



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

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:

13.02.2020

1. Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

---

2. Beratungsfolge: Sitzungstermin Öffentlichkeitsstatus

1. Eilentscheidung nach vorherigem Gremienvotum	08.05.2020	nicht öffentlich
2. Gemeinderat	25.05.2020	öffentlich

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

Der Gemeinderat nimmt den aktuellen Sachstand der Untersuchung zur Kenntnis.

Die in der Vorlage genannten Kriterien, die aus den Zielen des Sanierungsgebiets Bahnhof-Schlachthof, dem Markttag 2018, der Verkehrsuntersuchung 2018 sowie dem Bürgerdialog 2020 entwickelt wurden, werden als Maßstab für die Bewertung der Varianten genutzt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.02.2020

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

## Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden folgende strategischen Ziele erreicht:

- C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“
- E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“

### 1. Ausgangslage

Mit der Drucksache 115/18 wurden die Ergebnisse der ersten Verkehrsuntersuchung Bahnhof vorgestellt. In diesem Rahmen wurde auch beschlossen, zwei Standortvarianten für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) vertiefend zu untersuchen und Vorschläge für verkehrsorganisatorische Veränderungen und Infrastrukturmaßnahmen auszuarbeiten. Mit der Drucksache 133/19 sowie dem mündlichen Bericht im Verkehrsausschuss wurden Zielsetzung und zeitlicher Ablauf der Folgeuntersuchung aufgezeigt.

Die genannte erste Untersuchung hat sich besonders auf mögliche ZOB-Standorte und weitere Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof fokussiert. Im Ergebnis wurde dabei ermittelt, dass zwei Standorte für den ZOB in Frage kommen:

- Standort Süd: Dieser Standort stellt in Bezug auf die Fläche eine Erweiterung des heutigen Standorts in Richtung Osten bis zu den Bahnanlagen dar.
- Standort Nord: Der Standort umfasst den Bereich entlang der Hauptstraße zwischen der Straßburger Straße und der Rheinstraße



Abbildung 1: Lage des ZOB bei Standort Süd (rechts) und Standort Nord (links)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

13.02.2020

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

Die weiteren Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof müssen abhängig von der Standortwahl und Ausdehnung des ZOB möglichst effizient im Umfeld angeordnet werden.

Beide Standorte erfordern eine Neuorganisation des Kfz-Verkehrs, da heute stark belastete Straßenzüge bei beiden ZOB-Varianten nicht mehr für die Kfz-Nutzung zur Verfügung stehen. Anpassungen an der Straßeninfrastruktur sind daher in jedem Fall erforderlich. Insbesondere der Bau einer weiteren Brücke über die breiten Bahnanlagen im Korridor zwischen Kreisverkehr Rammersweier Straße / Moltkestraße und Englerstraße (Nordquerung) wurde als vielversprechende, aber auch aufwändige Maßnahme identifiziert.

