

Beraten.  
Planen.  
Steuern.

RAPP



Stadt Offenburg

# Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg

**Bericht**

5. Juni 2020

Bericht-Nr. 2067.294 - 001

## Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
0.9	29. April 2020	Erstellung	Therese Lüthi Wolfgang Wahl Felix Kormann Carmen Moll
1.0	05. Juni 2020	Diverse Ergänzungen, Einarbeitung Rückmeldung Stadt Offenburg	Therese Lüthi

## Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Offenburg	Herr Marco Pastorini	PDF

## Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Therese Lüthi	<a href="mailto:Therese.luethi@rapp.ch">Therese.luethi@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 36
Wolfgang Wahl	<a href="mailto:Wolfgang.wahl@rapp.ch">Wolfgang.wahl@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 31
Niklas Maaßen	<a href="mailto:Niklas.maassen@rapp.ch">Niklas.maassen@rapp.ch</a>	+49 761 217 717 32
Thomas Blum	<a href="mailto:t.blum@rapp-regioplan.de">t.blum@rapp-regioplan.de</a>	+49 7531 1317 77
Felix Kormann	<a href="mailto:f.kormann@rapp-regioplan.de">f.kormann@rapp-regioplan.de</a>	+49 7531 1317 78
Carmen Moll	<a href="mailto:c.moll@rapp-regioplan.de">c.moll@rapp-regioplan.de</a>	+49 7531 1317 82

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen der Untersuchung</b>	<b>2</b>
2.1	Grundlagen und Dokumente	2
2.2	Untersuchungsperimeter	3
2.3	Verkehrszählungen	4
2.3.1	Zähldaten seitens der Stadt Offenburg	4
2.3.2	Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg (VM BW)	5
2.4	Verkehrsmodell	8
2.4.1	Grundlage	8
2.4.2	Neukalibration	8
2.4.3	Aufbereitung Bestand 2025	9
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme, Erfassung Anforderungen</b>	<b>10</b>
3.1	Einleitung	10
3.2	Unfälle	10
3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10
3.3.1	Fließender Verkehr	10
3.3.2	Ruhender Verkehr	11
3.4	ÖPNV	15
3.5	Radverkehr	18
3.5.1	Fließender Verkehr	18
3.5.2	Ruhender Verkehr	19
3.6	Fußverkehr	19
3.7	Weitere und neue Mobilitätsangebote	20
3.8	Städtebau	22
3.9	Spezieller Fokus auf die Ostseite der Bahnanlagen	22
<b>4</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>23</b>
4.1	Planungsziele	23
4.2	Mögliche Standorte des neuen ZOB und Flächenverfügbarkeiten	24
4.3	Neue Nordquerung	25
<b>5</b>	<b>Ausarbeitung der Varianten</b>	<b>26</b>
5.1	Vorgehen	26
5.2	Innovative Ideen	27
5.3	Mögliche Stoßrichtungen	28
5.3.1	Übersicht sinnvoller Stoßrichtungen	28
5.3.2	Bewertung der Stoßrichtungen	29
5.4	Varianten	31
5.4.1	Gemeinsame Aspekte über alle Varianten	32
5.4.2	Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB- Standort Süd (V-DV-Süd)	35
5.4.3	Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB- Standort Nord, MIV via Philipp-Reis-Straße (V-DV-Nord-1)	37
5.4.4	Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB- Standort Nord, MIV via Straßburger Straße (V-DV-Nord-2)	39

5.4.5	Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd)	41
5.4.6	Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord (V-Verl-Nord)	43
5.4.7	Führung MIV-Durchgangsverkehr West→ Ost durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd (V-DV-WO-Süd)	46
5.5	Erstes Zwischenfazit	48
5.6	Im Detail zu vertiefende Varianten	49
<b>6</b>	<b>ÖPNV</b>	<b>50</b>
6.1	Machbarkeitsstudie ZOB-Standort	50
6.1.1	Einleitung und allgemeine Hinweise	50
6.1.2	ZOB-Standort Süd	52
6.1.3	ZOB-Standort Nord	57
6.1.4	Übersicht Kennzahlen	62
6.2	Weitere Belange im ÖPNV	62
6.2.1	Weitere Betriebsflächen im ÖPNV	62
6.2.2	Betrieb	66
<b>7</b>	<b>Radverkehr</b>	<b>68</b>
7.1	Radwegenetz	68
7.2	Ruhender Verkehr	69
<b>8</b>	<b>Fußverkehr</b>	<b>72</b>
<b>9</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>76</b>
9.1	Fließender Verkehr	76
9.1.1	Leistungsfähigkeit	76
9.1.2	Reisezeiten	80
9.2	Ruhender Verkehr	83
<b>10</b>	<b>Mobilitätsstationen</b>	<b>87</b>
<b>11</b>	<b>Mobilitätszentrale</b>	<b>88</b>
<b>12</b>	<b>Städtebau</b>	<b>89</b>
<b>13</b>	<b>Bewertung</b>	<b>93</b>
13.1	Bewertungssystematik	93
13.2	Ergebnisse der Bewertung	94
<b>14</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>98</b>
<b>15</b>	<b>Empfehlung und weitere Schritte</b>	<b>99</b>
<b>Anhang 1</b>	<b>Detailbeschreibung der Varianten</b>	<b>102</b>
Anhang 1.1	Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd (V-DV-Süd)	102

Anhang 1.2	Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB- Standort Nord (V-DV-Nord)	107
Anhang 1.3	Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd)	112
Anhang 1.4	Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord (V-Verl-Nord)	117
<b>Anhang 2</b>	<b>Verkehrsqualitätsstufen nach HBS</b>	<b>122</b>
Anhang 2.1	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage	122
Anhang 2.2	Analyse relevanter Knotenpunkte nach HBS	124

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Planfälle „Nord-Verlegung“ (links) und „Süd-Vergrößerung“ .....	1
Abbildung 2	Untersuchungsgebiet für die Verkehrsumlegung bzw. für das Bahnhofsareal .	4
Abbildung 3	Ergebnisse der Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2017 (Kfz/24h bzw. SV/24h) .....	5
Abbildung 4	Übersicht der Messpunkte seitens der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg .....	6
Abbildung 5	Verkehrsentwicklung im DTV zwischen 2013 und 2018 an ausgewählten Zählstellen des VM BW .....	7
Abbildung 6	Verkehrsentwicklung im DTV für den Schwerverkehr zwischen 2013 und 2018 an ausgewählten Zählstellen des VM BW .....	7
Abbildung 7	Übersicht der Parkflächen und -häuser in Offenburgs Innenstadt .....	13
Abbildung 8	Übersicht der öffentlichen Parkflächen im Straßenraum im Bereich des Bahnhofs .....	14
Abbildung 9	Flächenverfügbarkeiten für die Standortplanung des ZOB „Nord-Verlegung“ (links) und „Süd-Vergrößerung“ .....	25
Abbildung 10	Lage einer möglichen neuen Nordquerung .....	26
Abbildung 11	UpBus: Mal Gondel, mal E-Bus .....	27
Abbildung 12	Variantenübersicht .....	32
Abbildung 13	Gemeinsame Aspekte über alle Varianten .....	34
Abbildung 14	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“ .....	36
Abbildung 15	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Philipp-Reis-Straße“ .....	38
Abbildung 16	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Straßburger Straße“ .....	40
Abbildung 17	Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd“ .....	42
Abbildung 18	Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord“ .....	44
Abbildung 19	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr West→ Ost durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“ .....	47
Abbildung 20	Variantenübersicht .....	50
Abbildung 21:	Ausschnitt Lageplan Südvergrößerung 2 .....	52
Abbildung 22:	Ausschnitt aus Lageplan Südvergrößerung 3 .....	55
Abbildung 23:	Ausschnitt Lageplan Nordverlegung 3 .....	57
Abbildung 24:	Ausschnitt Lageplan Nordverlegung 4 .....	59
Abbildung 25	Beispiele von Organisationsformen: Doppelstöckige Anlage (oben links), Fahrradsammelanlage (oben rechts), Fahrradparkhaus (unten) .....	70
Abbildung 26	Möglichkeiten städtebaulicher Aufwertung vor dem Bahnhofsgebäude .....	93
Abbildung 27	Impressionen der Bürgerbeteiligung am 18. Februar 2020 .....	95
Abbildung 28	Impressionen der Bürgerbeteiligung am 18. Februar 2020 .....	99
Abbildung 29	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“ .....	103
Abbildung 30	Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord“ .....	108
Abbildung 31	Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd“ .....	113

Abbildung 32 Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord“ ..... 118

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Planungsziele ..... 24  
Tabelle 2: Übersicht Kennzahlen ZOB ..... 62  
Tabelle 3: Einteilung der QSV an Knoten mit LSA ..... 123

## Beilagenverzeichnis

1. Varianten der Verkehrsführung
  1. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd
  2. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord
  3. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd
  4. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord
2. Belastungsplots
  1. Bestand 2025
  2. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd, ohne Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  3. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  4. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, ohne Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  5. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, mit Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  6. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd, ohne Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  7. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  8. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord, ohne Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
  9. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord, mit Nordquerung
    - a. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde
    - b. Gesamtverkehr Abendspitzenstunde: Differenz zu Bestand 2025
3. Detailpläne ZOB
  1. Standort ZOB Süd, Variante 1
    - a. Lageplan
    - b. Schnitt
  2. Standort ZOB Nord, Variante 1
    - a. Lageplan
  3. Standort ZOB Nord, Variante 2
    - a. Lageplan

4. Standort ZOB Süd, Variante 2
  - a. Lageplan
  - b. Schnitt
5. Standort ZOB Süd, Variante 3
  - a. Lageplan
  - b. Schnitt
6. Standort ZOB Nord, Variante 3
  - a. Lageplan
  - b. Schnitt
7. Standort ZOB Nord, Variante 4
  - a. Lageplan
  - b. Schnitt
4. Standortübersicht weitere Funktionsflächen ÖPNV
  1. Standort ZOB Süd
  2. Standort ZOB Nord
5. Standortübersicht Radabstellanlagen
  1. Standort ZOB Süd
  2. Standort ZOB Nord
6. Leistungsfähigkeit ausgewählter Knoten
  1. Bestand 2025
  2. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd, ohne Nordquerung
  3. Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung
  4. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd, ohne Nordquerung
  5. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung
7. Veränderung der mittleren Reisezeiten im MIV
  1. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ohne Nordquerung
  2. Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, mit Nordquerung
8. Standortübersicht Ruhender Verkehr MIV
  1. Standort ZOB Süd
  2. Standort ZOB Nord
9. Standortübersicht Mobilitätsstationen und Mobilitätszentrale
  1. Standort ZOB Süd
  2. Standort ZOB Nord
10. Übersicht Flächen mit städtebaulicher Aufwertung
  1. Standort ZOB Süd
  2. Standort ZOB Nord
11. Bewertung der detailliert ausgearbeiteten Varianten

## 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Bahnhof Offenburg bildet einen zentralen Verkehrsknotenpunkt, über welchen lokaler, regionaler und überregionaler Verkehr abgewickelt wird. Durch das bei praktisch unveränderter Infrastruktur im Verlauf der letzten Jahrzehnte gestiegene Verkehrsaufkommen, insbesondere beim Verkehrsträger Straße, kann der Bahnhof Offenburg seine Funktion nicht mehr uneingeschränkt wahrnehmen. Die Situation wurde bereits in den Jahren 2005 und 2006 umfassend im Gemeinderat behandelt, doch die damals verfolgte Zielplanung konnte auf Grund ungenügender Kooperation seitens der Deutschen Bahn nicht realisiert werden. Im Jahr 2018 wurde ein neuer Ansatz gestartet und im Rahmen einer Voruntersuchung der ZOB für das Bahnhofsumfeld als entscheidender Knackpunkt identifiziert: Die Lage und Ausgestaltung des ZOB ist wegen des im Vergleich zu den anderen Funktionen hohen Flächenbedarfs und Anforderungen an die Geometrie entscheidend für die weiteren Überlegungen und Planungen. Es folgte eine Evaluation geeigneter Standorte, woraus die beiden Planfälle „Nord-Verlegung“ und „Süd-Vergrößerung“ zur Weiterverfolgung empfohlen wurden. Beide Planfälle sehen eine Unterbrechung der heutigen Hauptstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor, weswegen eine Anpassung der Verkehrsführung erforderlich wird.



Abbildung 1 Planfälle „Nord-Verlegung“ (links) und „Süd-Vergrößerung“

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden mögliche Varianten einer Neustrukturierung des Verkehrs für die beiden Standortvarianten des ZOB aufgezeigt, hinsichtlich verschiedener Aspekte untersucht und zueinander vergleichend bewertet:

- Welche Verkehrsverlagerungen ergeben sich mit der Anpassung der Verkehrsführung?
- Welche Auswirkungen ergeben sich für den Rad-, den Fuß- und insbesondere den Busverkehr? Inwiefern können die Anforderungen seitens der jeweiligen Verkehrsmodi erfüllt werden?

- Inwiefern ist die Verkehrsinfrastruktur<sup>1</sup> entsprechend des veränderten Verkehrsaufkommens anzupassen?
- Welche städtebaulichen Potentiale ergeben sich dadurch?
- Inwiefern wirkt sich ein Bau der Nordquerung auf die Planung aus?
- Welche Alternativen zu einem Bau der Nordquerung bieten sich an?
- Welche Erkenntnisse ergeben sich im Hinblick auf die Sanierung bzw. den Neubau der Unionbrücke?
- Welche Potentiale sind bzgl. der weiteren Funktionen auf dem Bahnhofareal zu erwarten?

Im Ergebnis wird eine Bestvariante für den Standort des ZOB und für die Verkehrsführung im Bereich des Bahnhofumfelds empfohlen. Diese Empfehlung beinhaltet auch die begleitenden Maßnahmen für die weiteren Verkehrsmodi sowie den ruhenden Verkehr. Dieses verkehrliche Gesamtkonzept für den Bahnhof und sein näheres Umfeld bildet die Grundlage für das im Anschluss zu erstellende städtebauliche Gesamtkonzept, das ebenfalls Aussagen zur Gestaltung und Nutzung der nicht für den Verkehrszweck benötigten Flächen in diesem Bereich enthalten wird.

Während des Findungsprozesses wird eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dadurch können Aspekte, welche aus Sicht der Bevölkerung prioritär zu behandeln bzw. zu verändern sind, sowie besondere Anliegen erfasst werden.

## **2 Grundlagen der Untersuchung**

### **2.1 Grundlagen und Dokumente**

- [1] Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg, Pflichtenheft Ausschreibung, Stadt Offenburg, Offenburg, 24.04.2019.
- [2] Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg, Stadt Offenburg, Inovaplan, Karlsruhe, 26.09.2018.
- [3] Verkehrsuntersuchung Entwicklung nördliche Innenstadt / Neues Stadtquartier und Bauantrag Rée Carée, Stadt Offenburg, Brenner Bernard, Aalen, 20.11.2017.
- [4] Verkehrsmodell der Stadt Offenburg, Stadt Offenburg, Brenner Bernard, Aalen, 12.10.2007.
- [5] Verkehrserhebungen, Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg, 2018.
- [6] Verkehrserhebungen, Stadt Offenburg, Brenner Bernard, Aalen, 25.04.2017 bzw. 28.11.2017.
- [7] Verkehrserhebungen, Stadt Offenburg, Inovaplan, Karlsruhe, 14.01.2020 bzw. 16.01.2020 bzw. 21.01.2020.
- [8] Fußgänger- und Radverkehrszählung im Bereich der Bahnunterführungen in Offenburg, Stadt Offenburg, Inovaplan, Karlsruhe, 12.03.2019.
- [9] Evaluation der ersten vier Mobilitätsstationen in Offenburg, Stadt Offenburg, Offenburg, 21.07.2017.

---

<sup>1</sup> Dies betrifft nicht nur die Infrastruktur für den Kfz-Verkehr, sondern für diverse Akteure im Straßenverkehr.

- [10] Konzept zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Offenburg, Stadt Offenburg, Inova-plan, Karlsruhe, 28.01.2019.
- [11] Unfalldaten im Bereich der Kernstadt Offenburg während des Zeitraums 01.01.2016 bis 31.12.2018, Stadt Offenburg, Offenburg, 26.03.2019 bzw. 27.03.2019.
- [12] Schulwegepläne der Schulen in Offenburg, Stadt Offenburg, Offenburg, 2019.
- [13] Öffentlich zugängliche Parkplätze in Bahnhofsnähe inkl. Anhänge (Pläne), Stadt Offenburg, Offenburg, 10.08.2018.
- [14] Anforderungen an ZOB für den Busbetrieb, Stadt Offenburg, Offenburg, 07.01.2020.
- [15] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2015.
- [16] Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, September 2001.
- [17] Leitfaden Parken am Bahnhof im Land Brandenburg, Landesamt für Bauen und Verkehr, Hoppegarten, 2010.
- [18] Leitfaden Bike&Ride – Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Planungsbüro VIA eG, Planersocietät, büro thiemann-linden stadt & verkehr, Köln, November 2019.
- [19] Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof: Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier am 18.2.2020, Stadt Offenburg, Offenburg, 18.02.2020.

## 2.2 Untersuchungsperimeter

Für die Analyse der Verkehrsverlagerungen sowie die Wirkungsanalyse vorgeschlagener verkehrlicher Maßnahmen wird auf das Verkehrsmodell der Stadt Offenburg zurückgegriffen. Das Verkehrsmodell erstreckt sich über die Stadt Offenburg, so dass der Untersuchungsperimeter grundsätzlich frei definiert werden kann. Entsprechend den Vorgaben seitens der Stadt Offenburg wird der in Abbildung 2, links, dargestellte Untersuchungsperimeter gewählt.<sup>2</sup> Für die verschiedenen Detailanalysen wird ein kleinerer Untersuchungsperimeter definiert, der sich auf den Bereich um den Bahnhof Offenburg beschränkt, siehe Abbildung 2, rechts.

---

<sup>2</sup> Nicht im Untersuchungsgebiet enthalten ist die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke der K5324, welche im Norden der Stadt über die Eisenbahngleise führt. Bei der Analyse der Varianten mit Realisierung der Nordquerung ist von einer Verkehrsverlagerung von der Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke auf die Nordquerung auszugehen. Dank des über die Stadt Offenburg flächendeckenden Verkehrsmodells wird trotz kleinerem Untersuchungsperimeter diesem Aspekt Rechnung getragen.

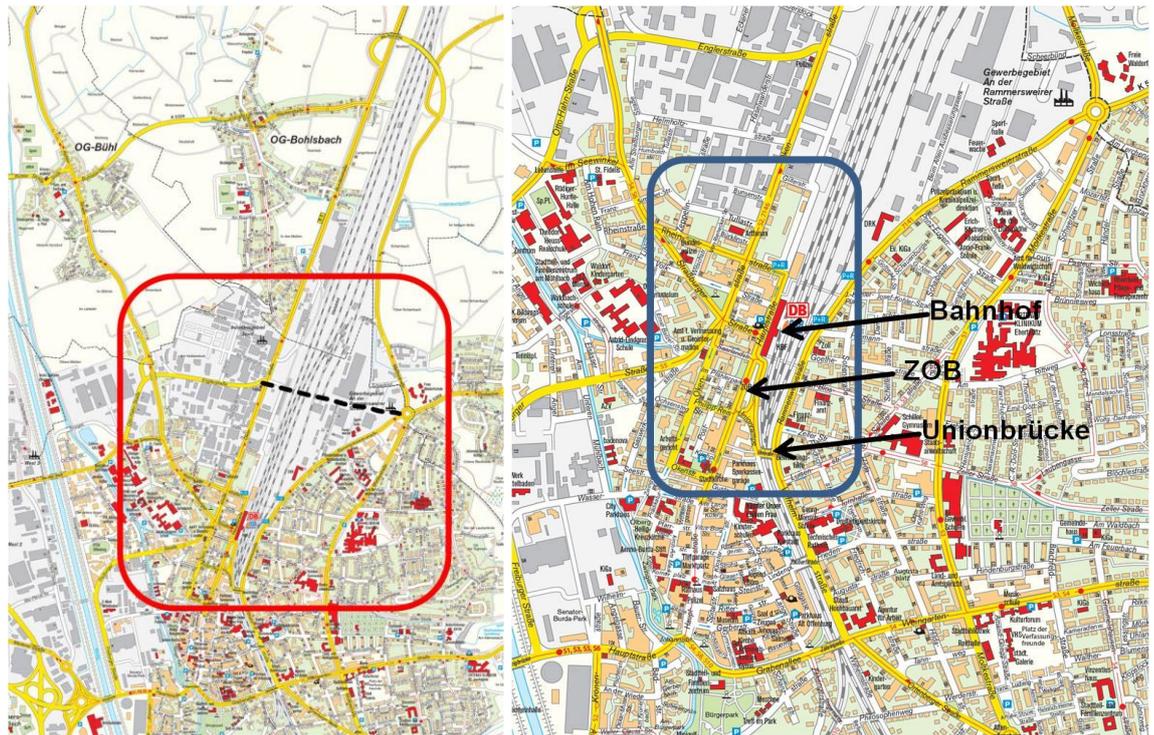


Abbildung 2 Untersuchungsgebiet für die Verkehrsumlegung bzw. für das Bahnhofareal

## 2.3 Verkehrszählungen

### 2.3.1 Zähldaten seitens der Stadt Offenburg

Im Zuge früherer Untersuchungen wurde in den Jahren 2017 und 2018 im Bereich des Bahnhofareals sowie in der Innenstadt Offenburgs der Verkehr an ausgewählten Knotenpunkten und Straßenquerschnitten erhoben. Während der Verkehrszählung im Jahr 2018 bestand auf der Wilhelmstraße baustellenbedingt ein anderes Verkehrsregime. Ein Abgleich mit den Zähl-  
daten 2017 zeigte, dass unter Berücksichtigung der durch die Baustellensituation veränderten Verkehrsführung das Verkehrsaufkommen sich kaum verändert hatte. Diese Beobachtung wird durch die Daten des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg bestätigt (vgl. Kapitel 2.3.2). Entsprechend werden im weiteren Verlauf der vorliegenden Untersuchung die über einen umfassenderen Perimeter vorliegenden Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 herangezogen, siehe Abbildung 3.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Im Verlauf der Untersuchung wurden projektunabhängig Verkehrserhebungen im Norden der Stadt Offenburg durchgeführt (Januar 2020), wobei einzelne Erhebungsstandorte mit denjenigen der Zählung aus dem Jahr 2017 übereinstimmen. Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen an diesen Standorten zeigt, dass das Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 leicht geringer ausfällt als zweieinhalb Jahre zuvor.

