach Westen auf heutige Privatgrundstücke verschwenkt werden. Diese Variante hatte den Vorteil, dass ein direkter Zugang vom Parkhaus in die nördliche Bahnsteigunterführung möglich wäre. Nachteilig war aber der hohe Aufwand durch die Straßenverlegung und damit zusammenhängende Folgekosten (Grunderwerb, Kanalverlegungen). Städtebaulich hätte das Parkhaus in der heutigen Hauptstraße einen baulichen Abschluss dargestellt, aber auch eine Unterbrechung der mittlerweile in das Güterbahnhofsareal fortgeführten Hauptstraße. Noch nicht geklärt war, wie der Fahrradunnel am Nordende des Bahnhofs künftig angebunden werden könnte.

Alternativ wurden in der Arbeitsgruppe zwischen Stadt und Bahn folgende weniger aufwändige Lösungen erörtert und als machbar angesehen:

1. Errichtung eines Parkhauses auf dem bahneigenen Grundstück nördlich der Rheinstraße (heute Parkplatz für Bahnkunden) (dargestellt in den **Anlagen 8 bis 10**).
2. Errichtung eines Parkhauses auf dem bahneigenen Grundstück nördlich der Rheinstraße und dem westlich angrenzenden Grundstück der städtischen Wohnbau bei Abbruch des bestehenden Gebäudes (dargestellt in **Anlage 10b**).

Beide Lösungen sind als machbar anzusehen. Gegenüber der Variante "B" von 2006 wäre der Weg zu den Bahnsteigen etwas länger, erscheint aber noch vertretbar. Demgegenüber wären die erforderlichen Eingriffe in die bestehende städtebauliche Struktur und die Kosten deutlich geringer. Es erscheint daher sinnvoll, diese Varianten weiter zu verfolgen.

8. Zusammenfassende Bewertung und Empfehlung für das weitere Vorgehen

8.1 Zusammenfassende Bewertung

Die verschiedenen entwickelten, zwischen der Bahn und Stadt diskutierten Varianten unterscheiden sich vor allem dadurch, wie Veränderungen am Bahnhof und in seinem Umfeld erfolgen sollen. Bei manchen Varianten sind nur kleinere Veränderungen vorgesehen, bei manchen Varianten geht es um einen umfassenden Umbau des Bahnhofs und seines Umfeldes.

Die Varianten, die nur kleinere Veränderungen vorsehen, wie beispielsweise eine reine Renovierung des Empfangsgebäudes (siehe oben Kapitel 7.2.1) oder eine Verlängerung der Südunterführung (siehe oben Kapitel 7.2.2), sind zwar mit geringem finanziellen Aufwand verbunden, führen aber zu keiner gesamthaften Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation am Bahnhof. Sie stellen daher aus Sicht der Verwaltung keine nachhaltige und dauerhafte Lösung dar.

Ein umfassender Umbau und Neubau des südlichen Teils des Empfangsgebäudes (siehe oben Kapitel 7.2.3) würde eine weitergehende Verbesserung darstellen. Die

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Situation vor dem Empfangsgebäude wäre jedoch auch bei einer Veränderung des Zebrastreifens, wie z.B. zu einem „Shared Space“ mit einer Mischung der Verkehrsarten, weiterhin mit Konflikten zwischen den Verkehrsarten verbunden.

Darüber hinausgehende Varianten sehen einen umfassenden Umbau des Bahnhofs und seines Umfeldes vor. Hierzu gehört insbesondere die 2006 vom Gemeinderat beschlossene Umbaulösung mit einer Umfahrung, für die dann durch die Bahn eine Investorenausschreibung erfolgte, die letztlich aber nicht zu einer Umsetzung führte (siehe oben Kapitel 6). Aber auch die „modifizierte Umfahrungslösung“ von 2013 (siehe oben Kapitel 7.2.4) stellt eine umfassende Neuordnung des Bahnhofs mit seinem Umfeld dar.

Diese umfassenden Umbauvarianten sehen eine gesamthafte Verbesserung der Situation vor. Sie sind jedoch mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Die 2006 angestrebte weitgehende Finanzierung durch einen Investor hat sich damals als nicht umsetzbar herausgestellt. Die Kosten für die städtebaulichen Maßnahmen (u.a. Umgestaltung der Straßenräume) müsste die Stadt übernehmen, ggf. unter Einbeziehung von Mitteln der Städtebauförderung. Was den Neubau des Empfangsgebäudes betrifft, hat die Bahn bereits mitgeteilt, dass sie die Kosten nicht alleine tragen kann, so dass auch hier eine Fördermöglichkeit gefunden werden müsste und auch ein erheblicher städtischer Anteil einzubringen wäre.

Ebenso wie die Umbauvariante von 2006 erfordert auch die "modifizierte Umfahrungslösung" den Abbruch des südlichen Drittels des unter Denkmalschutz stehenden Empfangsgebäudes. Es handelt sich hierbei um das um 1880 errichtete ehemalige Postgebäude. Der ursprüngliche "Eisenlohr-Bahnhof" von 1844 würde erhalten bleiben. Dennoch würde ein erheblicher Eingriff in ein Kulturdenkmal vorliegen.