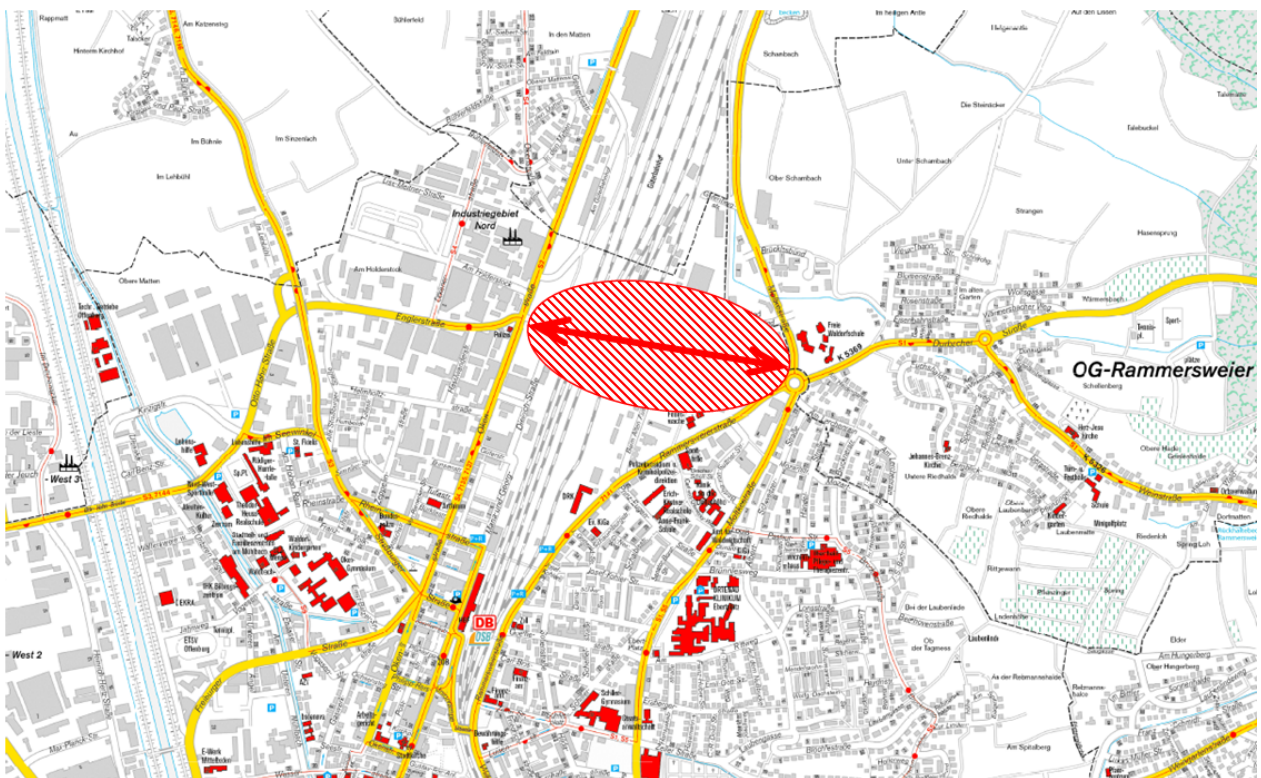


Abbildung 2: Mögliche Lage einer zusätzlichen Bahnquerung (Nordquerung)

Daher wurde zur Klärung folgender Fragestellungen eine weitere Untersuchung beauftragt:

- Welcher der beiden möglichen ZOB-Standorte soll weiter verfolgt werden?
- Wie wird der Kfz-Verkehr künftig organisiert?
- Ist der Bau einer Nordquerung für eine Neuorganisation des Kfz-Verkehrs im Bahnhofsquartier notwendig?

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.02.2020

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

Der aktuelle Stand der laufenden Untersuchung wird hiermit vorgelegt. Es stehen richtungsweisende Entscheidungen an, ehe die weitere abschließende Bearbeitung erfolgen kann.

## 2. Erkenntnisse aus dem aktuellen Untersuchungsstand

Neben den bereits genannten zwei Fragestellungen der Lage des ZOB und der Notwendigkeit einer Nordquerung lässt sich die dritte Fragestellung zur zukünftigen Organisation des Kfz-Verkehrs konkretisieren: Soll der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung weiterhin durch das Bahnhofsquartier geführt werden, kann eine Verlagerung erfolgen oder kann der Durchgangsverkehr auch stadtvträglicher als bisher gestaltet werden?

