

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

1. **Betreff:** Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	08.07.2020	öffentlich
1. Gemeinderat	27.07.2020	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(siehe Kapitel Finanzierung und Förderung)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) _____ €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./_. _____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) _____ €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme _____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./_. _____ €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den aktuellen Sachstand der Untersuchung zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat zu beschließen:

1. Die Ergebnisse und der Endbericht zur Verkehrsuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.
2. Grundsätzliches
Für eine endgültige Festlegung zu den drei zentralen Fragestellungen (Standort des ZOB, Durchgangsverkehr am Bahnhof, Nordquerung) sind vertiefende Prüfungen erforderlich, um die Auswirkungen und Folgen abschätzen bzw. endgültig bewerten zu können.

Für die integrierte Betrachtung zu den Fragestellungen ZOB-Standort und Durchgangsverkehr – unter Einbeziehung unterschiedlicher Arbeitsgemeinschaften – wird dem Gemeinderat noch ein Verfahrensvorschlag erarbeitet und vorgestellt (siehe auch Punkt 3).

Für die Bewertung der unterschiedlichen Szenarien zur Verkehrsführung wird eine Verkehrssimulation empfohlen, die insbesondere die Möglichkeiten und Auswirkungen der Szenarien im Verkehrsnetz aufzeigen (siehe auch Punkte 4 bis 6).

Die Ergebnisse der Prüfungen sind dem Gemeinderat zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

3. Standort des ZOB
Der Südstandort bietet aus verkehrlicher Sicht, insbesondere hinsichtlich der Verknüpfung von Bus und Bahn, Vorteile. Der Nordstandort bietet grundsätzlich mehr städtebauliche Entwicklungsspielräume als die Südvariante. Um möglichst beide Aspekte optimal zu berücksichtigen, ist als weitere Alternative auch eine Teilung des ZOB in einen Nord- und Südteil zu überprüfen.

Sowohl die Nord- und Südvariante als auch eine „Mix“-Variante sollte vertiefend ausgearbeitet werden. Dabei soll eine integrierte Betrachtung und Bewertung von verkehrlichen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Aspekten unter Einbeziehung unterschiedlicher Arbeitsgemeinschaften vorgenommen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

4. Durchgangsverkehr

Grundsätzlich bestehen Möglichkeiten zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier. Die Alternativen zur Führung des Durchgangsverkehrs sind bezüglich Ihrer Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz und im Zusammenwirken mit den flankierenden Maßnahmen vertiefend zu betrachten und zu bewerten.

Ebenso ist eine Führung des Kfz-Verkehrs über die Hauptstraße (bestehender ZOB) und die Straßburger Straße, als Möglichkeit die bestehende Ost-West-Verbindung zu erhalten, zu prüfen. Dabei sind neben Auswirkungen auf die unterschiedlichen Verkehrsströme (Fußgänger, Radverkehr, Busverkehr, Kfz-Verkehr) und entstehenden Knotenpunkte auch die Möglichkeiten zur städtebaulichen Gestaltung und Entwicklung aufzuzeigen.

5. Nordquerung

Die Nordquerung ist hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung positiv zu bewerten. Eine vertiefende Bedarfsermittlung auf Basis der ersten Abschätzung und die technische Machbarkeit der Nordquerung sind zur abschließenden Bewertung erforderlich. Dabei sind insbesondere auch die Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung aufzuzeigen.

6. Flankierende Maßnahmen im Verkehrsnetz

Die flankierenden Maßnahmen im Verkehrsnetz, um das Bahnhofsquartier, die Nordweststadt und insbesondere den Freiburger Platz zu entlasten, sind vertiefend zu betrachten. Dabei handelt es sich um folgende einzelnen Bausteine

- Maßnahmen zur Verkehrslenkung über die Engler Straße, Otto-Hahn-Straße und Kinzig-Straße
- Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs von Osten im Bereich der neuen Nordunterführung
- Optimierung der Ampel-/Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten (z.B. „Grüne Welle“)

7. Gesamtkosten sowie Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Die Gesamtkosten sowie die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten der Maßnahmen sind entsprechend dem Planungsstand darzustellen, um eine abschließende Bewertung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis vornehmen zu können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der
Verkehrsuntersuchung

8. Gesamtzeitplan zur Umsetzung der Maßnahmen

Es ist ein Gesamtzeitplan zu entwickeln, der die Zeitabläufe für die Umsetzung der Maßnahmen darstellt. Dabei sind insbesondere die Wirkungszusammenhänge, Abhängigkeiten und damit verbundene „Zwischen-Zustände“ aufzuzeigen.

- Neubau des ZOB
- Umsetzung der flankierenden Maßnahmen im Verkehrsnetz
- Um- und Neubau der Nordunterführung
- Neubau der Nordquerung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden folgende strategische Ziele erreicht:

- A2 „Die Stadt Offenburg verfolgt eine innovative städtebauliche Entwicklung und eine hochwertige Gestaltung des Stadt- und Ortsbilds. Sie bewahrt das baukulturelle Erbe“
- B4 „Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs.“
- 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. Zusammenfassung

Mit der Drucksache 115/18 wurden die Ergebnisse der ersten Verkehrsuntersuchung Bahnhof vorgestellt. Mit der Drucksache 133/19 sowie dem mündlichen Bericht im Verkehrsausschuss wurden die Zielsetzung und der zeitliche Ablauf der Folgeuntersuchung aufgezeigt.

Anlage 1 enthält den Bericht zur inzwischen abgeschlossenen Folgeuntersuchung. Die Untersuchung erfolgte dabei in den Stufen Zielfindung und Variantenprüfung. Beides wurde im Rahmen eines Bürgerdialogs am 18.02.2020 mit der Öffentlichkeit diskutiert.

Aus den Ergebnissen der Untersuchung lassen sich folgende, grundlegende Empfehlungen ablesen:

- Großräumige Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsviertel
- Realisierung der so genannten Nordquerung

Beide grundlegenden Bausteine haben erheblichen Einfluss auf das gesamtstädtische Hauptverkehrsnetz.

Zum ZOB-Standort sind die beiden möglichen Standorte Nord und Süd in etwa gleich zu bewerten. Der Südstandort profitiert dabei von seiner innenstadtnahen und bahnzentralen Lage. Am Nordstandort ist das Flächenangebot und damit auch die mögliche Ausgestaltung des ZOB großzügiger. Der Nordstandort eröffnet zudem mehr Möglichkeiten für eine städtebauliche Neuordnung. Für den ÖPNV bietet der Neubau des ZOB am Standort Süd erhebliche Vorteile, insbesondere im Hinblick auf die Lage im Netz und die Verknüpfung zur Bahn.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Eine eindeutige Empfehlung kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht ausgesprochen werden. Daher sollen beide Möglichkeiten weiter vertieft untersucht werden, insbesondere im Hinblick auf die betrieblichen Belange des Busverkehrs sowie die städtebaulichen Auswirkungen und Entwicklungspotentiale. Als weitere Variante soll auch noch eine Mix-Lösung untersucht werden, bei der zwei ZOB-Standorte (am Nord- und am Sü Standort) in kleinerer Dimension für den Busverkehr vorgehalten werden. Als Prämisse soll dabei gelten, dass einer der beiden Standorte von allen Linien bedient wird.

Diese vertieften Untersuchungen sind bereits ein Teil der Vorbereitung zum geplanten städtebaulichen Wettbewerbsverfahren, so dass das Gesamtprojekt durch die Verschiebung der Entscheidung keine Verzögerung erfährt.

2. Einordnung im Kontext der Gesamtverkehrsentwicklung

Der öffentliche Personennah- und Fernverkehr wird künftig allgemein und insbesondere in Offenburg erheblich an Bedeutung gewinnen. Mit dem Bau der Eisenbahnneubaustrecke Karlsruhe-Basel, die teilweise als Schnellfahrstrecke, teilweise als Güterzugumfahrung (z.B. im Tunnel Offenburg) ausgestaltet wird, wird die Leistungsfähigkeit auf diesem europäischen Korridor deutlich gesteigert. Die Fahrzeiten im Fernverkehr werden spürbar sinken. Der Bahnausbau schafft jedoch vor allem die notwendigen Kapazitäten, damit sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr deutlich mehr Züge verkehren können. Für den Nahverkehr sind zusätzliche Zugfahrten bereits vom Land Baden-Württemberg bestellt und werden mit der Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels umgesetzt. Für den Fern- und Nahverkehr sind zusätzliche Taktlinien mit Halt in Offenburg fester Bestandteil der Planungen zum Deutschlandtakt.

Dieses bahnsseitig verbesserte Angebot führt zu deutlich mehr Fahrgästen, die am Bahnhof in Offenburg ein-, aus- oder umsteigen. Diese Steigerung der Fahrgastzahlen ist auch notwendig, um die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen. Das Land Baden-Württemberg hat beispielsweise ein Szenario entwickelt, in dem Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichbar sind, wenn sich als eine von fünf zentralen Komponenten der ÖPNV verdoppelt. Die vom Bund und der Deutsche Bahn AG geplante Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 würde für Offenburg bedeuten, dass sich das heutige tägliche Aufkommen an Reisenden im Bahnhof von ca. 27.000 (2016) auf über 50.000 Menschen erhöhen würde.

Damit die Stadt Offenburg optimal von diesen sehr günstigen Rahmenbedingungen profitieren kann, muss der Bahnhof sein volles Potential als Mobilitätsdrehscheibe ausschöpfen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

3. Einordnung ins Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

In den vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof wurden erhebliche Mängel aufgezeigt, die rund um den Bahnhof vorherrschen. Beispielfhaft seien hier genannt:

- das in weiten Teilen un- bzw. untergenutzte Bahnhofsgebäude
- bisher nicht ihrer Lage entsprechend genutzte Grundstücke vor allem im Nordbereich des Bahnhofs
- die Dominanz des Durchgangsverkehrs mit vielfältigen negativen Begleiterscheinungen sowie
- erhebliche funktionelle Mängel am bestehenden ZOB

Diese Mängel bestehen bereits seit vielen Jahren, weshalb das Areal durch Beschluss des Gemeinderats vom 08.04.2019 bereits zum zweiten Mal in ein Sanierungsgebiet aufgenommen wurde.

