

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

| Beschluss | |
|----------------------------------|-----|
| Nr. | vom |
| wird von StSt OB-Büro ausgefüllt | |

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

-
1. **Betreff:** Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch
-

| 2. Beratungsfolge: | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Planungsausschuss | 24.06.2019 | öffentlich |
| 2. Gemeinderat | 15.07.2019 | öffentlich |

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

1. Das Gesamtkonzept zum barrierefreien und richtlinienkonformen Ausbau der bahnquerenden Stadtteilverbindungen für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen den Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch ist der weiteren Planung zum Gleisausbau der DB Netz AG zu Grunde zu legen. Das heißt konkret, dass die DB Netz AG für den Standort „Feldschlösschen“ die Präferenzvariante D und für den Standort „Mitte“ die Präferenzvariante E für ihre weiteren Planungen verwenden soll.
2. Die sich daraus ergebenden Anpassungen an die Planungskonzeption zur Sanierung der Königswaldstraße und zum Gestaltungskonzept für die Lärmsanierung sind bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.
3. Es ist sicherzustellen, dass auch bei einem Bau der Unterführungen der geplante Lärmschutz (Lärmsanierung) vollumfänglich erhalten bleibt bzw. wiederherzustellen ist. Dies ist von der DB Netz AG zu fordern.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Sachverhalt/Begründung:

1. Zusammenfassung

Der Gemeinderat hat gegenüber der DB Netz AG ein Verlangen für einen Ausbau der bestehenden Eisenbahnüberführung auf der Höhe des Feldschlösschens (Königswaldstraße / Fasanenweg) sowie für die bestehende Eisenbahnüberführung des Finkenwegs / Kornblumenwegs entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen geäußert (Drucksache-Nr. 061/18 und Drucksache-Nr. 158/18).

Vor diesem Hintergrund wurde ein Gesamtkonzept für die bahnquerenden Stadtteilverbindungen zwischen den beiden Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch erarbeitet.

Ziel der Vorlage ist es, das Ergebnis des Gesamtkonzeptes vorzustellen und das weitere Vorgehen darzulegen.

Mit dem Gesamtkonzept wurden zunächst die möglichen Präferenzstandorte – maximal jedoch eine Standortpräferenz je Unterführung – für die neue Fußgänger- sowie Fahrradunterführung „Feldschlösschen“ und „Mitte“ festgelegt (siehe Anlage 2). Zudem wurde für die ausgewählten Unterführungsstandorte jeweils eine bevorzugte Rampenführung für die Nord- sowie Südtrasse vorgeschlagen, die im weiteren Planungsverfahren durch die DB Netz AG unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten und parallel laufender Projekte zu konkretisieren und mit der Stadt Offenburg abzustimmen sind.

Vorgesehen ist eine Fußgänger- sowie Fahrradunterführung „Feldschlösschen“ im Bereich zwischen der Kreuzung ehemaliges Umspannwerk / Margeritenstraße und der bestehenden Fußgängerunterführung auf der Höhe der Kreuzung Reichenberger Weg / Fliederweg. Zusätzlich ist eine zweite Fußgänger- sowie Fahrradunterführung Mitte im Bereich zwischen der Kreuzung Drosselweg / Lilienweg und der bestehenden Fußgängerunterführung auf der Höhe der Kreuzung Finkenweg / Kornblumenweg geplant (siehe Anlage 3).

Als Ergebnis der Gesamtkonzeption ist die Erneuerung der Fußgängerunterführung „Feldschlösschen“ sowie der Ausbau zu einer Fußgänger- und Fahrradunterführung am heutigen Standort auf Höhe Reichenberger Weg / Fliederweg (Variante D) beabsichtigt (siehe Anlage 4).

Die heutige Unterführung auf Höhe Finkenweg / Kornblumenweg soll künftig als Fußgänger- und Fahrradunterführung „Mitte“ auf Höhe Drosselweg / Lilienweg neu errichtet werden (Variante E).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Das Gesamtkonzept mit den jeweiligen vorgeschlagenen Präferenzvarianten für die Unterführungen „Feldschlösschen“ und „Mitte“ soll jetzt an die DB Netz AG übermittelt werden, um dieses als Grundlage für die weiteren Detailplanungen durch die DB Netz AG für die zu erneuernden Fußgänger- sowie Fahrradunterführungen zu verwenden.

Als Übersicht ist in der nachfolgenden Tabelle eine zusammenfassende Bewertung der untersuchten Standorte anhand der definierten Kriterien und der gegebenen Rahmenbedingungen dargestellt. Eine ausführliche und argumentative Übersicht ist der beigelegten Anlage 10 zu entnehmen.

| Variante | Bewertungskriterien | | | |
|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| | Verbindungs- funktion | Übersichtlicher Trassenverlauf | Flächen- verfügbarkeit | Beeinträchtigung der Umgebung |
| Standort E „Mitte“ | + | ++ | + | 0 |
| Standort F „Mitte“ | - | -- | - | - |
| Standort D „Feldschlösschen“ | + | + | 0 | 0 |
| Standort C „Feldschlösschen“ | + | + | 0 | - |
| Standort B „Feldschlösschen“ | 0 | + | 0 | 0 |
| Standort A „Feldschlösschen“ | 0 | + | 0 | - |

2. Strategische Ziele

Strategisches Ziel A2: Die Stadt Offenburg verfolgt eine innovative städtebauliche Entwicklung und eine hochwertige Gestaltung des Stadt- und Ortsbilds. Sie bewahrt das baukulturelle Erbe.

Strategisches Ziel C3: Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

Strategisches Ziel E1: Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtvträglich gestaltet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

3. Anlass und Sachstand

Im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel sieht die DB Netz AG eine Ertüchtigung der bestehenden Rheintalbahn zwischen Offenburg und Freiburg auf bis zu 250 km/h Höchstgeschwindigkeit vor, um dort den Personenverkehr zu beschleunigen. In diesem Zusammenhang soll auch der Ausbau im Bereich von Hildboltsweier und Albersbösch auf eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h bzw. 250 km/h erfolgen. Auf Grund der raumbedeutsamen Infrastrukturmaßnahme ist hierfür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Seitens der DB Netz AG ist nach derzeitigem Stand ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren für diese Maßnahme und für den Güterzugtunnel Offenburg vorgesehen. Zur Vorbereitung dieses Verfahrens ist die DB Netz AG an die Stadtverwaltung herangetreten, um die Anforderungen seitens der Stadt Offenburg im Zuge dieses Projektes abzustimmen.