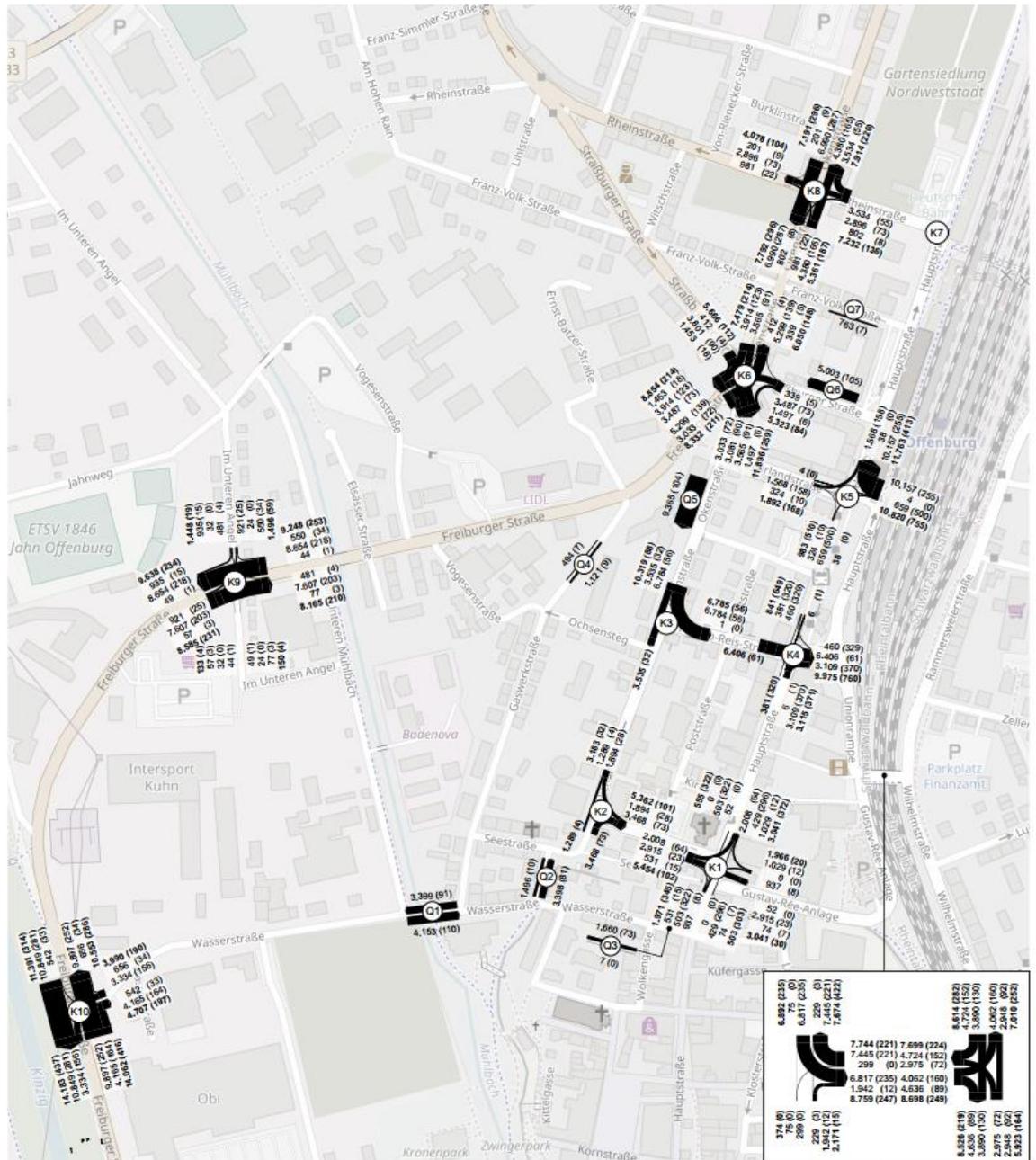


Abbildung 3 Ergebnisse der Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2017 (Kfz/24h bzw. SV/24h)

### 2.3.2 Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg (VM BW)

Seitens der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg wird das Verkehrsaufkommen im Rahmen des Verkehrsmonitorings bzw. der bundesweiten Straßenverkehrszählung an

ausgewählten Messpunkten regelmäßig ermittelt.<sup>4</sup> Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Messstellen im Bereich von Offenburg.

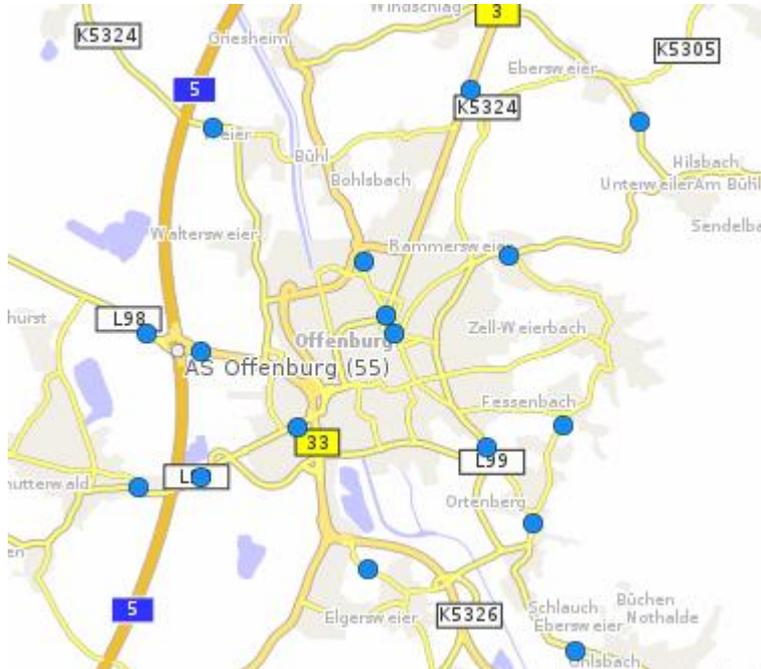


Abbildung 4 Übersicht der Messpunkte seitens der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg

Derzeit liegen die Verkehrszahlen für das Jahr 2018 vor, wobei es sich bei den für die vorliegende Untersuchung relevanten Zählstellen meist um Fortschreibungen oder Schätzungen handelt. D.h. der Verkehr wurde basierend auf Kennwerten zur Verkehrsentwicklung vom Vorjahr hochgerechnet. Für alle betrachteten Zählstellen gilt, dass das Verkehrsaufkommen im Gesamtverkehr gegenüber 2017 leicht abgenommen hat. Im Schwerverkehr dagegen setzt sich das leichte Verkehrswachstum der letzten Jahre auch im Jahr 2018 fort.

---

<sup>4</sup> Im Untersuchungsperimeter gibt es keine automatische Zählstelle, die den Verkehr laufend erhebt.

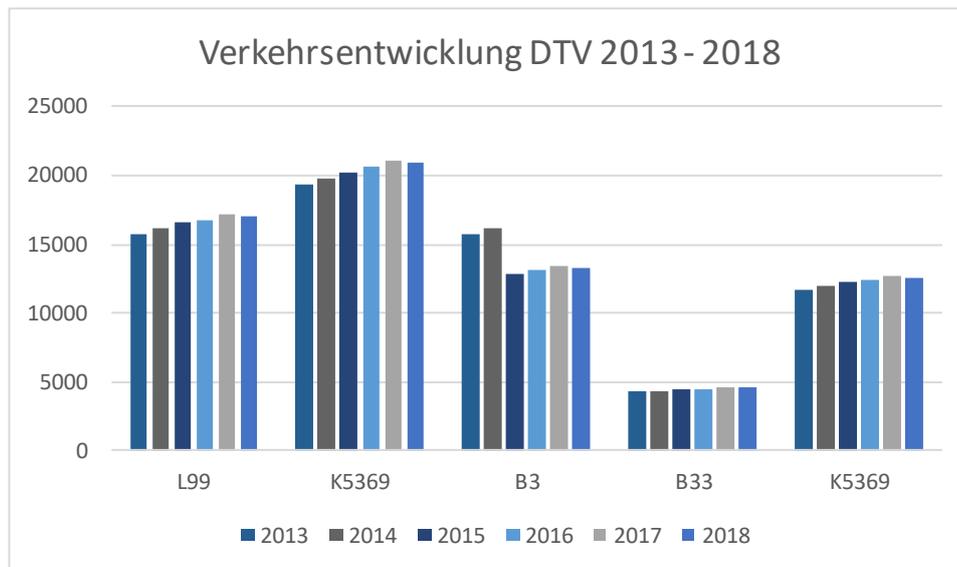


Abbildung 5 Verkehrsentwicklung im DTV zwischen 2013 und 2018 an ausgewählten Zählstellen des VM BW

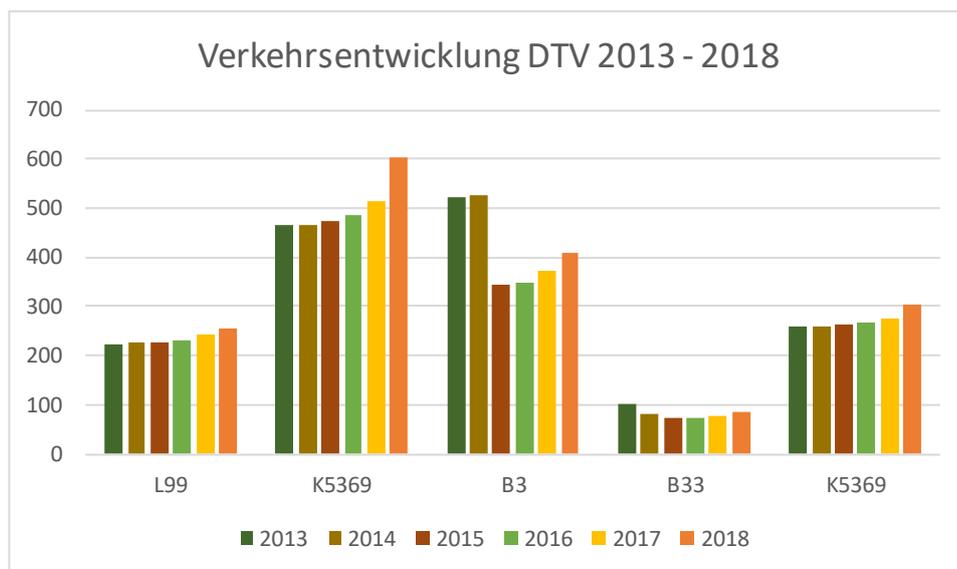


Abbildung 6 Verkehrsentwicklung im DTV für den Schwerverkehr zwischen 2013 und 2018 an ausgewählten Zählstellen des VM BW

Der Sprung in den Belastungsdaten auf der B3 von 2014 zu 2015 beruht darauf, dass im Jahr 2015 nach mehreren Jahren der Fortschreibung eine effektive Zählung stattfand. Es ist zu beachten, dass in den Vorjahren keine netzseitigen Veränderungen realisiert wurden, die diesen Sprung erklären könnten.

Die durch die Stadt Offenburg veranlasste Tageszählung am Knoten Freiburger Platz, welcher in unmittelbarer Umgebung zur Zählstelle des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg liegt, weist für das Jahr 2017 eine Belastung von rund 17'200 Kfz/24h aus. Ein vergleichbares Verkehrsaufkommen erreicht man bei Fortschreibung der abgeschätzten

Verkehrsbelastung des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg aus dem Jahr 2014 unter Anwendung der jährlichen Verkehrsentwicklung vergleichbarer Zählstellen (ca. 1% Zuwachs je Jahr).

Es ist somit zu vermuten, dass die Zählung im Zuge des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg nicht repräsentativ ist. Sie wird in der vorliegenden Untersuchung daher nicht weiter verwendet, sondern am entsprechenden Messpunkt auf die Zähldaten aus der städtischen Zählung zurückgegriffen.

## **2.4 Verkehrsmodell**

### **2.4.1 Grundlage**

Das Verkehrsmodell der Stadt Offenburg bildet das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr während des Zeitfensters zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr ab. Die Abschätzung des DTVw erfolgt mittels Hochrechnung der ermittelten Streckenbelastungen. Der (pauschale) Hochrechnungsfaktor wurde mittels Analyse von Zähldaten ermittelt.

Das Verkehrsmodell wurde das letzte Mal im Jahr 2006 bzw. 2007 aktualisiert und fortgeschrieben. Als Prognosezeitraum wurde das Jahr 2020 festgelegt und auf Grund noch nicht entschiedener Planungen unterschiedliche Zustände (Planfälle) betrachtet. Die Planfälle unterscheiden sich im Wesentlichen in Bezug auf einen Südzubringer zur A5. Ein neuer Anschluss an die A5 wurde bislang nicht realisiert; es gibt derzeit Überlegungen, ggf. darauf ganz zu verzichten und die Kapazität über einen Ausbau der Bestandsstrecke zu erhöhen.

Die im Verkehrsmodell für den Prognosehorizont geplanten und die in Realität umgesetzten Veränderungen im Netz weichen deutlich voneinander ab. Dies betrifft insbesondere die bedeutenden Netzerweiterungen Umfahrung Langhurst und Ortsumfahrung Waltersweier, welche – wenn überhaupt – nicht in der damals angedachten Form umgesetzt werden.

Auch bzgl. siedlungsstrukturellen Entwicklungen gibt es deutliche Abweichungen, lagen für die Erstellung des Prognosezustands 2020 mehrheitlich keine detaillierten Informationen zu den Planungen vor, sondern lediglich der Flächennutzungsplan.

Auf Grund der Abweichungen zwischen den Planungen gemäß 2006 und den bis anhin realisierten Projekten in Hinblick auf Infrastruktur und Siedlungsentwicklung treten deutliche Unterschiede im Verkehrsaufkommen zwischen dem Verkehrsmodell und den verfügbaren Zähl-  
daten auf. Die Abweichungen sind so groß, dass in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine lokale Neukalibration des Verkehrsmodells beschlossen wurde.<sup>5</sup>

### **2.4.2 Neukalibration**

Im Zuge der Neukalibration werden folgende Aspekte beachtet:

- Abbildung des Verkehrsaufkommen (Kfz/4h) entsprechend der verschiedenen verfügbaren Zähl-  
daten aus dem Jahr 2017;
- Ausweisung des ÖPNV-Aufkommens (Anzahl Linienbusse);

---

<sup>5</sup> Vgl. Email von Herrn Pastorini am 2. Oktober 2019.

- Darstellung des aktuellen Straßennetzes, d.h. keine Abbildung geplanter, aber (noch) nicht realisierter Projekte wie bspw. Südzubringer;
- Abbildung der aktuellen siedlungsstrukturellen Verteilung.<sup>6</sup>

Entsprechend werden sowohl angebots- als auch nachfrageseitige Anpassungen vorgenommen. Zwecks möglichst genauer Abbildung des realen Verkehrsaufkommens ist zudem eine Netzverfeinerung im Bereich des Bahnhofareals erforderlich.

Auf der Grundlage des modifizierten Straßennetzes und der manuell bearbeiteten Nachfrage- matrizen erfolgt die Aktualisierung des Verkehrsmodells für das nachmittägliche 4h-Zeitfen- ster. Die Belastungen des ÖPNV werden als Vorbelastung bei der Verkehrsumlegung für den Kfz-Verkehr berücksichtigt.

Die Beurteilung der Modellgenauigkeit erfolgt über einen Vergleich von Verkehrszählungen mit Modellresultaten auf spezifischen Abbiegern und Strecken. Die Modellkalibration wird auf Basis von richtungsbezogenen Belastungen durchgeführt. Das heißt, dass die vom Modell er- mittelten Belastungen auf den Abbiegern und Strecken mit den Zähldaten verglichen und in Übereinstimmung gebracht werden. Die mittlere Abweichung von Modellbelastung und Ver- kehrszählung liegt bei knapp 3%. Die Verkehrsbelastungen aus dem Modell und der Wirklich- keit stimmen bei rund 99% der berücksichtigten Kalibrationspunkte sehr gut überein. Ver- bleibende Differenzen lassen sich einerseits durch lokale Vereinfachungen des Modells, insbesondere in der Nähe der Einspeisepunkte der Verkehrsnachfrage, andererseits durch spe- zifische, nicht berücksichtigte Eigenheiten spezieller Verkehrszonen erklären.

Es ist darauf hinzuweisen, dass auch Zählresultate selbst je nach Zähldauer und Zählme- thode um bis zu 20% vom tatsächlichen Jahresmittelwert abweichen können. Nach neuesten Erkenntnissen in Bezug auf die Weiterverwendung von Zähldaten sieht das HBS [15] aller- dings keine Bereinigung von Kurzzeitzählungen auf Stadtstraßen mehr vor. Grundsätzlich ist die (relative) Modellgenauigkeit auf stark belasteten Straßenabschnitten wesentlich besser als auf nur wenig befahrenen Straßen.

### 2.4.3 Aufbereitung Bestand 2025

Als Bestand 2025 wird der Modellzustand bezeichnet, welcher die Grundlage und den Ver- gleichsfall für die Untersuchung der verschiedenen Varianten einer Verkehrsführung bildet.

Das neu kalibrierte Verkehrsmodell wird hierzu wie folgt modifiziert:

- Erweiterung der Fußgängerzone im Norden bis zur Gustav-Rée-Anlage;
- Umwidmung der Gustav-Rée-Anlage zu einem verkehrsberuhigten Bereich;
- Abbildung des Rée-Carées inkl. Parkhaus.

---

<sup>6</sup> Die Nachfrage, welche durch das demnächst fertig gestellte Rée-Carée erzeugt wird, wird im Nachgang an die Kalib- ration eingefügt.

### **3 Bestandsaufnahme, Erfassung Anforderungen**

#### **3.1 Einleitung**

Das vorliegende Kapitel gibt einen Überblick über Rahmenbedingungen und wesentliche Vorgaben seitens der verschiedenen Verkehrsmodi, bestehende Schwachstellen, relevante Ergebnisse aus vorangegangenen Untersuchungen und erste diskutierte Lösungsansätze bzw. Empfehlungen, die im Rahmen der weiteren Untersuchung ggf. wieder aufzunehmen sind.

#### **3.2 Unfälle**

In der Kernstadt treten vereinzelt Unfallschwerpunkte auf. Im kleineren Untersuchungsperimeter liegen allerdings keine Unfallschwerpunkte.

#### **3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

##### **3.3.1 Fließender Verkehr**

Netzstruktur:

- Der Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet wird größtenteils im Einrichtungsverkehr geführt. Ggf. ist ein Gegenrichtungsbetrieb möglich, doch führt dies zu einem Wegfall von an den Straßenraum angrenzenden Parkplätzen.
- Die Unionbrücke ist für den Schwerverkehr gesperrt. Lediglich dem Busverkehr ist gestattet, die Brücke zu queren.
- Der Freiburger Platz weist auf Grund der vorliegenden topographischen Verhältnissen eine spezielle Geometrie auf. Dadurch bestehen eingeschränkte Abbiegemöglichkeiten für Lieferverkehre. Es wurden bereits verschiedentlich Untersuchungen zu einer möglichen Umgestaltung des Knotenpunkts durchgeführt, doch keine Lösung konnte überzeugen.
- Vereinzelt haben Lichtsignalanlagen eine feste Umlaufzeit oder sind lokal verkehrsabhängig geschaltet. Auf dem Stadtgebiet der Stadt Offenburg werden die Ampeln verschiedener Knotenpunkte mehrheitlich koordiniert geschaltet. Dabei können die jeweiligen Steuerungen unterschiedliche, innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens liegende Umlaufzeiten aufweisen. Über einen Abgleich bzw. ein Anhalten an fest definierten Haltepunkten innerhalb des Umlaufplans und einem zeitgleichen Weiterlauf der verschiedenen Anlagen wird die Synchronisation sichergestellt. Häufig resultieren dadurch sehr lange Umlaufzeiten (> 120 Sekunden).