Schon bei der erstmaligen Aufnahme in ein Sanierungsgebiet konnte in diesem Bereich keine zufriedenstellende Lösung – insbesondere für das Thema des Durchgangsverkehrs – gefunden werden, so dass schlussendlich auch keine Maßnahmen durchgeführt werden konnten, die eine spürbare Verbesserung der gebracht hätte. Auch im weiteren Verlauf der Debatte wurden unter verschiedenen Gesichtspunkten Maßnahmen diskutiert, die jedoch alle nicht die Grundproblematik lösen konnten und daher auch nicht zur Umsetzung kamen.

4. Verkehrsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Rapp

4.1 Aufgabenstellung

Das Ingenieurbüro Rapp wurde mit einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung zur künftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof beauftragt. Diese Untersuchung hatte zum Ziel, eine Entscheidungsgrundlage für die Lage insbesondere des ZOBs, aber auch aller weiteren bekannten Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof zu bilden. Die besondere Herausforderung lag dabei in der zwangsläufig notwendigen Neuorganisation des fließenden Verkehrs, die je nach Variante weitreichende Folgen für das gesamte Stadtgebiet hat. Ein wichtiger Aspekt der Untersuchung war auch die Klärung der Notwendigkeit einer Nordquerung für die Realisierung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

4.2 Bewertungskriterien

Aus den Zielen, die beim Bürgerdialog am 18.02.2020 vorgestellt und in weiten Teilen befürwortet wurden, wurde zur Bewertung der Varianten ein umfangreicher, detaillierter Bewertungskatalog abgeleitet. Dieser gliedert sich in 6 Hauptkriterien:

- Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn etc.)
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr
- Freiraum und Umwelt
- Städtebau und Stadtgestaltung

Diese Kriterien wurden in der Bewertung grundsätzlich gleich gewichtet. Lediglich dem Öffentlichen Verkehr wurde eine höhere Gewichtung eingeräumt, um der herausragenden Stellung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof für den Öffentlichen Verkehr gerecht zu werden.

4.3 Varianten

Die Varianten wurden in zwei Stufen entwickelt, wobei schlussendlich in der zweiten Stufe acht Varianten bewertet wurden. Diese acht Varianten spiegeln alle Kombinationen der drei wesentlichen Entscheidungspunkte wieder

- Lage des ZOB am Nord- oder Südstandort
- Beibehaltung oder Verlagerung des Kfz-Durchgangverkehrs
- Bau oder Verzicht auf die Nordquerung

Die Varianten stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

Lage des ZOB

- Lage des ZOB am Nordstandort:
Im Bereich zwischen Franz-Volk-Straße und Straßburger Straße wird ein neuer ZOB errichtet. Der heutige ZOB wird aufgegeben.
- Lage des ZOB am Südstandort:
Der heutige ZOB wird nach Osten bis an die Bahnanlagen erweitert und neu strukturiert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

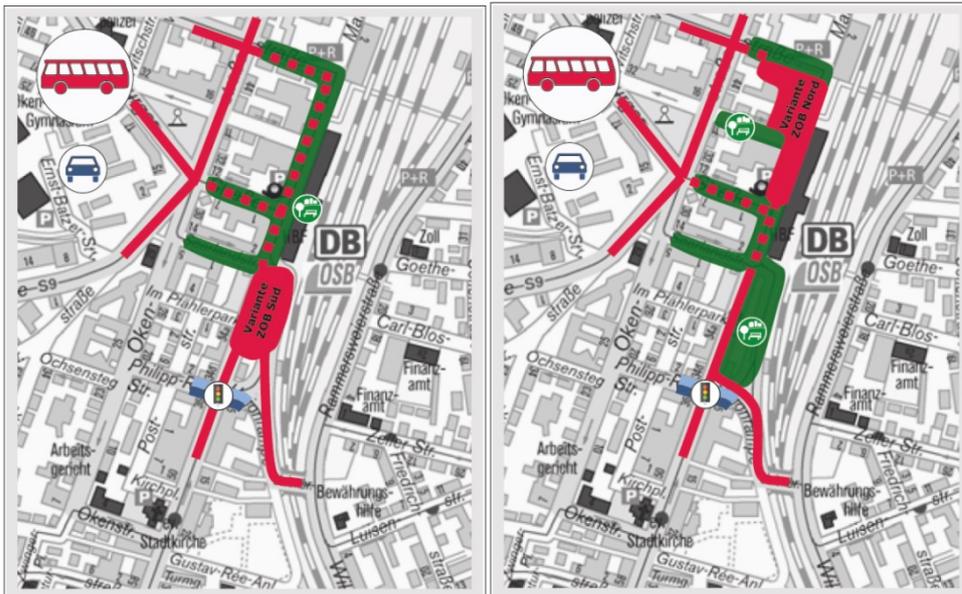


Abbildung 1: ZOB-Standorte Süd und Nord

Beibehaltung oder Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs

- **Beibehaltung des Kfz-Durchgangsverkehrs:**
Der Kfz-Durchgangsverkehr über die Unionbrücke wird grundsätzlich beibehalten. Er wird künftig über die Philip-Reis-Straße und die Okenstraße und nicht mehr über die Hauptstraße und die Straßburger Straße sowie die Rheinstraße abgewickelt.
- **Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs:**
Die Unionrampe Richtung Bahnhof wird für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt. Sie bleibt freigegeben für den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr. Das neue Parkhaus am Rée Carré und die nördliche Hauptstraße bleiben für den Kfz-Verkehr weiter über die Unionbrücke erreichbar.

Bau oder Verzicht auf die Nordquerung

- **Bau der Nordquerung:**
Zwischen der Englerstraße und der Straße Am Scheerbünd wird eine neue Nordquerung über die Bahnanlagen für den Kfz-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr errichtet.
- **Verzicht auf die Nordquerung:**
Eine Nordquerung über die Bahnanlagen wird nicht errichtet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

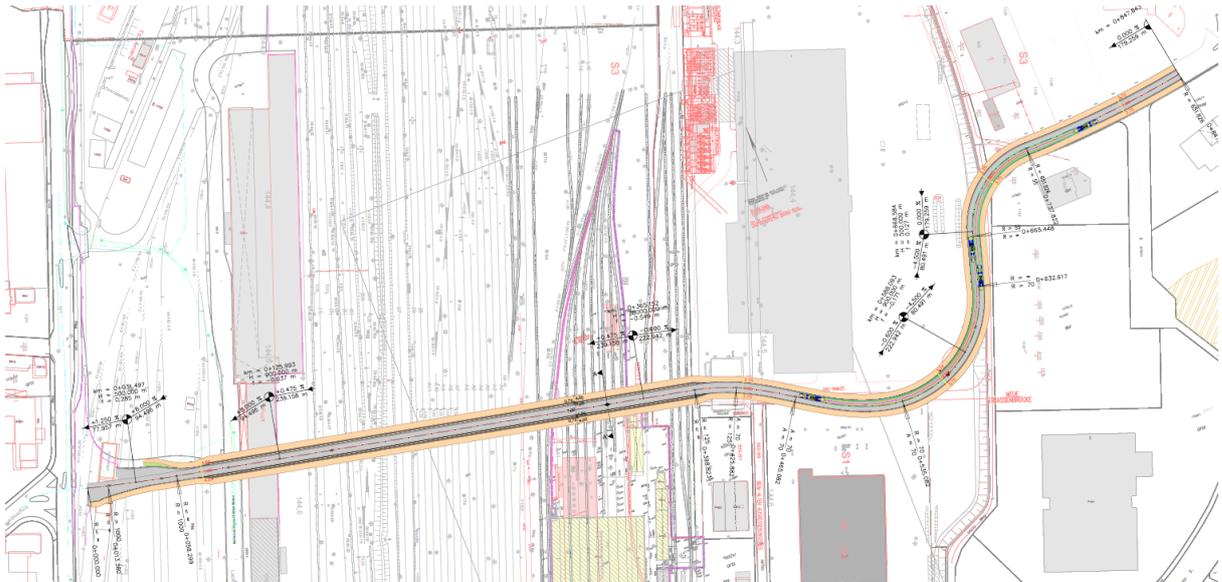


Abbildung 2: Lageplan Nordquerung

4.4 Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Alle Varianten führen im Vergleich zum heutigen Zustand zu Verbesserungen. Das Niveau der Verbesserungen unterscheidet sich aber teils deutlich. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Kombination aus ZOB-Standort im Süden, Verlagerung des Durchgangsverkehrs und Bau der Nordquerung insgesamt die beste Bewertung erreicht. Allerdings liegen bei manchen Entscheidungspunkten die Bewertungen eng beieinander, so dass an dieser Stelle nochmals die einzelnen Punkte aufgegriffen werden sollen. Zudem beinhaltet die Untersuchung für weitere Funktionen wertvolle Hinweise zu Standorten und Dimensionierung, die hier ebenfalls aufgezeigt werden sollen.

4.4.1 Lage des ZOB

Vergleicht man die beiden möglichen Standorte des ZOB miteinander, so sind die Bewertungen innerhalb aller Kombinationen bei den anderen Entscheidungspunkten eng beieinander. Beim Kriterium Öffentlicher Verkehr hat der Standort Süd deutliche Vorteile. Ausschlaggebend für den Standort Süd sind insbesondere deutliche betriebliche Vorteile, die aus kürzeren Umsteigebeziehungen zur Bahn und in Summe kürzeren Fahrwegen und Fahrzeiten für den Busverkehr führen.

