

Auftraggeber Stadt Offenburg

# Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg

Bericht  
(Kurzfassung)

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Offenburg  
Stabstelle Mobilität der Zukunft  
Am Marktplatz 5  
77652 Offenburg

### Auftragnehmer



#### Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstr. 3  
D-76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00  
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de  
www.inovaplan.de

#### Bearbeiter/in

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz  
Dipl.-Ing. Steffi Manz  
M.Sc. Sascha Klein  
M.Sc. Jan Böhringer  
M.A. Merle Schroer

#### München

INOVAPLAN GmbH  
Am Wiesenhang 19  
D-81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0  
muenchen@inovaplan.de



Karlsruhe, 01.08.2018

## 1 Projektablauf

Zielsetzung der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist es, die verkehrliche und städtebauliche Situation am Bahnhof Offenburg selbst und in dessen Umfeld zu verbessern, um den Bahnhof damit in seiner Rolle als zentrale regionale Mobilitätsdrehscheibe zu stärken. Zwar wurden in den letzten Jahren bereits diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Nutzbarkeit für die Reisenden zu verbessern, dennoch besteht weiterer Handlungsbedarf: Die Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche auf engem Raum führt zu einer in sich komplexen Situation im Bereich des Bahnhofsareals, die in verschiedener Hinsicht heute nicht als optimal zu bewerten ist. Im Rahmen des Projektes wurde zunächst eine Bestandsaufnahme mit umfassenden Verkehrserhebungen im Bahnhofsbereich durchgeführt, bei der neben dem Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs auch der Bus-, Rad- und Fußverkehr sowie der ruhende Verkehr erhoben wurde. Aufbauend auf den gesammelten Erkenntnissen wurde anschließend ein Konzept in mehreren Varianten für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofareals entwickelt, bei dem den Belangen aller Verkehrsträger Rechnung getragen wurde. Die einzelnen Varianten werden in einer abschließenden Bewertung einander gegenübergestellt sowie die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Abschließend wird eine planerische Empfehlung für das weitere Vorgehen erarbeitet.