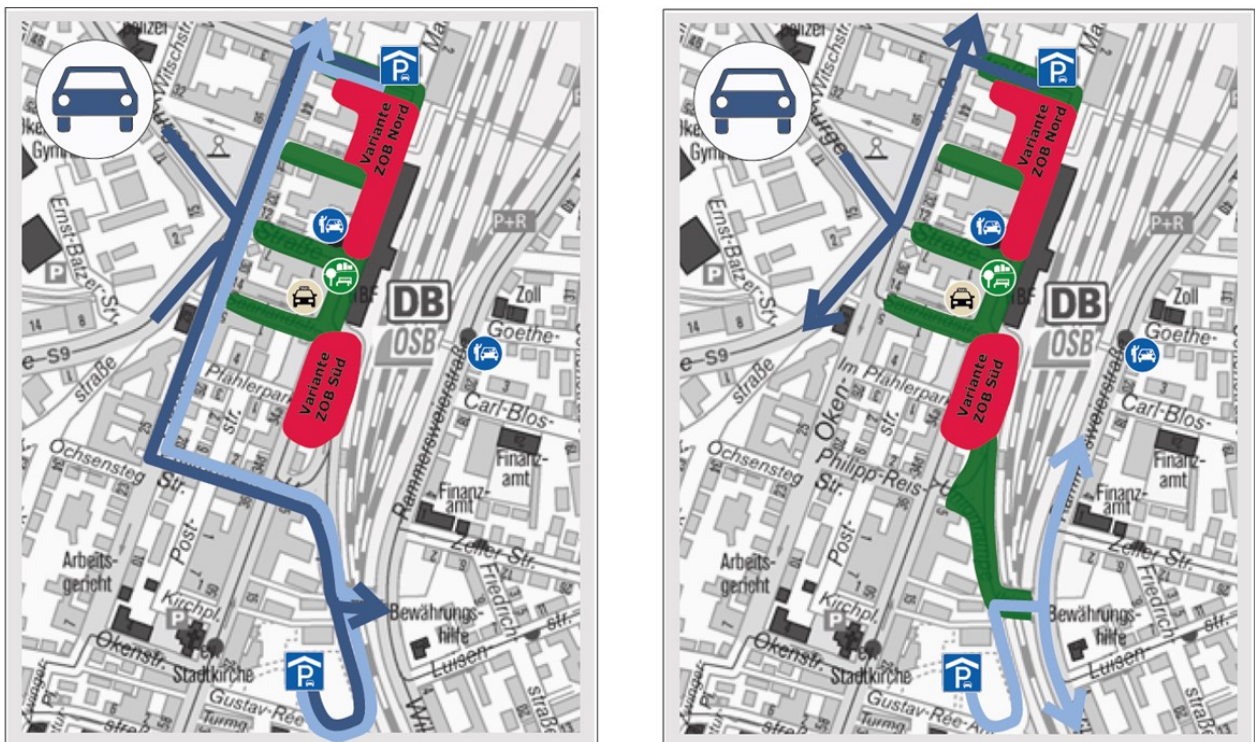


Abbildung 3: Mögliche Führung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsquartier und Entwicklung von Verlagerungsvarianten

Diese konkretisierte Fragestellung ist vor der Frage der generellen Organisation des Kfz-Verkehrs im Bahnhofsquartier zu beantworten, da erst nach Klärung der Grundsatzentscheidungen die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Hol- und Bringverkehr sowie für Wohn- und Geschäftsanlieger detailliert geplant werden kann.

Aus der Kombination dieser drei Fragestellungen wurden 12 Varianten (mit Untervarianten) ausgearbeitet und auf mögliche Auswirkungen im Straßennetz sowie auf die Vor- und Nachteile für den ÖPNV, den Radverkehr, den Fußverkehr und auch die

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 13.02.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

---

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

---

städtebauliche Perspektiven hin untersucht. Darauf aufbauend erfolgte eine Abschätzung zu möglichen Optimierungen im betroffenen Straßennetz, um die Leistungsfähigkeit beim Kfz-Verkehr zu gewährleisten bzw. zu verbessern. Aus diesem Prozess konnten aufschlussreiche Erkenntnisse gezogen werden:

- Bei den Varianten mit Durchgangsverkehr im Quartier hat sich dessen Führung über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße im Zweirichtungsverkehr bisher als günstigste Variante dargestellt. Weiter untersucht werden müssen allerdings die Leistungsfähigkeit im Zweirichtungsverkehr, die Anbindung am Freiburger Platz wie auch die städtebaulichen Auswirkungen. Andere Varianten, die beim Standort Nord denkbar sind, haben nach jetzigem Stand verkehrlich als auch städtebaulich Defizite, denen nur ein geringerer Mehrwert gegenüber steht.
- Es zeichnet sich somit ab, dass die fachliche Abhängigkeit zwischen den Entscheidungen über den ZOB-Standort und den Durchgangsverkehr geringer als bisher angenommen ist.
- Die Nordquerung führt zwar zu einer Entlastung im Bahnhofsquartier, allerdings verursacht Sie aufgrund der Verlagerung von Verkehren an anderer Stellen im städtischen Straßennetz Engpässe bei der Leistungsfähigkeit. Sie lassen sich nach aktuellem Stand wegen der dort verfügbaren Platzverhältnisse nur mit zusätzlichem Aufwand beseitigen.
- Es hat sich gezeigt, dass eine Neuorganisation des Durchgangsverkehrs Wechselwirkungen mit anderen Straßen im Stadtgebiet hat. Völlig ohne Maßnahmen oder Veränderungen an den bestehenden Knotenpunkten würde es dadurch an einzelnen Stellen zu Engpässen kommen. Es gibt aber bei allen Varianten Anpassungsmöglichkeiten im städtischen Verkehrsnetz, die die Leistungsfähigkeit beim Kfz-Verkehr gewährleisten bzw. sogar verbessern.
- Es zeichnet sich ab, dass die Nordquerung nach aktuellem Wissensstand für den neuen ZOB und die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsquartiers nicht zwingend notwendig, aber auch nicht hinderlich ist.
- Es sollte in allen Varianten eine Entlastung der Freiburger Straße erfolgen, um dort die Leistungsfähigkeit dauerhaft sicherzustellen.