Funktion:

- Die Unionbrücke übernimmt eine wichtige Funktion in der Ost-West-Beziehung. Mit der heutigen Verkehrsführung ist auch der Bahnhofsvorplatz Teil der Ost-West-Achse. Im Süden gibt es relativ nah weitere Querungsmöglichkeiten über die Bahnanlagen (Zauberflötenbrücke mit Luftlinienabstand zur Unionbrücke (LL) 360m, Grabenallee-Brücke (LL) 650m). Im Norden dagegen besteht die nächste Querungsmöglichkeit erst im Luftlinienabstand von 3.5km. Bei Realisierung der neuen Nordquerung bestände bereits im Luftlinienabstand von 1.3km eine Alternative.
- Der Bahnhofsvorplatz bzw. das Bahnhofsbereich ist nicht nur Teil der Ost-West-Achse, sondern auch wichtiger Teil des Innenstadtrings. Im näheren Umfeld gibt es derzeit keine

Straßenabschnitte, welche an Stelle der Bahnhofsvorplatzes den Innenstadtring definieren könnten.

Verkehrszusammensetzung:

- Ein Großteil des Verkehrsaufkommens am Bahnhofsvorplatz ist in Bezug auf den kleineren Untersuchungsperimeter Durchgangsverkehr. Gemäß Verkehrsmodell beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 65-70%.<sup>7</sup>

Schwachstellen:

- Zentraler verkehrlicher Konfliktpunkt bildet der Fußgängerübergang (Zebrastreifen) zwischen dem ZOB und der Bahnstufunterführung.
- Der Knotenpunkt Freiburger Platz befindet sich heute nahe an der Leistungsfähigkeitsgrenze und kann kaum Mehrverkehr bewältigen.

Diskutierte Lösungsvorschläge:

- Der Bereich des Bahnhofs soll verkehrsberuhigt werden, weswegen Alternativen zu schaffen sind. Eine Erschließung des Bahnhofs durch den MIV soll dabei erhalten bleiben.
- Ein Zweirichtungsbetrieb auf der Okenstraße / Philipp-Reis-Straße ist insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsabwicklung am Knoten Freiburger Platz ohne Verkehrsreduktion voraussichtlich nicht möglich.
- Für den Planfall ZOB-Standort „Nordverlegung“ kann der Kfz-Verkehr in Ost-West-Richtung alternativ über die Hauptstraße / Straßburger Straße geführt werden. Die Problematik am Knoten Freiburger Platz bleibt bestehen.

### 3.3.2 Ruhender Verkehr

Verfügbarkeit und Nutzung von Parkflächen:

- Es gibt einerseits verschiedene bewirtschaftete Parkhäuser bzw. Parkflächen, andererseits in vielen Straßenzügen die Möglichkeit, die Fahrzeuge im Straßenraum abzustellen. Die Parkflächen im Straßenraum sind im Innenstadtbereich vorwiegend den Anwohnern vorbehalten. Gewisse Parkflächen werden als Bewohner- und Beschäftigtenparken ausgewiesen, wobei insbesondere in der Oststadt ggf. eine Doppelnutzung mit Kurzzeitparkern vorgesehen ist. In der Oststadt gibt es zudem viele Stellplätze, auf welchen frei geparkt werden kann. In unmittelbarer Umgebung zum Bahnhofsvorplatz gibt es praktisch ausschließlich reine Kurzzeitparkplätze, die teilweise auch von Bewohnern genutzt werden können.
- Die DB bietet beidseits der Bahnanlagen eine Park&Ride-Anlage (Hauptstraße / Rheinstraße mit 71 Parkplätzen bzw. Rammersweierstraße mit 56 Parkplätzen). Trotz Bewirtschaftung sind sie gut ausgelastet.

---

<sup>7</sup> Der im Vergleich zu [2] geringere Werte ist einerseits durch die vorgenommene Netzverfeinerung, insbesondere die detailliertere Netzeinspeisung, andererseits durch Abweichungen im Betrachtungsperimeters bzgl. Durchgangsverkehr zu begründen.

- Nördlich der Park&Ride-Anlage an der Rammersweierstraße betreibt die Firma Mossmann eine Parkfläche an Beim alten Ausbesserungswerk:
  - Die Anlage umfasst 98 Parkplätze, wovon rund 50-60% dauervermietet sind. Die übrigen Plätze werden derzeit an Urlaubsreisende vermietet. Kurz- bis mittelfristig besteht das Ziel, alle Stellplätze an Dauermieter zu vergeben.
  - Es gibt Überlegungen zu einem Ausbau der Anlage (Tiefgarage bzw. offene Parkfläche unter geplanter Bebauung) für weitere 30-40 Parkplätze.
  - Nutzer sind primär Mitarbeiter des Polizeipräsidiums und des Finanzamts, die in unmittelbarer Umgebung zur Parkanlage liegen, sowie einige Mitarbeiter benachbarter Firmen. Vereinzelt haben auch Anwohner einen Parkplatz gemietet, da die Parkflächen im Straßenraum durch Beschäftigtenparken (vor allem Polizeipräsidium) belegt sind.
  - Nur wenige Bahnpendler stellen ihr Fahrzeug bei der Firma Mossmann ab; der Fußweg bis zur (südlichen) Bahnunterführung beträgt rund 9 Minuten, was vielen zu lange ist. Bei Bau einer nördlichen Bahnquerung würde die Anlage an Attraktivität gewinnen.
  - Sowohl das Polizeipräsidium als auch das Finanzamt sehen Neubauten in der Oststadt vor, so dass davon auszugehen ist, dass weitere Anfragen zu Dauerstellplätzen zu erwarten sind. Wie viele Parkplätze für Bahnreisende dann noch zur Verfügung stehen könnten, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.
- Im Westen der Bahnanlage sind die Parkflächen stärker ausgelastet als im Osten. Dies hängt insbesondere mit der besseren Anbindung der Bahngleise nach Westen zusammen.
- Seitens des Pendlerverkehrs besteht eine hohe Parkraumnachfrage.
- Eine Überlagerung unterschiedlicher Nutzer bzw. Fahrtzwecke (Anwohner vs. Pendler) ist insbesondere abends zu beobachten.

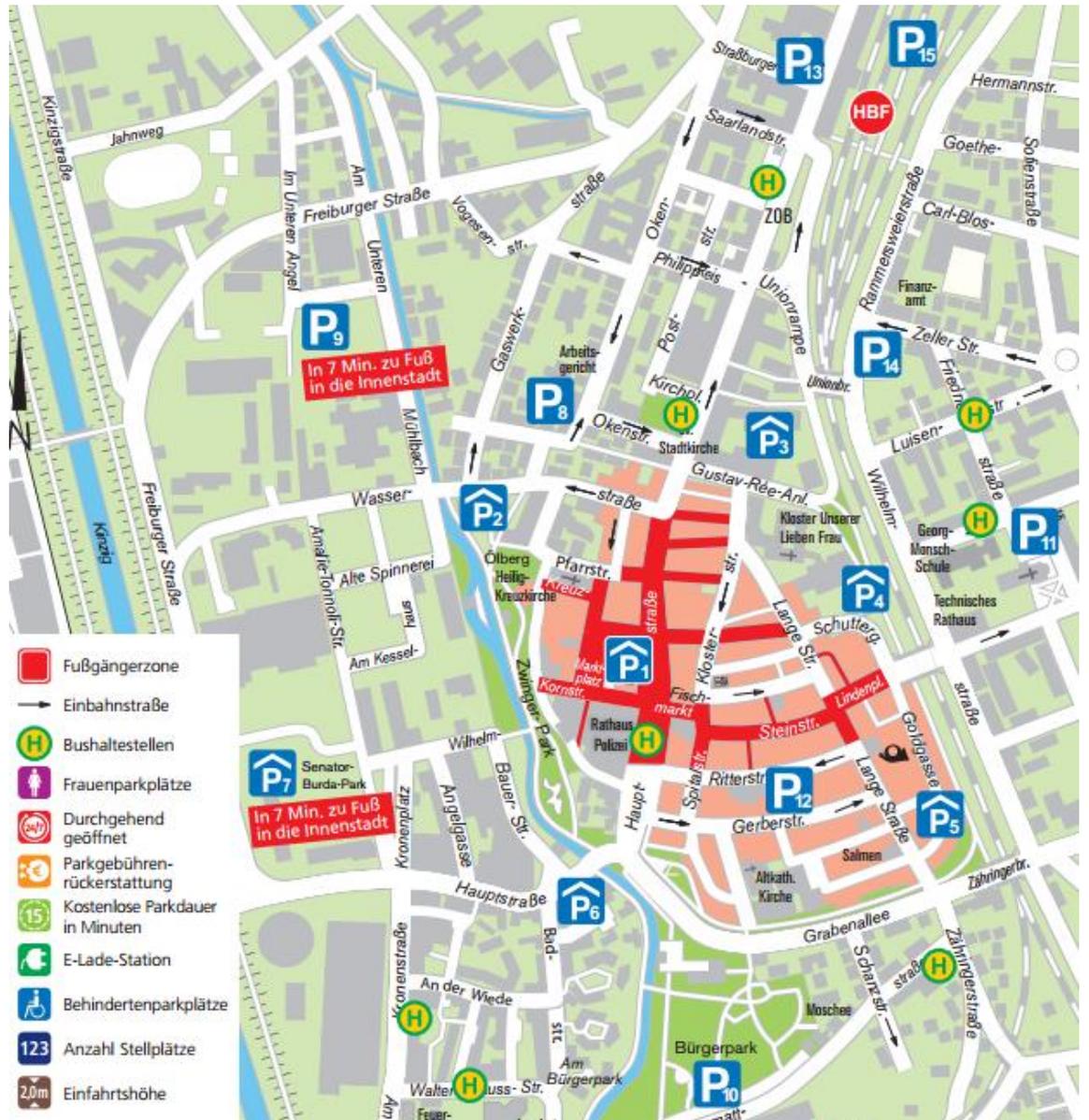


Abbildung 7 Übersicht der Parkflächen und -häuser in Offenburgs Innenstadt

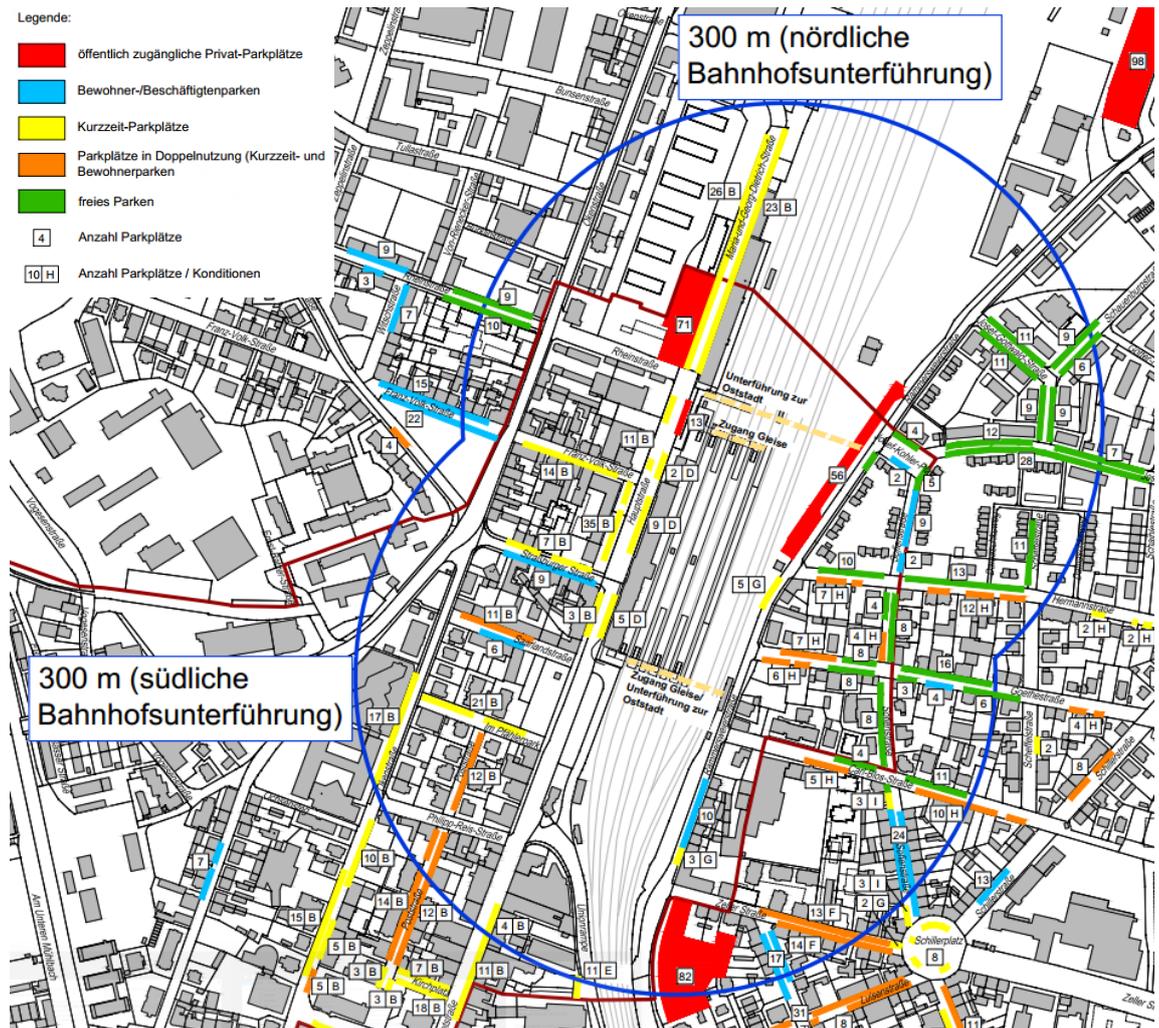


Abbildung 8 Übersicht der öffentlichen Parkflächen im Straßenraum im Bereich des Bahnhofs

#### Parkleitsystem:

- Das dynamische Parkleitsystem Offenburgs umfasst die Tiefgarage Marktplatz, das City-Parkhaus an der Wasserstraße, die Sparkassengarage<sup>8</sup> sowie die beiden privaten Parkhäuser Karstadt und Alt-Offenburg.

#### Parkraumregelung:

- Entscheidend für die Wahl des Parkplatzes ist nicht nur die Nähe der Parkfläche zum eigentlichen Zielort, sondern auch die Gebührenstruktur. Letztere ist in der Kernstadt sehr inhomogen; die Tageshöchstsätze variieren zwischen 1.50€ und 17.-€, wobei die günstigen Parkplätze vorwiegend in unmittelbarer Umgebung zum Bahnhof zu finden sind. Zur

<sup>8</sup> Das Parkhaus ist auf Grund der Umbauarbeiten im Zusammenhang mit dem Bau des Rée-Carées seit Herbst 2017 geschlossen. Das neue Parkhaus, welches nach Abschluss der Bauarbeiten öffnet und entsprechend auch in das Parkleitsystem integriert ist, bietet rund 30% mehr Parkplätze als das frühere Parkhaus.

besseren Lenkung des Zielverkehrs sollte bei Neuausweisung von Parkplätzen und Planung eines neuen Parkhauses die Gebührenstruktur überarbeitet werden.

- Bei gewissen Parkplätzen gibt es die Möglichkeit der „Gebührenrückerstattung“. So erhält man in bestimmten Geschäften 50 Cent „geschenkt“, bspw. eine entsprechende Ermäßigung bei einem Kauf > 10€.

#### Schwachstellen:

- Es gibt nur geringe Restkapazitäten an Stellplätzen. In unmittelbarer Umgebung zum Bahnhof bedarf es weiterer Parkflächen (Park&Ride) z.B. mittels Parkgaragen oder Parkhäuser mit hoher Stellplatzdichte.
- Durch die neue Verkehrsführung im Zusammenhang mit der Vergrößerung bzw. der Ump Platzierung des ZOB werden voraussichtlich Stellplätze wegfallen und der Parkdruck weiter zunehmen. Es sollten daher neue Parkflächen geschaffen werden, deren Umfang mindestens die Anzahl wegfallender Stellplätze kompensiert.
- Nicht alle (relevanten) Parkflächen sind in das Parkleitsystem integriert, weswegen insbesondere im Bereich des Bahnhofareals Suchverkehr erzeugt wird. Bei Schaffung neuer Parkflächen sollte eine Integration in das Parkleitsystem selbstverständlich sein.
- Auch die aktuelle Gebührenstruktur führt zu erheblichem Suchverkehr im Bereich des Bahnhofareals, da erst versucht wird, kostengünstige Parkflächen anzufahren.

#### Diskutierte Lösungsansätze:

- Die Park&Ride-Anlage der DB an der Rheinstraße könnte ausgeweitet werden, indem die benachbarte, städtische Fläche ebenfalls umgewidmet wird.
- Eine Ausweitung der Park&Ride-Anlage der DB an der Rammersweierstraße ist ebenfalls denkbar. Damit sie ihre Wirksamkeit entfalten kann, ist die Anbindung an den Bahnhof mittels einer neuen nördlichen Unterführung (ggf. in Kombination mit Karrendurchfahrt) deutlich zu verbessern.
- Stellplätze der Firma Mossmann könnten stärker genutzt werden. Auch hier ist aber eine bessere Anbindung an den Bahnhof entscheidend.

### 3.4 ÖPNV

#### Betrieb:

- In den Schwachlastzeiten beträgt die Auslastung des ZOB meistens weniger als 50%. Spitzenzeiten mit guter Auslastung treten morgens, mittags und abends auf.
- Aus betrieblicher Sicht wird eine Auslastung des ZOB von maximal 85% im Regelbetrieb angestrebt. Das heißt, dass beim aktuellen Fahrplan nach Möglichkeit immer mindestens 2 Haltepositionen verfügbar sein sollten.
- Im Regionalverkehr ist ein Ausbau im Sinne einer Taktverdichtung geplant.
- Der Messe-Shuttle wird künftig täglich zwischen Messe und Bahnhof verkehren. Als Fahrzeugtyp wird ein Gelenkbus eingesetzt.
- Der Schienenersatzverkehr (SEV) hat eine hohe Bedeutung; etwa alle 3 Monate und insbesondere während der Wintermonate ist ein größerer Einsatz erforderlich. Der SEV führt

zu hohen Fahrgastströmen, weswegen der SEV nach Möglichkeit auf separaten Flächen, abseits des ZOB abgewickelt wird.

#### Anforderungen:

- Anforderungen an den ZOB<sup>9</sup>:
  - Um für künftige Fahrplanerweiterungen und -verdichtungen gerüstet zu sein, bedarf es mindestens 16 Haltepunkte, die sich auf mindestens 9 Bussteige verteilen.
  - Beim ZOB-Standort Nord sollte für die weitere Planung ein Umfang von 18 Haltepunkten berücksichtigt werden. Dabei sind zwei Haltepunkte ggf. erst zu einem späteren Punkt umzusetzen.
  - Eine unabhängige An- und Abfahrt an den Haltepositionen ist möglichst zu gewährleisten.
  - Möglichst alle Haltepunkte sind auf 18m Nutzlänge bzw. einen Gelenkbus auszurichten. Bei Bussteigen mit mehreren Haltepositionen kann davon abgewichen werden.
  - Bussteige mit zwei Haltepunkten müssen mindestens 32m lang sein und eine Halteposition von 18m aufweisen, so dass ein Gelenk- und ein Standardbus halten können.
  - Der ZOB ist im Zweirichtungsbetrieb auszurichten.
  - Die Bussteigbreite sollte mindestens 3m, die Fahrgassenbreite mindestens 6.5m (Einrichtungsverkehr) bzw. 13m (Zweirichtungsverkehr) aufweisen. Eine Fahrbahnquerung sollte entsprechend maximal 13m betragen.
  - Die Anzahl Fahrbahnquerungsstellen innerhalb des ZOB ist zu minimieren. Insbesondere ist eine fußläufige Verknüpfung von Bussteigen ohne Querung von Fahrbahnen zu favorisieren.
- Nach Möglichkeit sollten zusätzliche Betriebsflächen auf bzw. nahe des neuen ZOB-Standorts untergebracht werden.
- Für den SEV sind zwei bis drei zusätzliche Haltepositionen mit Gelenkbussen vorzusehen.
- Die derzeitige Umlaufplanung sieht keine längeren Stand- oder Wartezeiten am ZOB vor. Idealerweise wird auf allen Linien eine Wendezeit von je 15 Minuten zwischen x.53 Uhr und x+1.08 Uhr sowie zwischen x.23 Uhr und 2.38 Uhr berücksichtigt. Dies bedingt jedoch zusätzliche Wartepositionen.

#### Schwachstellen:

- Für die Busse gibt es eine beschränkte Buspriorisierung ohne absolute Bevorrechtigung. Bei Anmeldung durch einen Bus kann eine vorhergehende Phase verkürzt oder die aktuelle, günstige Phase verlängert werden. Ein Phasentausch oder Ausfall von Phasen ist nicht möglich.
- Mängel am ZOB haben maßgebliche Auswirkungen auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit:
  - Die Haltebereiche sind zu schmal, so dass Fahrgäste nahe dem Bordstein stehen. Die Überdachung bietet keinen ausreichenden Witterungsschutz.
  - Durch beengte Platzverhältnisse können Busse vielfach nicht aneinander vorbeifahren, sondern müssen warten, bis die Busse an davorliegenden Haltekanten wegfahren.

---

<sup>9</sup> Im Verlauf der Untersuchung wurden die Planungsvorgaben an den ZOB überarbeitet. Bei den hier aufgeführten Anforderungen handelt es sich um die final geltenden Vorgaben.