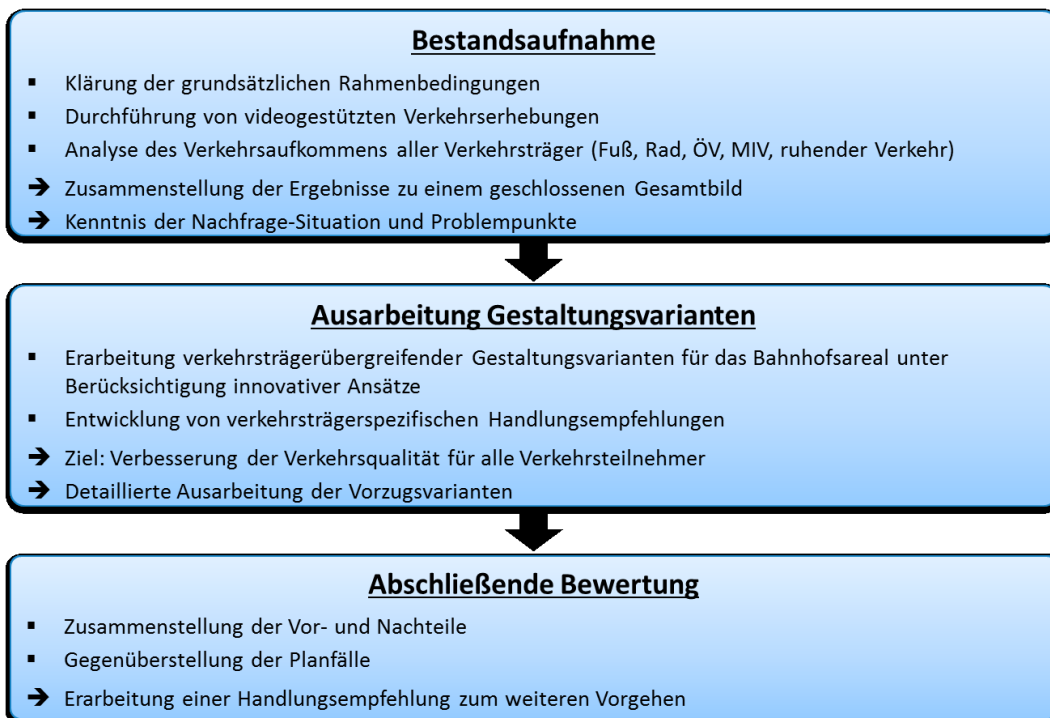


Abbildung 1 Projektablauf

## 2 Ausgangssituation

Zu Projektbeginn wurden zunächst im Rahmen einer Bestandsaufnahme die qualitative und quantitative Abwicklung der Verkehrsströme aller Verkehrsarten näher untersucht, um die Situation im Bahnhofsareal grundsätzlich bewerten zu können. Ziel war es dabei, zusammen mit den bereits vorliegenden Informationen und Daten ein möglichst vollumfängliches Bild der derzeitigen Verkehrssituation im Umfeld des Bahnhofs zu erhalten, um anschließend eine zielgerichtete Neukonzipierung vornehmen zu können.

Dabei hat sich gezeigt, dass insbesondere der ZOB in seiner heutigen Form nicht zufriedenstellend funktioniert und durch seine Lage und Ausgestaltung sowohl für den ÖV-Betrieb als auch für die Fahrgäste Nachteile aufweist. Zu den Nachteilen zählen unter anderem zu schmale Fahrgassen und auch für die heutigen Fahrgastzahlen unterdimensionierte Wartebereiche. Zudem ist keine weitere Ausweitung des Fahrtenangebots möglich, da sich der ZOB in den Spitzenstunden bereits heute an seiner Auslastungsgrenze befindet. Die Erkenntnisse darüber werden u.a. auch durch ein Zeitraffervideo vom realen Betrieb des ZOB gewonnen.

Der Fußgängerüberweg nördlich des ZOB stellt einen weiteren zentralen verkehrlichen Konfliktpunkt im Bahnhofsbereich dar (vgl. Abbildung 2). Die bis zu 1.000 querenden Fußgänger in der Spitzenstunde führen zu längeren Wartezeiten und Rückstau für den Kfz-Verkehr und zu Anhäufungen von Verspätungen für den Bus-Betrieb. Es ergeben sich somit Beeinträchtigungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass durch den ZOB in seiner derzeitigen Lage und Verkehrsführung diverse Problemstellen ergeben, die eine Umgestaltung erforderlich machen. Die zukünftige Konzeption des Bahnhofsareals insgesamt ist dabei besonders von der Lage des ZOB abhängig. Daher konzentriert sich der Schwerpunkt dieser Untersuchung auf die Untersuchung möglicher Alternativstandorte für den ZOB, mit dessen Neugestaltung eine Verbesserung der Situation erreicht werden soll und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsführung und Gestaltung des Bahnhofareals.



**Abbildung 2** Fußgängerüberweg nördlich des ZOB

### 3 Planungsziele

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die planerischen Ziele definiert, die den zu konkretisierenden Planungsüberlegungen zugrunde liegen sollen. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereichs sollen folgende Planungsziele erreicht werden:

- Stärkung des Bahnhofs in seiner Rolle als zentrale Mobilitätsdrehscheibe, Kunden sollen im Mittelpunkt stehen
- Steigerung der Verkehrssicherheit und Erhalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den MIV
- Verkehrsberuhigung im Bahnhofsbereich und Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Steigerung der ÖV-Betriebsqualität
- Verbesserung der Intermodalität und des Miteinander der Verkehrsmittel
- Übersichtliche Informationsaufbereitung (digital, analog) und verbesserte Verkehrslenkung
- Städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt weiter stärken

Die Umsetzung dieser Zielsetzungen sollte im Rahmen dieser Untersuchung anhand verschiedener Varianten untersucht werden, bei denen die dargestellten Planungsziele unterschiedlich gewichtet werden. Dazu werden die Planfälle in verschiedenen Themenbereichen auf ihre Verträglichkeit hinsichtlich der nachfolgenden Bewertungskriterien eingestuft, um bei der Planfallselektion ein transparentes Auswahlverfahren zu schaffen.