Zu allen aufgeführten Aspekten sind die verkehrlichen Untersuchungen einschließlich der Gesamtbewertung noch in der Bearbeitung. Bei der Sitzung des Verkehrsausschusses wird der aktuelle Planungsstand einschließlich der Hintergründe der einzelnen Punkte mündlich vorgestellt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.02.2020

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

## 3. Bürgerdialog Bahnhofsquartier am 18.02.2020

Am 18.02.2020 fand ein Bürgerdialog Bahnhofsquartier statt, bei dem die Öffentlichkeit u. a. die Planungsziele sowie die Fragestellungen ZOB-Standort, Organisation des Kfz-Verkehrs und Nordquerung diskutiert hat. Mit über 150 Teilnehmenden war die Veranstaltung sehr gut besucht. Trotz der großen Bandbreite an Interessenslagen wurde ausgesprochen sachlich diskutiert. Somit konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen und auch neue Ideen entwickelt werden.

In einer ersten Dialogphase diskutierten und ergänzten die Teilnehmenden Planungsziele für die sechs Themenfelder:

- Bus und Bahn
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr
- Freiraum und Umwelt
- Städtebau und Stadtgestaltung.

Besonders hoch war das Interesse an den Themenfeldern Bus & Bahn sowie Kfz-Verkehr. Allerdings haben die Zielsetzungen aus ganz unterschiedlichen Themenfeldern eine hohe Priorität für die Teilnehmenden. Dies wird anhand der Tabelle 1 deutlich, die aus der Auswahl von insgesamt 33 Planungszielen diejenigen zeigt, die die Teilnehmenden der abschließenden Priorisierung am höchsten bewertet haben (vgl. Anlage 1):

Themenfeld	Planungsziel	Punkte
Radverkehr	Durchgängige, sichere Wegeführung	33
KFZ Verkehr	Belastung für Anlieger verringern	32
Freiraum und Umwelt	Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten	30
KFZ Verkehr	Parken und Halten neu organisieren	28
Bus und Bahn	Kurze Fahrzeiten anstreben / Taktung verbessern	26
KFZ Verkehr	Verkehrsfluss großräumig gewährleisten	24
Fußverkehr	Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden / Konflikte mit anderen Verkehrsarten vermeiden	22

Tabelle 1: Planungsziele mit der höchsten Bewertung aus Sicht der Teilnehmenden

In der zweiten Dialogphase hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit – im Austausch mit den Fachleuten aus Verwaltung und Planungsbüros – die Auswirkungen der drei zentralen Stellschrauben bei der Verkehrsführung auf die sechs Themenfelder detailliert zu erörtern. Die Teilnehmenden hinterließen eine Fülle von Kommentaren, Fragen- und Aufgabenstellungen. Auch wenn ein Meinungsbild nicht explizit abgefragt wurde, kann doch folgendes Stimmungsbild festgehalten werden:

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	13.02.2020

---

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

---

- ZOB-Standort: Der kürzere Weg in die Innenstadt war zentrales Argument für die Beibehaltung des südlichen Standorts. Als Argument für die Nordvariante wurde insbesondere das größere Flächenpotential (verkehrliche Entflechtung, stadtgestalterische Aufwertung, Zukunftssicherheit) benannt. Es ergab sich kein eindeutiges Stimmungsbild.
- Durchgangsverkehr – im Quartier oder verlagert: Aus Sicht der Teilnehmenden liegen die Vorteile einer Verlagerung insbesondere in der Verkehrsberuhigung des Quartiers und der damit einhergehenden höheren Sicherheit und attraktiveren Stadtgestaltung. Ebenso verwiesen die Teilnehmenden auf die generelle Notwendigkeit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor dem Hintergrund einer zukunftsfähigen Mobilität. Auf der anderen Seite stellte sich die Notwendigkeit einer Ost-West-Verbindung als wesentliches Argument für eine Beibehaltung des Durchgangsverkehrs heraus. Zweifel wurden hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Philipp-Reis-Straße/Hauptstraße geäußert. Insgesamt wurde hier kontrovers diskutiert, wobei unter den verschriftlichten Anmerkungen eine Präferenz für eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu erkennen ist.
- Nordquerung: Zur Option einer zusätzlichen Ost-Westverbindung nördlich des Bahnhofs wurden verschiedene pro- und contra-Argumente aufgenommen. Neben der von Seiten der Stadt eingebrachten oberirdischen Lösung formulierten einige der Teilnehmenden Vorschläge für eine zusätzliche Ost-West-Verbindung durch eine Tunnellösung.

Eine umfassende Dokumentation der Veranstaltung findet sich in der Anlage 1.

## 4. Planungsziele

Für die Bewertung der Varianten ist es zwingend notwendig, dass ein möglichst breit getragener Konsens über die Planungsziele und den daraus abgeleiteten Bewertungskriterien besteht. Derartige Ziele wurden bereits in unterschiedlichen Formaten diskutiert und festgelegt. In diesen Prozess war auch die Öffentlichkeit einbezogen:

- Übergeordnete Sanierungsziele aus dem Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof
- Ergebnisse aus dem Markttag vom 14.04.2018
- Erste verkehrliche Untersuchung im Jahre 2018
- Ergebnisse aus dem Bürgerdialog am 18.02.2020

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

13.02.2020

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

Hieraus wurde folgender Vorschlag für die fachlichen Kriterien ausgearbeitet:

Hauptkriterien	Unterkriterien
Öffentlicher Verkehr (insbesondere Busverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktlichkeit fördern</li> <li>• Kurze Fahrzeiten anstreben</li> <li>• Hohe Fahrgastkapazität schaffen</li> <li>• Betriebliche Flexibilität vorhalten</li> <li>• Fahrgastkomfort erhöhen</li> <li>• Kurzer Umsteigeweg Bahnhof-ZOB</li> <li>• Vollständige Barrierefreiheit</li> </ul>
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rad- und Kfz-Verkehr trennen</li> <li>• Kurze Wartezeiten planen</li> <li>• Durchgängige, sichere Wegeföhrung herstellen</li> <li>• Abstellanlagen ausbauen und verbessern</li> </ul>
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden</li> <li>• Kurze Wartezeiten planen</li> <li>• Durchgängige, sichere Wegeföhrung herstellen</li> <li>• Wege attraktiv gestalten</li> <li>• Kurze Wegestrecken zu städtischen Zielen</li> </ul>
Kfz-Verkehr	<p>Durchgangsverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsfluss großräumig gewährleisten</li> <li>• Belastung für Anlieger verringern</li> </ul> <p>Zielverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen</li> <li>• Direkte Anfahrbarkeit Bahnhof</li> <li>• Parken und Halten optimieren</li> </ul>
Freiraum und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grün erhalten und weiterentwickeln</li> <li>• Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen</li> <li>• Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken</li> <li>• Aufenthaltsqualität verbessern</li> <li>• Sicherheit gewährleisten</li> </ul>
Städtebau und Stadtgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historisches Bahnhofsgelände erhalten und sanieren</li> <li>• Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren</li> <li>• Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen</li> <li>• Achse Bahnhof – Innenstadt städtebaulich stärken</li> <li>• Grundstücke mit Potential für das Quartier neu in Wert setzen</li> </ul>

Tabelle 2: Kriterien zur Bewertung der Varianten



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 13.02.2020
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

Eine Gewichtung der Kriterien ist hierbei noch nicht erfolgt. Als erste Näherung wird momentan von einer gleichverteilten Gewichtung der Hauptkriterien ausgegangen. Sollten sich aus fachlicher Sicht hierbei Änderungen ergeben, so werden diese zu einem späteren Zeitpunkt begründet zur Entscheidung vorgelegt.