Da sich die bestehende Gehwegunterführung „Feldschlösschen“ (Königswaldstraße / Fasanenweg) innerhalb des planfestzustellenden Gebiets befindet und sie den heutigen verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gerecht wird, hat der Gemeinderat gegenüber der DB Netz AG ein Verlangen auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes für einen Ausbau der bestehenden Fußgängerunterführung auf der Höhe des Feldschlösschens (Königswaldstraße / Fasanenweg) entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen geäußert (Drucksache-Nr. 061/18).

Die bestehende Gehwegunterführung Finkenweg / Kornblumenweg liegt bislang außerhalb des Planfeststellungsgebiets. Bei einer möglichen Verlagerung nach Westen in den Bereich des Drosselwegs / Lilienwegs würde sich die neue Fußgänger- und Radwegeverbindung innerhalb des planfestzustellenden Gebiets befinden. Auch diese Unterführung entspricht nicht mehr heutigen verkehrlichen Anforderungen. Zwischenzeitlich wurde für diese Unterführung ebenfalls das Verlangen für einen Ausbau entsprechend den einschlägigen Richtlinien für Fußgänger- und Radfahrerunterführungen gegenüber der DB Netz AG geäußert. Zudem soll in die Planungskonzeption für einen richtlinienkonformen Ausbau der bestehenden Unterführung Finkenweg / Kornblumenweg eine Verschiebung dieser Unterführung nach Westen, in den Bereich des Drosselwegs / Lilienwegs, miteinbezogen werden (Drucksache-Nr. 158/18).

Vor diesem Hintergrund wurden die eben bezeichneten bahnquerenden Unterführungen zwischen den beiden Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch hinsichtlich ihrer Lage sowie funktionellen als auch räumlichen Anbindung im Siedlungsgefüge und im Hinblick auf die zukünftigen Trassenverläufe untersucht und auf dieser Grundlage eine städtebauliche Gesamtkonzeption für die Lage der Unterführungen erstellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept fürbahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Ziel der Vorlage ist es, das Ergebnis des Gesamtkonzeptes vorzustellen und das weitere Vorgehen darzulegen. Insbesondere werden auch bereits bekannte, sich aus der städtebaulichen Gesamtbetrachtung ergebende und im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigende Anpassungsanforderungen an die Planungskonzeption zur Sanierung der Königswaldstraße sowie an die Planungskonzeption zur Lärmsanierung der Rheintalbahn aufgezeigt.

4. Aktuelle Situation der bahnquerenden Stadtteilverbindungen zwischen den Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch

Die trennende Wirkung der Bahn zwischen den beiden Stadtteilen Hildboltsweier und Albersbösch kann nur durch attraktive Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer abgemindert werden.

Zwischen den Stadtteilen Albersbösch und Hildboltsweier existieren aktuell vier Bahnquerungen: Die beiden Gehwegunterführungen „Feldschlösschen“ (Reichenberger Weg / Fliederweg) sowie „Mitte“ (Finkenweg / Kornblumenweg) und eine Kfz-Unterführung mit Gehweg auf der Höhe Malvenstraße / Amselweg sowie eine weitere Kfz-Überführung mit Geh- und Radweg im Zuge des Südrings (siehe Anlage 2). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die bestehende, westlich gelegene Überführung im Zuge des Südrings im Hinblick auf ihre Randlage und fehlenden Direktanbindung an die beiden Siedlungsbereiche eine geringere Attraktivität für die Fußgänger und Radfahrer besitzt.

Die Fußgängerunterführung „Mitte“ dient als Schulweg zur nahe gelegenen Eichendorff-Schule. Sie sollte nicht nur deshalb auch in der Zukunft sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr benutzbar sein. Ebenfalls wichtig ist die Wegeverbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten nördlich der Bahn inklusive der sozialen Teilhabe am Stadtleben und die Anbindung an den südlichen gelegenen Kindergarten in Hildboltsweier. Die Unterführung „Mitte“ verbindet die beiden zentral gelegenen Siedlungsbereiche. Die Bahnquerung wird bereits heute auch häufig von Fahrradfahrern benutzt, die von den nordwestlichen Stadtteilen in Richtung Bürgerwald-See und Lahr wollen. Folglich ist der Bedarf eines richtlinienkonformen Ausbaus der bestehenden Unterführung auch für Fahrradfahrer bereits gegeben.

Insbesondere für den Stadtteil Hildboltsweier ist die Fußgängerunterführung „Feldschlösschen“ bereits heute wegen der direkten Anbindung zum Sportplatz des Sportclub Offenburgs 1929/50 e.V. (kurz: SCO) und im Hinblick auf die großräumige Anbindung an das SFZ Albersbösch von zentraler Bedeutung. Demnach ist auch hier der Bedarf eines richtlinienkonformen Ausbaus der bestehenden Unterführung bereits gegeben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Auf Grund der zu schmalen und nicht barrierefreien Gehwegunterführungen „Feldschlösschen“ und „Mitte“, die heute schon auch von Radfahrern benutzt wird, wurde jeweils ein Verlangen zum barrierefreien und richtlinienkonformen Ausbau für Fußgänger und Radfahrer gegenüber der DB Netz AG geäußert (Drucksache-Nr. 061/18 und Drucksache-Nr. 158/18).