- Leistungsfähigkeit MIV
- Betriebsqualität ÖV
- Förderung Rad- und Fußverkehr
- Fahrgastkomfort
- Städtebauliche Potenziale
- Flächenverfügbarkeit
- Auswirkungen Bahnhof

Um die heute bestehenden Mängel beseitigen zu können und den ZOB zukunftsfähig ausgestalten zu können, muss das Ziel eine richtlinienkonforme Ausgestaltung sein. Dazu zählen unter anderem die Einhaltung der Mindestbreite für die Fahrgassen für einen störungsfreien ÖV-Betrieb von 6,5 Metern als auch eine ausreichende Breite für die Aufstellbereiche der Fahrgäste. Da sich der heutige ZOB in der Hauptverkehrszeit bereits an seiner Auslastungsgrenze befindet und keine weiteren Ausweitungen des Fahrtenangebots möglich sind, sollten auch zukünftig mindestens 12 Haltepositionen vorgesehen werden. Im Hinblick auf eine mögliche weitere Ausweitung des Busangebots und der Flexibilität hinsichtlich der Ausgestaltung des Fahrplanangebots und Betriebsablaufs sollten vielmehr auch entsprechende Zukunftsreserven für die Einrichtung zusätzlicher Abfahrtspositionen bei den Planun-

gen berücksichtigt werden. Dies gilt auch im Hinblick auf die eingesetzten Fahrzeugtypen. Schon heute werden auf jeder Linie zumindest vereinzelt Gelenkbusse eingesetzt. Zukünftig ist von einem vermehrten Einsatz dieses Fahrzeugtyps auszugehen. Daher sollten nach Möglichkeit auch alle Haltepositionen darauf ausgelegt sein, dass diese von Gelenkbussen angefahren werden können (Länge Halteposition 18 m statt 12 m). Zusätzlich ergibt sich durch diesen Fahrzeugtyp ein erhöhter Platzbedarf im Rahmen von Rangiervorgängen.

Durch die genannten Anforderungen an einen zukunftssicheren und qualitativ hochwertigen ÖPNV ergibt sich somit allerdings ein größerer Flächenbedarf gegenüber dem Bestand. Daher sind bei der Planung auch weitere Kapazitätsreserven in Form von Haltepositionen und ggf. auch weiteren Funktionsflächen gegenüber dem Bestand vorzusehen.

## 4 Planfallbetrachtung

Die dargestellten Mängel zeigen den Bedarf für eine Neugestaltung des ZOB auf. Daher wurden im Rahmen der Untersuchung verschiedene mögliche Varianten für die zukünftige Gestaltung des ZOB ausgearbeitet und geeignete weitergehend untersucht. Von dieser Neukonzipierung des ZOB hängt dabei auch die zukünftige Gestaltung des Bahnhofareals ab. Unter anderem betrifft dies folgende Themenfelder:

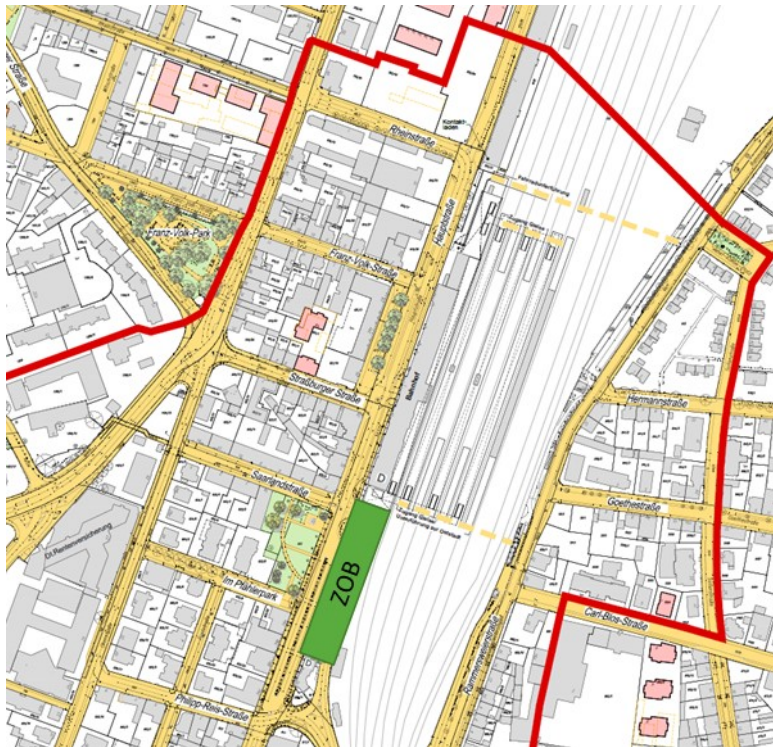
- Erschließung des Bahnhofareals (MIV)
- Führung Rad- und Fußverkehr
- Anlagen ruhender Verkehr (Pkw, Rad)
- Unterbringung Mobilitätszentrale/-station
- Unterbringung Fernbusse/Messe-Shuttle
- Umsetzbarkeit weiterer Funktions- und Betriebsflächen (Bsp. SEV, Warteflächen, Pausenraum)