Keiner der Lösungsansätze ist somit unter den gegebenen Rahmenbedingungen als optimal anzusehen. Alle Lösungsansätze setzen jeweils die bestehenden Verkehrsströme und das bestehende ÖPNV-Konzept mit dem Zentralen Omnibusbahnhof mit seiner „Rendez-vous-Funktion“ als Umsteigeknoten voraus. Diese Rahmenbedingungen sind zwar nicht ohne weiteres zu verändern. Aus Sicht der Verwaltung erscheint es vor dem dargestellten Hintergrund sinnvoll und notwendig, noch einmal alle zu Grunde liegenden Rahmenbedingungen gründlich zu prüfen und zu überdenken, bevor eine Entscheidung über eine Neuordnung und Konzeption im Bereich des Bahnhofs erfolgt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

8.2 Weiteres Vorgehen

8.2.1 Erneute Überprüfung der Rahmenbedingungen und anschließende Vertiefung der Planungen

Beim Bahnhofsumbau handelt es sich um eine langfristig wirkende Maßnahme von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung mit hohem Komplexitätsgrad und hohem Kostenaufwand, der nach heutigem Stand teilweise durch die Stadt zu tragen wäre. Je nach Umbauvariante sind erhebliche Eingriffe in denkmalgeschützte Bausubstanz erforderlich. Es erscheint daher sinnvoll, vor einer Entscheidung alle Rahmenbedingungen noch einmal zu überprüfen.

In der Vergangenheit wurde schon verschiedentlich überprüft, ob es für die Verkehrsführung in diesem Bereich und für den Standort des ZOB auch andere Lösungsmöglichkeiten gibt. Diese Prüfungen, die zu keinem positiven Ergebnis führten, liegen jedoch schon einige Jahre zurück.

Zwischenzeitlich haben sich die Verkehrsströme möglicherweise verändert. Derzeit wird im Zusammenhang mit dem Projekt „Nördliche Innenstadt“ die Verkehrsführung im weiteren Umfeld der Nördlichen Innenstadt und des Bahnhofs erneut untersucht.

Weiterhin ist vorgesehen, im Rahmen des Maßnahmenkonzepts ÖPNV das heutige Schlüsselbussystem zu überprüfen. Bei dieser Überprüfung wird das zukünftige Betriebskonzept des Schlüsselbus neben vielen anderen Kriterien auch dahingehend bewertet werden, inwieweit sich Auswirkungen für den ZOB ergeben, die neue Möglichkeiten für die Bahnhofsentwicklung eröffnen könnten.

Die Verwaltung empfiehlt daher, zunächst die ohnehin vorgesehene Überprüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bereich Nördliche Innenstadt/Bahnhof und im Bereich des ÖPNV abzuwarten. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Prüfung können dann Planungsalternativen entwickelt bzw. vertieft werden und im Anschluss im Gemeinderat beraten werden.

8.2.2 Zeitliche Einordnung

Mit der verkehrlichen Untersuchung für den Bereich der nördlichen Innenstadt und den Bahnhofsbereich wurde wie dargestellt bereits begonnen. Das Schlüsselbuskonzept wird voraussichtlich im 4. Quartal 2015 den Gremien zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt.

Der Bahnhof mit dem Fernverkehrshalt hat eine große Bedeutung für Offenburg und seine zukünftige Entwicklung. Dementsprechend handelt es sich aus Sicht der Verwaltung beim Bahnhofsumbau um eines der wichtigsten, zukünftigen Stadtentwicklungsprojekte in Offenburg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

202/13

Dezernat/Fachbereich:
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:
Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
82-2363

Datum:
23.12.2013

Betreff: Umgestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes - Bericht zum Sachstand und weiteren Vorgehen

Zurzeit laufen bereits eine Vielzahl großer öffentlicher und privater Entwicklungsprojekte in Offenburg, so u.a. die Projekte Nördliche Innenstadt, Freizeitbad, Seitenpfaden, Spinnereiareal oder Kronenwiese, die viel Arbeitskapazität der Stadtverwaltung und des Gemeinderats binden. Beim Projekt Bahnhofsumbau wird es sich um ein ungewöhnlich komplexes und kostenintensives Projekt handeln, das ebenfalls enorm Arbeitskapazitäten unterschiedlicher Fachbereiche binden wird.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Projektentwicklung Bahnhofsumbau nach der Überprüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen – voraussichtlich im Jahr 2016 – zu konkretisieren und voranzutreiben.

Anlagen

0. Legende zu den Anlagen 1 bis 10
1. Bahnhof - Situation ca. 1845
2. Bahnhof - Situation ca. 1882
3. Bahnhof - Situation ca. 1911
- 3a. Bahnhof - Situation ca. 1987
4. Bahnhof - Planungsvariante 1993/97 – Bebauungsplan
- 4a. Ausschnitt Süd
5. Bahnhof - Übersichtsplan zu Verbesserungen in den letzten Jahren
6. Bahnhof - Bestandssituation heute
7. Bahnhofsumbau - Planungsvariante 2006
- 7a. Ausschnitt Süd
- 7b. Ausschnitt Nord
- 7c. Originalplan
8. Bahnhofsumbau - Planungsvariante 2013/3 A – Umbau Südkopf
- 8a. Ausschnitt Süd
9. Bahnhofsumbau - Planungsvariante 2013/3 B – Neubau Südkopf
- 9a. Ausschnitt Süd
10. Bahnhofsumbau - Planungsvariante 2013/4 – „modifizierte Umfahrungslösung“
- 10a. Ausschnitt Süd
- 10b. Parkhausvariante 2