5. Städtebauliches Gesamtkonzept mit ausgewählten Präferenzvarianten für die künftigen beiden Unterführungen im zentralen Siedlungsbereich

5.1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Um die beiden Stadtteile auch in Zukunft räumlich besser mit einander zu vernetzen, ist es aus den eben erläuterten städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten sinnvoll, zwei Fußgänger- sowie Fahrradunterführungen im zentralen Bereich der beiden Stadtteile barrierefrei und richtlinienkonform für eine ausreichende als auch attraktive bahnquerende Stadtteilverbindung auszubauen. Ein Zusammenfassen beider bestehender Gehwegunterführungen zu einer zentral gelegenen Fußgänger- und Fahrradunterführung ist wegen der vielfältigen Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen nicht zielführend und im Hinblick auf das Leitbild der kurzen Wege nicht zu befürworten (siehe Kapitel 4). Hierfür spricht auch die Vielzahl an unterschiedlichen Wegebeziehungen zwischen den beiden Stadtteilen zu bspw. sozialen sowie sportlichen Einrichtungen (siehe Anlage 1).

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die möglichen Standorte und Trassenführungen für die künftigen Unterführungen „Feldschlösschen“ und „Mitte“ in einem Gesamtkonzept zu erfassen und zu bewerten. Dabei ist es hilfreich, die Rahmenbedingungen (geplante Entwicklungs- / Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen, Flächenreserven / Flächenverfügbarkeit etc.) mit den Anforderungen an die Ausgestaltung der neuen Unterführungen inklusive der Rampen zu verschneiden, um einen Vorschlag an möglichen Präferenzvarianten als Grundlage für die weitere Planungskonzeption der DB Netz AG zu erhalten.

Gemäß der Anlage 2 erfordern z.T. große zusammenhängende Bereiche eine städtebauliche Neuordnung sowie Nutzungsänderung bzw. -verdichtung. Diese sind bei der Untersuchung einer möglichen Standortverlagerung der Unterführungen zu beachten, um auch mittel- bis langfristige Veränderungen des Siedlungsbereichs bei der Wahl des für die Stadtteile optimalen Standortes der Unterführungen berücksichtigen zu können. Beispielsweise sind bereits einige Umstrukturierungsbereiche aus dem Siedlungs- und Innenentwicklungskonzept der Stadt Offenburg bekannt. Weitere Innenentwicklungspotentiale stellen zudem die bislang brachliegenden Flächen, wie das ehemalige Umspannwerk, dar. Hinzuweisen ist auch auf die in der Presse bereits bekannt gegebene Nutzungsaufgabe des B1-Fachmarktes an der Schutterwälder Straße. Die künftigen Absichten des Eigentümers für dieses Grundstück sind

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

noch nicht abschließend bekannt. Die bekannten Innenentwicklungsflächenpotentiale waren ebenfalls in die Untersuchung mit aufzunehmen und bei der Auswahl der Präferenzvarianten für den Neubau bzw. Ausbau von richtlinienkonformen und barrierefreien Unterführungen zu berücksichtigen.

Die heutigen Maße der Unterführung und der Rampen sind entsprechend der aktuellen Richtlinien (in erster Linie RAST, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) viel zu schmal und zu eng. Zudem entsprechen die bestehenden Unterführungen nicht den Vorgaben der Barrierefreiheit. Bei einem Neubau sollten die aktuellen Richtlinien zu Grunde gelegt werden. Im Folgenden sind die wichtigsten Aspekte zusammengestellt:

- keine rechtwinklig abknickenden Rampen bzw. Unterführungen, besser leicht gekrümmte oder konische Übergänge
- Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 %, keine reine Treppenanlagen
- mindestens 2,50 m lichte Höhe, besser 3 m
- 5 m lichte Breite bis etwa 15 m Unterführungslänge, ansonsten 6 m lichte Breite
- Trennung der Fußgänger und Radfahrer durch Schmalstrich

Um im Rahmen der Gesamtkonzeption eine erste Vorauswahl an realistisch möglichen Unterführungsstandorten inklusive Rampenführung herausfiltern zu können, wurden folgende Maße als Kriterien für eine erste Bewertung definiert:

- lichte Breite von ca. 5 m, ca. 6 m technische Ausbaubreite
- Rampenlänge von ca. 75 m bei einem geraden Rampenverlauf und einer lichten Unterführungshöhe von ca. 2,80 m

Die aktuelle Richtlinie empfiehlt in Abhängigkeit der Unterführungslänge eine lichte Breite von 6 m für den Tunnel und folgerichtig für die Rampen. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (zwei Unterführungen in erreichbarer Nähe, Bedeutung der Unterführung im Vergleich zum bestehenden Straßennetz mit einer maximalen Straßenbreite von ca. 5,70 m im Bestand, Platzbedarf im Bestand) und der relativ geringen Benutzerdichte an Fußgängern und Radfahrern ist daher eine Reduzierung der lichten Breite auf etwa 5 m aus verkehrlichen sowie städtebaulichen Gesichtspunkten vertretbar.

Zudem wurden folgende vier gleichgewichtete Kriterien zur Bewertung der einzelnen Unterführungsstandorte sowie zur Bewertung der Untervarianten für mögliche Rampentrassen herangezogen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Verbindungsfunktion:

Zur Gewährleistung von attraktiven fußläufigen Verbindungsmöglichkeiten zwischen den beiden Stadtteilen Albersbösch und Hildboltsweier ist der Standort der Unterführungen hinsichtlich der räumlichen Lage zum Siedlungsbereich möglichst zentral anzuordnen. Eine Unterführung in Randlagen ist für eine fußläufige Anbindung an die vorwiegend zentral gelegenen Versorgungs- sowie Dienstleistungseinrichtungen etc. suboptimal. Folglich ist nicht nur auf eine räumlich zentrale Lage zu achten, sondern auch die großräumige Anbindung im bestehenden Siedlungsgefüge bedeutend. Das heißt, der Nutzen einer Unterführung für die Wegebeziehungen der Bevölkerung ist den möglichen Auswirkungen für die Umgebung (bspw. soziale, sportliche Einrichtungen oder Nähe zu bestehenden Unterführungen), die sich ggf. bei einer Verlagerung einer Unterführung ergeben könnten, gegenüberzustellen.

