

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

16.08.2019

1. **Betreff:** Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	25.09.2019	öffentlich
1. Gemeinderat	07.10.2019	öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. Der aktuelle Sachstand wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, weiterhin auf die Umsetzung der Variante 5 hinzuwirken und gegebenenfalls mit der DB Netz AG eine Planungsvereinbarung für diese Variante abzuschließen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Ziel eines nördlichen Zugangs zum Gleis 7 weiter zu verfolgen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	16.08.2019

---

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

---

## Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird das Erreichen der im Doppelhaushalt 2018/2019 gesetzten Strategischen Zielen C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“, vorangetrieben.

### 1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 14.03.2016 hat die DB Netz AG angekündigt, die Eisenbahnüberführung unmittelbar nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs voraussichtlich 2023 zu erneuern. Die Verwaltung hat darüber mit Drucksache 066/16 informiert. In der Folge wurde kein Änderungsverlangen geäußert. Mit dem technischen Begriff „Eisenbahnüberführung“, der auch nachfolgend verwendet wird, ist umgangssprachlich eine Eisenbahnunterführung, d. h. ein Tunnel unter den Gleisen, gemeint.

Daraufhin hat die DB Netz AG in Abstimmung mit der Stadtverwaltung mehrere Varianten zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung vorgelegt. Zeitgleich wurde von der Verwaltung das Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof auf den Weg gebracht, in dem die Aufwertung und Neustrukturierung des Bahnhofsumfelds ein zentrales Handlungsfeld darstellt. Eine erste verkehrliche Untersuchung wurde mit Drucksache 115/18 vorgestellt.

Aufgrund der notwendigen zeitlichen Vorläufe von Seiten der DB Netz AG ist jetzt ein Variantenentscheid zu treffen und gegebenenfalls eine entsprechende Planungsvereinbarung abzuschließen.

### 2. Bestandssituation

Das bestehende Bauwerk übernimmt eine wesentliche Verbindungsfunktion zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen für Fußgänger und Radfahrende. Im Frühjahr 2019 wurde eine Zählung über 24 h durchgeführt, in dieser Zeit wurde das Bauwerk von 756 Fußgängern, 1.234 Radfahrern, 40 Lastenrädern und 38 Rädern mit Anhänger (in Summe 2.055) genutzt.

Unmittelbar südlich der Eisenbahnüberführung befindet sich im Eigentum von DB Station & Service AG die nördliche Bahnsteigunterführung, die über Treppen einen Zugang zu den Gleisen 1-6 von der Westseite der Bahnanlagen aus ermöglicht. Es besteht keine nutzbare Verbindung zwischen den Bauwerken. Hier wurden am westlichen Treppenaufgang 1.431 Personen in 24 h gezählt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich:

Bearbeitet von:

Tel. Nr.:

Datum:

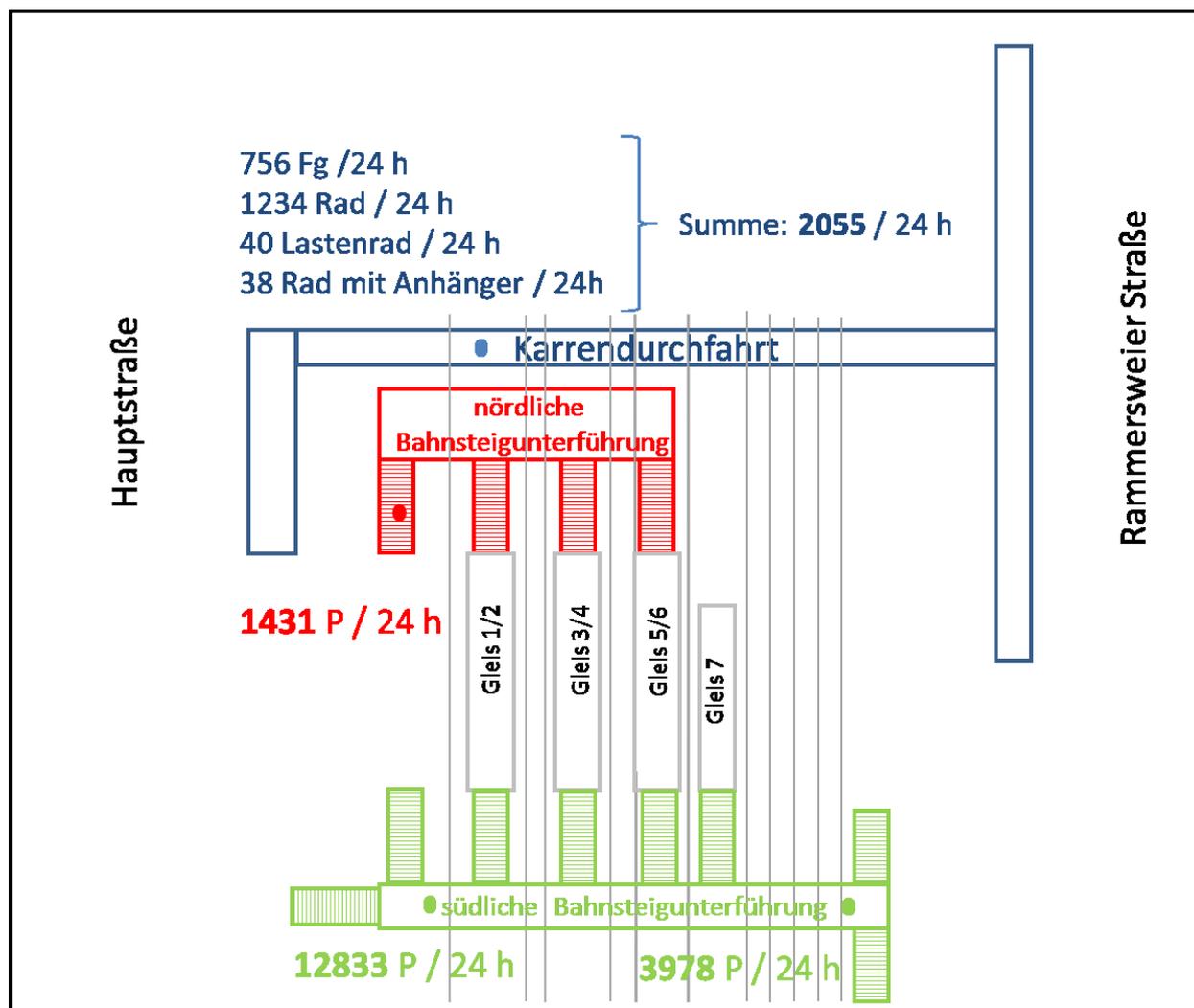
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Pastorini, Marco

82-2471

16.08.2019

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)



### 3. Variantenvorstellung

Aus Sicht der Verwaltung kommen nur die Varianten 2 und 5 in Frage. Alle anderen Varianten stellen offensichtlich eine erhebliche Verschlechterung der Gesamtsituation dar und wurden deshalb verworfen und auf eine Darstellung wird verzichtet.

Die Variante 2 entspricht dabei im Wesentlichen einer 1:1 Erneuerung, die Variante 5 umfasst den Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführung und Ersatz durch den Durchstich der nördlichen Bahnsteigunterführung.

Beide Varianten unterscheiden sich in den Baukosten nur unwesentlich. Diese sind in beiden Varianten grundsätzlich von der DB Netz AG zu tragen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 16.08.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

## Variante 2

Die 1:1 Erneuerung des Bauwerks in seinen Abmessungen sichert den Bestand der Verkehrsbeziehungen. Im Vergleich zur heutigen Situation erfolgen nur geringfügige Änderungen:

- Da die Überbauten heute konstruktiv anderen Grundsätzen folgen als zur Erstellung des Bauwerks (ca. 1908), werden diese deutlich mächtiger ausgeführt. Damit wird zur Erhaltung der Durchfahrtshöhe auch der Boden des Bauwerks rund 35 cm tiefer liegen als im Bestand.
- Auf der Ostseite wird die südliche Rampe verlängert und mit 6 % Neigung sowie alle 6 Meter mit einem ebenen Podest von 1,5 Meter Länge ausgeführt. Sie ist dadurch barrierefrei.