Ebenfalls können dadurch die Haltepositionen nicht passend angefahren werden, so dass kein barrierefreier Einstieg gewährleistet ist.

- Die Haltekanten sind grundsätzlich auf Standardbusse ausgerichtet, immer häufiger kommen aber Gelenkbusse zum Einsatz.
  - Dadurch, dass die Hauptachsen im Fuß- und Radverkehr zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt über den ZOB verlaufen, wird der Busverkehr behindert und der Fuß- und Radverkehr gefährdet.
  - Konflikte treten zudem zwischen dem ÖPNV und durchfahrenden Pkw und Taxis auf. Taxi halten in den Abendstunden an Bussteigen.
  - Der ZOB kann nur von Norden her angefahren werden. Eine Wendemöglichkeit ist innerhalb des ZOB nicht gegeben, so dass der stark belastete Abschnitt der Hauptstraße inkl. dem hoch frequentierten Fußgängerübergang (Zebrastreifen) zwischen Bahnhof und ZOB je nach Linienführung bis zu zweimal befahren werden muss. Es ergeben sich dadurch regelmäßig Verspätungen. Eine Wendemöglichkeit innerhalb des ZOB sollte die Schleppkurven bzw. den Flächenbedarf von Gelenkbussen berücksichtigen.
- Es gibt keine Service-Einrichtungen (Pausen-, Aufenthaltsraum) für das Buspersonal.
  - In der Nähe des ZOB gibt es keine Wartepositionen. Längere Pausen am ZOB sehen insbesondere die Einsatzplanung im Regionalverkehr vor.
  - Des Weiteren gibt es keine Abstellmöglichkeiten für Dienst-Pkw im Falle eines Fahrerwechsels. Inwiefern sich hierzu eine Einmietung auf dem Parkplatz der Firma Mossmann eignet, ist zu überlegen.
  - Der Schienenersatzverkehr wird auf der Ostseite der Bahnanlagen abgewickelt. Dies ist oft missverständlich für die Passagiere. Die Betreiber bevorzugen jedoch eine räumliche Trennung des SEV vom ZOB.

#### Diskutierte Lösungsansätze:

- Der künftige ZOB sollte eine Zweirichtungsführung aufweisen, um Umwege und Interaktionen mit dem MIV zu vermeiden.
- Sanitäre Anlagen und einen Aufenthaltsraum für das Buspersonal soll in der Mobilitätszentrale untergebracht werden.
- Haltepunkte für den Messe-Shuttle und Fernbusse sollten sich auf westlicher Seite der Bahnanlage befinden, da ein Bezug nach Westen besteht.
- Zusätzliche Betriebsflächen sind nicht zwingend auf dem ZOB vorzusehen:
  - Ggf. können sie auf dem „zweiten“ ZOB-Standort untergebracht werden. D.h. auf dem diskutierten Nord-Standort, sollte der ZOB am heutigen Standort vergrößert werden bzw. am heutigen Standort, sollte für den ZOB die Verlegung Nord beabsichtigt werden.
  - Alternativ können die zusätzlichen Betriebsflächen an klar abgrenzbaren Punkten auf der Ostseite der Bahnanlagen vorgesehen werden. Hiermit könnte die Ostseite gestärkt werden.
  - Wichtig ist in diesem Fall, dass die Fahrtwege zwischen zusätzlichen Betriebsflächen und vorgesehenen Abfahrtspositionen kurz sind. Es sollte ein besonderes Augenmerk auf die Störanfälligkeit entlang der notwendigen Fahrtstrecke gelegt werden.

### 3.5 Radverkehr

#### 3.5.1 Fließender Verkehr

Verkehrszusammensetzung:

- Der Großteil des Radverkehrs im kleinen Untersuchungsperimeter ist Quell- oder Zielverkehr. Das heißt, dass Start bzw. Ziel ist an den Radabstellanlagen auf dem Gelände des ZOB oder des Bahnhofs.
- Der Modal Split beim Radverkehr betrug 2006 bereits rund 25%.

Schwachstellen:

- Die Nord-Süd-Achse, insbesondere der Abschnitt Hauptbahnhof – Innenstadt, bildet eine wichtige Radverkehrsachse im Untersuchungsgebiet. Sie ist lückenhaft und orientiert sich nicht am Wunschliniennetz<sup>10</sup>.
- Im Untersuchungsgebiet gibt es viele Straßen im Einrichtungsverkehr, der so auch für den Radverkehr gilt und damit im Widerspruch zum Wunschliniennetz steht. Hervorzuheben sind insbesondere die Hauptstraße, die Saarlandstraße, die Philipp-Reis-Straße und die Unionrampe im Abschnitt zwischen Philipp-Reis-Straße und Hauptstraße. Es erstaunt nicht, dass das Einrichtungsregime vielfach von Radfahrern missachtet wird. Dies führt zu ungeordnetem Fahren und kritischen Situation mit den weiteren Verkehrsteilnehmern.
- Der Fußgängerübergang (Zebrastreifen) zwischen dem ZOB und der Bahnhofsunterführung, der auch vom Radverkehr genutzt wird, bspw. um rasch die Radabstellanlagen zu erreichen, birgt für den Radverkehr ein Gefahrenpotential, da immer wieder Konflikte mit dem MIV auftreten.
- Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmern ergeben sich durch die nicht mehr zeitgemäße Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen<sup>11</sup>, insbesondere an Knotenpunkten.

Diskutierte Lösungsansätze:

- Im Falle hohen MIV-Aufkommens soll eine Trennung zwischen dem MIV und dem Radverkehr angestrebt werden. Bei Verlagerung des Durchgangsverkehrs im MIV ist dies ggf. nicht mehr erforderlich.
- Der Radverkehr könnte zusammen mit dem Busverkehr geführt werden. Allerdings sollte dies nur bei geringem Busaufkommen in Betracht gezogen werden. Ein Mischverkehr bei hohem Busaufkommen, insbesondere im Bereich des ZOB und voraussichtlich des gesamten Bahnhofvorplatzes, gefährdet die Verkehrssicherheit der Radfahrer.
- Der Radverkehr soll vom Fußverkehr baulich getrennt werden. Ggf. ist eine geeignete Materialgestaltung für die Radverkehrsanlagen vorzusehen.

---

<sup>10</sup> Das Wunschlinienradnetz ist das Netz, das alle für den Radverkehr relevanten Ziele auf für das Verkehrsmittel sicheren Wegen miteinander verbindet

<sup>11</sup> Die Radverkehrsanlagen wurden vielfach nach älteren Regelwerken erstellt und weisen nicht die aktuell geltenden Regemaße auf.

### 3.5.2 Ruhender Verkehr

Verfügbarkeit und Nutzung von Radabstellanlagen:

- Mit dem RadHaus und einer Vielzahl an Veloboxen sind höherwertige und gesicherte Abstellanlagen verfügbar. Diese werden rege genutzt; es gibt für beide Abstelltypen eine Warteliste.
- Auch die weiteren Radabstellanlagen sind stark ausgelastet, insbesondere im Bereich der südlichen Bahnstufunterführung. Größere freie Kapazitäten gibt es nur im Bereich der nördlichen Abstellanlagen an Gleis 1.
- Auch nachts sind die Radabstellanlagen gut ausgelastet, was auf Dauerparker und Pendler von auswärts mit abgestelltem Fahrrad am Bahnhof schließen lässt.

Schwachstellen:

- Die Wartelisten für einen Abstellplatz im RadHaus oder eine Fahrradbox zeigen den Bedarf zusätzlicher qualitativ hochwertiger Parkmöglichkeiten. Ggf. sind auch Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten vorzusehen.
- Die unzureichende Bahnstuferschließung im Norden spiegelt sich in der Nutzung der Radabstellanlagen wider.

Diskutierte Lösungsansätze:

- Beim Planfall ZOB-Standort „Südvergrößerung“ könnte auf dem Vorplatz des Bahnhofgebäudes mittels Umwidmung bestehender Pkw-Parkplätze ein Ersatz<sup>12</sup> für die wegfallenden Fahrradabstellanlagen geschaffen werden.

### 3.6 Fußverkehr

Netzstruktur:

- Die Verbindung zwischen südlicher Bahnstufunterführung und ZOB bzw. weiter Richtung Innenstadt ist die dominierende Fußgängerachse.
- Durch den kleineren Untersuchungsperimeter verlaufen mehrere Schulwege. Besonders hervorzuheben sind die Schulen des Schulzentrums Nordwest, deren Schulweg über den ZOB führt bzw. deren Schüler auch den ÖPNV am ZOB bzw. Bahnhof nutzen. Des Weiteren betroffen sind im Süden die Klosterschule, im Osten die Anne-Frank Schule und das Schiller-Gymnasium sowie im Südosten die Georg-Monsch Schule.

Verkehrszusammensetzung:

- Morgens haben die Fußgängerströme einen starken Bezug vom Bahnhof zur Innenstadt. Ab der Mittagszeit gewinnt der Bahnhof an Bedeutung; die Ströme wenden sich.
- Die südliche Bahnstufunterführung wird stark frequentiert (rund 17'000 Fußgänger/24h). Rund ein Viertel aller Fußgänger nutzen den Ostausgang.

---

<sup>12</sup> Grundsätzlich ist nicht nur ein Ersatz, sondern auch eine Aufstockung der Anzahl an Abstellanlagen denkbar.

- Die nördliche Bahnstufunterführung, die nur die Gleise 1 bis 6 erschließt, nicht jedoch Gleis 7, und nicht bis in die Oststadt führt, wird nur schwach genutzt (rund 1'400 Fußgänger/24h).

#### Schwachstellen:

- Die Hauptachse zwischen Bahnstufunterführung und Innenstadt quert den ZOB. Die Dimensionierung der Wartebereiche am ZOB entspricht nicht mehr den gültigen Normen, so dass auf beengten Platzverhältnissen eine Überlagerung unterschiedlicher Nutzer (Fußgänger entlang Hauptachse, wartende Passagiere) stattfindet. Eine Trennung wäre wünschenswert.
- Der Fußgängerübergang (Zebrastreifen) zwischen dem ZOB und der Bahnstufunterführung birgt für den Fußverkehr ein Gefahrenpotential, da immer wieder Konflikte mit dem MIV auftreten.

#### Diskutierte Lösungsansätze:

- Eine Verlängerung der südlichen Bahnstufunterführung bis zum heutigen Standort des ZOB ist auf Grund des unterirdisch verlaufenden Waldbachs nicht möglich.
- Eine durchgängige Unterführung bis in die Oststadt mit Gleisanschluss wird insbesondere für den Planfall ZOB-Standort „Nordverlegung“ als wesentliche Voraussetzung gesehen.
- Eine angepasste und übersichtliche Führung entsprechend der Wunschlinien mit Berücksichtigung der Barrierefreiheit und klarer Orientierbarkeit soll angestrebt werden. Dabei soll auch die Wegweisung und Besucherlenkung verbessert werden.
- Kurze Überwege und geringe Zeiten zur Querung des Straßenraums werden angestrebt. Dabei können enge Kurvenradien für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr zwecks Reduktion der Fahrgeschwindigkeit die Sicherheit für den Fußverkehr erhöhen.

### 3.7 Weitere und neue Mobilitätsangebote

#### Allgemeine Aktivitäten:

- Offenburg will die Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs erhöhen. Dafür hat sie erfolgreich attraktive Mobilitätsangebote für ein lebendiges Offenburg und eine verlässliche Anbindung der Region geschaffen wie bspw. das Projekt „EinfachMobil“ oder der Ausbau der Fahrradinfrastruktur.

#### Mobilitätsstationen:

- Mobilitätsstationen in Offenburg sind unter der Marke „EinfachMobil“<sup>13</sup> zu finden und bieten Fahrzeuge zum Verleih. Mit dieser neuen Dachmarke konnte die Nutzungsrate bei Sharing-Anbietern um über 50% gesteigert werden.
- Dadurch, dass der ÖPNV ebenfalls Bestandteil von „EinfachMobil“ ist, befinden sich die Mobilitätsstationen in unmittelbarer Umgebung zu ÖPNV-Haltestellen.

---

<sup>13</sup> Das Projekt „EinfachMobil“ wurde 2013 realisiert und ist perspektivisch bis 2030 angelegt.

- Im kleineren Untersuchungsperimeter befindet sich im nördlichen Bereich der Dreher-Insel eine Mobilitätsstation, welche Car, E-Car- und Bike-Sharing anbietet.
- Bestehende lokale Car- und Bike-Sharing-Anbieter wurden in „EinfachMobil“ eingebunden. Teilweise werden bereits E-Bikes angeboten. Stadtmobil, einer der Anbieter, möchte das Angebot mit E-Lastenrädern und Scootern erweitern, wobei zwecks Sammlung der Erfahrungen zur Nachfrage und Akzeptanz vorerst nur an einzelnen ausgewählten Standorten das Angebot ausdehnt wird. Neue E-Fahrzeuge sollen ebenfalls über die Steckdosen bei Parkplätzen für E-Car-Sharing-Fahrzeuge aufgeladen werden.
- Umfragen haben ergeben, dass sowohl Nutzer als auch Nicht-Nutzer von „EinfachMobil“<sup>14</sup> einen Ausbau der bestehenden Stationen sowie die Einrichtung zusätzlicher Mobilitätsstationen wünschen. Letzteres ist bereits vorgesehen. Am Bahnhof Offenburg ist im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes ein Ausbau der Mobilitätsstation vorzusehen. Geeignete Flächen sind hierfür zu finden.
- Das Ausstattungskonzept der Mobilitätsstationen wird ständig weiterentwickelt. Weitere Ausstattungselemente können bspw. Fahrradboxen, Schließfächer und Informationstafeln sollen sein.

#### Mobilitätszentrale:

- Derzeit gibt es in Offenburg noch keine Mobilitätszentrale. Es wird angestrebt, eine solche so rasch wie möglich einzurichten. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes bzw. des neuen ZOB kann zwecks Sicherstellung einer optimalen Lage ggf. noch eine Standortverlegung erfolgen.
- Die neue Mobilitätszentrale
  - soll in unmittelbarer Nähe zum ZOB liegen.
  - ist erste Anlaufstelle rund um das Thema Mobilität, indem sie vorhandene Mobilitätsangebote zusammenführt und ihnen Sichtbarkeit verleiht. Bspw. ist denkbar, dass Partner wie Stadtmobil, DB Station&Services in der Mobilitätszentrale untergebracht werden.
- In unmittelbarer Umgebung zur Mobilitätszentrale
  - ist ein Fahrradwerkstatt-Sozialprojekt einzurichten.
  - befindet sich ein Standort „EinfachMobil“ bzw. Fahrzeuge von Stadtmobil sowie öffentliche Ladesäulen für E-Fahrzeuge. Weitere Lademöglichkeiten können ggf. mittels Nachrüstung bei bestehenden Parkflächen (Taxistände, Parkhäuser) vorgesehen werden.
  - befinden sich nach Möglichkeit sanitäre Anlagen und ein Aufenthaltsraum für das Buspersonal.
- Für die Einrichtung der Mobilitätszentrale in Bahnhofsnähe sind entsprechende Flächen vorzusehen. Der konkrete Flächenbedarf (ggf. auch zweigeschossig) ist noch definitiv geklärt.
  - Es gibt Überlegungen, die Mobilitätszentrale in das Bahnhofsgebäude zu integrieren und ggf. mit dem DB Reisezentrum zu kombinieren. Auf Grund der ausgeschöpften Flächenkapazitäten im Bereich des DB Reisezentrums und der Tatsache, dass dieser Bereich des Bahnhofsgebäudes unter Denkmalschutz steht, ist eine Einrichtung nur an

---

<sup>14</sup> Auch ohne Registrierung bei „EinfachMobil“ können über die Sharing-Anbieter Fahrzeuge ausgeliehen werden.

einem neuen Standort, voraussichtlich im südlichen Teil des Bahnhofgebäudes möglich.

- Als alternative Standorte wurden bisher genannt: Café Dreher auf der Dreher-Insel, auf dem Gelände des neuen ZOB<sup>15</sup>

### 3.8 Städtebau

Schwachstellen:

- Der Großteil der städtischen Flächen nimmt ausschließlich eine Verkehrsfunktion wahr.
- Der Bahnhofsvorplatz und der Haupteingangsbereich des Bahnhofgebäudes sind durch den ruhenden Verkehr geprägt. Darüber hinaus besteht vor dem Bahnhofgebäude eine gewisse Enge. Eine Verkehrsberuhigung, Aufweitung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Schaffung entsprechender Flächen bspw. durch Aufhebung der Parkflächen vor dem Bahnhofgebäude ist erstrebenswert.
- Das Bahnhofgebäude wird kaum genutzt. Für die Gastronomie werden ausreichende Außenflächen benötigt, die derzeit fehlen. Eine durchgängige Verbindung innerhalb des Bahnhofgebäudes fehlt.
- Die Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt bzw. dem Rée-Carée ist unattraktiv.

Diskutierte Lösungsansätze:

- Beim Planfall ZOB-Standort „Nordverlegung“ bietet sich eine städtebauliche Aufwertung des ehemaligen ZOB-Standorts. Diese kann der Art sein, dass sie das Stadtbild prägt bzw. signifikant verändert. Alternativ kann auch eine Unterbringung neuer Mobilitätsangebote oder weiterer Radabstellanlagen vorgesehen werden.
- Mittels Aufhebung der Parkflächen auf Höhe des Bahnhofgebäudes könnte eine Aufweitung erreicht werden, die in Kombination mit einer Verkehrsberuhigung zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion beitragen könnte. Auch werden damit Flächen geschaffen, um eine Gastronomie zu ermöglichen bzw. das Bahnhofgebäude städtebaulich aufzuwerten.
- In Strasbourg bestand eine ähnliche Situation in Bezug auf die Durchgängigkeit innerhalb des Bahnhofgebäudes. Es gibt daher Überlegungen eines Vorbaus, der sich über die gesamte Länge des Baus hinzieht. Allerdings werden dadurch weitere Flächen vor dem Bahnhofgebäude beansprucht bzw. die Problematik der „Enge“ nimmt eher zu.
- Es bietet sich ggf. an, die Mobilitätsstation und / oder Mobilitätszentrale im Vorfeld des Bahnhofgebäudes unterzubringen.

### 3.9 Spezieller Fokus auf die Ostseite der Bahnanlagen

Schwachstellen:

- Entlang der Rammersweierstraße bestehen beengte Platzverhältnisse. Allerdings führt die Stadt Offenburg erste Gespräche mit privaten Besitzern bzgl. Erwerb geeigneter Grundstücke.

---

<sup>15</sup> Ob hierfür noch Restflächen verfügbar sind, ist allerdings eher zu bezweifeln.

- Das hohe Fußgängeraufkommen am Fußgängerübergang (Zebrastreifen) auf Höhe der südlichen Bahnofsunterföhrung föhrt zu Behinderungen des fließenden Verkehrs. Die Behinderungen sind noch nicht so gravierend wie beim Zebrastreifen zwischen Bahnofsunterföhrung und ZOB auf westlicher Seite der Bahnanlage.
- Die vorhandene Bushaltestelle bietet lediglich Platz für einen Bus. Zudem sind die Warteflächen für Fahrgäste sehr begrenzt bzw. nicht ausreichend und ohne Witterungsschutz.

Diskutierte Lösungsansätze:

- Aufwertung der Kiss&Ride-Zone.
- Ausbau der Park&Ride-Anlage an der Rammersweierstraße.
- Schaffung weiterer Fahrradabstellanlagen.
- Einrichtung / Erweiterung einer Mobilitätsstation.
- Aufwertung der ÖPNV-Haltestelle bzw. Ausweitung des ÖPNV-Angebots.
- Schaffung einer neuen nördlichen Bahnofsunterföhrung mit Anbindung der Bahngleise, ggf. in Kombination mit Karrendurchfahrt.

## **4 Rahmenbedingungen**

### **4.1 Planungsziele**

Im Jahr 2005 formulierte die Stadtverwaltung der Stadt Offenburg Grobziele für die künftige Bahnofsentwicklung, welche bislang größtenteils noch nicht umgesetzt werden konnten. Hervorzuheben sind insbesondere:

- Entflechtung der Führung von Fußgängerströmen und Kfz-Verkehr;
- Einbindung des ZOB in die Bahnofskonzeption;
- Erhalt der Fahrrad-Abstellanlagen;
- Ordnung des ruhenden Verkehrs und Verbesserung des Parkraumangebots;
- Gesamtheitliche Betrachtung des Bahnofsumfeldes unter Berücksichtigung der Randbebauung.

Daneben gibt es seitens der Stadtverwaltung eine Liste mit Problemstellungen, die bisher nicht befriedigend gelöst werden konnten. Dies sind unter anderem:

- Überlagerung des Fußgänger-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs im Bereich des Zebrastreifens am Bahnhof;
- Zeitweise hohe Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrsflusses;
- ZOB betrieblich sehr eingeschränkt nutzbar;
- Verkehrsföhrung der Busse in den ZOB nur über die nördliche Zufahrt;
- Fehlende Radverkehrsanlage / -föhrung Nord-Süd;
- Geh- / Radweg auf Ostseite des ZOB unterdimensioniert;
- Kein ausreichendes Parkraumangebot für Kfz mit entsprechendem Parkdruck in angrenzenden Stadtteilen;
- Geringe Halteplatzkapazitäten Kfz für Bringen und Abholen von Fahrgästen Bahn.