Weiter ist die Lage der Unterführungen auch in Bezug auf die Gesamtwegebeziehungen im Siedlungsgefüge beider Stadtteile (Anbindung an große Straßenachsen wie bspw. Kreuzschlag) zu bewerten. Damit verbundenen kann dies bspw. auch die Schaffung möglicher neuer Wegeverbindungen auf langfristige Sicht nach sich ziehen.

Übersichtlicher Trassenverlauf:

Für attraktive und vor allem sichere Fußgänger- und Fahrradunterführungen ist eine gute Einsehbarkeit sowie eine gute Belichtung und Beleuchtung maßgebend. Um Angsträume zu vermeiden, ist bei der Errichtung einer Unterführung auf einen überwiegend geraden Trassenverlauf zu achten. Zudem kann die Belichtung einer Unterführung mittels Oberlichter verbessert werden und einen Beitrag zur Übersichtlichkeit und Sicherheit in einer Unterführung für alle Nutzer leisten. Oftmals ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten keine geradlinige Wegeverbindung realisierbar. In diesem Fall ist auf leicht gekrümmte bzw. konische Übergänge zu achten, um spitzwinklige, dunkle und somit auch schlecht einsehbare Ecken in einer Unterführung zu vermeiden.

Aus den eben dargelegten Gründen wurden bei der Untersuchung der einzelnen Standortalternativen und Untervarianten für die möglichen Trassenführungen der Rampen lediglich Rampen mit geradlinigem Trassenverlauf (d.h. Durchstich) bzw. mit nur einem abknickenden Verlauf (d.h. kein verwinkelter Verlauf mit mehreren Ecken) betrachtet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Flächenverfügbarkeit:

Damit die beiden bestehenden Unterführungen „Finkenweg / Kornblumenweg“ sowie „Feldschlösschen“ richtlinienkonform und barrierefrei ausgebaut werden können, waren die bestehenden Standorte sowie die aufgezeigten Standortalternativen hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten und letztendlich im Hinblick auf die dafür nutzbaren bzw. verfügbaren Flächen zu untersuchen. Hierzu war einerseits die Eigentümerstruktur (städtische, private Grundstücke) und andererseits die bisherige Nutzungsstruktur (Sportplätze, Straßen, bebaute Grundstücke etc.) heranzuziehen. Mögliche Konflikte bei der Realisierung bzw. dem Ausbau der Unterführungen waren abzuwägen. Hierzu sind auch Abstimmungen mit den Eigentümern und Betroffenen erfolgt (siehe Kapitel 6).

Beeinträchtigung der Umgebung:

Neben der mit der Flächenverfügbarkeit einhergehenden Abwägung vorhandener Nutzungen sind zudem weitere Beeinträchtigungen in die Umgebung, die durch eine ca. 75 m lange Unterführungsrampe verursacht werden, zu beachten. Als Beispiele für solche möglichen Beeinträchtigungen waren die Zerschneidung der Landschaft, Eingriffe in den Baumbestand sowie in bestehende Nutzungen (siehe auch Absatz zur *Flächenverfügbarkeit*), Auswirkungen auf die bisherige Grundstückserschließung und auf das bestehende Straßennetz usw. zu prüfen.

5.2. Mögliche Lage für die künftigen zwei Gehweg- und Fahrradunterführungen im zentralen Siedlungsbereich

Wie bereits erwähnt, sollen zwei bahnquerende Wegeverbindungen für Fußgänger und Fahrradfahrer die beiden Stadtteile stärker miteinander verbinden und barrierefrei sowie richtlinienkonform ausgebaut werden. In Anlage 3 sind die Bereiche aufgezeigt, in denen die künftige Lage der beiden Unterführungen „Feldschlösschen“ und „Mitte“ sinnvollerweise verortet werden kann.

5.2.1. Künftige Lage und Trassenverlauf der neuen Unterführung „Mitte“

Standortbewertung:

Die bestehende Gehwegunterführung befindet sich bisher im Kreuzungsbereich Finkenweg / Kornblumenweg.

Im Rahmen der städtebaulichen Gesamtbetrachtung wurden für die Trassenverläufe der möglichen Rampen der neuen Unterführung „Mitte“ folgende zwei Standorte näher untersucht: Standort F (bisheriger Standort im Bereich Finkenweg / Kornblumen-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

| | | | |
|---|---|----------------------|----------------------|
| Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 3, Abteilung 3.1 | Bearbeitet von: Zemla, Augustine Bär, Amrei | Tel. Nr.: 82-2362 | Datum: 29.04.2019 |
|---|---|----------------------|----------------------|

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

weg) sowie Standort E (Standortverlagerung nach Westen im Bereich Drosselweg / Lilienweg) (siehe Anlage 4).

Nach Prüfung beider Standorte anhand der vorgegebenen Kriterien und Rahmenbedingungen hat sich gezeigt, dass ein barrierefreier und richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden Unterführung am bisherigen Standort F auf Grund der beengten räumlichen Gegebenheiten nicht realisierbar ist. Folglich ist nur eine Verlagerung zum neuen Standort E denkbar.

Mit dem Beschluss vom 19.11.2018 (Drucksache-Nr. 146/18) hat der Gemeinderat entschieden, das Grundstück „Königswaldstraße 20“ zu erwerben. Da sich nun das besagte Grundstück bereits im städtischen Eigentum befindet, besteht jetzt die Möglichkeit, die bisherige Unterführung im Bereich des Finkenwegs / Kornblumenwegs im zentralen Siedlungsbereich der beiden Stadtteile Hildboltsweier und Albersbösch barrierefrei und richtlinienkonform auszubauen. Hierfür ist die Unterführung um ca. 130 m nach Westen (heute Höhe Finkenweg / Kornblumenweg, künftig Höhe Drosselweg / Lilienweg) zu verschieben, da hier im Gegensatz zu der bestehenden Örtlichkeit genügend Platz für die deutlich längeren Rampenentwicklungen vorhanden ist.