Da auf der Westseite die Rampe aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse wie im heutigen Bestand hergestellt wird, ist das Bauwerk jedoch auch weiterhin insgesamt nicht barrierefrei.

Bahnseitig können die einzelnen Gleise nur nacheinander außer Betrieb genommen werden, wodurch mit einer mehrjährigen Bauzeit zu rechnen ist. Für den Bau ist eine Sperrung der Anlage für den Rad- und Fußverkehr über einen längeren Zeitraum notwendig. Ersatzführungen sind mit erheblichen Umwegen verbunden (Südunterführung bzw. Unionbrücke).

## Variante 5

Die Variante 5 sieht einen Ersatz des bestehenden Bauwerks durch einen Neubau als Verlängerung der bestehenden, im Eigentum der DB Station & Service AG befindlichen nördlichen Bahnsteigunterführung und der Mitnutzung derselben vor. Diese befindet sich unmittelbar südlich der bestehenden Eisenbahnüberführung. Das komplette Bauwerk ändert sich dabei grundlegend und besteht aus folgenden Teilen:

- Auf der Ostseite wird die nördliche Rampe als behindertengerechte Rampe ausgebildet. Sie beginnt etwa auf Höhe der heutigen Rampe. Die südliche Rampe wird durch eine Treppenanlage ersetzt, um nicht übermäßig viel Fläche in Anspruch zu nehmen.
- Der östliche Teil des Unterführungsbauwerks erhält eine lichte Weite von 6 Metern. Damit ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr hier möglich und vorgesehen. Sinnvollerweise kann hier auch noch ein Treppenaufgang zum Bahnsteig von Gleis 7 eingerichtet werden.
- Der westliche Teil besteht aus der bestehenden Bahnsteigunterführung und hat ebenfalls eine lichte Weite von 6 Metern. Eine lokale Einengung auf ca. 5,5 m muss zurückgebaut werden. Auch hier ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 16.08.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

- Die westliche Rampe wird gefaltet geplant, um die notwendige Entwicklungslänge für die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Es handelt sich dabei um eine Fiktivlösung, die lediglich zur Ermittlung der Baukosten geplant wird. Die Projektpartner haben das Ziel, hier im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds eine attraktivere Lösung zu erreichen. Da die Planungen hier noch nicht so weit fortgeschritten sind, ist vorgesehen, dass die Rampe zu gegebener Zeit durch die Stadt erstellt wird. Die ermittelten Baukosten für die Fiktivrampe sollen daher der Stadt übertragen werden.

Das Bauwerk ermöglicht neben der Verbindungsfunktion zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen und dem Zugang zu den Bahnsteigen von Westen her auch den direkten Zugang zu den Bahnsteigen aus dem Osten. Die Anbindung an die

Bahn verbessert sich hier erheblich, da sich nicht nur die Weglänge verkürzt, sondern auch das Auf- und wieder Abtauchen auf der Westseite erspart wird. Die nördliche Bahnsteigunterführung wird damit insgesamt attraktiver und trägt zur Entlastung der südlichen Bahnsteigunterführung bei. Dazu trägt auch der mögliche Zugang zum Gleis 7 bei, der im Zuge der Maßnahme auf Verlangen der Stadt und gegebenenfalls mit Kostenbeteiligung eingerichtet werden könnte.

Durch die durchgängige lichte Weite von 6 Metern wird die Nutzung des Bauwerks im Vergleich zum bestehenden Bauwerk mit 4 Metern lichter Weite deutlich angenehmer. Sie ermöglicht auch eine konsequente Trennung der Fußgänger- und Radverkehrsströme, ggf. auch mit baulichen Maßnahmen wie Borden oder Geländern.

Durch Bündelung der Ströme in einem Bauwerk erhöhen sich dort die Frequenz und damit auch die soziale Kontrolle, so dass von einem verbesserten Sicherheitsniveau auszugehen ist.

Das Bauwerk ist als Verbindung der Stadtteile östlich und westlich der Stadt barrierefrei. Nachteilig ist, dass die Bahnsteige weiterhin nur über Treppen erreicht werden, da in diesem Bauwerksteil keine Änderungen umgesetzt werden.