Im Untersuchungsverlauf wurden daher verschiedene Lösungsansätze betrachtet, die sich vor allem im Hinblick auf die Lage des ZOB unterscheiden.

### 4.1 Planfall „Ost-Verlegung“

Als erster Planfall wurde eine Verlegung des ZOB in Richtung des Gleiskörpers untersucht. Der ZOB würde dadurch direkt an das Bahnhofsgebäude und die Flächen der Bahn angegliedert werden (vgl. Abbildung 3). Der kritische Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) als wichtiger Übergang zwischen Schienen- und Bus-Verkehr würde entfallen. Dies stellt sowohl für die Sicherheit, den Fahrgastkomfort, als auch für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes einen deutlichen Gewinn gegenüber der Bestandssituation dar. Die für die Verlegung des ZOB benötigten Flächen der Bahn stehen mittlerweile, anders als bei der letzten Planung des ZOB im Jahr 2006, grundsätzlich zur Verfügung, befinden sich aber in Teilen im Eigentum der Bahn (sogenanntes Investorengrundstück).





**Abbildung 3** Planfall „Ost-Verlegung“

Durch die Angliederung an das Bahnhofsgebäude besteht auch die Möglichkeit, dass eine MIV-Fahrbeziehung in Fahrtrichtung Norden (im Bereich des heutigen ZOB) weiterhin erhalten bleiben kann. Aus Platzgründen müsste dabei jedoch gegebenenfalls auf eine Fahrspur verzichtet werden. Da durch die Verlegung des ZOB allerdings der kritische FGÜ entfallen würde, wäre dadurch wahrscheinlich keine spürbare Verschlechterung der Leistungsfähigkeit im Pkw-Verkehr zu erwarten.

Eine Bewertung hinsichtlich der festgelegten Zielsetzungen zeigt, dass mit dem Planfall „Ost-Verlegung“ die festgelegten Ziele allerdings nur zum Teil erreicht werden können. Vor allem im Hinblick auf die Betriebsqualität ÖV kann insgesamt keine Verbesserung gegenüber dem Bestand erreicht werden. So ist aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit die Umsetzung von 12 richtlinienkonformen Haltepositionen für Gelenkbusse ebenfalls nicht möglich. Auch eine Wendemöglichkeit innerhalb des ZOB besteht nicht, was sich negativ auf die Linienführung auswirkt. Insgesamt führt dies letztlich zum Ausschluss des Planfalls.

Leistungsfähigkeit MIV	Betriebsqualität ÖV	Förderung Fuß und Radverkehr	Verbesserung Fahrgastkomfort	Städtebauliche Potenziale	Flächenverfügbarkeit	Entwicklung Bahnhof
0	0	+	+	0	-	0

**Abbildung 4** Bewertung der Zielsetzungen Planfall „Ost-Verlegung“

## 4.2 Planfall „Süd-Vergrößerung“

Der Planfall „Süd-Vergrößerung“ baut auf dem Planfall „Ost-Vergrößerung“ auf und betrachtet eine Vergrößerung des ZOB bis hin zum Gleiskörper. Allerdings werden auch die heutigen Flächen des ZOB für diesen Planfall mitgenutzt, was eine Neukonzeption der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr zur Folge hat.