Zudem wird mit einer Verlagerung der bestehenden Unterführung nach Westen durch die neue Fußgänger- und Fahrradunterführung „Mitte“ eine attraktivere Verbindung im Bereich der beiden Stadtteilzentren mit direkter Anbindung an die Eichendorff-Schule geschaffen.

Die künftige Lage dieser Unterführung ist daher im Bereich zwischen der Kreuzung Drosselweg / Lilienweg und der bestehenden Fußgängerunterführung auf der Höhe der Kreuzung Finkenweg / Kornblumenweg vorgesehen, sie soll den Namen „Mitte“ erhalten (siehe Anlage 3).

Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist eine bahnquerende Stadtteilverbindung in diesem aufgezeigten Bereich von zentraler Bedeutung, um die Erreichbarkeit der nördlich der Bahngleise gelegenen Eichendorff-Schule für den südlichen Stadtteil Hildboltsweier zu gewährleisten. Zudem ist die Wegeverbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten nördlich der Bahn inklusive der sozialen Teilhabe am Stadtteilleben bedeutsam.

Detailplanung für die neue Unterführung „Mitte“ (Präferenzvariante E):

Nach Bewertung der betrachteten Alternativen für die möglichen Trassenverläufe der Rampen am präferierten Standort E hat sich folgender durchgebundener Rampenverlauf an der zentralen Wegeachse abgezeichnet (siehe Anlagen 5.1 und 5.2):

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

Im Norden ist ein geradliniger Rampenverlauf auf bahneigenem Grundstück (bebautes Grundstück) sowie auf städtischem Grundstück (Teil der Eichendorff-Schule und ggf. Straßengrundstück) ausführbar. Das bestehende bahneigene Wohngebäude müsste allerdings abgebrochen werden. Bei der Detailplanung zur Entwicklung der Rampe in diesem Bereich ist darauf zu achten, dass die südwestlich der Schule befindliche Feuerwehrezufahrt erhalten bleibt. Zudem ist noch eine Abstimmung mit der DB Netz AG erforderlich, um eine Realisierung der Rampe auf dem bahneigenen Grundstück abschließend klären zu können. Sofern sich im weiteren Planungsprozess abzeichnen sollte, dass ein Rampenverlauf teilweise auf dem städtischen Straßengrundstück (Drosselweg) erforderlich ist, wären die Grundstückszufahrten der benachbarten Privatgrundstücke entlang des Drosselweges in der Detailplanung zu berücksichtigen. Bei einer möglichen Verlegung von Zufahrten etc. der Privatgrundstücke würde die Verwaltung dann mit den betroffenen Eigentümern rechtzeitig Rücksprache halten.

Südlich der Bahngleise ist ebenfalls ein geradliniger Trassenverlauf für die künftige Rampe auf städtischem Grundstück (Straße, z.T. bebautes Baugrundstück) möglich. Im Zuge der Detailplanung zur Rampenentwicklung ist die Verlagerung der bestehenden Trafostation sowie mögliche Gebäudeabbrüche (Garage) auf dem städtischen Baugrundstück und die Erschließung dieses Grundstücks zu berücksichtigen.

Auswirkungen auf die Planung zur Sanierung der Königswaldstraße und zur Lärmsanierung der Rheintalbahn bestehen nach derzeitigem Planungsstand keine (siehe Anlagen 8 und 9).

5.2.2. Künftige Lage und Trassenverlauf der neuen Unterführung „Feldschlösschen“

Im Rahmen dieser städtebaulichen Gesamtbetrachtung soll überprüft werden, ob die bestehende Fußgängerunterführung „Feldschlösschen“ am bisherigen Standort belassen werden kann bzw. soll oder ob es gegebenenfalls einen besseren Alternativstandort für diese Wegeverbindung gibt.

Standortbewertung:

Derzeit befindet sich der Standort der bestehenden Gehwegunterführung „Feldschlösschen“ im Kreuzungsbereich Reichenberger Weg / Fliederweg.

Im Rahmen der städtebaulichen Gesamtbetrachtung wurden für die Trassenverläufe der möglichen Rampen der neuen Unterführung „Feldschlösschen“ folgende vier Standorte näher untersucht: Standort D (bisheriger Standort im Bereich Reichenberger Weg / Fliederweg), Standort C (Standortverlagerung nach Westen im Bereich Krokusweg) sowie Standort B (Standortverlagerung nach Westen im Bereich Marge-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

ritenstraße) und Standort A (Standortverlagerung nach Westen im Bereich des B1-Fachmarktes) (siehe Anlage 4).

Im Hinblick auf die definierten Bewertungskriterien und Rahmenbedingungen wäre ein Rampenausbau an allen vier vorgestellten Standorten A bis D grundsätzlich möglich, wobei die nachfolgend dargestellten Einschränkungen bestehen.

Mittelfristig betrachtet sind anhand der derzeitigen Rahmenbedingungen die beiden Standorte A und B auf Grund ihrer Randlage zu den bestehenden Siedlungsbereichen aus stadtplanerischer Sicht eher ungeeignet für die Errichtung einer neuen Fußwege- und Radwegeunterführung.

Insbesondere die Variante A ist als nur langfristig denkbarer Alternativstandort anzusehen, sofern eine städtebauliche Neuentwicklung auf dem Gelände des B1-Fachmarktes und ggf. auf dem ehemaligen Umspannwerk der DB Netz AG erfolgen würde und das bestehende Baumarktgebäude abgebrochen würde.

Ebenso stellt die Standortvariante B für die heutige Situation keine attraktive Alternative für die Fußgänger und Fahrradfahrer dar und ist ebenfalls als langfristige Lösung anzusehen. Bei einer möglichen städtebaulichen Neuentwicklung auf dem Gelände des B1-Fachmarktes und ggf. auf dem ehemaligen Umspannwerk der DB Netz AG könnte dieser Standort geeignet sein.