Im Verlauf des letzten Jahres konkretisierte die Stadtverwaltung der Stadt Offenburg die Planungsziele an das Entwicklungsgebiet Bahnhof und Bahnhofsquartier. Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Bevölkerung, vgl. Kapitel 14, bestehen nun nachfolgende Planungsziele:

<b>Hauptziele</b>	<b>Unterziele</b>
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 vorhanden</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 Wegeführung 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 Wegeführung herstellen</li> <li>• Wege attraktiv gestalten</li> <li>• Kurze Wegestrecken zu städtischen Zielen</li> </ul>
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsfluss Durchgangsverkehr großräumig gewährleisten</li> <li>• Belastungen Durchgangsverkehr für Anlieger verringern</li> <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 und Sicherheit gewährleisten</li> </ul>
Städtebau und Stadtgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historisches Bahnhofsgebäude 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 1: Planungsziele

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist, mindestens eine Variante zu finden, welche die Haupt- und Unterziele aus Tabelle 1 bestmöglich erfüllt.

## 4.2 Mögliche Standorte des neuen ZOB und Flächenverfügbarkeiten

Im Bereich des Bahnhofareals besitzt die Stadt Offenburg abseits der Straßenflächen Flächen, die bei Bedarf für den künftigen ZOB umgenutzt werden können. Basierend darauf wurden in der Voruntersuchung [2] mögliche Standorte für die Einrichtung des ZOB geprüft und evaluiert. Als zielführend zeigten sich die beiden Planfälle „Nord-Verlegung“ und „Süd-Vergrößerung“, vgl. Abbildung 1.

In der Zwischenzeit hat die Stadt Offenburg weitere Grundstücke erworben, so dass sich gegenüber den bisherigen Analysen neue Möglichkeiten zur Neugestaltung des Bahnhofareals

bzw. der Ausgestaltung des ZOB (Nord) ergeben. Abbildung 9 zeigt die für die vorliegende Untersuchung maßgebenden Flächenverfügbarkeiten.

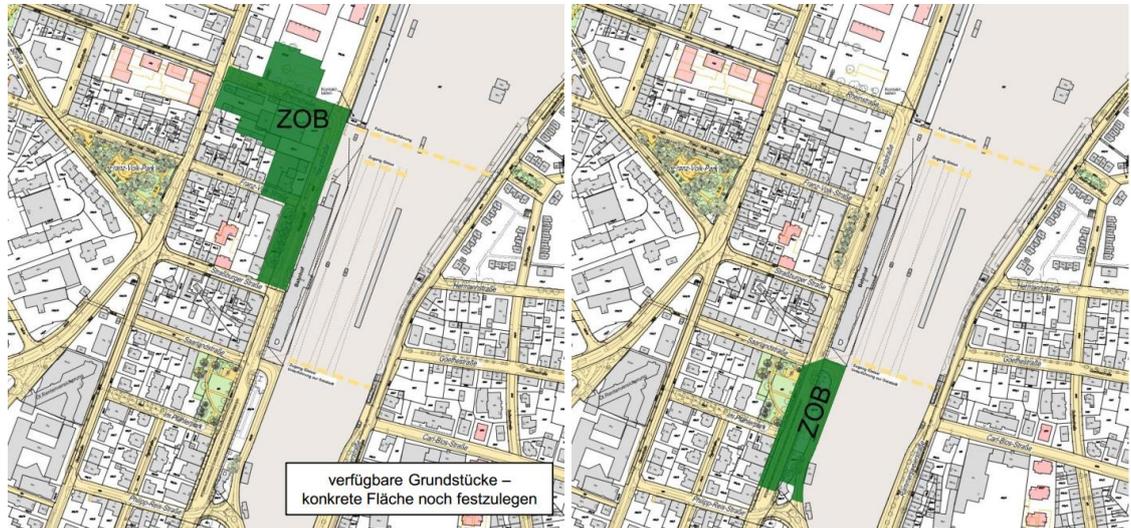


Abbildung 9 Flächenverfügbarkeiten für die Standortplanung des ZOB „Nord-Verlegung“ (links) und „Süd-Vergrößerung“

Des Weiteren gilt:

- Bei Bedarf kann im Bereich des ZOB in die Straßenflächen eingegriffen werden, bspw. könnte der ZOB-Standort Nord bis auf die Rheinstraße ausgeweitet werden.
- Im Bereich des Knotens Freiburger Plätze besteht tendenziell die Möglichkeit eines Durchbruchs von der Saarlandstraße auf die Freiburger Straße. Inwiefern sich eine solche mit der bestehende Topographie eignet, ist jedoch zu prüfen.
- Flächen der DB dürfen ebenfalls überplant und mit einer gegenüber heute veränderten Nutzung vorgesehen werden.
- Städtische Grünflächen können bei Bedarf überplant werden. Es sollten nach Möglichkeit anderweitig Grünflächen geschaffen werden.
- Der Dreher-Pavillon ist denkmalgeschützt. Der Anbau kann jedoch entfernt werden, sollte diese Fläche benötigt werden. Auf eine Versetzung des Pavillons sollte nach Möglichkeit verzichtet werden. Der zwingende Bedarf wäre nachzuweisen.

### 4.3 Neue Nordquerung

Bei der Nordquerung handelt es sich um eine zukünftige Straßenverbindung zwischen den Knoten Englerstraße / Okenstraße und dem Knoten Moltkestraße / Scheerbünd. Sie besteht überwiegend aus einem Brückenbauwerk über die Bahnanlagen mit einer Länge von rund 270m und den entsprechenden Zufahrtsrampen. Für dieses Bauwerk wurde bereits eine bauwerkstechnische Machbarkeitsstudie angefertigt. Derzeit werden weitere gutachterliche Unterlagen im Zusammenhang mit der Vorplanung erstellt.

Es ist davon auszugehen, dass – sofern die Nordquerung gebaut werden soll – eine Realisierung erst nach Inbetriebnahme des neuen ZOB möglich ist.

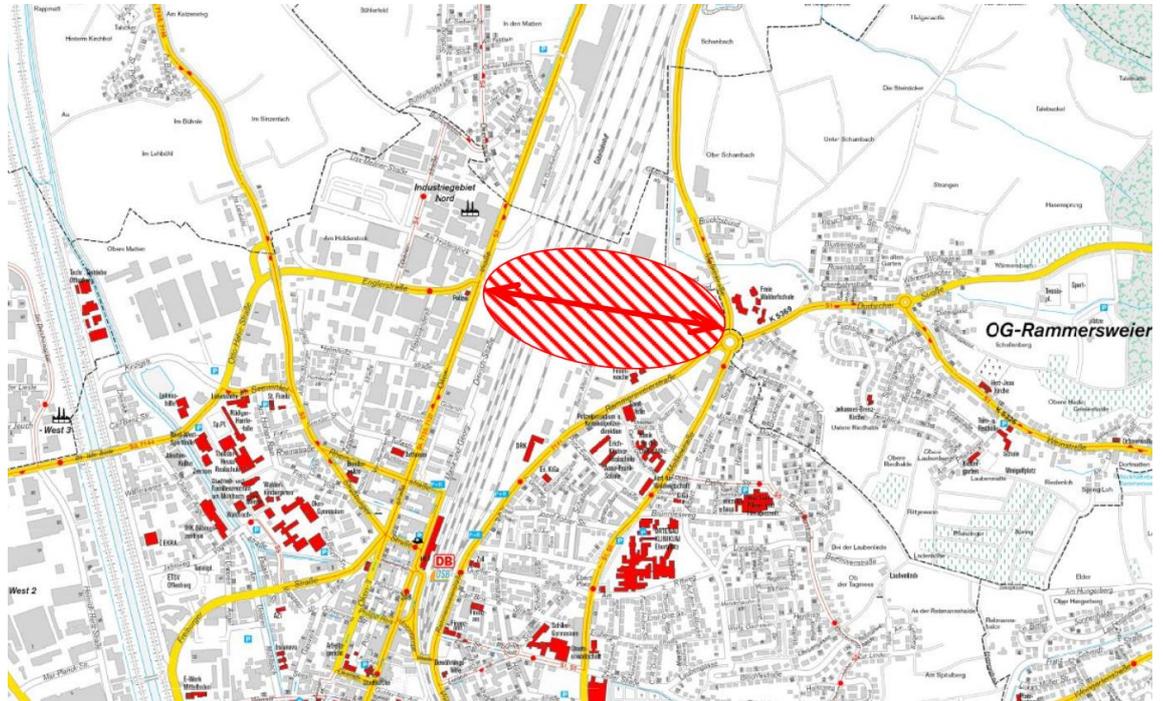


Abbildung 10 Lage einer möglichen neuen Nordquerung

Sollte die neue Nordquerung nicht die gewünschte Wirkung zeigen und / oder für die Unionbrücke, die ca. im Jahr 2030 ihr Lebensende erreicht,<sup>16</sup> eine Alternative ausgearbeitet werden, könnte ggf. auch eine Tunnellösung von Interesse sein.

## 5 Ausarbeitung der Varianten

### 5.1 Vorgehen

Unter Berücksichtigung der Vorgaben und Erkenntnisse aus den Kapiteln 3 und 4 sowie unter Berücksichtigung innovativer Ideen wird ein Variantenfächer erarbeitet. Der Variantenfächer hat dabei zum Ziel, mögliche Stoßrichtungen, welche Varianten verfolgen könnten, aufzuzeigen. Inhalt des Variantenfächers sind somit nicht ausgearbeitete Varianten, sondern Skizzen von Variantengruppen mit einem bestimmten Fokus. Nach Entscheidung, welche Stoßrichtungen weiter verfolgt werden sollen, werden die einzelnen Varianten schließlich im Detail ausgearbeitet.

<sup>16</sup> Derzeit ist noch unklar, ob die Unionbrücke ersatzlos abgerissen oder über Jahre ein Neubau, ggf. ohne örtlichen Ersatz, erfolgen wird.

## 5.2 Innovative Ideen

Für die Ausarbeitung eines Variantenfächers mittels Definition möglicher Stoßrichtungen werden ebenfalls innovative Ideen betrachtet:

- Einrichtung eines Kfz-freien Bereichs:<sup>17</sup>
  - Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofsgebäudes bietet sich ein Kfz-freier Bereich unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude an.
  - Eine Sperrung der Unionbrücke und -rampe für den MIV ermöglicht eine Verlagerung von Durchgangsverkehr in Bezug auf das Bahnhofsareal bzw. den kleineren Untersuchungsperimeter.
  - Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr empfiehlt sich, die Hauptstraße, entlang welcher relevante Fußgänger- und Radverkehrsströme auftreten, möglichst Kfz-frei zu halten.
  - Mittels Erweiterung der Fußgängerzone<sup>18</sup> bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof rückt die Innenstadt näher an den Bahnhof. Die Aufenthaltsfunktion wird gesteigert und die Attraktivität fußläufiger Verbindungen erhöht.
- Unterirdische Führung des MIV:
  - Mittels eines Tunnels wird das Bahnhofsareal oder sogar der kleinere Untersuchungsperimeter in Bezug auf Durchgangsverkehr entlastet. Es bieten sich unterschiedliche Linienführungen für einen Tunnel an. Je nach angebotenen Beziehungen (bspw. Unionrampe – Rheinstraße / Okenstraße oder auch Unionrampe – Freiburger Straße) sollte ein Tunnel für beide Fahrtrichtungen vorgesehen werden. Ggf. ist zudem eine unterirdische Verzweigung angedacht.
- Einbezug neuer Mobilitätsformen:
  - Als Alternativen zum klassischen Bus stehen E-Busse oder Trams im Vordergrund.
  - Mittels Angebot einer Seilbahn entlang maßgeblicher Fußgängerbeziehungen lassen sich Konflikte zwischen Fußverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmern minimieren (bspw. hochbelastete Fußgängerüberwege).
  - Mit Blick in die Zukunft lässt sich ggf. ein UpBus, eine Kombination aus Gondel und autonom fahrendem E-Bus, einsetzen.<sup>19</sup>



Abbildung 11 UpBus: Mal Gondel, mal E-Bus

<sup>17</sup> Ein minimales Verkehrsaufkommen wird es voraussichtlich trotzdem geben und sei es nur der ÖPNV, Taxi-, Behinderten-, Anwohner- oder Lieferverkehr.

<sup>18</sup> Auch ein verkehrsberuhigter Bereich bietet bereits Potential.

<sup>19</sup> Siehe [www.upbus.rwth-aachen.de](http://www.upbus.rwth-aachen.de)

## 5.3 Mögliche Stoßrichtungen

### 5.3.1 Übersicht sinnvoller Stoßrichtungen

Für die Erarbeitung von Varianten werden für das Bahnhofareal Offenburg folgende Stoßrichtungen als sinnvoll erachtet. Jede Stoßrichtung kann dabei mit bzw. ohne neue Nordquerung weiterverfolgt werden.

- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs weiterhin durch das Bahnhofsumfeld:
  - Erhalt der heutigen Verkehrsführung im MIV, soweit möglich.
  - Der ZOB-Standort Nord erlaubt grundsätzlich weiterhin eine Führung des MIV über die Hauptstraße (bzw. das ehemalige ZOB-Gelände); ein Abbiegegebot gibt es zur Straßburger Straße, so dass nun aller Verkehr in Ost-West-Richtung über der Knoten Freiburger Platz das Bahnhofareal verlässt. Das Verkehrsaufkommen vor dem Bahnhofsgebäude bleibt bei Führung via Hauptstraße / Straßburger Straße hoch.
  - Der heute kritische Fußgängerübergang (Zebrastreifen) über die Hauptstraße auf Höhe der südlichen Bahnhofsunterführung bleibt bestehen. Die Problematik kann etwas entschärft werden, da die Fußgängerströme mit Ziel bzw. Quelle ZOB verlagert werden.
  - Für den ZOB-Standort Süd ist ein größerer Eingriff erforderlich: Eine Führung des MIV von der Unionbrücke ist bei minimaler Veränderung der Verkehrsführung nur über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße (beide neu im Gegenverkehr) möglich. Eine solche Führung ist grundsätzlich auch für den ZOB-Standort Nord denkbar.
- Möglichst MIV-freies Bahnhofareal mittels Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs:
  - Die Unionbrücke und -rampe wird für den MIV gesperrt. Gestattet ist Verkehr im Zusammenhang mit dem Rée-Carée (Anlieferung<sup>20</sup>, Parkhaus).
  - Das Bahnhofareal wird dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet. MIV ist nur im Zusammenhang mit Anwohnerverkehr und effektivem Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof zu erwarten.
  - Durch das voraussichtlich geringe verbleibende Verkehrsaufkommen ist eine Ausweitung der Fußgängerzone bis zur Philipp-Reis-Straße möglich. Im Falle des ZOB-Standorts Süd bedeutet dies, dass die Fußgängerzone quasi bis zum Bahnhof reicht.
  - Ggf. ist die Nordquerung eine zwingende Voraussetzung, damit das Verkehrssystem funktioniert.
- Möglichst MIV-freies Bahnhofareal mittels unterirdischer Führung des MIV-Durchgangsverkehrs:
  - Ab Höhe Unionbrücke<sup>21</sup> wird der MIV unterirdisch unter dem Bahnhofsvorplatz und ZOB geführt.
  - Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten zur Verortung des zweiten Tunnelportals. Um möglichst alle Beziehungen des Durchgangsverkehrs abdecken zu können, bietet sich ggf. eine Tunnelverzweigung und entsprechend mehrere Portale.
  - Noch effektiver wird die Entlastung auf dem oberirdischen Straßennetz, wenn auch eine Tunnellösung in Gegenrichtung vorgesehen wird.

---

<sup>20</sup> Dies betrifft nur die Unionrampe; die Unionbrücke ist für den Schwerverkehr ausgenommen dem ÖPNV gesperrt.

<sup>21</sup> Der Standort des Tunnelportals ist nicht festgelegt (Unionrampe, östlich der Unionbrücke).

- Neue Erschließungsform des Bahnhofs:
  - Entlang wesentlicher Fußgängerströme wird eine Gondel eingerichtet. Dadurch kann der MIV und Fußverkehr an neuralgischen Punkten separiert werden.
  - Bspw. werden Ziele vom Klinikum bzw. Wohngebieten in der Oststadt via Bahnhof / ZOB und Innenstadt bis zur Messe bzw. dem Kulturzentrum / Wohnen in der Südoststadt über zwei sich teilweise überschneidende Gondellinien abgedeckt.
  - Alternativ kann eine Gondel als Ringlinie vorgesehen werden. Diese bietet insbesondere in Bezug auf das sternlinienförmig angelegte Busnetz eine Ergänzung.
  - Der MIV kann auf unterschiedliche Arten auf dem Straßennetz geführt werden.
  - Im Falle eines UpBusses erfolgt der Betrieb ab den Zielorten der Gondel wieder auf dem Straßennetz und sorgt für eine Erschließung von Ortsteilen der Stadt Offenburg oder benachbarten Kommunen.
- Zentrales Parken mit rascher Erschließung:
  - Bevor die Verkehrsführung des MIV genauer betrachtet wird, wird eine Lösung für die Parkproblematik inkl. Parksuchverkehr gefunden.
  - Im Bereich der Rheinstraße bietet sich der Bau eines neuen Parkhauses. Sowohl eine rasche Erschließung an das Hauptverkehrsstraßennetz als auch kurze Wege zum Bahnhof und ZOB sind sichergestellt.
  - Bei Realisierung der Nordquerung ist auch eine direkte Erschließung für Verkehr der Oststadt gegeben, so dass auf der Ostseite der Bahnanlage grundsätzlich Parkflächen im Straßenraum aufgehoben bzw. für Anwohner umgewidmet werden können.
  - In Abhängigkeit der Größe und des genauen Standorts des Parkhauses bestehen unterschiedliche Möglichkeiten der Verkehrsführung für den MIV.
- Aufwertung der Oststadt:
  - Nach Definition von Maßnahmen zur Aufwertung der Oststadt wird die Verkehrsführung für den MIV konzipiert.
  - Mit einer durchgängigen nördlichen Unterführung mit Gleisanschluss ist der ÖPNV von der Oststadt her besser erreichbar. In diesem Zusammenhang werden auf Höhe der neuen Unterführung eine ausreichende Anzahl an Radabstellplätzen geschaffen.
  - Die Bushaltestellen entlang der Rammersweierstraße werden ausgebaut, um ein behindertengerechtes Anfahren bzw. Halten ohne Behinderung der weiteren Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.
  - Ein weiterer Ausbau der Bushaltestellen mit Integration der Fernbusse und des Messe-Shuttles ist denkbar. Dies hat den Vorteil, dass die von den Betreibern gewünschte Separierung zwischen Stadt- bzw. Regionalbusverkehr und Fernbusverkehr erreicht wird. Gleichfalls wäre diese Aufteilung verständlich für die Passagiere. Nachteilig ist allerdings, dass es sich hierbei um Verkehr mit Zielen im Westen der Stadt handelt und somit eine der stark belasteten Bahnquerungen befahren werden muss.

### 5.3.2 Bewertung der Stoßrichtungen

Die verschiedenen Stoßrichtungen wurden mit dem Auftraggeber diskutiert. Dabei kam man zu folgender Erkenntnis:

- Weiterhin Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch Bahnhofsumfeld:
  - Zur Aufwertung des Bahnhofareals sollte der Verkehr vor dem Bahnhofsgelände reduziert werden, was bei dieser Stoßrichtung mit ZOB-Standort Nord kaum der Fall sein wird.

- Beim ZOB-Standort Nord wird ein Zweirichtungsverkehr auf der Hauptstraße erforderlich werden. Bei Berücksichtigung einer gesicherten Radverkehrsführung ist zu prüfen, ob eine normkonforme Gestaltung des Straßenquerschnitts möglich ist.
- Im Vordergrund steht daher unabhängig vom Standort des ZOB eine Führung des MIV-Durchgangsverkehrs via Philipp-Reis-Straße / Okenstraße.
- Inwiefern sich eine solche Führung auf die Leistungsfähigkeit des Knotens Freiburger Platz auswirkt, kann noch nicht abgeschätzt werden; dadurch, dass je Fahrbeziehung Ost-West bzw. West-Ost nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung steht, ist eine Abnahme der Gesamtverkehrsbelastung am Knoten Freiburger Platz nicht auszuschließen.
- Trotz Einschränkungen ist die Stoßrichtung weiterzuverfolgen: Mit dieser Stoßrichtung kann aufgezeigt werden, ob und welche Verbesserungen sich bei minimalem Eingriff in die heutige Verkehrsführung ergeben.
- Möglichst MIV-freies Bahnhofareal mittels Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs:
  - Auf dem westlichen Abschnitt der Gustav-Rée-Anlage sind flankierende Maßnahmen vorzusehen, um Ost-West-Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage – Okenstraße zu vermeiden.
  - Die Stoßrichtung ist weiterzuverfolgen, da sie großes Entwicklungspotential für das unmittelbare Bahnhofsumfeld enthält.
- Möglichst MIV-freies Bahnhofareal mittels unterirdischer Führung des MIV-Durchgangsverkehrs:
  - Die Rampenbauwerke sind voraussichtlich städtebaulich schwer integrierbar.
  - Die neue Nordquerung wird mit höherem Potential für eine Entlastung des Bahnhofareals, insbesondere auch östlich der Bahnanlagen, gesehen.
  - Die Stoßrichtung wird deswegen vorerst nicht weiterverfolgt. Sollte sich zeigen, dass die Nordquerung nicht die erwartete Wirkung zeigt und / oder Alternativen für die Unionbrücke benötigt werden, ist eine Vertiefung von Varianten mit dieser Stoßrichtung denkbar.
- Neue Erschließungsform des Bahnhofs:
  - Die Variante ist interessant im Zusammenhang mit dem gesamtstädtisch zu betrachtenden Thema Zukunft ÖPNV. Gleichfalls sind dann auch weitere Verkehrsformen aufzunehmen.
  - Für eine genaue Planung der Linienführung der Gondel sind weitere Grundlagen in Bezug auf Fußgänger- und Passagierströme im ÖPNV erforderlich.
  - Auf Grund voraussichtlich fehlender politischer Zustimmung wird derzeit auf eine Weiterverfolgung der Stoßrichtung verzichtet.
- Zentrales Parken mit rascher Erschließung:
  - Ein Parkierungsstandort im Norden wird positiv gesehen.
  - Inwiefern ein zentrales Parken (und entsprechend höherem Querungsbedarf über die Bahnanlage) oder aber dezentrales Parken beidseits der Bahnanlage verfolgt werden soll, ist zu prüfen.
  - Ein Parkhaus im Bereich der Rheinstraße ist voraussichtlich auch mit dem ZOB-Standort Nord kompatibel; die städtischen Flächen wurden erst kürzlich durch Erwerb weiterer Grundstücke vergrößert. Sollten die Flächen dennoch nicht ausreichen, ist auch ein Parkdeck oberhalb des ZOB denkbar.
  - Die Stoßrichtung wird nicht in dieser Form weiterverfolgt, da der ruhende Verkehr nicht der limitierende Faktor darstellt. Allerdings können Komponenten der Stoßrichtung bei der Ausarbeitung von Varianten einfließen.