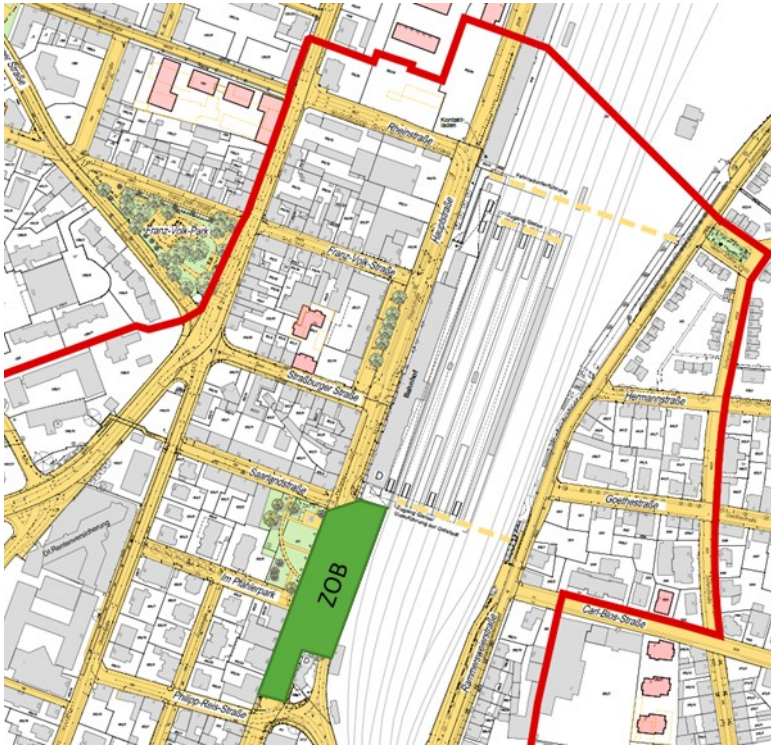


Abbildung 5 Planfall „Süd-Vergrößerung“

Eine Bewertung des Planfalls „Süd-Vergrößerung“ im Hinblick auf die vorgegebenen Zielsetzungen zeigt, dass viele der gesetzten Ziele überdurchschnittlich erreicht werden können (vgl. Abbildung 6). Insbesondere für den ÖV-Betrieb und für den Fahrgastkomfort ergeben sich große Verbesserungspotenziale durch die erhöhte Flächenverfügbarkeit. Der Standort bietet außerdem den Vorteil, dass er vergleichsweise nah zur Innenstadt liegt, die durch Umsetzung des Rée Carrés noch weiter in Richtung Norden rückt. Dadurch besteht zukünftig ein fast lückenloser Übergang zwischen dem ZOB und der Innenstadt. Allerdings können bei diesem Planfall die heutigen MIV-Fahrbeziehungen nicht aufrechterhalten werden, was weitergehende Planungsüberlegungen und entsprechende verkehrliche Alternativen erforderlich macht.

Leistungsfähigkeit MIV	Betriebsqualität ÖV	Förderung Fuß und Radverkehr	Verbesserung Fahrgastkomfort	Städtebauliche Potenziale	Flächenverfügbarkeit	Entwicklung Bahnhof
-	++	+	++	+	+	+

Abbildung 6 Bewertung der Zielsetzungen Planfall „Süd-Vergrößerung“

### 4.3 Planfall „Nord-Verlegung“

Eine weitere Möglichkeit für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofsareals besteht darin, den ZOB in den nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets zu verlegen. Neben den Flächen unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude stehen hier weitere Flächen zur Verfügung, die durch die Stadt bereits gekauft wurden (vgl. Abbildung 7).