Da die DB Netz AG nun zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der bestehenden Rheintalbahn im Bereich von Hildboltsweier und Albersbösch eine Auskunft seitens der Stadt Offenburg benötigt, ist vor diesem Hintergrund und anhand der derzeitigen Bewertung aller Standortvarianten ein barrierefreier und richtlinienkonformer Ausbau der Unterführung für Fußgänger und Radfahrer an den Standorten A und B kurz- bis mittelfristig auf Grund ihrer Randlage zum bestehenden Siedlungsgefüge nicht zielführend.

Mit einer Verlagerung der bestehenden Unterführung nach Westen zum Standort C wäre eine bessere Anbindung der Sportplätze gegeben sowie eine bessere Anbindung des westlichen Siedlungsbereichs von Hildboltsweier möglich, da die Kfz-Überführung im Zuge des Südrings nur sehr eingeschränkt für den Fuß- und Radverkehr als stadtteilverbindende Bahnquerung zwischen Hildboltsweier und Albersbösch geeignet ist. Allerdings würde die Verlagerung der Unterführung zum Standort C eine Zerschneidung des Sportgeländes bedingen. Die Unterführung würde mittig im Sportgelände enden. Eine öffentliche Wegeführung aus dem Sportgelände heraus müsste zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich sein. Zudem würde der Spiel- und Trainingsbetrieb gestört werden. Der SCO spricht sich daher gegen diese Variante aus.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, AmreiTel. Nr.:
82-2362Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Die Standortvariante C ist auf Grund der deutlichen Nachteile für die Sportstätte nachrangig einzustufen. Der Vollständigkeit halber und zum besseren Verständnis sind dieser Vorlage die Trassenverläufe der Rampen am Standort C in den Anlagen 7.1 und 7.2 dargestellt. In der Schlussabwägung ist jedoch der Variante D gegenüber der Variante C den Vorzug zu geben.

Am bisherigen Standort D ist ein barrierefreier und richtlinienkonformer Ausbau der Unterführung für Fußgänger und Radfahrer möglich. Somit ist eine Verlagerung der Unterführung von Standort D zu einem anderen Standort nicht notwendig. Auf Grund der erforderlichen westlichen Verlagerung der neuen Unterführung „Mitte“ wurde zudem der Standort C für die Unterführung „Feldschlösschen“ in die weitere Untersuchung zunächst mit aufgenommen, da dieser technisch gesehen ebenfalls realisierbar wäre.

Der bisherige Standort D ist bereits heute in seiner räumlichen Lage eine attraktive Wegeverbindung im Bereich der beiden Stadtteilzentren. Ein barrierefreier und richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden Unterführung ist am bisherigen Standort D umsetzbar, wobei in gewissem Umfang in das südlich angrenzende Privatgrundstück (Gaststätte Feldschlösschen) eingegriffen werden müsste.

Die Bewertung aller Standorte A bis D ergab somit, dass der Standort D derzeit die bestmögliche Variante für die Unterführung „Feldschlösschen“ ist. Die künftige Lage dieser Unterführung ist im Bereich zwischen der Kreuzung ehemaliges Umspannwerk / Margeritenstraße und dem bisherigen Standort der Fußgängerunterführung auf der Höhe der Kreuzung Reichenberger Weg / Fliederweg möglich (siehe Anlage 3).

Auch hier ist aus städtebaulicher Sicht eine bahnquerende Stadtteilverbindung in diesem aufgezeigten Bereich von zentraler Bedeutung, da die Kfz-Überführung im Zuge des Südrings auf Grund der umwegigen und unattraktiven Wegeverbindung insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nur sehr eingeschränkt als stadtteilverbindende Bahnquerung zwischen Hildboltsweier und Albersbösch geeignet ist. Zudem können die bestehenden Sportplatzanlagen sowie die Entwicklungsbereiche um das ehemalige Umspannwerk sowie im Bereich des B1-Fachmarktes besser in die Stadteile eingebunden und eine Wegeverbindung zum nordwestlich gelegenen Plangebiet Kreuzschlag geschaffen werden.

Detailplanung für die neue Unterführung „Feldschlösschen“ (Präferenzvariante D):

Nach Bewertung der betrachteten Alternativen für die möglichen Trassenverläufe der Rampen am präferierten Standort D hat sich folgender Rampenverlauf an der zentralen Wegeachse abgezeichnet (siehe Anlagen 6.1 und 6.2):

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Im Norden ist ein geradliniger Rampenverlauf auf städtischem Grundstück (Randbereich der Sportplatzfläche) ausführbar. Hierbei reduziert sich voraussichtlich der Seitenraum entlang des Spielfeldes von bislang 5 m auf ca. 4 m. Dies ist nach derzeitigem Sachstand, auch nach Rücksprache mit dem SCO, für den Spielbetrieb unkritisch. Jedoch ist nach Rücksprache mit dem SCO zu berücksichtigen, dass eine ausreichende Entwässerung des Sportplatzes sowie eine Pkw-taugliche Erschließung des Vereinsgeländes über den Reichenberger Weg und den Fasanenweg gewährleistet werden.

Südlich der Bahngleise ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten lediglich eine Verlängerung der bereits bestehenden Rampe, allerdings mit einem abknickenden Trassenverlauf, auf bahneigenem Grundstück (Grünfläche) sowie auf städtischem Grundstück (Teil des Straßengrundstücks) realisierbar. Nach derzeitigem Kenntnisstand würde es erforderlich, im Zuge des Rampenausbaus die Königswaldstraße teilweise auf das angrenzende Privatgrundstück zu verlegen, um Platz für den Rampenausbau zu gewinnen und eine ausreichende Fahrbahnbreite zu erhalten (siehe Anlage 6.2). Hierfür würde der Erwerb einer Teilfläche von geschätzt etwa 1 m Breite des Grundstücks Fliederweg 2 (Gasthaus Feldschlösschen, FIST-Nr. 1715/16, Gem. OG) erforderlich. Vorstellbar ist eine Engstelle der Königswaldstraße im Bereich der nordwestlichen Gebäudeecke des Gasthaus Feldschlösschens, so dass das Bestandsgebäude erhalten bleiben kann. Im Rahmen der Detailplanung zur Entwicklung der Rampe in diesem Bereich ist die Realisierung dieser Rampe abschließend zu prüfen und mit dem Eigentümer des Grundstücks Fliederweg 2 (Gasthaus Feldschlösschen, FIST-Nr. 1715/16, Gem. OG) noch vertieft abzustimmen. Eine richtlinienkonforme Alternative, die keinen Eingriff in Privateigentum erforderlich machen würde, besteht hier nicht.