- Aufwertung der Oststadt:
  - Eine Trennung zwischen Fernbussen und Stadt- bzw. Regionalbusverkehr ist sinnvoll. Allerdings wird eine Verlagerung auf die Ostseite der Bahnanlagen auf Grund des Bezugs zur Autobahn (westlich von Offenburg) und dem damit verbundenen Querungsbedarf über die Bahnanlagen kritisch gesehen. Dasselbe gilt für den Messe-Shuttle. Ein Standort im Osten sollte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn auf der Westseite keine Flächen zur Verfügung stehen.
  - Die Stadt Offenburg sieht zusätzliche Aufwertungsmöglichkeiten der Oststadt: Weitere Verkehrsentlastung der Rammersweierstraße, Schaffung eines Platzes im Bereich der Unterführung, ggf. Bau eines weiteren Radhauses, Beseitigung der Problematik am Fußgängerübergang (Zebrastreifen) bei der südlichen Bahnunterführung.

Insgesamt ergeben sich für die Ausarbeitung der Varianten zwei Hauptstoßrichtungen:

- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld,
- Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs.

Auch eine Mischung der beiden Hauptstoßrichtungen, bei welcher der MIV-Durchgangsverkehr somit nur in eine Fahrtrichtung verlagert wird, scheint vielversprechend zu sein.

#### **5.4 Varianten**

Folgende Varianten werden ausgearbeitet, siehe auch Abbildung 12:

- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd (V-DV-Süd);
- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, Führung MIV via Philipp-Reis-Straße (V-DV-Nord-1);
- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, Führung MIV via Straßburger Straße (V-DV-Nord-2);
- Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs, ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd);
- Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs, ZOB-Standort Nord (V-Verl-Nord);
- Führung des MIV-Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld nur in einer Fahrtrichtung, ZOB-Standort Süd (V-DV-WO-Süd).

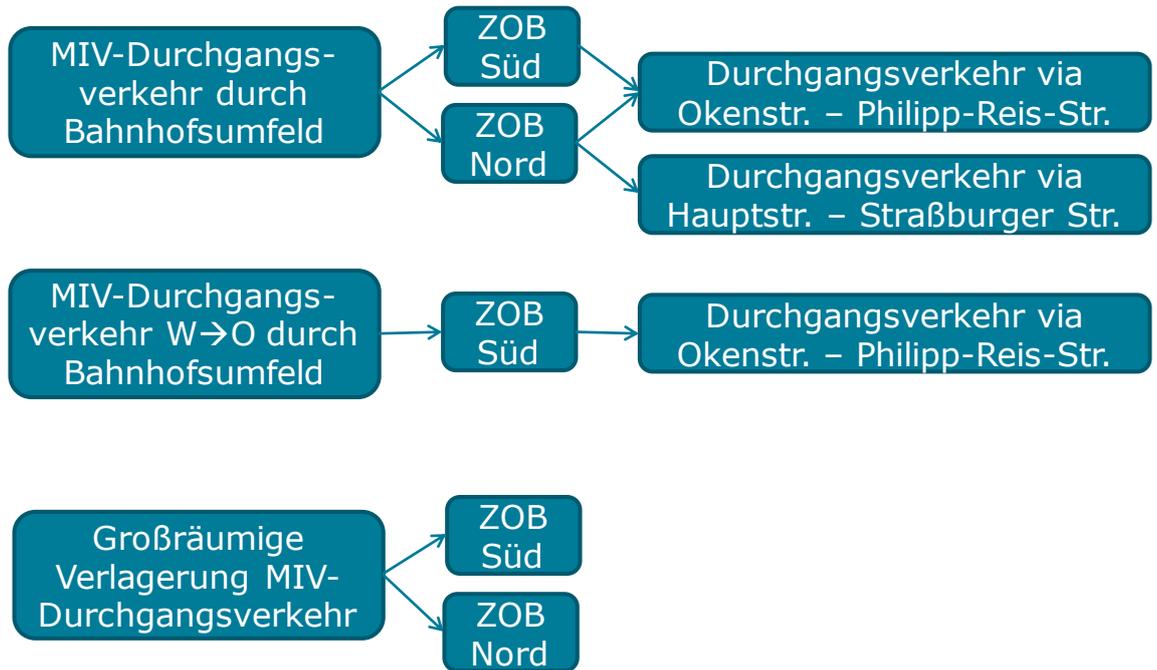


Abbildung 12 Variantenübersicht

Als Untervarianten werden jeweils die einzelnen Varianten ohne bzw. mit neuer Nordquerung betrachtet.

#### 5.4.1 Gemeinsame Aspekte über alle Varianten

Die Varianten weisen folgende Gemeinsamkeiten auf, siehe auch Abbildung 13:

- Ausbau des Radwegenetzes:
  - Mittels Verlegung der Hauptachse für den Nord-Süd-Radverkehr auf die Hauptstraße wird eine durchgängige und sichere Radachse geschaffen.
  - Die Ost-West-Radverkehrsachsen können im Bereich des Bahnhofareals verdichtet werden. Je nach Variante ergeben sich sogar mehrere neue Ost-West-Radverkehrsachsen.
- Mehr Fläche für den Fußverkehr:
  - Im nördlichen Bereich des Bahnhofs wird eine neue Fuß- und Radverbindung zwischen der Ost- und Weststadt geschaffen, die ebenfalls Zugang zu den Bahngleisen ermöglicht. Je nach Variante kann es sich um eine Unter- oder eine Überführung handeln.
  - Für den Fußverkehr werden weitere Flächen geschaffen und städtebaulich aufgewertet, so dass eine attraktive Verbindung und klare Führung zwischen ZOB bzw. Bahnhof und Innenstadt hergestellt wird.<sup>22</sup> Gleichzeitig wird dank der zusätzlichen Flächen eine Trennung der Fußströme zwischen Bahnhof und ZOB bzw. Bahnhof und Innenstadt ermöglicht.

<sup>22</sup> Je nach Variante wird diese allerdings im Bereich Philipp-Reis-Straße / Unionrampe durch den querenden Durchgangsverkehr kurzzeitig unterbrochen.

- Zentrales Parken:
  - Im Vordergrund steht für den ruhenden Verkehr auf der Westseite der Bahnanlage ein zentrales Parken im Norden des Bahnhofareals. Insbesondere auch Kurzzeitparken soll mittels Aufhebung der straßenseitigen Kurzzeitparkplätze bzw. bei Bedarf Umwidmung zu Bewohner- und Beschäftigtenparkplätzen zentral gebündelt und damit der entsprechende Parksuchverkehr minimiert werden.
  - Je nach Variante werden weitere Funktionsflächen wie Kiss&Ride-Stellplätze oder Abstellanlagen für den Radverkehr im neuen Parkhaus untergebracht.
  - Bei Berücksichtigung der Nordquerung besteht die Möglichkeit, das Parken noch zentraler zu gestalten. Auf der Ostseite der Bahnanlagen könnten dann die Stellplätze an der Rammersweierstraße auf ein Minimum reduziert werden und die gewonnen Flächen für die Schaffung weiterer Kiss&Ride-Stellplätzen umgenutzt werden.
- Verkehrsberuhigung auf mehreren Straßenabschnitten in unmittelbarem Umfeld zum Bahnhof:
  - Auf den Querstraßen zwischen der Okenstraße und der Hauptstraße erfolgt eine Verkehrsberuhigung mittels Einrichtung von Tempo 30 Zonen oder Fahrradstraßen.
  - Je nach Variante kann auf einzelnen Straßenzügen ein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Fußgängerzone eingerichtet werden.
- Aufwertung der Oststadt:
  - In der Oststadt ergeben sich unabhängig der verschiedenen Verkehrsführungen Möglichkeiten zur Aufwertung. Dies sind unter anderem Schaffung weiterer Radabstellanlagen und Kiss&Ride-Stellplätze, normgerechte Bushaltestellen und attraktive Führung des Fußverkehrs im Bereich der Unterführungen.
- Kompatibilität mit der Nordquerung:
  - Alle Varianten bieten die Flexibilität mit der Nordquerung.

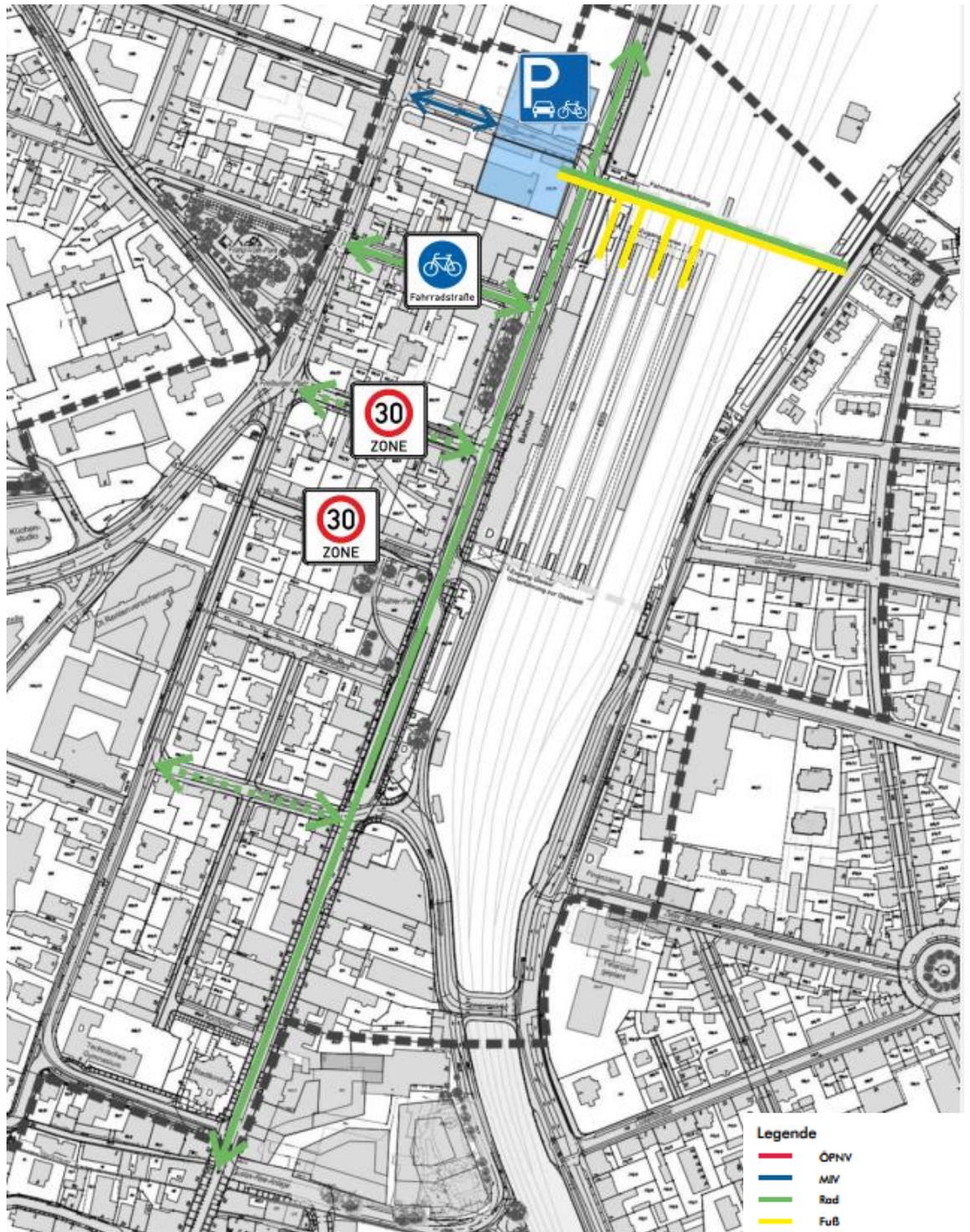


Abbildung 13 Gemeinsame Aspekte über alle Varianten

#### **5.4.2 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd (V-DV-Süd)**

Ziel dieser Variante ist ein möglichst geringer Eingriff in die heutige Verkehrsführung des MIV. D.h. der Durchgangsverkehr im MIV soll weiterhin durch das Bahnhofsumfeld geführt werden. Abbildung 14 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

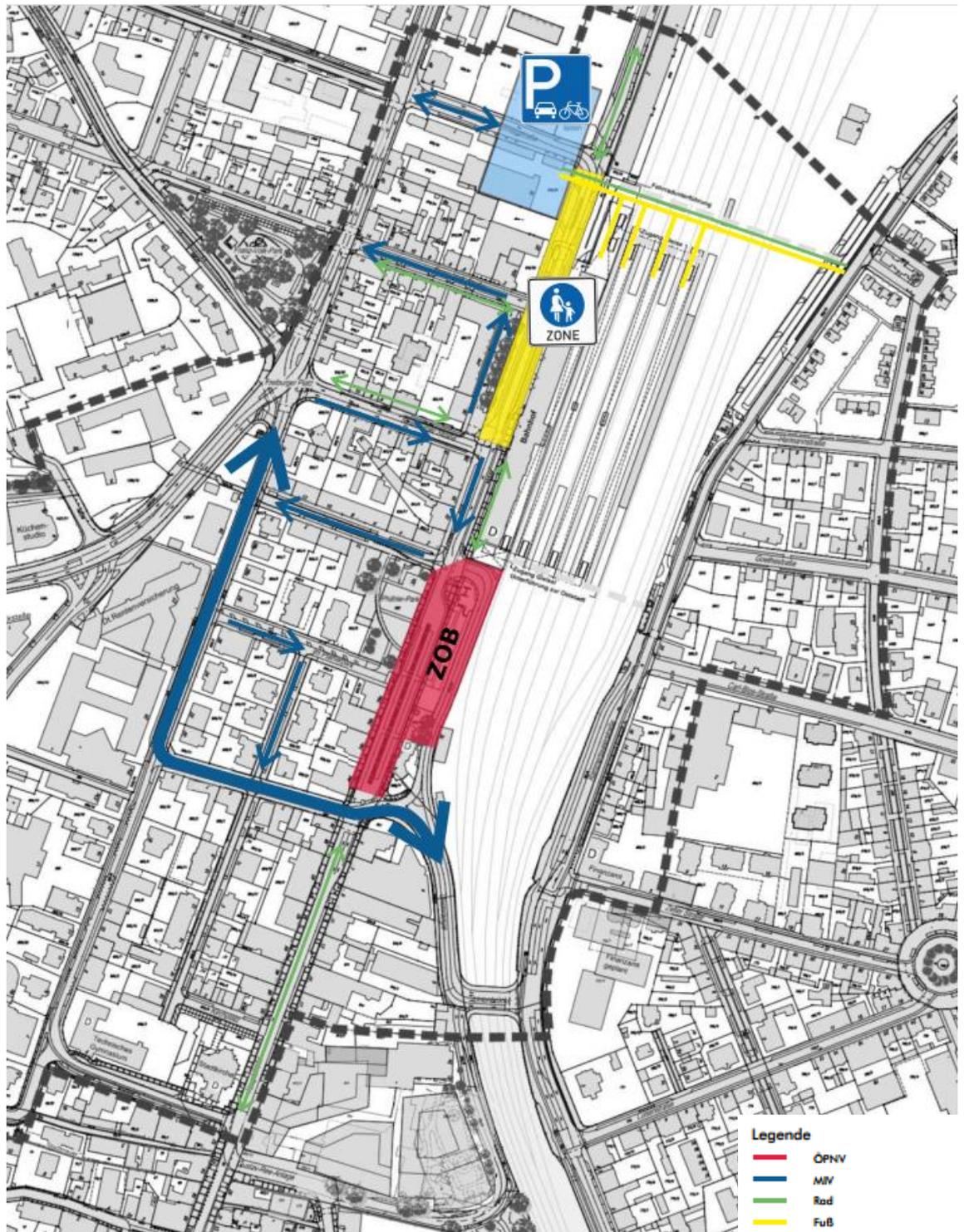


Abbildung 14 Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Führung des MIV von der Unionrampe über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße zum Freiburger Platz:
  - Die Philipp-Reis-Straße sowie die Okenstraße auf dem heutigen zweispurigen Abschnitt werden im Zweirichtungsverkehr mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung eingerichtet.
  - Am Freiburger Platz ist ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Freiburger Straße wünschenswert. Inwiefern die Leistungsfähigkeit und die Topographie dies ermöglichen, ist zu prüfen.
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Im Süden erfolgt die Einfahrt auf den ZOB von der Hauptstraße bzw. der Unionrampe. In diesem Bereich ist auch die Ausfahrt vorgesehen.
  - Im Norden erfolgt die Erschließung über die Straßburger Straße<sup>23</sup> und die Hauptstraße, welche neu im Zweirichtungsbetrieb mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung betrieben werden.
- Nur Quartiersverkehr sowie Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof im nördlichen Bereich des ZOB:
  - Nördlich des ZOB können die Straßen verkehrsberuhigt werden.
  - Entlang der nördlichen Hauptstraße ist die Einrichtung einer Fußgängerzone (Rad und ÖPNV frei) vorgesehen.
  - Vor dem Bahnhofgebäude besteht die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung, insbesondere die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes.

#### **5.4.3 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Philipp-Reis-Straße (V-DV-Nord-1)**

Ziel dieser Variante ist wiederum ein möglichst geringer Eingriff in die heutige Verkehrsführung des MIV. Die Verkehrsführung des Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld ist im Wesentlichen gleich wie bei der Variante mit ZOB-Standort Süd (V-DV-Süd). Abbildung 15 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>23</sup> Eine Erschließung via Saarlandstraße kommt nicht mehr in Frage, da auf Grund der zu erwartenden Belastungen auf der Okenstraße ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Saarlandstraße mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Der Straßenraum bietet zudem keine Flächen zur Einrichtung eines Abbiegestreifens bzw. einer Aufstellfläche, so dass der wartende ÖPNV den gesamten nach Süden fahrenden Verkehr behindert. Durch die Nähe zum Freiburger Platz wird zudem dort der Verkehrsablauf beeinträchtigt.