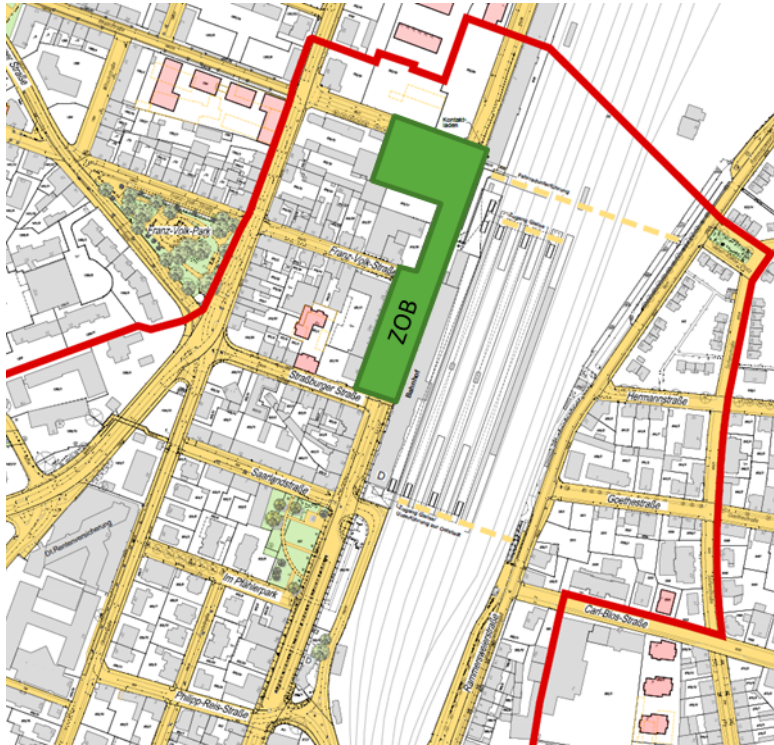


Abbildung 7 Planfall „Nord-Verlegung“

Der nördliche Teil des Bahnhofsareals sowie das Bahnhofsgebäude selbst, sind heute vergleichsweise wenig genutzt und frequentiert. Eine Verlegung des ZOB nach Norden würde daher auch zu einer Aufwertung und Belebung des Vorplatzes zum Bahnhofsgebäude und des gesamten nördlichen Areals beitragen. Dies betrifft insbesondere die nördlichen Unterführungen. So wird heute überwiegend die südliche Unterführung genutzt, während die nördliche Bahnunterführung sowie die Karrenzufahrt eher wenig frequentiert sind. Durch die Verlagerung des Bus-Angebots in den nördlichen Bereich könnte auch hier eine Verteilung bzw. Entzerrung erfolgen, die letztlich durch die zahlenmäßig bessere Verteilung der Fußgänger auch zu einem erhöhten Fahrgastkomfort beitragen könnte.

Jedoch führt auch dieser Planfall dazu, dass nicht alle bestehenden Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs aufrechterhalten werden können, was weitergehende Planungsüberlegungen und die Untersuchung von verkehrlichen Alternativen erforderlich macht. Grundsätzlich eröffnen sich durch das Freiwerden der heutigen ZOB-Flächen südlich des Bahnhofsgebäudes Gestaltungsspielräume, die für neue Nutzungen und eine städtebauliche Aufwertung dieses Teilbereichs genutzt werden können, um so auch die Verbindung zur Innenstadt weiterhin zu stärken und zu verbessern.

Eine Bewertung im Hinblick auf die gesetzten Zielsetzungen zeigt, dass die gesetzten Ziele mit einer Umsetzung des Planfalls „Nord-Verlegung“ sehr gut erreicht werden könnten (vgl. Abbildung 8). Lediglich bei der MIV-Führung zeigt der Planfall Schwächen. Bei allen weiteren Zielen sind positive Effekte festzustellen, insbesondere die Verbesserung der ÖV-Qualität und die Chancen einer städtebaulichen Aufwertung.