Folgende mögliche Anforderungen oder Auswirkungen auf die vorliegende Planung zur Sanierung der Königswaldstraße und zur Lärmsanierung der Rheintalbahn sind nach derzeitigem Planungsstand bekannt:

Das Planungskonzept zur Sanierung der Königswaldstraße (siehe Drucksache-Nr. 072/17) sowie die Planung zur Sanierung der Rheintalbahn (siehe Drucksache-Nr. 147/16) sehen entlang der Bahngleise, im Bereich der künftig geplanten Rampe eine Grünfläche mit Baumpflanzungen und eine Lärmschutzwand vor. Die ursprünglich geplante Grünanlage ist mit einem richtlinienkonformen und barrierefreien Rampenausbau an dieser Stelle nicht mehr realisierbar. Zudem ist der Trassenverlauf der Königswaldstraße (Straßenverlegung mit Engstelle) im Bereich der geplanten Rampenentwicklung anzupassen. Eine Kombination aus der geplanten Lärmschutzwand mit der Unterführungsrampe ist möglich und in der weiteren Detailplanung auszuarbeiten. Die Planungen zur Sanierung der Königswaldstraße sowie zur Lärmsanierung der Rheintalbahn sind entsprechend anzupassen (siehe Anlagen 8 und 9).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

6. Beteiligung

Ein Bestandteil zur Erarbeitung des Gesamtkonzeptes stellt die Beteiligung und Unterrichtung der Öffentlichkeit sowie der Betroffenen – wie Grundstückseigentümer, Vereinsvertreter etc. – dar. Grundsätzlich hat es sich in der Stadt Offenburg in den unterschiedlichsten Planungsprozessen bewährt, Betroffene und Interessierte frühzeitig und umfassend zu beteiligen, um damit ihre Sichtweisen und Meinungen in Form von Ideen, Anregungen und Vorstellungen einfließen zu lassen.

Aus diesem Grunde wurde bereits am 11. April 2019 auf der 61. Stadtteilkonferenz des Stadtteil- und Familienzentrums Albersbösch zum aktuellen Sachstand und geplanten weiteren Vorgehen im Teilprojekt *Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch* berichtet und erste Anregungen mit aufgenommen. Folgende, das Teilprojekt betreffende Rückmeldungen aus der Konferenz sind:

- Wunsch nach Berücksichtigung möglicher Treppenanlagen zusätzlich zur Rammentwicklung in der weiteren Detailplanung.
 - ➔ Dies wird der DB Netz AG als Prüfauftrag im Rahmen der Konkretisierung der Planung für die ausgewählten Präferenzvarianten mitgegeben.
- Bei der Realisierung der Unterführungen ist darauf zu achten, dass auch nach dem Bau der Unterführungen eine Lärmschutzwand wie im Zuge der Lärmsanierung entlang der Königswaldstraße möglich ist.
 - ➔ Dies ist nach derzeitigem Stand so möglich.
- Ein richtlinienkonformer und barrierefreier Ausbau der Unterführung am bisherigen Standort Kornblumenweg / Finkenweg sollte nochmals auf Grund der direkten und sicheren fußläufigen Erschließung des im südlichen Siedlungsbereich von Hildboltsweier befindlichen Kindergartens und der Kirche untersucht werden.
 - ➔ Dies ist, wie oben dargestellt, im Zuge der Bewertung der möglichen Standorte für die neue Unterführung „Mitte“ erfolgt. Es muss daran festgehalten werden, dass eine richtlinienkonforme Umsetzung aus Platzgründen am Standort Kornblumenweg / Finkenweg nicht möglich ist.

Im weiteren Verlauf ist eine Öffentlichkeitsinformation zur Darstellung der Gesamtkonzeption vor Ort vorgesehen. Diese soll am 10. Juli 2019, zwischen der Vorberatung im Planungsausschuss und der Beschlussfassung im Gemeinderat, stattfinden.

Zudem sind Ende Mai bis Anfang Juni 2019 erste Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Betroffenen sowie Eigentümern erfolgt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen Hildboltsweier und Albersbösch

So fand ein Gespräch mit dem SCO statt. Von den Vertretern des SCO wurde die Varianten C mit einem Trassenverlauf der Nordrampe, die direkt über das derzeitige SCO-Gelände führen würde, aus nachvollziehbaren Gründen (bspw. Fragen zur Haftung) sehr kritisch gesehen. Der Planungsvariante D mit einer Trassenführung der nördlichen Rampe, die teilweise über den Reichenberger Weg und auf einem Teil des Seitenstreifens auf dem heutigen SCO-Geländes verlaufen würde, steht der Sportverein basierend auf den heutigen Erkenntnissen unter drei Voraussetzungen grundsätzlich offen gegenüber:

1. Das Spielfeld muss auch nach Umsetzung der Maßnahme den Anforderungen des Verbandes zur Durchführung von Punktspielen genügen.
→ Dies wird nach derzeitigem Stand eingehalten.
2. Im Zuge der zu konkretisierenden Detailplanung ist eine ausreichende Entwässerung des Sportplatzes zu berücksichtigen.
→ Untersuchungen hierzu sind in der weiteren Planungskonzeption durchzuführen und entsprechend zu berücksichtigen.
3. Nach Umsetzung der Baumaßnahme ist eine Pkw-taugliche Erschließung des Vereinsgeländes über den Reichenberger Weg und den Fasanenweg zu gewährleisten.
→ Dies wird der DB Netz AG als weitere Auflage für die Detailplanung mitgeteilt.