Die Umsteigezeit hat einen erheblichen Einfluss auf die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung. Sie stellt einen sehr entscheidenden Faktor dar, ob günstige Umsteigeverbindungen entwickelt werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund integrierter Taktfahrpläne steigt die Bedeutung funktionierender Knoten weiter an.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die Umsteigezeit zwischen Bus und Bahn, die beispielsweise auch der Fahrplanauskunft zu Grunde liegt, berechnet sich aus der Wegstrecke zwischen ungünstigstem Ausstieg und günstigen Einstieg. Beim Südstandort ist diese Wegstrecke rund 200 Meter bzw. 2 Minuten kürzer.

Die kürzeren Fahrwege und Fahrzeiten resultieren aus der stark südlastigen Ausprägung sowohl des Stadtbusnetzes als auch des Regionalbusnetzes. Daher sind in Summe beide Bussysteme von Mehrkilometern und zeitlichen Mehrbedarfen betroffen. Auch eine allfällige Weiterentwicklung der Netze wird nicht zu einer grundlegenden Änderung dieser Ausprägung führen.

Die längere Fahrzeit von rund einer Minute pro Weg (d.h. bis zu 4 min pro Umlauf, bis zu 6,6 % zusätzlicher Fahrzeit pro Umlauf) kann auf den meisten Linien nur durch Einbußen an anderer Stelle realisiert werden, da die Fahrpläne bereits heute optimiert sind und auf vielen Linien keine Reserven vorhanden sind. Auch in diesem Punkt ist keine wesentliche Änderung durch eine Weiterentwicklung der Netze zu erwarten.

Betriebliche Vorteile beim ZOB Nord bestehen vor allem durch die mögliche höhere Zahl an Bussteigen. Am Standort Nord sind in beiden Varianten 18 Bussteige eingeplant, es bestehen darüber hinaus Erweiterungsoptionen. Am Standort Süd sind dagegen je nach Variante nur 15 bis 16 Bussteige vorgesehen, wobei 16 Steige auch den Anforderungen entsprechen, die vorab ausgearbeitet wurden. Durch die begrenzten Platzverhältnisse sind die Erweiterungsoptionen im Süden sensibler.

Der heutige ZOB ist mit 12 voll ausgebauten Bussteigen ausgestattet. Schon die Mängelanalyse des Gutachtens von Inovaplan weist darauf hin, dass diese Zahl für die heutigen Anforderungen eigentlich ausreicht. Die vorhandene Kapazität kann aber gar nicht voll ausgeschöpft werden, da sich die Busse gegenseitig behindern und so freie Bussteige zeitweise nicht erreichbar sind.

Der Ausbau des ÖPNV wird sich vor allem auf die Verdichtung bestehender Linien fokussieren. Diese erschließen sowohl in der Stadt als auch in der Region die meisten Bereiche gut, so dass nur ein geringer Bedarf für gänzlich neue Linien abzusehen ist. Für den ZOB bedeutet dies, dass vor allem die bestehenden Bussteige häufiger angefahren werden, da sich Zahl der Fahrten auf den bestehenden Linien erhöht. Dies kann dazu führen, dass Linien, die heute gemeinsam einen Bussteig nutzen, künftig getrennt werden müssen. Die Kapazitätssteigerung um 4 Bussteige deckt diesen Mehrbedarf komfortabel ab, so dass dies nach derzeitigem Kenntnisstand zukunftsichere Dimensionierung darstellt. Eine genauere Berechnung wäre durch die minutenscharfe Ausarbeitung des künftigen Betriebsprogramms möglich.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Aus Sicht der Fahrgäste ist vor allem die Nähe zur Innenstadt relevant. Entscheidend dabei ist, welche wichtigen Ziele im Grenzbereich liegen, der als fußläufige Entfernung akzeptiert wird. Der Nahverkehrsplan des Ortenaukreises gibt für Bushaltestellen einen Einzugsbereich von 300 m an, wobei dies nur eine Vereinfachung darstellt – die persönliche Akzeptanzgrenze ist von vielen Faktoren wie der Wegeigenschaften, der körperlichen Verfassung, des Gepäckumfangs usw. abhängig. Daher zeigt folgende Tabelle für verschiedene Einzugsbereiche die Zuordnung wichtiger Ziele auf. Es ist erkennbar, dass der Standort Süd eine deutlich höhere Dichte wichtiger Ziele aufweist:

Einzugsbereich	Standort Süd	Standort Nord
300 m	<ul style="list-style-type: none"> • Rée-Carré • Finanzamt (neu) • Stadtkirche • Arbeitsgericht, • C&A (beispielhaft für Einzelhandel nördliche Hauptstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nh Hotel
400 m	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Straße • Fußgängerzone • Volksbank • Schulzentrum Nord-west 	<ul style="list-style-type: none"> • Schulzentrum Nord-west • Kaufland Okenstraße
500 m	<ul style="list-style-type: none"> • Klosterschulen • Schillergymnasium • Nh Hotel 	<ul style="list-style-type: none"> • C&A (beispielhaft für Einzelhandel nördliche Hauptstraße), • Finanzamt (neu)

Tabelle 1: Zuordnung wichtiger Ziele zu den Einzugsbereichen der ZOB-Standorte

Nachteilig wirken sich beim Südstandort die Möglichkeiten zur städtebaulichen Gestaltung des Bereichs sowie die voraussichtlich notwendige Entfernung mehrerer Baumstandorte aus. Auf diese Punkte muss daher bei einer Entscheidung für den Südstandort in der weiteren Planung besondere Rücksicht genommen werden.

Die beiden Standorte Nord und Süd waren durch die Untersuchung von Inovaplan 2018 vorgegeben. Mit der Bewertung stellt sich jedoch erneut die Frage, ob eine Mix-Varianten sinnvoll sein kann – Voraussetzung dafür sollte sein, dass – abweichend von der Untersuchung aus 2018 – einer der beiden Standorte von allen Linien bedient wird. So könnten in Summe die Vorteile beider Varianten kombiniert und eine bessere Gesamtbewertung erreicht werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der
Verkehrsuntersuchung

4.4.2 Umgang mit dem Durchgangsverkehr

Alle Varianten gewährleisten die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Bahnhofs in seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe sowie auch des Bahnhofquartiers mit dem Kfz. Dies wird unter anderem über Hol- und Bringbereiche auf der Ost- und Westseite sichergestellt.

Die Bewertungsergebnisse zeigen eindeutig, dass die Verlagerung des Durchgangsverkehrs erhebliche Vorteile bringt. Bei allen Hauptkriterien außer dem Kfz-Verkehr hat die Verlagerung deutliche, positive Auswirkungen. Insbesondere die Entlastung der Philipp-Reis-Straße vermindert die Wirkung als Barriere sowohl mit Blick auf den Bus-, Rad- und Fußverkehr als auch in städtebaulicher Hinsicht für die Achse Bahnhof-Innenstadt. Der Bahnhof kann in der Wahrnehmung dichter an die Innenstadt rücken.

Auch das Hauptkriterium Kfz-Verkehr weist nur geringe Unterschiede zwischen den Varianten aus. Ausgenommen hiervon ist die Kombination mit der Nordquerung, deren Bewertung sich deutlich von allen anderen Kombinationen abhebt.

Alle Varianten der Verkehrsführung erfordern umfangreiche begleitende Maßnahmen im städtischen Verkehrsnetz, um Überlastungen an anderen Stellen zu vermeiden. Die neuralgischen Punkte unterscheiden sich zwar in der Lage je nach Variante erheblich, in Summe sind diese jedoch ähnlich zu bewerten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

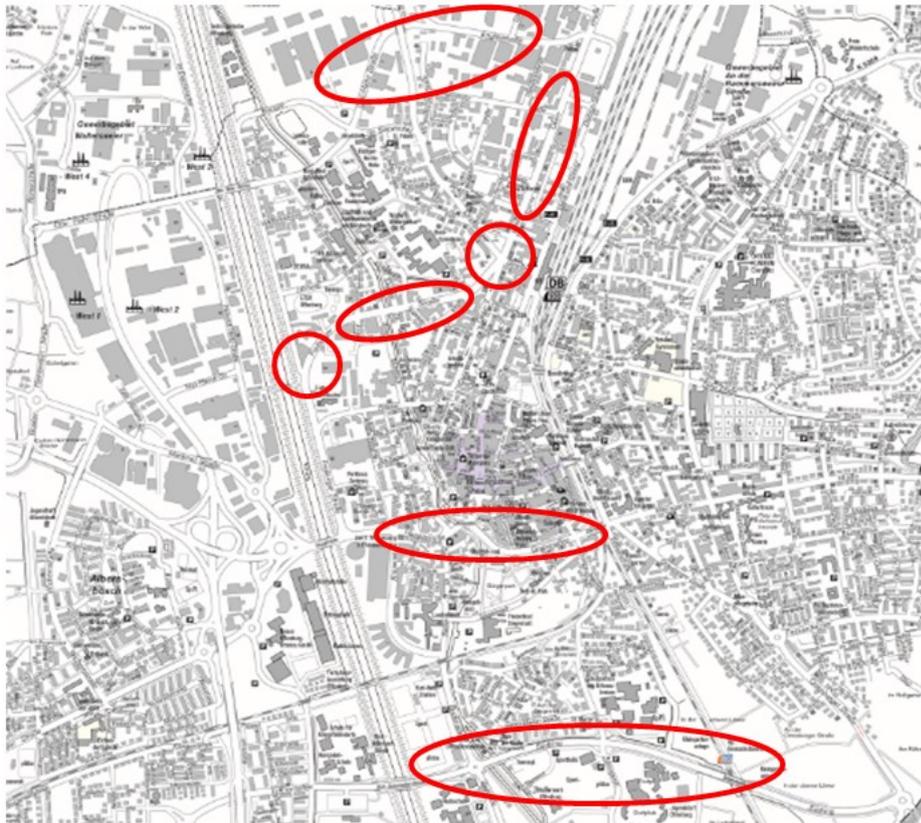


Abbildung 3: Lageplan der wesentlichen Begleitenden Maßnahmen im Hauptstraßennetz

Die Schwerpunkte der begleitenden Maßnahmen betreffen bei den Varianten des Durchgangsverkehrs v.a. den Freiburger Platz sowie das umliegende Straßennetz im Bahnhofsquartier und in der Nordweststadt.