Leistungsfähigkeit MIV	Betriebsqualität ÖV	Förderung Fuß und Radverkehr	Verbesserung Fahrgastkomfort	Städtebauliche Potenziale	Flächenverfügbarkeit	Entwicklung Bahnhof
O	++	++	+	++	+	++

**Abbildung 8** Bewertung der Zielsetzungen Planfall „Nord-Verlegung“

## 4.4 Vorzugsvarianten

Für die Konzeption der Neugestaltung des Bahnhofsareals wurden verschiedene Planfälle vertieft untersucht, die sich schwerpunktmäßig hinsichtlich der Lage des heutigen ZOB unterscheiden. Im Zuge der Untersuchung wurden die Planfälle auf ihre Machbarkeit und verkehrlichen Wirkungen hin betrachtet und in Bezug auf den Grad der Zielerreichung der Planungsziele zur Neugestaltung des Bahnhofsareals überprüft. Im Rahmen dessen hat sich gezeigt, dass zur Erreichung der Planungsziele die Planfälle „Süd-Vergrößerung“ und „Nord-Verlegung“ am geeignetsten sind. Wenn auch bei beiden Planfällen weitere Maßnahmen und verkehrliche Alternativen für den MIV (insbesondere großräumig wie z.B. Nordquerung) erforderlich sind, bieten sie dennoch das größte Potenzial zur Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation des Bahnhofsareals. Die grundsätzliche Machbarkeit (Anfahrbarkeit ÖV und Fahrbeziehungen) wurde sichergestellt. Zudem können bei beiden Planfällen die gemäß den Richtlinien vorgegebenen Mindestmaße und die weiteren Anforderungen sichergestellt werden. Der Planfall „Ost-Verlegung“ hat nicht auflösbare Nachteile (Nichterreichen einer zufriedenstellenden ÖV-Betriebsqualität) und soll daher nicht weiter untersucht werden.

### 4.4.1 Planfall „Süd-Vergrößerung“

Der Planfall „Süd-Vergrößerung“ sieht eine Verkehrsberuhigung im Bahnhofsareal und eröffnet große Gestaltungsspielräume im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals vor. Dies führt zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und Fokussierung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands. Da die heutigen Verkehrsflächen im Süden für die ZOB-Erweiterung genutzt werden, ergeben sich Entwicklungspotenziale am Bahnhofsvorplatz und im nördlichen Bereich (Bahnhofsvorplatz, Ecke Hauptstraße/Rheinstraße). Die „Süd-Vergrößerung“ des ZOB findet auf Flächen statt, die sich im Besitz der Stadt Offenburg befinden oder von der Deutschen Bahn AG erworben werden können. Daher kann dieser Planfall unabhängig vom nördlichen Bahnhofsareal umgesetzt werden. Allerdings ist dazu eine Neuordnung der MIV-Verkehrsführung erforderlich. Diese Maßnahme erfordert langfristig eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs, beispielsweise durch die Umsetzung der zusätzlichen Nordquerung.

### 4.4.2 Planfall „Nord-Verlegung“

Der Planfall „Nord-Verlegung“ sieht eine Stärkung des nördlichen Bahnhofsareals durch einen verlagerten ZOB mit angegliedertem Fernbusterminal vor. Die Verlegung des ZOB führt in Folge der Verkehrsberuhigung zu einer Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und ermöglicht im Süden des Bahnhofs andere Nutzungen gegenüber der heutigen Situation. So kann der Bereich des alten ZOB für neue Mobilitätsangebote und/oder städtebauliche Entwicklungen nutzbar gemacht werden. Je nach Flächenverfügbarkeit sind verschiedene Gestaltungsvarianten vorstellbar. Durch die Kapazitätsausweitung bestehen auch Möglichkeiten für eine zukünftige Ausweitung des Fahrplanangebots. Im

Bereich des heutigen ZOB besteht zudem auch die Möglichkeit eine zusätzliche Ein- und Ausstiegshaltestelle zu schaffen, wodurch das vorhandene ÖV-Angebot weiter verbessert und der Fahrgastkomfort erhöht werden kann. So bleiben die kurzen Wege für Umsteiger Bus-Bahn erhalten, gleichzeitig kann das Fahrgastaufkommen im ZOB reduziert werden. Der heutige Bahnhofsvorplatz vor dem Empfangsgebäude kann, je nach Ausgestaltung, in Teilen auch für andere verkehrliche und/oder städtebauliche Funktionen genutzt werden.