7. Weiteres Vorgehen

Die DB Netz AG hat darum gebeten, zum schnellst möglichen Zeitpunkt eine Auskunft der Stadt Offenburg zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der bestehenden Rheintalbahn im Bereich von Hildboltsweier und Albersbösch zu erhalten, an welchen Standorten die Unterführungen gebaut werden sollen und in welche Richtungen die Rampen realisiert werden sollen.

Demzufolge ist zunächst festzulegen, wie und unter welchen Anforderungen die Lage und die Rampenführung der geplanten Unterführungsbauwerke aus Sicht der Stadt vorzusehen sind, damit die DB Netz AG auf dieser Grundlage weiter planen kann.

Die vorliegenden Präferenzvarianten für die beiden Unterführungsbauwerke (Standort E für die Unterführung „Mitte“ und Standort D für die Unterführung „Feldschlösschen“) sind nun als Grundlage für die weitere Planung der DB Netz AG zu übergeben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Bei entsprechendem Beschluss des Gemeinderats wird die Verwaltung die Entscheidung hierzu und die damit verbundenen Anforderungen an andere parallel laufende Planungen der DB Netz AG übermitteln. Zudem wird die DB Netz AG darum gebeten, das Gesamtkonzept in der detaillierten Ausbauplanung zu berücksichtigen und die sich daraus ergebenden Anpassungsanforderungen an die Planungskonzeption zur Sanierung der Königswaldstraße und zur Lärmsanierung in die Planungen mit aufzunehmen.

Wie schon in den Beschlussvorlagen Drucksache-Nr. 061/18 und Drucksache-Nr. 158/18 dargestellt, hat die Stadt ein Verlangen zum verkehrstauglichen Ausbau der Unterführungen gestellt. Deshalb ist die Stadt Offenburg auf Grund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes verpflichtet, Kosten anteilig zu tragen. Je aufwändiger das Bauwerk wird, desto höher werden in der Regel auch die durch die Stadt Offenburg zu tragenden Kosten.

Die DB Netz AG wird zusammen mit der Planung für die Kreuzungsbauwerke die Kosten ermitteln. Die DB Netz AG und die Stadt werden eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung abschließen, die unter anderem die Kostenteilung festlegt. Es ist wichtig zu wissen, dass einen Großteil der Kosten die Stadt und die DB Netz AG nur einen Bruchteil tragen wird, da nach dem Verursacherprinzip die Stadt eine Verbreiterung der Unterführung und einen barrierefreien Ausbau fordert. Die DB Netz AG hingegen benötigt auf Grund des Gleisausbaus nur eine minimale Verlängerung des Tunnels. Details können erst zu einem Zeitpunkt benannt werden, an dem eine erste grobe Kostenschätzung vorliegt.

Sobald diese Unterlagen der Stadt vorliegen, wird die Verwaltung diese dann dem Gemeinderat zur endgültigen Entscheidung vorlegen, ob die Kreuzungsbauwerke so unter finanzieller Beteiligung der Stadt Offenburg realisiert werden sollen.

Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass eine Realisierung der neuen Unterführungen erst nach 2035 erfolgen kann, wenn der Güterzugtunnel in Betrieb genommen ist. Die Verwaltung wird aber mit der DB Netz AG im Gespräch bleiben, ob eine Umsetzung nicht doch bereits früher möglich ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Im Folgenden sind die bisherigen und weiteren Projektschritte in der nachstehenden Tabelle zusammengetragen:

| | |
|-----------------------------------|---|
| derzeit | Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens zur Streckenertüchtigung durch die Bahn |
| 11. April 2019 | Informationsveranstaltung in der Stadtteilkonferenz Albersbösch (Sachstand, Anlass, Ziel, mögliche Unterführungsstandorte, weiteres Vorgehen) |
| 24. Juni 2019 | Vorberatung des Gesamtkonzepts im Planungsausschuss |
| Ende Mai / Anfang Juni 2019 | erste Abstimmungsgespräche mit Betroffenen (Grundstückseigentümer, Vereine...) |
| 10. Juli 2019 | Bürgerinformationsveranstaltung zwischen Vorberatung im Planungsausschuss und Beschlussfassung im Gemeinderat |
| 15. Juli 2019 | Beschlussfassung zum Gesamtkonzept mit weiterem Arbeitsauftrag an die Verwaltung im Gemeinderat |
| ab 2020 | Vorberatung und Abstimmung im Verkehrsausschuss nach Vorliegen der Detailplanung für die Unterführungen |
| ab 2021 | Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zur Streckenertüchtigung durch die Bahn |
| ab 2035 | Umsetzung der Streckenertüchtigung durch die Bahn (nach Inbetriebnahme des Güterzugtunnels) |

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

068/19

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
Zemla, Augustine
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2362

Datum:
29.04.2019

Betreff: Gesamtkonzept für bahnquerende Stadtteilverbindungen zwischen
Hildboltsweier und Albersbösch

Anlagen:

- Anlage 1: Luftbildauszug (o.M.)
- Anlage 2: Rahmenbedingungen (1:7.500)
- Anlage 3: Lage bestehender Unterführungen (1:7.500)
- Anlage 4: Bereich möglicher Unterführungen (1:7.500)
- Anlage 5.1: Präferenzvariante am Standort E für die Unterführung „Mitte“ (1:1.500)
- Anlage 5.2: Detailentwurf zur Präferenzvariante am Standort E (1:750)
- Anlage 6.1: Präferenzvariante am Standort D für die Unterführung „Feldschlösschen“ (1:1.500)
- Anlage 6.2: Detailentwurf zur Präferenzvariante am Standort D (1:750)
- Anlage 7.1: Variante am Standort C für die Unterführung „Feldschlösschen“ (1:1.500)
- Anlage 7.2: Detailentwurf zur Variante am Standort C (1:750)
- Anlage 8: Auszug aus dem Gestaltungskonzept Königswaldstraße (o.M.)
- Anlage 9: Auszug aus der Planung zur Lärmsanierung, Unterführungsstandorte C und D (o.M.)
- Anlage 10: Tabelle mit zusammenfassender Bewertungsübersicht der Varianten A bis F