Dabei handelt es sich um folgende einzelnen Bausteine

- Maßnahmen zur Verkehrslenkung über die Engler Straße, Otto-Hahn-Straße und Kinzig-Straße
- Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs von Osten im Bereich der neuen Nordunterführung
- Optimierung der Ampel-/Lichtsignalanlagen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit (z.B. „Grüne Welle“)

Die Auswirkungen der Verlagerungsvarianten betreffen das Offenburger Hauptstraßennetz in wesentlich größerem Maße, insbesondere im den Bereichen der Bahnquerungen. Durch das geringere Verkehrsaufkommen am Freiburger Platz bestehen dort auch geringere verkehrliche Anforderungen, so dass die Maßnahmen in diesem Bereich verträglicher ausgestaltet werden können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

4.4.3 Nordquerung

Die Auswirkungen einer Nordquerung sind in der Gesamtbewertung verhältnismäßig gering, sie sind lediglich bei einer gleichzeitigen Verlagerung des Durchgangverkehrs wirksam. In dieser Kombination führt die Nordquerung zu einer deutlich besseren Bewertung des Hauptkriteriums Kfz-Verkehr, während die anderen verkehrlichen Hauptkriterien bei einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs nicht zusätzlich von einer Nordquerung profitieren können. Eine Abwertung ist dagegen im Hauptkriterium Freiraum und Umwelt festzustellen, da die Nordquerung durch neue Routen den Kfz-Verkehr attraktiver macht und somit auch neue Kfz-Fahrten mit entsprechenden negativen Umweltauswirkungen induziert werden.

4.4.4 Ruhender Radverkehr

Die Untersuchung beinhaltet eine Abschätzung zur künftigen Dimensionierung der Radabstellanlagen am Bahnhof. Diese liegt bei 2.050 potentiellen Bike+Ride-Nutzern, was einem zusätzlichen Bedarf von 800 Abstellplätzen entspricht. Diese verteilen sich auf freie, öffentlich zugängliche und beschränkt zugängliche Plätze (Radboxen, Radhaus etc.)

4.4.5 Fußverkehr

Im Fußverkehr wird zusätzlich zu den Aspekten, die bereits in die Bewertung mit eingeflossen sind, die Bedeutung der Schaffung eines Durchstichs der Nordunterführung Richtung Osten betont. Diese ist bereits im Rahmen der Schaffung eines Ersatzbauwerks für die Karrendurchfahrt vorgesehen. Sie schafft v.a. für den nördlichen Bereich der Oststadt einen deutlich attraktiveren und bequemeren Zugang zu den Bahnsteigen. Der östliche Zugangsbereich zum Bahnhof gewinnt damit weiter an Bedeutung.

4.4.6 Parkhaus

Zur verbesserten Organisation des ruhenden Verkehrs wurde unabhängig von der Variante der Verkehrsführung der Bereich Hauptstraße/Rheinstraße als idealer Standort für eine zentrale Parkierungsanlage ermittelt. Der Bedarf in dieser Parkierungsanlage liegt in etwa bei 300 bis 350 Stellplätzen. Unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs und der Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage ist nach derzeitigem Stand von einer Realisierung als Parkhaus auszugehen. Das Parkhaus kann dabei mit weiteren Funktionen aufgewertet werden. Die Vorschläge aus der Untersuchung umfassen die Integration einer Fernbushaltestelle, einer Haltestelle für den Messe-Shuttle, Wartepositionen für Busse des ÖPNV, Radabstellanlagen, einer Mobilitätsstation oder eines Taxistands.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Auch für den Bereich östlich der Bahn wird ein Parkraummanagement empfohlen. Der Bedarf für Park+Ride wurde hier mit 80 Stellplätzen ermittelt.

4.4.7 Mobilitätsstationen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden auch Lösungen für die Verortung von Mobilitätsstationen ausgearbeitet. Uneingeschränkt realisierbar ist dabei der Standort im Bereich oder innerhalb des Parkhauses. Ein weiterer potentieller Standort wurde im Bereich des heutigen ZOB identifiziert, wobei hier bei der Wahl des ZOB-Standorts Süd voraussichtlich nur noch eine Fahrradverleihstation eingerichtet werden kann. Für die Ostseite wird eine reine Fahrradverleihstation empfohlen. Abweichend vom Gutachten sieht die Verwaltung jedoch den Bedarf für vollständige Mobilitätsstationen an allen drei Standorten

4.4.8 Mobilitätszentrale

Aufbauend auf dem bereits erstellten Konzept für eine Mobilitätszentrale wurde in der Verkehrsuntersuchung eine Standortprüfung durchgeführt. Im Ergebnis bietet es sich für beide ZOB-Standorte an, die Mobilitätszentrale im südlichen Teil des Bahnhofgebäudes unterzubringen.

5. Städtebauliche Bewertung

Die vorliegenden Varianten und die Empfehlung des Büros Rapp wurden durch die Verwaltung auch städtebaulich bewertet.

5.1 Lage des ZOB

Der heutige ZOB liegt für die Busfahrgäste verkehrsgünstig nahe an der Südunterführung als südlichem Bahnsteigzugang.

Aus städtebaulicher Sicht ist an der heutigen Situation nachteilig, dass die zur Innenstadt hin orientierte Vorzone des südlichen Hauptzugangs zum Bahnhof stark durch den Kfz- und Busverkehr geprägt ist. In der Achse Innenstadt-Bahnhof stellt der ZOB in seiner jetzigen Ausgestaltung städtebaulich eine Unterbrechung dar. Für Fußgänger, die keine Busfahrgäste sind, handelt es sich um einen zu querenden Bereich ohne besondere Aufenthaltsqualität.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der
Verkehrsuntersuchung

ZOB-Standort im Süden

Die Beibehaltung des ZOB-Standorts im Süden mit einer Erweiterung bis an die Bahngleise heran würde diese Situation fortführen. Der ZOB wäre städtebaulich gesehen weiterhin eine Unterbrechung in der Achse Innenstadt-Bahnhof. Das Bahnhofsempfangsgebäude bliebe relativ stark abgetrennt von der Innenstadt. Auch optisch würde eine großzügige Überdachung des ZOB den Blick auf das Bahnhofsgebäude verstellen, auch wenn es Passanten auch einen trockenen Weg zum Bahnhof ermöglichen würde. Das „Stadtentree“ wäre stark durch den ZOB geprägt.

Die bisher durch den Kfz-Verkehr genutzten Flächen würden künftig durch den Busverkehr genutzt. Die zur Innenstadt hin orientierte Vorzone des südlichen Hauptzugangs zum Bahnhof würde durch den Busverkehr genutzt und kann nicht als Aufenthaltsfläche im Sinne eines zur Innenstadt hin orientierten Bahnhofsvorplatzes orientiert werden.

Vorteilhaft an einer Beibehaltung des ZOBs in Süden wäre, dass bei einer Führung der Busse über die Straßburger Straße der Bahnhofsvorbereich nördlich der Straßburger Straße frei von Busverkehr gehalten werden kann. Dort könnte eine Vorplatzfläche mit Aufenthaltsqualität für Fußgänger ohne querenden Busverkehr gestaltet werden. Allerdings würde diese Fläche relativ abseitig von den Hauptfußgängerströmen liegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung



Abbildung 4: Visualisierung Bahnhofgebäude mit Vorplatz

Das Büro Rapp hat zwei Varianten für die Gestaltung eines ZOBs am Standort Süd erstellt. Die Variante mit einer Schrägaufstellung würde die Situation aus städtebaulicher Sicht gegenüber heute deutlich verschlechtern, da keine gradlinige Querung des ZOB-Bereichs für Fußgänger in Richtung Innenstadt mehr möglich wäre. Die Variante mit einer Längsaufstellung in Nord-Süd-Richtung bietet die Möglichkeit, dass Fußgänger über die breite Haltestelleninsel in Richtung Innenstadt laufen, so dass die Situation vergleichbar gegenüber heute bliebe. Aus städtebaulicher Sicht ist die Variante mit Schrägaufstellung daher als nachteiliger als die Variante mit Längsaufstellung zu sehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung



Abbildung 5: ZOB am Standort Süd mit Schrägaufstellung

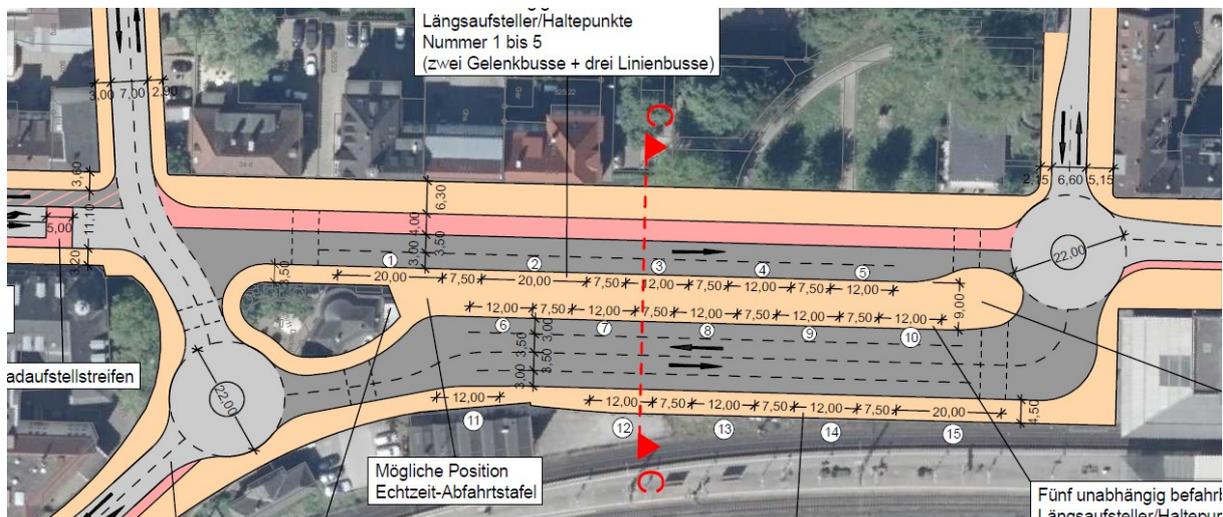


Abbildung 6: ZOB am Standort Süd mit Längsaufstellung

Für die Erweiterung des ZOB müsste der moderne nördliche Anbau an den Dreher-Pavillon (früherer Rade-Pavillon) abgebrochen werden. Der denkmalgeschützte Dreher-Pavillon kann erhalten bleiben. Das Gebäude befindet sich im Eigentum der Stadt Offenburg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Für die Erweiterung des südlichen ZOBs entsprechend der Empfehlung des Büros Rapp müssten gegebenenfalls die zwei vorhandenen Blutbuchen gefällt werden. Nach Möglichkeit sollten große Bäume erhalten bleiben. Allerdings sollte dies nicht das alleinige Kriterium sein, um eine zukunftsgerichtete Lösung zu finden.

Voraussetzung für eine Anordnung eines erweiterten ZOBs im Süden wäre ein Erwerb des bisher bahneigenen Grundstücks nördlich des Dreher-Pavillons.

Bei einer Anordnung des ZOB im Süden können die durch die Stadt erworbenen Flächen im Norden des Bahnhofs an der Rheinstraße in sinnvoller Weise anderen Nutzungen zugeführt werden.

ZOB-Standort im Norden

Ein neuer ZOB-Standort im Norden würde dazu führen, dass der ZOB nicht mehr in der Achse Innenstadt-Bahnhof liegt und keine Unterbrechung zwischen dem Bahnhofsempfangsgebäude und der Innenstadt mehr darstellt. Die Sichtachse zwischen nördlicher Hauptstraße und historischem Bahnhofsgebäude könnte beibehalten werden.

Die bisher durch den Kfz-Verkehr und Busverkehr genutzten Flächen stünden, bei Aufrechterhaltung einer Durchfahrtmöglichkeit für Busse, für eine städtebauliche Neugestaltung zur Verfügung. Sie könnten als Bahnhofsvorplatz attraktiv gestaltet werden oder ggf. auch mit einzelnen ergänzenden baulichen oder sonstigen Nutzungen. So könnte ein attraktiver Raum zwischen Bahnhof und Innenstadt geschaffen werden. Das bahneigene Grundstück nördlich des Dreher-Pavillons sollte hierbei einbezogen werden und nach Möglichkeit erworben werden.

Durch die engere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt sind auch positive Impulse zu erwarten, damit das Bahnhofsempfangsgebäude neuen Nutzungen zugeführt werden kann und so auch als historisches Bauwerk erhalten bleiben kann.

Ein Nachteil eines ZOBs im Norden wäre, dass entlang des gesamten Bahnhofsgebäudes Busverkehr in erheblichem Umfang stattfinden würde (rund 750 Fahrten pro Tag, 50 % mehr als heute in der Hauptstraße), d.h. deutlich mehr als heute in der Hauptstraße stattfinden müsste. Ein reiner Fußgängerbereich vor dem Bahnhofsgebäude könnte an keiner Stelle eingerichtet werden. Allerdings sind die Flächen im Norden auch nicht stark durch Fußgänger frequentiert, so dass dies keinen erheblichen Nachteil bedeuten würde.

Das Büro Rapp hat zwei Varianten für einen ZOB-Standort im Norden erstellt. Diese Varianten nutzen die verfügbaren, unregelmäßig geschnittenen, städtischen Grundstücke zwischen Franz-Volk-Straße und Rheinstraße vollständig aus und weisen mehr Busstellplätze auf als am ZOB-Standort im Süden möglich sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

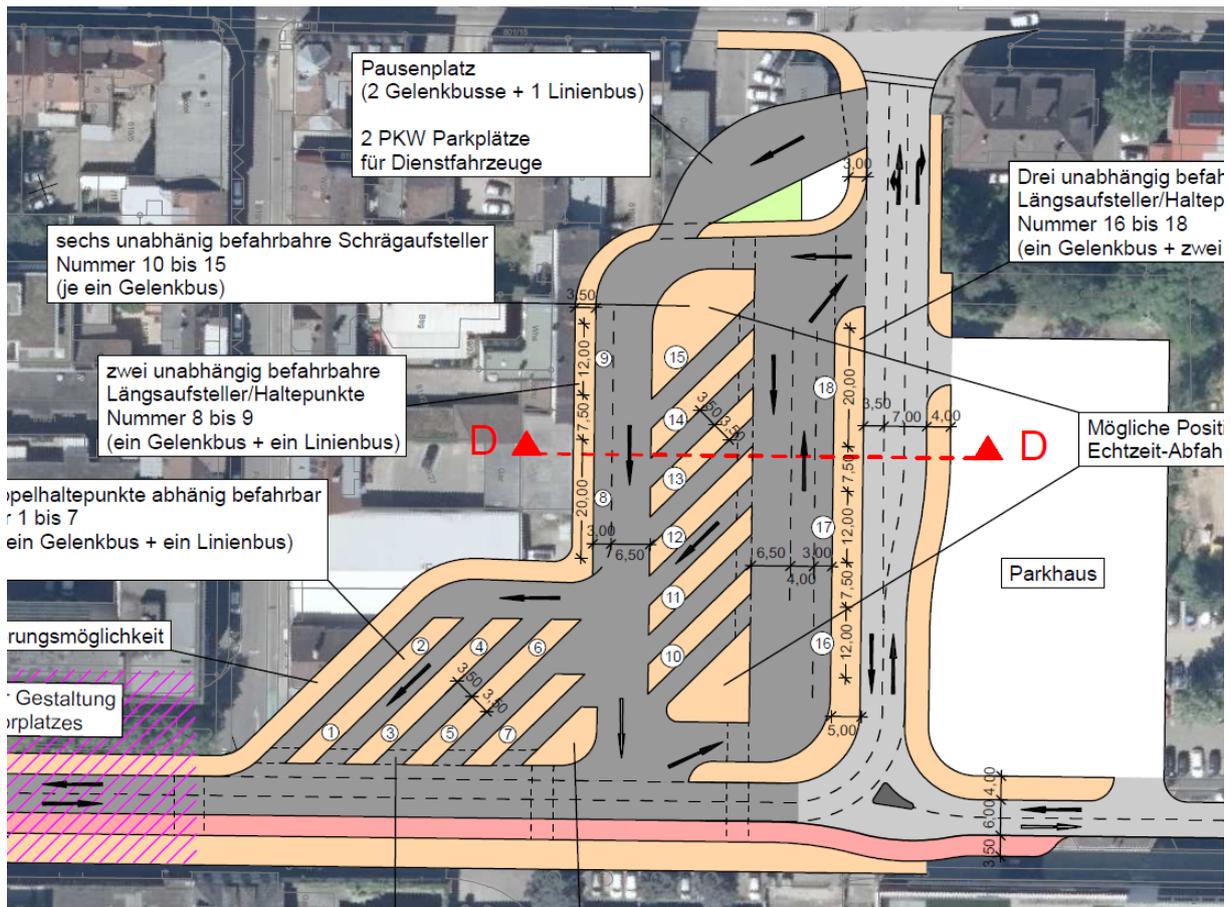


Abbildung 7: ZOB am Standort Nord mit Längsaufstellung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

- Reduzierung der Busstellplätze auf die in den Anforderungen genannten 16 Bussteige
- Erwerb weiterer Grundstücke zwischen Franz-Volk-Straße und Rheinstraße und Einbeziehung in die Neugestaltung
- Einbeziehung der Fläche vor dem früheren Gewerkschaftshaus in den ZOB
- Teilüberbauung des ZOB zur besseren Gestaltung der städtebaulichen Situation und intensiveren Nutzung der Flächen

Ein Eingriff in die zwei Blutbuchen und den nördlichen Anbau an den Dreher-Pavillon wäre bei einem ZOB-Standort im Norden nicht erforderlich.

Die Grundstücke im Norden des Bahnhofs im Eigentum der Stadt wären zu erheblichen Teilen durch den ZOB belegt und stünden insofern nicht für eine städtebauliche Neuentwicklung mit anderen Nutzungen zur Verfügung. Wie schon angesprochen, kann jedoch eine Teilüberbauung geprüft werden.

Fazit zur städtebaulichen Bewertung

Aus städtebaulicher Sicht sprechen sowohl Gründe für einen ZOB-Standort im Süden wie auch für einen ZOB-Standort im Norden. Im Fazit ist nach derzeitigem Stand aus städtebaulicher Sicht, ohne Berücksichtigung verkehrlicher Fragen, einem ZOB-Standort im Norden der Vorrang zu geben.

Allerdings können die durch das Büro Rapp vorgelegten Varianten für einen ZOB-Standort im Norden aus städtebaulicher Sicht noch nicht als geeignete Varianten für die unmittelbare Umsetzung empfohlen werden. Hier wäre daher noch eine weitere Vertiefung erforderlich.

Für den Fall einer Realisierung des erweiterten ZOB-Standorts im Süden ist der Variante des Büros Rapp mit Längsaufstellung eindeutig der Vorrang zu geben gegenüber der Variante des Büros Rapp mit Schrägaufstellung. Die Variante mit Schrägaufstellung ist aus städtebaulicher Sicht abzulehnen.