## 4. Wechselwirkungen zur Aufwertung des Bahnhofumfelds

Beide Varianten betreffen den Planungsbereich zur Aufwertung des Bahnhofumfelds. Dort wurden aktuell zwei grundsätzlich verschiedene Planfälle ausgearbeitet, die sich im Wesentlichen durch die Lage des ZOB definieren. Beim Planfall „Süd-Vergrößerung“ wird der ZOB in seiner heutigen Lage vergrößert, beim Planfall „Nord-Verlegung“ erfolgt eine Verlegung im Bereich zwischen der Rheinstraße und Straßburger Straße.

In beiden Planfällen wird sich daher der Bereich der westlichen Aufgänge der nördlichen Bahnsteigunterführung und der Eisenbahnüberführung nördlich des Bahnhofs

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

16.08.2019

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

überplant werden. Damit ergibt sich in beiden Planfällen die Chance, den Zugang zum kombinierten Bauwerk in der Variante 5 attraktiv zu gestalten.

Beim Planfall „Nord-Verlegung“ würden Umsteigende zwischen Bus und Bahn den nördlichen Bahnsteigzugang nutzen, der damit erheblich an Bedeutung und Frequenz gewinnt.



Planfall „Nord-Verlegung“

Planfall „Süd-Vergrößerung“

## 5. Haltung des DB-Konzerns

Bei der Variante 5 sind die Projektpartner auf eine Einigung mit der DB Station & Service als Eigentümer der bestehenden Bahnsteigunterführung angewiesen. Dabei sind zwischen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG insbesondere verwaltungstechnische und kaufmännische Probleme zu klären. Da bei diesen Fragen zwischen den beiden beteiligten Unternehmen des DB-Konzerns bislang keine Einigung erzielt werden konnte, wird derzeit von der DB Netz AG die Variante 2 favorisiert. Vorgesehen ist momentan ein Baubeginn Ende 2024, da vorher noch das Planungsrecht geschaffen werden muss.

## 6. Zusammenfassung und Empfehlung

Zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs stehen aus technischer Sicht zwei Varianten zur Wahl. Aufgrund der oben erläuterten Abstimmungsschwierigkeiten wird von Seiten der DB Netz AG aktuell die Variante 2 weiter favorisiert.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

135/19

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 16.08.2019
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

---

Betreff: Erneuerung der Eisenbahnüberführung nördlich des Offenburger Hauptbahnhofs (Karrendurchfahrt)

---

Beide Varianten stellen auch künftig die bestehenden Funktionen dar und sind daher umsetzbar. Sie sind nach heutigem Stand mit den bestehenden Überlegungen zum Bahnhofsumfeld kompatibel, wobei die Wechselwirkungen dort im weiteren Planungsverlauf besonders zu berücksichtigen sind.

Aus Sicht der Stadtverwaltung bietet die Variante 5 jedoch erhebliche Vorteile im Hinblick auf Barrierefreiheit, Zugänglichkeit der Bahnsteige, Sicherheit und Komfort. Für die noch nicht erfolgte Planfallfestlegung beim Standort des vergrößerten ZOB würde sie mehr Freiheiten ermöglichen. Sie ist daher der Variante 2 vorzuziehen.

Auch aus Sicht des DB-Konzerns insgesamt wäre nach Einschätzung der Stadtverwaltung die Variante 5 zu bevorzugen. Neben den verbesserten Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnsteigen und der Option, den Bahnsteig von Gleis 7 auch von Norden her anzubinden ist auch die insgesamt geringere Unterhaltungslast ein gewichtiges Argument für diese Variante.

Die Stadtverwaltung lehnt es ab, aufgrund von Abstimmungsschwierigkeiten innerhalb des DB-Konzerns auf die Chance einer erheblichen Verbesserung der Verhältnisse für alle Beteiligten zu verzichten. Sie wird daher sowohl mit dem DB-Konzern als auch mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG alle vorhandenen Möglichkeiten nutzen, um die bestehenden Schwierigkeiten zu lösen und auf eine Umsetzung der Variante 5 hinzuwirken. Eine Einigung der beteiligten Projektpartner vorausgesetzt, wäre hierzu im Folgenden eine Planungsvereinbarung abzuschließen.