## 5. Weiteres Vorgehen

### Standort des ZOB

Die Frage nach dem geeigneterem ZOB-Standort lässt sich derzeit noch nicht beantworten. Diese Entscheidung ist ganz wesentlich davon abhängig, welche Anforderungen an den ZOB aus betrieblicher Sicht gestellt werden. Grundsätzlich lassen sich die betrieblichen Anforderungen am Standort Nord besser erfüllen, da dort mehr Fläche zur Verfügung steht. Ob der südliche Standort den Anforderungen auch gerecht wird, kann erst durch vertiefende betriebliche Untersuchungen ermittelt werden.

### Neuorganisation des Durchgangsverkehrs

Die Varianten mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs bieten erhebliche Vorteile gegenüber den Varianten mit Durchgangsverkehr im Quartier. Das liegt insbesondere daran, dass für alle anderen Verkehrsmittel (Bus, Rad, Fuß) die Störungen durch die Querung des Kfz-Verkehrs an der Kreuzung Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße oder an alternativen Verkehrsführungen zu stark ist. Gleichzeitig lässt auch aus Perspektive des Kfz-Verkehrs die Verkehrsführung zwischen Unionrampe und Freiburger Platz keinen Verkehrsfluss mit einer akzeptablen Qualität zu. Dies wird durch die engen Straßenquerschnitte in der Philipp-Reis-Straße und Okenstraße, die verwinkelte Streckenführung und die nicht realisierbare Links-Abbiegemöglichkeit am Freiburger Platz verursacht.

Daneben wird eine Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Fahrzeugen am Tag als unverträglich mit dem städtebaulichen Charakter des Gebiets sowie den verfolgten Zielen des Sanierungsgebietes erachtet. Dem gegenüber stehen allerdings weitgehende Änderungen sowohl im Hinblick auf die Verkehrsbelastung als auch auf die Ausgestaltung der Infrastruktur im gesamten Stadtgebiet, die jedoch noch detailliert auszuarbeiten sind.

### Nordquerung

Die Nordquerung weist nach jetzigem Stand nicht das hohe Entlastungspotential für den Bahnhof und das städtische Verkehrsnetz auf, wie es in der frühen Phase der Betrachtung erwartet worden ist. Stattdessen zeichnet sich ab, dass sich in anderen Bereichen des Straßennetzes, etwa in der Okenstraße, die Wahrscheinlichkeit von Staus erhöht.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

035/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
13.02.2020

---

Betreff: Bahnhofsumfeld und ZOB: Folgeuntersuchung zum Verkehr

---

Die Verwaltung ist außerdem dabei, die technische Machbarkeit der Nordquerung zu untersuchen. Dabei ist eine Rahmenbedingung, dass die Bahnanlagen im in Frage kommenden Bereich eine erhebliche Breite aufweisen. Im konkret betrachteten Korridor zwischen Kreisverkehr Rammersweier Straße / Moltkestraße müsste die Brücke ca. 265 m lang sein. Eine Konkretisierung des damit verknüpften Aufwands, insbesondere die Investitionskosten, wird bei der Sitzung des Verkehrsausschusses mündlich dargestellt.

Für die zentralen Fragestellungen kann derzeit noch keine eindeutige Empfehlung ausgesprochen werden. Hierzu sind weitere detaillierte Untersuchungen notwendig. Dies betrifft in der Frage des ZOB-Standorts das ausgearbeitete Betriebsprogramm für den ÖPNV. Bei der Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs bietet nach aktuellem Analysestand die Verlagerung des Durchgangsverkehrs deutliche Vorteile. Die dadurch notwendigen, umfangreichen Änderungen an der Infrastruktur im gesamten Stadtgebiet müssen allerdings vertieft untersucht werden. Dies gilt speziell für die Auswirkungen im bestehenden Straßennetz und die generelle Realisierbarkeit der Nordquerung.

Daher wird die Verwaltung erst nach Abschluss dieser detaillierten Untersuchungen einschließlich eines Berichts eine Empfehlung zur Beratung und Entscheidung vorlegen können.