Wie bereits beschrieben, lässt besonders der Nordstandort noch sehr viele Fragen offen, die die städtebauliche Bewertung entscheidend prägen. Auch beim Südstandort kann sich mit einer Vertiefung der Planung die städtebauliche Bewertung noch weiter entwickeln. Daher wird empfohlen, der Entscheidung zum ZOB-Standort noch weitere städtebauliche Untersuchungen voranzustellen.

Hierbei wäre auch eine Mix-Variante einzubeziehen, die auch städtebaulich die Vorteile der beiden Standorte kombinieren könnte.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

5.2 Beibehaltung oder Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs

Aus städtebaulicher Sicht wäre – losgelöst von verkehrlichen Fragestellungen – eine vollständige Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier vorteilhaft.

Durch den Kfz-Durchgangsverkehr werden heute in erheblichem Umfang Flächen belegt, die Durchgängigkeit zwischen Bahnhof und Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigt und die Aufenthaltsqualität gemindert. Das Bahnhofsgebäude ist heute nicht ideal nutzbar, da keine ausreichenden Vorzonen und Freiflächen vorhanden sind, die zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit genutzt werden können und die Nutzungen im Bahnhofsgebäude dienen können, z. B. als Außenterrasse für Café und Gastronomie.

Durch eine Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier wären Bahnhof und Innenstadt wesentlich besser miteinander verbunden, so dass die Achse Bahnhof-Innenstadt gestärkt würde.

Es bestünden gegenüber heute wesentlich bessere Möglichkeiten, Vorflächen des Bahnhofs städtebaulich attraktiv im Sinne eines Bahnhofsvorplatzes zu gestalten.

Grundlage für den dauerhaften Erhalt und die Sanierung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes ist, dass darin geeignete Nutzungen untergebracht werden können. Durch eine allgemeine Verkehrsentlastung im Bahnhofsumfeld würde wesentliches zusätzliches Potential für eine Reaktivierung des Bahnhofsgebäudes mit attraktiven Nutzungen entstehen, z. B. durch Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit und neue Nutzungsmöglichkeiten für die Vorzonen.

Eine großräumige Verlagerung des Kfz-Verkehrs hätte auch erhebliche Vorteile für die Wohnqualität in den angrenzenden Stadtquartieren. Die Erreichbarkeit von Wohnen und Gewerbe muss gewährleistet bleiben, was aber durch die nahen Hauptverkehrsstraßen gegeben wäre.

Die genannten Potentiale bestehen grundsätzlich auch, wenn der Kfz-Durchgangsverkehr nicht ganz aus dem Bahnhofsquartier herausgenommen würde, sondern auf der Philip-Reis-Straße konzentriert würde. Die Hauptstraße nördlich der Philipp-Reis-Straße sowie die Straßburger Straße und Rheinstraße wären dann frei von Kfz-Durchgangsverkehr.

Wesentlicher Unterschied ist, dass die Philipp-Reis-Straße dann als Hauptachse für den Kfz-Verkehr eine deutliche Unterbrechung der Achse Bahnhof-Innenstadt für den Fußgänger- und Radverkehr darstellen würde. Auch wäre die Philipp-Reis-Straße und die Okenstraße stärker mit Kfz-Verkehr belastet, wobei sich an diesen Straßen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

vorwiegend gewerbliche und freiberufliche Nutzungen und relativ wenige Wohnungen befinden.

Aus städtebaulicher Sicht ist daher eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs die vorteilhafteste Lösung, aber auch eine Konzentration des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die Philipp-Reis-Straße hätte bereits große Vorteile gegenüber der Ist-Situation.

Fazit

Grundsätzlich bestehen Möglichkeiten zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier. Die Alternativen zur Führung des Durchgangsverkehrs sind bezüglich Ihrer Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz und im Zusammenwirken mit den flankierenden Maßnahmen vertiefend zu betrachten und zu bewerten.

Ebenso ist eine Führung des Kfz-Verkehrs über die Hauptstraße (bestehender ZOB) und die Straßburger Straße, als Möglichkeit die bestehende Ost-West-Verbindung zu erhalten, zu prüfen. Dabei sind neben Auswirkungen auf die unterschiedlichen Verkehrsströme (Fußgänger, Radverkehr, Busverkehr, Kfz-Verkehr) und entstehenden Knotenpunkte auch die Möglichkeiten zur städtebaulichen Gestaltung und Entwicklung aufzuzeigen.

Für die Bewertung der unterschiedlichen Szenarien zur Verkehrsführung wird eine Verkehrssimulation empfohlen, die insbesondere die Möglichkeiten und Auswirkungen der Szenarien im Verkehrsnetz aufzeigen.

5.3 Bau oder Verzicht auf die Nordquerung

Aus städtebaulicher Sicht ist – losgelöst von verkehrlichen und finanziellen Fragestellungen - der Bau einer Nordquerung grundsätzlich als vertretbar zu bewerten. Der Straßenzug und die Brücke mit ihren Rampen würden in Gewerbegebieten liegen und hätten dort keine nicht vertretbaren städtebaulichen Auswirkungen. Bei der Entwicklung des Güterbahnhof-Areals an der Okenstraße wurde die mögliche Errichtung einer Nordquerung bereits in der Planung berücksichtigt und eine entsprechende Trasse freigehalten.

6. Empfehlung der Verwaltung und Auswirkungen der Empfehlungen

Die Verwaltung empfiehlt, im Sinne einer zukunftsgerichteten Aufstellung des Bahnhofs als Mobilitätsdrehscheibe, das Untersuchungsergebnis des Büros Rapp der weiteren Entwicklung im Bahnhofsareal zu Grunde zu legen. Allerdings besteht in den drei wesentlichen Entscheidungen weiterer Untersuchungsbedarf.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die Ergebnisse der Untersuchung des Büros Rapp enthalten umfangreiche Auswirkungen und Folgemaßnahmen, auf die hier eingegangen werden soll. Der Fokus liegt dabei auf den Entscheidungspunkten, die zum jetzigen Zeitpunkt getroffen werden sollten.

6.1 Bus und Bahn

Die bedeutendsten Auswirkungen im Hinblick auf Bus und Bahn ergeben sich aus der Entscheidung zwischen den beiden ZOB-Standorten. Der Standort Süd profitiert von seiner günstigen Lage, die einerseits zu erheblich kürzeren Mindestumsteigezeiten zum Bahnverkehr und andererseits zu in Summe kürzeren Fahrtstrecken und Fahrzeiten im Busbetrieb führt. Hiervon profitieren nicht nur die Fahrgäste durch gesamthaft kürzere Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen, sondern auch langfristig der Busbetrieb selbst durch niedrigere Betriebskosten. Beispielsweise müssten beim Standort Nord in der elektronischen Fahrplanauskunft zwei Minuten zusätzlich für den längeren Fußweg hinterlegt werden, so dass weniger Fahrten von Bus und Bahn zueinander passen würden und teils deutliche Wartezeiten entstehen würden.

Kurzen Umsteigezeiten kommt mit Blick auf den vorgesehenen integrierten Taktfahrplan eine besondere Bedeutung zu. Integrierte Taktfahrpläne zeichnen sich dadurch aus, dass die Umsteigebeziehungen optimiert sind, das heißt, dass sich im Fahrplan kurze Umsteigezeiten zwischen möglichst vielen Bussen und Bahnen ergeben. Das vormals verfolgte Planungsziel möglichst hoher (Durchschnitts-)Geschwindigkeiten einzelner Fahrten oder Linien ist bei integrierten Taktfahrplänen nicht mehr maßgebend.

Allerdings sind die mögliche Zahl der Bussteige und somit auch die Kapazität des Südstandorts geringer als beim Nordstandort. Sie ist aber mit mindestens 15 Stück dennoch deutlich höher als die 12 im Bestand und auch mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit ausreichend. Allerdings können keine langandauernden Abstellungen von Bussen im ZOB erfolgen, hierzu sind naheliegende Betriebsflächen im Umfeld vorzuhalten.

Der Nordstandort geht mit erheblichen betrieblichen Veränderungen einher. Schließlich ist ein Großteil des Offenburger Liniennetzes im Stadt- und Regionalbusverkehr vom ZOB aus nach Süden ausgerichtet. Auch eine Weiterentwicklung des Liniennetzes wird nicht zu einer Änderung dieser grundhaften Ausrichtung führen. Der Nordstandort führt grundsätzlich zu längeren Fahrtwegen und Fahrzeiten mit entsprechenden Folgen wie Fahrzeugmehrbedarfen und Einsparungen mit verschlechterter Bedienqualität an anderen Stellen. Eine gesamthafte Optimierung des Liniennetzes könnte diese Folgen abmildern, allerdings ist das Liniennetz schon heute in weiten Teilen auch betrieblich optimal ausgerichtet, so dass auch hier das Potential als gering einzuschätzen ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Eine Mix-Variante – die allerdings bislang noch nicht in der Tiefe untersucht wurde - könnte die Vorteile beider Standorte miteinander verbinden. So wären – vorausgesetzt einer der Standorte wird von allen Buslinien bedient – die kurzen Umsteigezeiten zum Bahnverkehr weiterhin gegeben. Das Liniennetz könnte auf die betrieblichen Belange ausgerichtet sein. Trotzdem wäre in Summe auch eine hohe Zahl an Bussteigen möglich, die für eine entsprechende Flexibilität sorgt und auch weitere Spielräume für einen weitreichenden Ausbau des ÖPNV schafft.

Die Verlagerung des Durchgangverkehrs mindert im Wesentlichen die Zeitverluste am Knoten mit der Philipp-Reis-Straße. Die Nordquerung hat im normalen Busverkehr nur eine untergeordnete Funktion, sie ist als mögliche Umleitungsstrecke jedoch sehr geeignet.