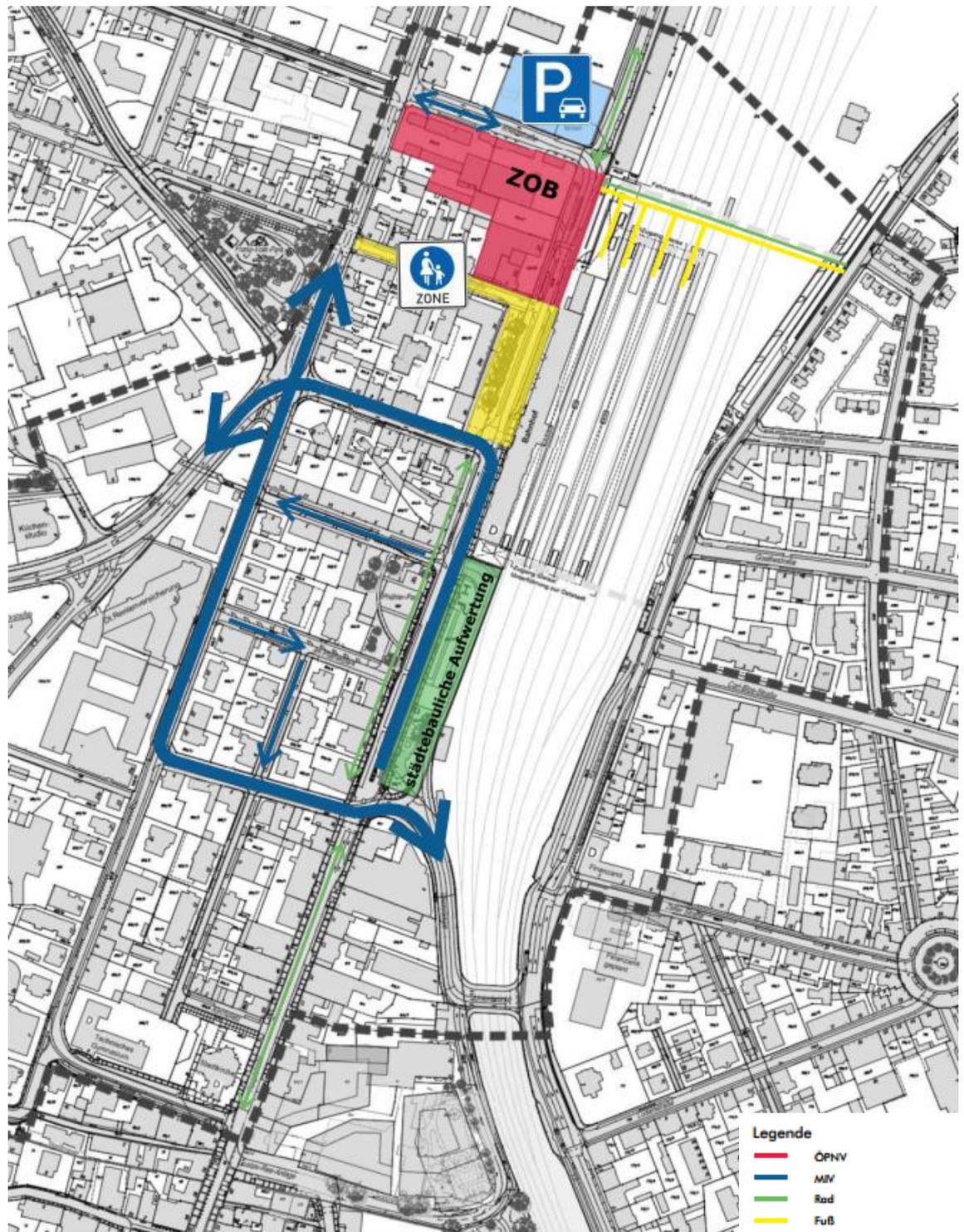


Abbildung 15 Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Philipp-Reis-Straße“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Führung des MIV von der Unionrampe über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße zum Freiburger Platz:
  - Die Philipp-Reis-Straße sowie die Okenstraße auf dem heutigen zweispurigen Abschnitt werden im Zweirichtungsverkehr mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung eingerichtet.
  - Am Freiburger Platz ist ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Freiburger Straße wünschenswert. Auf Grund der zu erwartenden Problematik bzgl. Leistungsfähigkeit und Topographie wird der Durchgangsverkehr von der Unionbrücke in Richtung Freiburger Straße via Hauptstraße und Straßburger Straße geführt. Um weitere Beziehungen via Philipp-Reis-Straße / Okenstraße zu halten, werden am Freiburger Platz bauliche Maßnahmen vorgesehen, die ein anderweitiges Abbiegen verhindern.
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Die Erschließung des ZOB erfolgt primär von Süden; für durchgehende Linien N-S ist eine Befahrung ebenfalls von Norden her angedacht. Eine Ausfahrt ist sowohl nach Süden als auch nach Norden möglich.
  - Im Süden erfolgt die Erschließung des ZOB über die Hauptstraße bzw. die Straßburger Straße. Je nach Verkehrsbelastungen beim linksabbiegenden MIV bietet sich zur raschen Ausfahrt die Einrichtung einer Bedarfs-Lichtsignalanlage, so dass der ausfahrende ÖPNV gegenüber dem MIV von Süden bevorrechtigt ist.
  - Im Norden mündet die Ausfahrt direkt auf die Rheinstraße.
- Aufwertung eines Großteils der Fläche des alten ZOB sowie der bisherigen Hauptstraße:
  - Abseits der Hauptstraße, welche wie früher ohne Verschwenkung geführt wird, sowie einigen Funktionsflächen (Kiss&Ride- sowie Taxistellplätze, Radabstellanlagen etc.) erfolgt eine städtebauliche Aufwertung (ggf. Grünanlage, Brunnen) und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Damit wird eine attraktive Fußverbindung zur Innenstadt geschaffen.
  - Eine städtebauliche Aufwertung ist je nach Verkehrsbelastungen auf der Hauptstraße auch nördlich des ehemaligen ZOB-Standorts möglich.
- Aufwertung im Bereich des Bahnhofgebäudes:
  - Zwischen Straßburger Straße und ZOB ist die Einrichtung einer Fußgängerzone (Rad und ÖPNV frei) vorgesehen.
  - Vor dem Bahnhofgebäude besteht somit die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung, insbesondere die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes.

#### **5.4.4 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Straßburger Straße (V-DV-Nord-2)**

Diese Variante hat dasselbe Ziel wie vorgängige Variante (V-DV-Nord-1), doch orientiert sich die Führung des Durchgangsverkehrs an der heutigen Führung. Diese Variante weist somit die geringsten Veränderungen in Bezug auf die Verkehrsführung des MIV auf. Abbildung 16 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

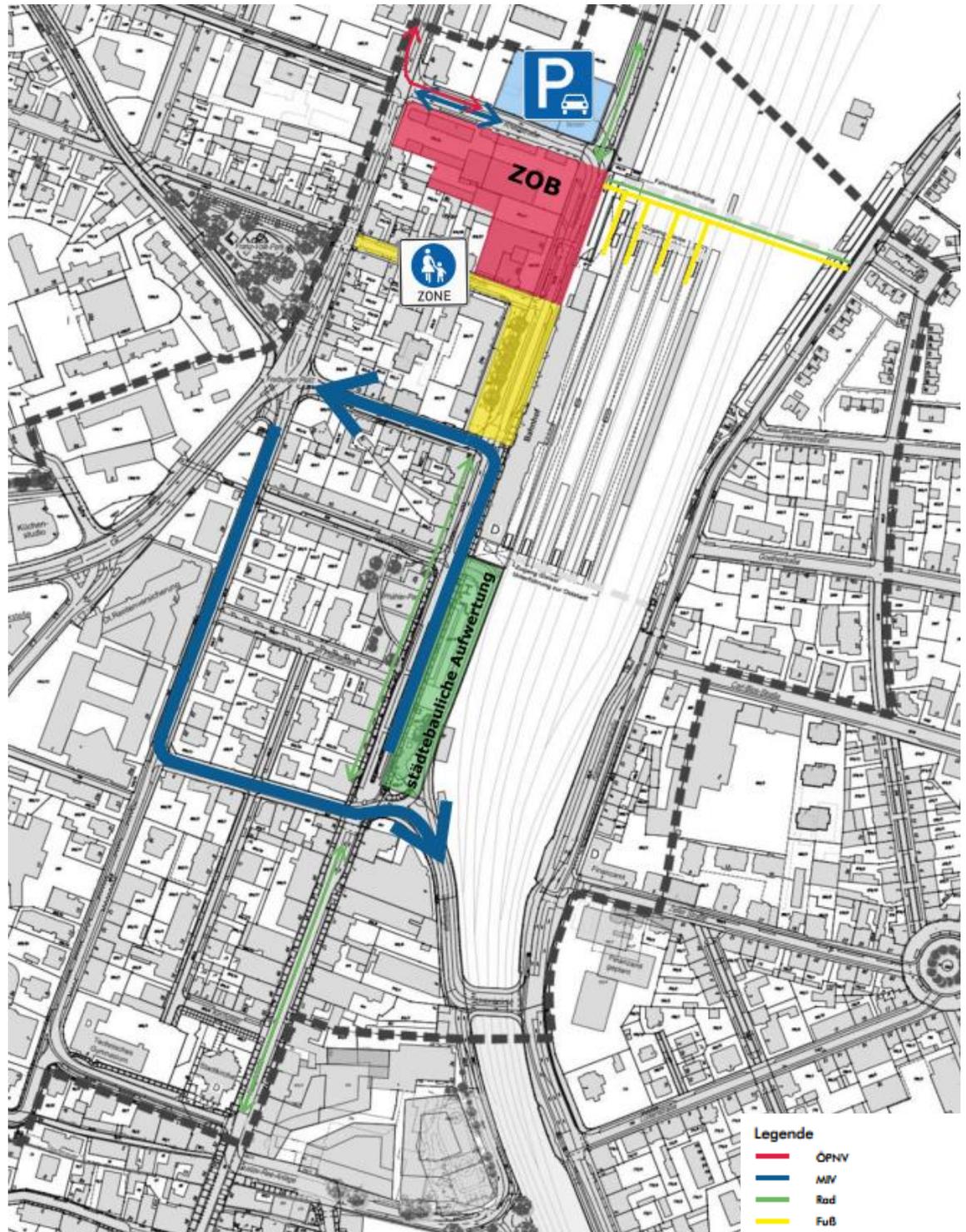


Abbildung 16 Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord, MIV via Straßburger Straße“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Führung des MIV von der Unionrampe über die Hauptstraße und Straßburger Straße zum Freiburger Platz:
  - Der Durchgangsverkehr von Ost nach West wird über die Hauptstraße und die Straßburger Straße geführt. Am Freiburger Platz stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Die Erschließung des ZOB erfolgt primär von Süden; für durchgehende Linien N-S ist eine Befahrung ebenfalls von Norden her angedacht. Eine Ausfahrt ist sowohl nach Süden als auch nach Norden möglich.
  - Im Süden erfolgt die Einfahrt auf den ZOB von der Hauptstraße bzw. der Saarlandstraße. Die Ausfahrt Richtung Süden ist auf die Hauptstraße bzw. die Straßburger Straße möglich. Zur raschen Ausfahrt aus dem ZOB bietet sich die Einrichtung einer Bedarfs-Lichtsignalanlage für den ÖPNV, so dass der vom ZOB nach Süden ausfahrende ÖPNV gegenüber dem von Süden kommenden MIV bevorrechtigt ist.
  - Im Norden mündet die Ausfahrt direkt auf die Rheinstraße.
- Aufwertung eines Großteils der Fläche des alten ZOB sowie der bisherigen Hauptstraße:
  - Abseits der Hauptstraße, welche wie früher ohne Verschwenkung geführt wird, erfolgt eine städtebauliche Aufwertung (ggf. Grünanlage, Brunnen) und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Damit wird eine ziemlich<sup>24</sup> attraktive Fußverbindung zur Innenstadt geschaffen.
  - Auf Höhe des Bahnhofsgebäudes ist auf Grund der hohen Verkehrsbelastungen voraussichtlich keine städtebauliche Aufwertung möglich.
- Aufwertung im Bereich des Bahnhofsgebäudes:
  - Zwischen Straßburger Straße und ZOB ist die Einrichtung einer Fußgängerzone (Rad und ÖPNV frei) vorgesehen.
  - Vor dem Bahnhofgebäude besteht somit die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung, insbesondere die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes.

#### **5.4.5 Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd)**

Ziel dieser Variante ist die Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals und eine Entflechtung zwischen MIV und Umweltverbund. So wird die Unionrampe in Fahrtrichtung Norden zur ÖPNV-Achse. In Fahrtrichtung Süden darf sie auch von ausfahrendem Quartiersverkehr genutzt werden. Eine Befahrung der Unionbrücke ist in Fahrtrichtung Westen nur zur Erschließung des Parkhauses Rée-Carée gestattet. Abbildung 17 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>24</sup> Eine besondere Herausforderung ist, eine Lösung für die beiden konfligierenden Aspekte «kurze und direkte Fußverbindung» vs. «attraktive Führung abseits von stark befahrenen Straßen» zu finden.

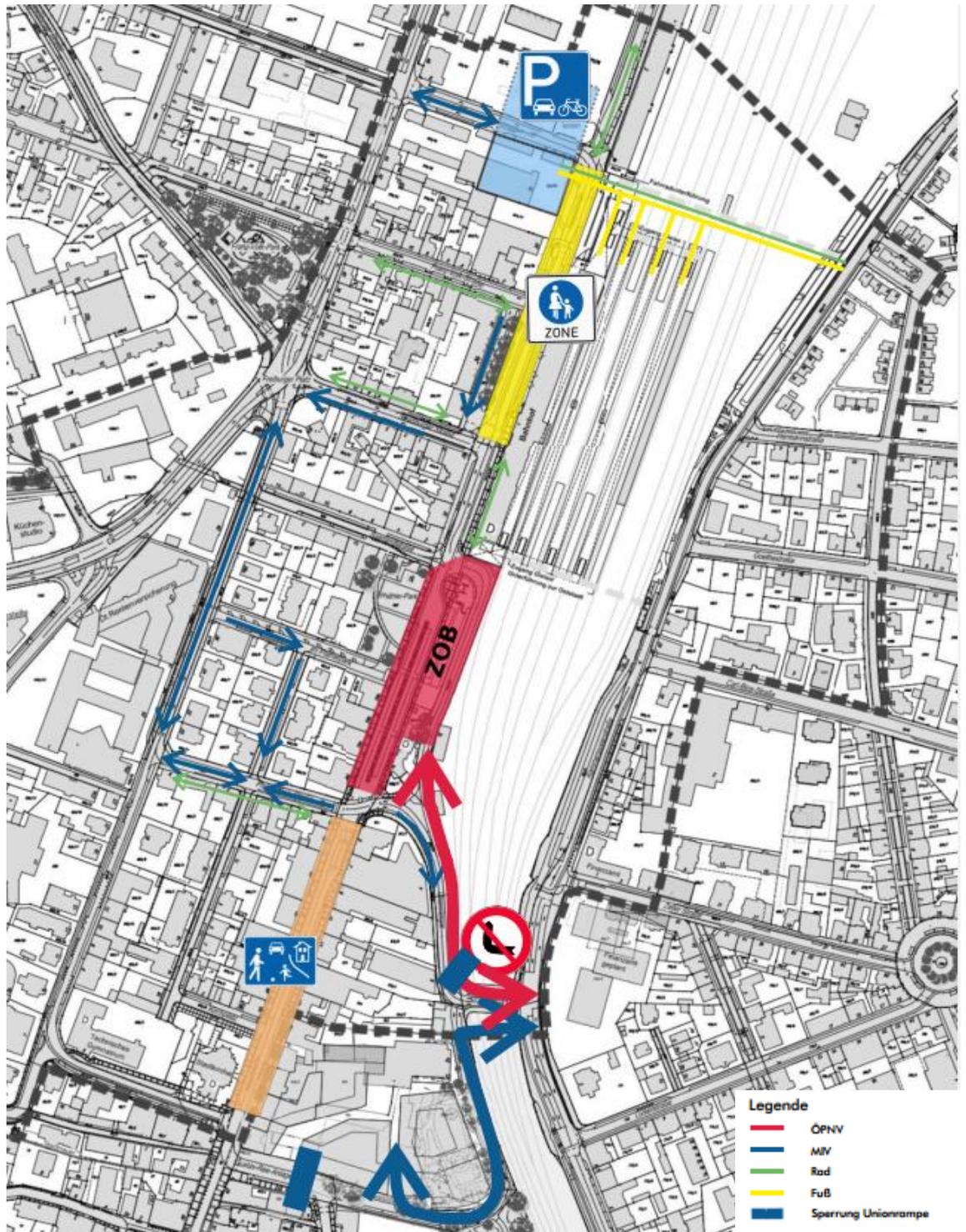


Abbildung 17 Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Ausweisung der Unionrampe als ÖPNV-Achse:
  - Die Unionrampe darf in Fahrtrichtung Norden nur vom ÖPNV und Radverkehr befahren werden. In Fahrtrichtung Süden darf die Unionrampe vom Lieferverkehr zum Rée-Carée und ausfahrendem Quartiersverkehr befahren werden.
  - Die Erschließung des Parkhauses Rée-Carée ist über die Unionbrücke gewährleistet.
  - Zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage ist diese ab der Lange Straße für den MIV gesperrt.<sup>25</sup>
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Von der Hauptstraße bzw. der Unionrampe erfolgt die Einfahrt auf den ZOB über die heutige Hauptstraße. Die südliche Ausfahrt befindet sich an gleicher Stelle wie heute.
  - Im Norden erfolgt die Erschließung über die Saarlandstraße und die Straßburger Straße.
  - Durch die neue Verkehrsführung bzw. Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals wird voraussichtlich auch eine Entlastung des Knotens Freiburger Platz erreicht, so dass der gesamte ÖPNV darüber geführt werden kann. Sollte sich zeigen, dass eine solche Führung mit erheblichen Behinderungen für den ÖPNV verbunden ist, wird der vom ZOB ausfahrende ÖPNV mit Zielen im Norden / Nordwesten über die Hauptstraße und weiter nördlich auf die Okenstraße geleitet.
- Nur Quartiersverkehr sowie Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof im gesamten Bereich des Bahnhofareals:
  - Quartiersverkehr wird primär über die neu im Zweirichtungsbetrieb geführte Okenstraße abgewickelt. Am Freiburger Platz stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.
  - Das gesamte Quartier kann verkehrsberuhigt werden. Verschiedentlich können Flächen zu Gunsten des Radverkehrs oder des ÖPNV umgenutzt werden.
  - Entlang der nördlichen Hauptstraße ist die Einrichtung einer Fußgängerzone (Rad und ÖPNV frei) vorgesehen.
  - Die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung besteht nicht nur vor dem Bahnhofgebäude, sondern auf mehreren Straßenzügen im Quartier.

#### **5.4.6 Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord (V-Verl-Nord)**

Ziel dieser Variante ist wiederum die Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals und eine Entflechtung zwischen MIV und Umweltverbund. Wie bei der Variante mit ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd) wird die Unionrampe zur ÖPNV-Achse und nur in Fahrtrichtung Osten auch von Quartiersverkehr befahren. Abbildung 18 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>25</sup> Lieferverkehr darf die Gustav-Rée-Anlage bis zur Hauptstraße passieren; ein Wenden mit direkter Rückfahrt zur Unionrampe erlauben die Platzverhältnisse nicht.

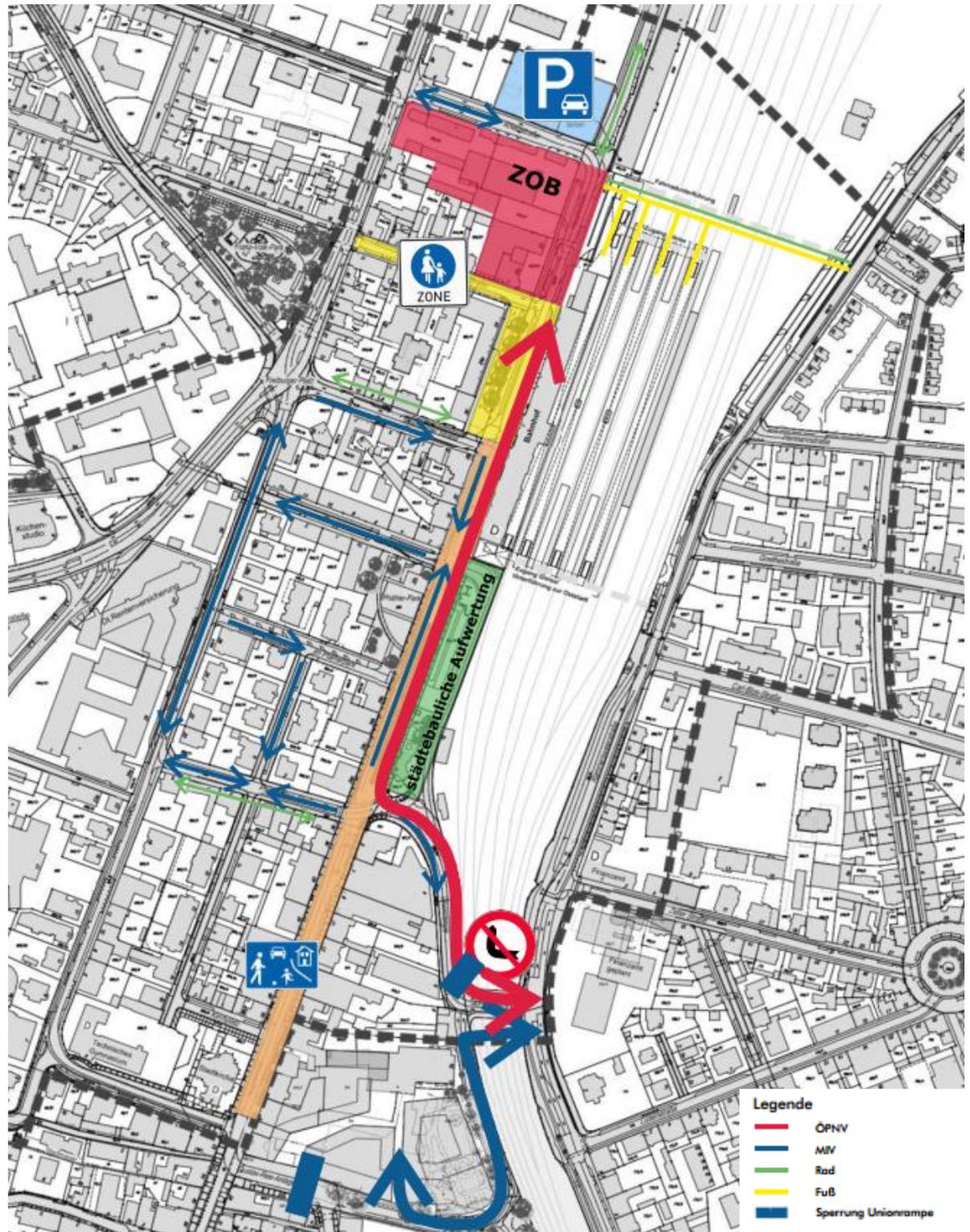


Abbildung 18 Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Ausweisung der Unionrampe als ÖPNV-Achse:
  - Die Unionrampe darf in Fahrtrichtung Norden nur vom ÖPNV und Radverkehr befahren werden. In Fahrtrichtung Süden darf die Unionrampe vom Lieferverkehr zum Rée-Carée und ausfahrendem Quartiersverkehr befahren werden.
  - Die Erschließung des Parkhauses Rée-Carée ist über die Unionbrücke gewährleistet.
  - Zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage ist diese ab der Lange Straße für den MIV gesperrt.<sup>26</sup>
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Die Erschließung des ZOB erfolgt primär von Süden; für durchgehende Linien N-S ist eine Befahrung ebenfalls von Norden her angedacht. Eine Ausfahrt ist sowohl nach Süden als auch nach Norden möglich.
  - Im Süden erfolgt die Erschließung des ZOB über die Hauptstraße bzw. die Straßburger Straße.
  - Im Norden mündet die Ausfahrt direkt auf die Rheinstraße.
  - Durch die neue Verkehrsführung bzw. Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals wird voraussichtlich auch eine Entlastung des Knotens Freiburger Platz erreicht, so dass der gesamte ÖPNV darüber geführt werden kann. Sollte sich zeigen, dass eine solche Führung mit erheblichen Behinderungen für den ÖPNV verbunden ist, wird der vom ZOB ausfahrende ÖPNV mit Zielen im Norden / Nordwesten über die Hauptstraße und weiter nördlich auf die Okenstraße geleitet.
- Nur Quartiersverkehr sowie Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof im gesamten Bereich des Bahnhofareals:
  - Quartiersverkehr wird primär über die neu im Zweirichtungsbetrieb geführte Okenstraße abgewickelt. Am Freiburger Platz stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.
  - Das gesamte Quartier kann verkehrsberuhigt werden. Verschiedentlich können Flächen zu Gunsten des Radverkehrs oder des ÖPNV umgenutzt werden.
  - Auf der Hauptstraße südlich des ZOB wird abschnittsweise eine Fußgängerzone (ÖPNV und Rad frei) bzw. ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Damit wird die Fußgängerzone quasi bis zum ZOB bzw. Bahnhof verlängert.
  - Vor dem Bahnhofgebäude besteht somit die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung, insbesondere die Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes.
- Aufwertung der Fläche des alten ZOB sowie der bisherigen Hauptstraße:
  - Abseits der Hauptstraße, welche wie früher ohne Verschwenkung geführt wird, sowie einigen Funktionsflächen (Kiss&Ride- sowie Taxistellplätze, Radabstellanlagen etc.) erfolgt eine städtebauliche Aufwertung (ggf. Grünanlage, Brunnen) und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Damit wird eine attraktive Fußverbindung zur Innenstadt geschaffen.
  - Die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung besteht nicht nur vor dem Bahnhofgebäude, sondern auf mehreren Straßenzügen im Quartier.