## 5 Zusammenfassung und Empfehlung

Durch seine Rolle als zentrale Mobilitätsdrehscheibe treffen am Bahnhof Offenburg vielfältige Nutzungsansprüche einzelner Verkehrsmittel aufeinander. Bei einer Umgestaltung des Bahnhofsareals muss sämtlichen Belangen und Bedürfnissen Rechnung getragen werden, um eine zukunftssichere Gestaltung zu ermöglichen. Dazu wurden verschiedene Planungsziele definiert, die auf eine verkehrliche und städtebauliche Aufwertung und Stärkung des Bahnhofsumfelds abzielen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme konnten diverse Problemstellungen in der heutigen Gestaltung festgestellt werden, die durch eine Neugestaltung des Bahnhofsareals reduziert oder gänzlich behoben werden können. Es hat sich gezeigt, dass die Erreichung der gesetzten Ziele insbesondere von der zukünftigen Verkehrsführung sowie der Lage des ZOB abhängig ist. Daher wurden verschiedene Planfälle erarbeitet, die sich schwerpunktmäßig hinsichtlich der Lage des heutigen ZOB unterscheiden. Daraufaufgehend wurden die Planfälle auf ihre Machbarkeit und verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und in Bezug auf den Grad der Zielerreichung der Planungsziele zur Neugestaltung des Bahnhofsareals überprüft und bewertet.

Nach Abwägung der Gestaltungsziele haben sich zwei Planfälle als vorteilhaft und umsetzbar erwiesen. Beide Planfälle führen insbesondere zu einer Steigerung der ÖV-Betriebsqualität und zusätzlichen Erweiterungspotenzialen für einen zukunftssicheren öffentlichen Verkehr, einer städtebaulichen Aufwertung und Verkehrsberuhigung im Bahnhofsareal sowie zu einem verbesserten Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer. Die Umsetzung beider Varianten erfordert allerdings eine Neuordnung der vorhandenen Funktionsflächen und eine Neugestaltung des ZOB. Beim Planfall „Nord-Verlegung“ sind insbesondere die betrieblichen Auswirkungen auf den ÖV-Betrieb zu überprüfen (z.B. Umlaufplanung). Zudem ist die Umsetzbarkeit des Planfalls hinsichtlich des Flächenbedarfs und den ÖV-Fahrbeziehungen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals zu überprüfen. Da insbesondere für den Planfall „Süd-Vergrößerung“ eine Neuordnung der MIV-Verkehrsführung erforderlich ist, müssen weitere Maßnahmen für den MIV-Verkehr getroffen werden: Beide Planfälle erfordern langfristig eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsumfeld beispielsweise durch eine zusätzliche Nordquerung.

Beide Planfälle unterscheiden sich vor allem in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung, in welchem Bereich die Entwicklung die verkehrliche und die städtebauliche Entwicklung stattfinden kann:

Nord-Verlegung	Süd-Vergrößerung
<p><b>„ÖPNV-Verkehrsflächen im Norden, städtebauliches Entwicklungspotenzial im Süden“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planfall ermöglicht das Flächenkonzept und die Aufteilung der einzelnen Funktionsbereiche gesamthaft anzupassen (bei höheren Kosten)</li> <li>▪ Weitere MIV-Maßnahmen sind erforderlich um im Detail zu prüfen</li> </ul>	<p><b>„ÖPNV-Verkehrsflächen im Süden, städtebauliches Entwicklungspotenzial im Norden“</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stufenweise Umsetzung möglich, da Flächenüberplanung des ZOB zum Teil unabhängig von den Flächen im Norden ist</li> <li>▪ Vergrößerung des ZOB erfordert Anpassung der Verkehrsführung und ist nur mit weiterführenden MIV-Maßnahmen zu empfehlen</li> </ul>

Die meisten Funktionen des Bahnhofs liegen heute auf der Westseite des Bahnhofsareals. Allerdings zeigt auch die Ostseite das Potenzial zur Aufnahme von weiteren Funktionen. Die Ostseite könnte durch weitere Maßnahmen, wie der Unterbringung von weiteren Mobilitätsangeboten oder einer Verbesserung der Erreichbarkeit zusätzlich gestärkt werden. Damit könnte auch eine Entlastung der Westseite erreicht werden. Derartige Planungsüberlegungen sind bei der zukünftigen Ausrichtung zu berücksichtigen.