6.2 Kfz-Verkehr

Begleitende Maßnahmen im Verkehrsnetz

Die Entscheidung zur Verlagerung des Durchgangverkehrs und zur Nordquerung erfordert umfangreiche begleitende Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet. Die Bedeutung vieler Straßenzüge ändert sich, gewohnte Wege werden künftig durch andere Routen ersetzt. Dadurch ändern sich auch die Fahrzeiten in vielen Relationen. Neben Verlängerungen im Nahbereich der Unionbrücke gibt es auch viele Verkürzungen durch die Nordquerung.

Die Folgemaßnahmen werden erforderlich, um einerseits die notwendige Verlagerung herbeizuführen und andererseits die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sicherzustellen. Von den Verlagerungen profitieren nicht nur die Straßen im Sanierungsgebiet, sondern auch weitere sensible Strecken im gesamten Stadtgebiet.

Allen Varianten gemein ist die Verlagerung von Verkehren aus der Hauptstraße zwischen Philipp-Reis-Straße und Rheinstraße in die Okenstraße. Der Straßenzug Freiburger Straße-Okenstraße muss daher in jedem Falle vom Verkehr entlastet werden, um nicht die Grenze der Leistungsfähigkeit zu überschreiten. Die Verlagerung des Durchgangverkehrs aus dem Bahnhofsquartier wirkt sich hier sehr positiv aus.

Alternativroute Kinzig-/Englerstraße

Hierzu ist einerseits die Minderung der Attraktivität zum Durchfahren erforderlich, andererseits ist auch eine leistungsfähige und schnellere Alternative zu schaffen. Die Untersuchung schlägt hierzu ein umfassendes Maßnahmenpaket vor, das die alternative Route in der Kinzig- und Englerstraße verortet und dort eine Aufnahme von – je nach Variante – bis zu 720 weiteren Fahrzeugen in der Spitzenstunde ermöglicht. Neben den Maßnahmen, die dort für einen flüssigen und leistungsfähigen Verkehrsfluss sorgen, sind dabei auch Maßnahmen zur Umgestaltung der Knoten beinhaltet,

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

an denen die Verkehrsteilnehmer die Routenwahl treffen, sowie Maßnahmen, die auch im Verhältnis zur Freiburger Straße die neue Route attraktiver werden lassen.

Erforderliche Entlastung am Freiburger Platz

Diesen Maßnahmen betreffen auch den Freiburger Platz selbst. Eine der großen Herausforderungen stellt hier der Bedarf nach einer Linksabbiegemöglichkeit von der Okenstraße in die Freiburger Straße dar. Mit dem heutigen Verkehrsaufkommen und der Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs in beide Richtungen durch die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße ist ein Linksabbiegen selbst mit größeren Umbauten nicht möglich. Die Chancen auf eine Realisierung dieser Fahrbeziehung hängen stark davon ab, wie sehr die Gesamtbelastung des Knotens reduziert werden kann. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten.

Kapazitäten am Südring

Ähnliches gilt für den Bereich Grabenallee-Hauptstraße und den Südring: Der Südring bietet als in großen Teilen siedlungsferne Verkehrsführung das Potential und auch die Kapazität, um Mehrverkehre aufzunehmen. Dafür müssen punktuelle Engpässe beseitigt werden. Umgekehrt müssen auch Maßnahmen ergriffen werden, die auch im Vergleich zur Grabenallee und Hauptstraße die neue Route attraktiver werden lassen. So werden die Verlagerungen, die auf die südlichen Bahnquerungen gehen, zusammen mit den bestehenden Verkehren so gesteuert, dass auf beiden Routen keine Überlastungen auftreten. Dies führt – je nach Variante, zu einer Entlastung der Grabenallee von bis zu 410 Fahrzeugen in der Spitzenstunde. Der Südring nimmt bis zu 570 weitere Fahrzeuge in der Spitzenstunde auf.

Umleitungskonzept bei Sanierung der Unionbrücke

Allein schon diese begleitenden Maßnahmen gehen deutlich über das hinaus, was im Rahmen der Sanierung der Unionbrücke während der Vollsperrung für den Kfz-Verkehr im Rahmen des Umleitungskonzeptes umgesetzt wurde (Vorlage 154/10 und 196/10). Im Jahr 2011 war die Brücke für acht Monate gesperrt, es wurden keine Überlastungen im sonstigen Verkehrsnetz beobachtet und die tatsächlichen Einschränkungen wurden aufgrund des dafür vorhandenen Konzepts insgesamt als gering bewertet.

Kürzere Wege durch die Nordquerung

Durch die Nordquerung profitieren insbesondere die Wege zwischen dem Bereich Rammersweier/Oststadt/Zell-Weierbach auf der östlichen und Bühl/Holderstock/Bahnhofsquartier/Klinikcampus auf der westlichen Seite der Bahn. Hier lassen sich im Kfz-Verkehr spürbare Fahrzeitverringerungen erreichen. Insgesamt werden bis zu 1.370 Fahrzeuge in der Spitzenstunde auf der Nordquerung gebündelt. Zudem können sensible Bereiche wie Teile der Moltke- und der Rammersweierstraße von Verkehr entlastet werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Theoretisch können auch Buslinien auf die Nordquerung verlagert werden, dies würde aber in direkter Folge die Bedienung v.a. der nördlichen Oststadt verschlechtern.

Eine erste Überprüfung hat ergeben, dass der Bau einer Nordquerung grundsätzlich technisch machbar ist. Untersucht wurde die Anbindung an die Straße Scherbünd auf der östlichen Seite und die Englerstraße auf westlicher Seite. Aufgrund der Spannweite von rund 265 m handelt es sich zwar um ein aufwändiges Bauwerk, das gemäß einer ersten überschlägigen Kostenschätzung Baukosten von 30 – 40 Millionen Euro verursacht. Die Belastung des Offenburger Haushalts wird allerdings durch Zuschüsse deutlich geringer ausfallen (siehe auch Kapitel Finanzen und Förderung). Aufgrund der langen Nutzungsdauer, der positiven Wirkungen im gesamten Straßennetz und der Möglichkeiten, die sich so in der gesamten Kernstadt ergeben, sind diese Investitionen als Teil des Gesamtpakets der Verlagerungen von Verkehren auf geeignetere siedlungsfernere Strecken gerechtfertigt.

Entlastung sensibler Bereiche

Die umfangreichsten Entlastungen sensibler Bereiche lassen sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Bahnhofsquartier erreichen. Diese Verkehre umfassen etwa 75 % des heutigen Verkehrsaufkommens. Damit werden direkt die Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe der Anlieger und Passanten erheblich reduziert.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofgebäudes bleibt mit dem Kfz sichergestellt und wird gegenüber heute sogar insofern verbessert, als dass sich die Zahl der verfügbaren Stellplätze durch den Bau einer Parkieranlage insgesamt erhöht. Auch die Kfz-Wege aus der Oststadt zum Bahnhofgebäude verlängern sich durch die entfallende Nutzbarkeit der Unionrampe nicht, wenn die Fahrzeuge bereits auf der Ostseite der Bahnanlage geparkt werden und der restliche Weg durch eine der beiden Unterführungen fußläufig zurückgelegt wird. Bei diesen Wegen handelt es sich allerdings überwiegend um Kurzstrecken, die sich häufig innerhalb vergleichbarer Zeit mit anderen Verkehrsmitteln bewältigen lassen.

Das gleiche gilt für die Erreichbarkeit des Bahnhofsquartiers. Aus Richtung Westen werden sämtliche Straßen mit ihren Nutzungen durch Anwohner, Geschäfte und Dienstleister wie bisher erreichbar sein. Aus Richtung Osten wird die Unionbrücke weiterhin für Pkw befahrbar sein. So bleibt das Parkhaus Rée Carré auch von Osten aus angebunden und ermöglicht auch die Erreichbarkeit des Quartiers.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

6.3 Städtebau und Stadtplanung

Die empfohlenen Entscheidungen zur Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs und zum ZOB-Standort haben direkte Auswirkungen auf die weitere städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsareals.

Der neue erweiterte ZOB im Süden muss Bindeglied der Achse Bahnhof-Innenstadt und Teil eines attraktiven „Stadtentrées“ sein. Bei der Planung ist insbesondere die gute Querbarkeit des ZOB-Areals für Fußgänger und Radfahrer zu beachten und eine wahrnehmbare Achse Bahnhof-Innenstadt zu schaffen. Bei der Überdachung des ZOBs ist auf eine gute Gestaltung und auf die möglichst starke Wahrung von Sichtbeziehungen zu achten.

Das Bahnhofs-Empfangsgebäude wird von der Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs profitieren. Für das Gebäude ist gemeinsam mit der Bahn als Eigentümer eine Konzeption für die künftige Nutzung zu entwickeln. Die seitlichen Vorflächen des Bahnhofsgebäudes werden eine höhere Aufenthaltsqualität aufweisen, die Möglichkeiten zu einer barrierefreien Erschließung des Gebäudes werden verbessert. Nach Möglichkeit sollten für die Fahrradständer auf der Ostseite des Gebäudes zum Gleis hin eine neue Lösung gefunden werden, um auch diesen Bereich besser in die künftige Gebäudenutzung zu integrieren.

Im Norden des Bahnhofs sind erhebliche Flächen verfügbar, die für neue Nutzungen zur Verfügung stehen bzw. als Aufenthaltsflächen angelegt werden können. Hierfür ist noch eine städtebauliche Konzeption zu entwickeln.

7. Zeitliche Einordnung

Aufgrund der Zusammenhänge mit dem Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof ist ein Baubeginn für den neuen ZOB voraussichtlich im Jahre 2025 notwendig. Wenn die Bauzeit auf etwa 2 Jahre angesetzt wird, kann mit einer Fertigstellung 2027 gerechnet werden. So ist es ermöglicht, im Anschluss noch Begleitmaßnahmen umzusetzen, die aus dem Sanierungsgebiet finanziert werden.

Dem Baubeginn geht eine rund zweijährige Planungsphase zur Erstellung der Entwurfs-, Ausschreibungs- und Genehmigungsunterlagen voraus, die auch zur Beantragung und Bewilligung der entsprechenden Fördermittel dient. Auch ist Baurecht durch die Änderung des Bebauungsplans zu schaffen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Zur Vorbereitung dieser Phase sollen die Planungen für die Verkehrsführung im Bahnhofsbereich weiter vertieft werden und auf dieser Grundlage das städtebauliche Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden, dass ebenfalls etwa ein Jahr benötigt, also spätestens im Jahr 2022 abgeschlossen werden muss.

In die Planungen sollen auch bahneigene Grundstücke einbezogen werden, darunter insbesondere das bahneigene Grundstück nördlich des Dreher-Pavillons sowie das Bahnhofsempfangsgebäude. Das städtebauliche Wettbewerbsverfahren soll daher im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn erfolgen. Hierzu wird angestrebt, mit der Bahn als Grundlage eine Vereinbarung abzuschließen.

Vor dem Baubeginn am ZOB müssen bereits die oben beschriebenen umfangreichen Maßnahmen getroffen werden, um die Verlagerung des Durchgangsverkehrs vorzubereiten. Denn auch die Bauarbeiten für den neuen ZOB selbst werden nur abgewickelt werden können, wenn der Durchgangsverkehr bereits dem endgültigen Zustand entsprechend geführt wird und zwischen Philipp-Reis-Straße und Rheinstraße nicht mehr über die Hauptstraße läuft. Auch diese Maßnahmen müssen noch im Detail ausgearbeitet werden und lassen sich vielfach nur nacheinander realisieren. Um diese bis 2025 fertig zu stellen, ist es erforderlich, ebenfalls jetzt in die Planungsprozesse einzusteigen.

Die Nordquerung wird nicht bis 2025 in Betrieb gehen können, die Vorläufe für ein derartig großes Projekt sind deutlich länger. Speziell die Bedürfnisse der Bahn werden hier erheblichen Einfluss auf die Bauabläufe nehmen und aufgrund der langen Vorläufe, beispielsweise für die Anmeldung von Sperrpausen, zu einer entsprechend langen Vorbereitungszeit führen. Eine Inbetriebnahme Anfang im Zeitraum von 2030 bis 2033 erscheint nach derzeitigem Kenntnisstand noch möglich. Diese sollte auch erreicht werden, weil in diesem Zeitraum die Unionbrücke das Ende Ihrer Lebensdauer erreicht hat und für die Erneuerung längere Zeit nicht nutzbar sein wird. Diese soll zwar keinen Durchgangsverkehr mehr aufnehmen, sie ist jedoch sowohl im Busnetz als auch für die Erschließung des Rée-Caréés von zentraler Bedeutung. Wenn die Nordquerung bereits in Betrieb ist, können die Umleitungskonzepte für den Neubau der Unionbrücke geringere Einschränkungen aufweisen.

Fazit

Die versetzten Realisierungszeiträume sowie die Bauzeiten selbst erzeugen zahlreiche Zwischenzustände. Diese sollten entsprechend aufbereitet werden:

- Neubau des ZOB
- Umsetzung der flankierenden Maßnahmen im Verkehrsnetz
- Um- und Neubau der Nordunterführung
- Neubau der Nordquerung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

8. Finanzierung und Förderung

Eine Kostenschätzung für die einzelnen Projektbestandteile ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös erstellbar. Dennoch soll hiermit eine erste Einschätzung zu den Kosten gegeben werden, auch wenn diese für die Bewertung der Varianten aufgrund der fehlenden Quantifizierung nicht sachgerecht herangezogen werden können.

Die umfangreichsten Investitionskosten werden durch die Nordquerung erzeugt. Dies liegt insbesondere an den Dimensionen des Bauwerks, die sich durch die erforderliche Spannweite ergeben.

Die Kosten für den ZOB fallen deutlich geringer aus, können aber auch je nach Gestaltung zweistellige Millionenbeträge erreichen. Die Stadt Ludwigsburg, die ebenfalls einen neuen ZOB ähnlicher Größe plant, rechnet mit Kosten von ca. 10 Mio. € für Frei- und Verkehrsanlagen und 5,5 Mio. € für eine innovative Holzüberdachung. (Quelle: https://www.ludwigsburg.de/start/stadt_buerger/planwerkstatt+2016.html).

Die Kosten für den Nordstandort werden voraussichtlich deutlich umfangreicher sein als für den Südstandort. Dieser umfasst einerseits eine größere Fläche, womit allerdings auch eine höhere Kapazität erreicht wird. Andererseits fallen hier zusätzliche Kosten zur Aufwertung der Bahnsteigunterführung anfallen. Kostentreiber ist hier vor allem die erforderliche barrierefreie Ausgestaltung mit Aufzügen zu jedem Bahnsteig.

Weitere Kosten entstehen durch die umfangreichen Maßnahmen im Straßennetz außerhalb der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof, wobei sich hier Unterschiede zwischen den Varianten momentan noch nicht abschätzen lassen. Hinzu kommen auch noch die Kosten für die weiteren Funktionen der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof wie das Parkhaus, Radabstellanlagen, Fernbushaltestellen usw. Diese sind im Wesentlichen variantenunabhängig.

Für derartige umfangreiche Investitionen stehen Förderprogramme von Bund und Land wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. das Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (L-GVFG) zur Verfügung. Ausgehend von den derzeitigen Förderbedingungen beim L-GVFG kann mit einem Fördersatz von 50 – 75 % gerechnet werden. Der Fördersatz von 75 % wird allerdings nur für Maßnahmen gewährt, die nachweislich eine CO₂-Einsparung bewirken. Da es sich hierbei um eine noch sehr junge Regelung des Landes handelt bestehen noch keine Erfahrungen mit derartigen Nachweisen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Welche Bestandteile des Gesamtpakets den erhöhten Fördersatz erhalten ist zum jetzigen Zeitpunkt nur tendenziell bewertbar. So sind Maßnahmen die dem Umweltverbund dienen, systembedingt für die Anwendung des erhöhten Fördersatzes prädestiniert. Bei Maßnahmen des Kfz-Verkehrs ist der Nachweis zur CO₂-Einsparung deutlich komplexer, so dass gerade die Nordquerung wenn dann nur als Teilmaßnahme des Gesamtpakets mit dem erhöhten Fördersatz bedacht werden könnte.

Für Maßnahmen, die nicht nach GVFG förderfähig sind, kann die Förderung aus dem Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof genutzt werden.

Fazit

Die Gesamtkosten sowie die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten der Maßnahmen sind entsprechend dem Planungsstand darzustellen, um eine abschließende Bewertung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis vornehmen zu können.

9. Planungsprozess

Der Planungsprozess zur Erstellung der Untersuchung wurde maßgebend durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Der Bürgerdialog am 18.02.2020 konnte noch uneingeschränkt stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt war noch geplant, die Zieldiskussion in den Gremienberatungen im April 2020 zu führen und zu entscheiden. Die entsprechende Drucksache konnte noch fertig gestellt werden, die Gremientermine selbst wurden jedoch nicht durchgeführt.

Um den Ausfall der Behandlung in den Gremienterminen im April 2020 zu kompensieren, wurde das Thema dann in die Tagesordnung zur Gemeinderatsitzung vom 25.05.2020 aufgenommen. Vor der inhaltlichen Beratung wurde der Tagesordnungspunkt in der Sitzung per Antrag auf Geschäftsordnung zur Beratung in den folgenden Verkehrsausschuss verwiesen.

Diese Entwicklungen führen inhaltlich dazu, dass die Zieldebatte bislang nicht in den Gremien geführt werden konnte. Ein Aussetzen der weiteren Bearbeitung der Untersuchung hätte zu einer Verzögerung im Gesamtprojekt von mindestens drei Monaten geführt, was aufgrund der insgesamt bestehenden Rahmenbedingungen und zeitlichen Abhängigkeiten erhebliche problematische Auswirkungen verursacht hätte und daher vermieden werden sollte. Daher mussten in der Untersuchung die Ziele zu Grunde gelegt werden, die bereits in der Drucksache 035/20 zum Beschluss genannt wurden und die bereits im Bürgerdialog breite Akzeptanz erfahren haben.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

082/20

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat II

Bearbeitet von:
Martini, Oliver
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
05.06.2020

Betreff: Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof, Ergebnisse der
Verkehrsuntersuchung

10. Weiteres Vorgehen

Auf Basis der erstellten Verkehrsuntersuchung wird empfohlen, unter Berücksichtigung der Anträge und Anmerkungen der Fraktionen die entsprechenden Erkenntnisse und Vorschläge für die weiteren Planungsschritte und die städtebauliche Wettbewerbskonzeption zu Grunde zu legen. Dies gilt insbesondere für die Führung des Durchgangsverkehrs. Eine Festlegung für die Lage des neuen ZOB wäre zum jetzigen Zeitpunkt ebenfalls wichtig, aufgrund der dargelegten Bewertung erscheint es ebenfalls notwendig weitere vertiefende Untersuchungen durchzuführen.

Auch die weiteren Hinweise und Erkenntnisse stellen eine wertvolle Grundlage für die anstehenden Planungsschritte dar, wobei hier eine finale Entscheidung in vielen Punkten jetzt noch nicht erforderlich ist. Die erlangte Klarheit bei verschiedenen Punkten wie beispielsweise der Mobilitätszentrale bietet jedoch die Chance, auch schon vorab und unabhängig von den weiteren Planungen Bausteine der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof umzusetzen.

Die intensive Einbeziehung der Bürger im Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof soll auch weiterhin fortgesetzt werden. Daher ist als nächster Baustein ein online-Format geplant, bei dem in erster Linie die Hintergründe für die getroffenen Empfehlungen erläutert werden sollen. Über eine entsprechende Funktion werden sich auch an dieser Stelle Bürgerinnen und Bürger nochmals einbringen können.