---

<sup>26</sup> Lieferverkehr darf die Gustav-Rée-Anlage bis zur Hauptstraße passieren; ein Wenden mit direkter Rückfahrt zur Unionrampe erlauben die Platzverhältnisse nicht.

#### **5.4.7 Führung MIV-Durchgangsverkehr West→ Ost durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd (V-DV-WO-Süd)**

Ziel dieser Variante ist, mit einem möglichst geringen Eingriff in die heutige Verkehrsführung des MIV eine möglichst große Vermeidung des Durchgangsverkehrs im Bereich des Bahnhofareals zu erreichen. Die Unionrampe ist für den MIV nur noch in Fahrtrichtung Osten befahrbar. Abbildung 19 gibt einen Überblick über die wesentlich vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

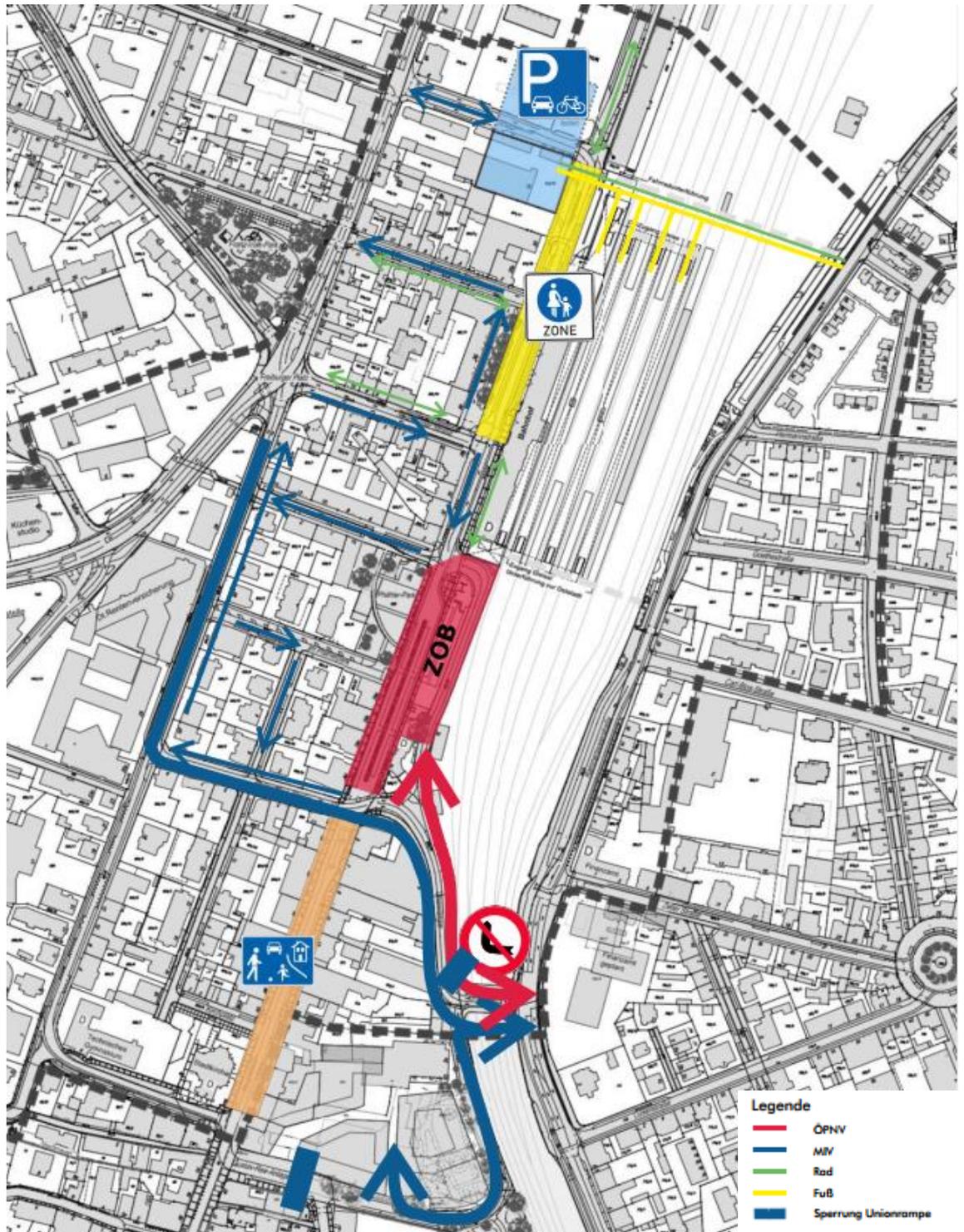


Abbildung 19 Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr West→ Ost durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“

Folgende Kernelemente zeichnen die Variante aus:

- Ausweisung der Unionrampe in Fahrtrichtung Norden als ÖPNV-Achse:
  - Die Unionrampe darf in Fahrtrichtung Norden nur vom ÖPNV und Radverkehr befahren werden. In Fahrtrichtung Süden bestehen keine Einschränkungen für den MIV.
  - Die Erschließung des Parkhauses Rée-Carée ist über die Unionbrücke gewährleistet.
  - Zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage ist diese ab der Lange Straße für den MIV gesperrt.<sup>27</sup>
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Von der Hauptstraße bzw. der Unionrampe erfolgt die Einfahrt auf den ZOB über die heutige Hauptstraße. Die südliche Ausfahrt befindet sich an gleicher Stelle wie heute.
  - Im Norden erfolgt die Erschließung über die Straßburger Straße<sup>28</sup> und die Hauptstraße, welche neu im Zweirichtungsbetrieb mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung betrieben werden.
- Nur Quartiersverkehr sowie Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof im nördlichen Bereich des ZOB:
  - Quartiersverkehr wird primär über die neu im Zweirichtungsbetrieb geführte Okenstraße abgewickelt. Am Freiburger Platz ist ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Freiburger Straße wünschenswert.
  - Nördlich des ZOB können die Straßen verkehrsberuhigt werden.
  - Entlang der nördlichen Hauptstraße ist die Einrichtung einer Fußgängerzone (Rad und ÖPNV frei) vorgesehen.
  - Auf der südlichen Hauptstraße wird ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Damit wird die Fußgängerzone quasi bis zum ZOB bzw. Bahnhof verlängert.
  - Vor dem Bahnhofgebäude besteht die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung.

## 5.5 Erstes Zwischenfazit

Mit Hilfe des Verkehrsmodells werden die Verlagerungswirkungen für die vorgängig definierten Varianten analysiert. Zur Abbildung der verkehrlichen Maßnahmen wird das Verkehrsmodell für die verschiedenen Varianten entsprechend netz- wie angebotsseitig angepasst.

Eine erste Analyse der Varianten in Bezug auf die Führung im Kfz-Verkehr und Belange der weiteren Verkehrsteilnehmer bringt folgende Erkenntnisse:

- Der Standort des ZOB hat nur einen geringen Einfluss auf die Verkehrsführung im MIV:
  - Beim ZOB-Standort Nord kann im Wesentlichen dieselbe Verkehrsführung wie beim ZOB-Standort Süd vorgesehen werden. Dies stellt zwar Herausforderungen in Bezug auf die Abwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Philipp-Reis-Straße und der Okenstraße. Gleichzeitig ermöglicht es eine deutliche Entlastung vor dem Bahnhofgebäude und damit eine Aufwertung des Bahnhofsbereichs.
  - Der ZOB-Standort hat dagegen einen großen Einfluss auf den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr sowie den Städtebau.

---

<sup>27</sup> Lieferverkehr darf die Gustav-Rée-Anlage bis zur Hauptstraße passieren; ein Wenden mit direkter Rückfahrt zur Unionrampe erlauben die Platzverhältnisse nicht.

<sup>28</sup> Eine Erschließung via Saarlandstraße kommt nicht mehr in Frage, da auf Grund der zu erwartenden Belastungen auf der Okenstraße ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Saarlandstraße mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Der Straßenraum bietet zudem keine Flächen zur Einrichtung eines Abbiegestreifens bzw. einer Aufstellfläche, so dass der wartende ÖPNV den gesamten nach Süden fahrenden Verkehr behindert. Durch die Nähe zum Freiburger Platz wird zudem dort der Verkehrsablauf beeinträchtigt.

- Die Behandlung des Durchgangsverkehrs (Beibehaltung im Bahnhofsumfeld vs. Verlagerung) wirkt sich praktisch nur auf den MIV aus:
  - Während eine Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsumfeld nur mit einer minimalen Veränderung in der Führung des MIV gegenüber heute einhergeht, hat eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs einen großen Einfluss auf den MIV – und zwar im gesamten Stadtgebiet.
  - Unter Berücksichtigung des oben erwähnten Aspekts zum ZOB-Standort und der damit verbundenen, vom ZOB-Standort unabhängigen Verkehrsführung ergeben sich für den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr nur geringe Unterschiede, wie der Durchgangsverkehr im MIV gehandhabt wird. Bei Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsumfeld gibt es am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße einen konflikt-behafteten Interaktionspunkt zwischen MIV und diesen Verkehrsmodi.
  - Der Einfluss der Handhabung des Durchgangsverkehrs ist auch in Bezug auf den Städtebau relativ gering.
- Ähnlich wie die Thematik des Durchgangsverkehrs beeinflusst die neue Nordquerung im Wesentlichen nur den MIV:
  - Die Existenz einer neuen Nordquerung wirkt sich gesamtstädtisch auf das Verkehrsgeschehen im MIV aus. Die effektive Verkehrsführung des MIV bzw. mögliche Varianten zur Führung des MIV im Bereich des Bahnhofareals sind dadurch aber nicht eingeschränkt.
  - Der Einfluss auf den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr sowie den Städtebau ist gering.

Entsprechend ergibt sich die Möglichkeit einer Reduktion der Vielzahl an Varianten und für gewisse Aspekte eine variantenübergreifende Betrachtung.

## 5.6 Im Detail zu vertiefende Varianten

Auf Basis der ersten Erkenntnisse zu den verschiedenen Varianten und deren Abhängigkeiten (vgl. Kapitel 5.5) wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Offenburg entschieden,

- die Variante mit ZOB-Standort Nord und Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal mit primärer Führung via Philipp-Reis-Straße / Okenstraße (V-DV-Nord 1) so zu adaptieren, dass der gesamte Durchgangsverkehr via Philipp-Reis-Straße / Okenstraße geführt und am Knoten Freiburger Platz für den von Süden auf der Okenstraße zufahrende Verkehr alle Verkehrsbeziehungen angeboten werden;
- auf die Variante mit ZOB-Standort Nord und Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal mit Führung via Hauptstraße (V-DV-Nord 2) zu verzichten;
- die Variante mit teilweiser Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal (nur Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Osten) nicht weiterzuverfolgen;
- ebenfalls bei den Varianten mit Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal eine Verkehrsberuhigung auf der südlichen Hauptstraße vorzusehen.

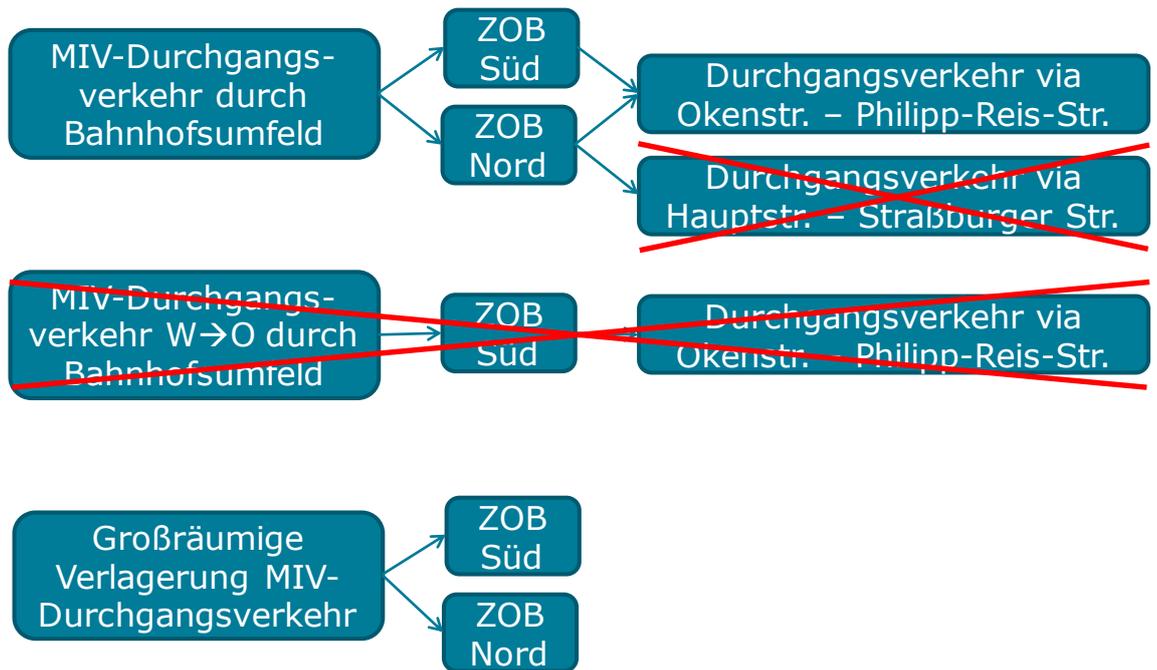


Abbildung 20 Variantenübersicht

Als Untervarianten werden jeweils die einzelnen Varianten ohne bzw. mit neuer Nordquerung betrachtet.

Eine detaillierte Beschreibung der zu weiterzuverfolgenden Varianten inkl. Darstellung der wesentlichen Elemente findet sich in Anhang 1. Die Detailpläne dazu sind der Beilage 1 zu entnehmen.

## 6 ÖPNV

### 6.1 Machbarkeitsstudie ZOB-Standort

#### 6.1.1 Einleitung und allgemeine Hinweise

Für den ZOB Offenburg werden insgesamt sieben Varianten untersucht. Bei drei Varianten befindet sich der ZOB im Bereich des bestehenden ZOB („Südvergrößerung“), bei den vier weiteren Varianten liegt der ZOB im Nordwesten des Bahnhofsgebäudes („Nordverlegung“).

Die Varianten Südvergrößerung 1 und Nordverlegung 1 und 2 (vgl. Beilagen 3.1 bis 3.3) zeigen mögliche Ausgestaltungsmöglichkeiten eines ZOB unter Berücksichtigung strenger Vorgaben, insbesondere eine unabhängige Befahrbarkeit der einzelnen Haltepunkte sowie eine Dimensionierung aller Haltepunkte auf Gelenkbusse. Auf Grund des hohen Anspruchs an Verkehrsflächen resultiert mit den zur Verfügung stehenden Flächen keine effektive Vergrößerung des ZOB (d.h. weiterhin 12 Haltepunkte), insbesondere nicht für den südlichen Standort.

Es wurde daher beschlossen, die Planungsvorgaben für die Machbarkeitsstudie der ZOB-Standorte kritisch zu überprüfen, woraus schließlich die in Kapitel 3.4 aufgeführten Anforderungen an den ZOB festgelegt wurden. Basierend auf diesen Vorgaben werden je Standort

zwei neue Varianten erarbeitet (Südverlegung 2 und 3 bzw. Nordverlegung 3 und 4); die vorgängig erstellten Varianten Südverlegung 1 bzw. Nordverlegung 1 und 2 werden nicht weiterverfolgt. Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich somit nur auf diese vier neuen Varianten.

Alle vier Varianten sind barrierefrei umsetzbar. Durch das hohe Aufkommen an Fußgänger-verkehr und deren häufiges Überqueren der Fahrbahn wird für alle vier Varianten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf den Flächen des Busbahnhofs auf 10km/h empfohlen. Diese Flächen werden nur durch Fahrzeuge des ÖPNV befahren.

Die Regelbreite der durch den ÖPNV genutzten Fahrbahn beträgt 6.5m im Zweirichtungsverkehr. Aufgrund notwendiger Rangiermanöver im Bereich des ZOB wurden Schlepplängsnachweise geführt. In einigen Bereichen sind die vom Busverkehr genutzten Flächen entsprechend der Nachweise verbreitert worden.

Die Fahrgassenbreite setzt sich aus der Fahrbahn und der Breite für die Haltepunkte in Längsaufstellung (3.0m) zusammen. Die geforderten Fahrgassenbreiten von 6.5m im Einrichtungsverkehr und 13.0m im Zweirichtungsverkehr werden eingehalten.

Die Bussteige weisen bei allen Varianten mindestens die geforderte Breite von 3.5m auf. Dadurch bieten sie ausreichend Platz für Warteflächen, für die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und das Aufstellen von Fahrplan- / Informationsstellen sowie Tafeln mit Echtzeitinformationen zu den entsprechenden Buslinien. Auch für eine Überdachung ist ausreichend Platz vorhanden.

Der Flächenbedarf ist bei beiden Nordvarianten hoch.<sup>29</sup> Die Flächen, die hier für die Umsetzung des ZOB bestimmt sind, sind im Bestand bebaut. Für die Südvarianten ist der Flächenbedarf gering. Die Flächen werden im Bestand vorwiegend bereits als Busbahnhof genutzt.<sup>30</sup> Ein Abriss des Neubaus des Dreher-Pavillons ist notwendig. Ansonsten ist im Wesentlichen eine Umgestaltung der Haltepunkte und der Straßen vorgesehen.

Die Haltepunkte sind in den Lageplänen zu den einzelnen Varianten (vgl. Beilage 3) für eine bessere Zuordnung nummeriert. Die Nummerierung wird im Erläuterungsbericht aufgegriffen und folgendermaßen gekennzeichnet: (Haltepunkt Nr. 1 bis ...).

---

<sup>29</sup> Dieser Aspekt sollte nicht negativ gesehen werden; durch die hohe Flächenverfügbarkeit (städtische Flächen) ergibt sich die Möglichkeit, den ZOB passend zu dimensionieren und nebst der Flächen für den Fahrgastbetrieb auch weitere Funktionsflächen unterzubringen.

<sup>30</sup> Von einer Umnutzung des Pfählerparks wird zum aktuellen Zeitpunkt der Untersuchung abgesehen. Dadurch würde ein höherer Flächenbedarf entstehen.

## 6.1.2 ZOB-Standort Süd

### Südvergrößerung 2

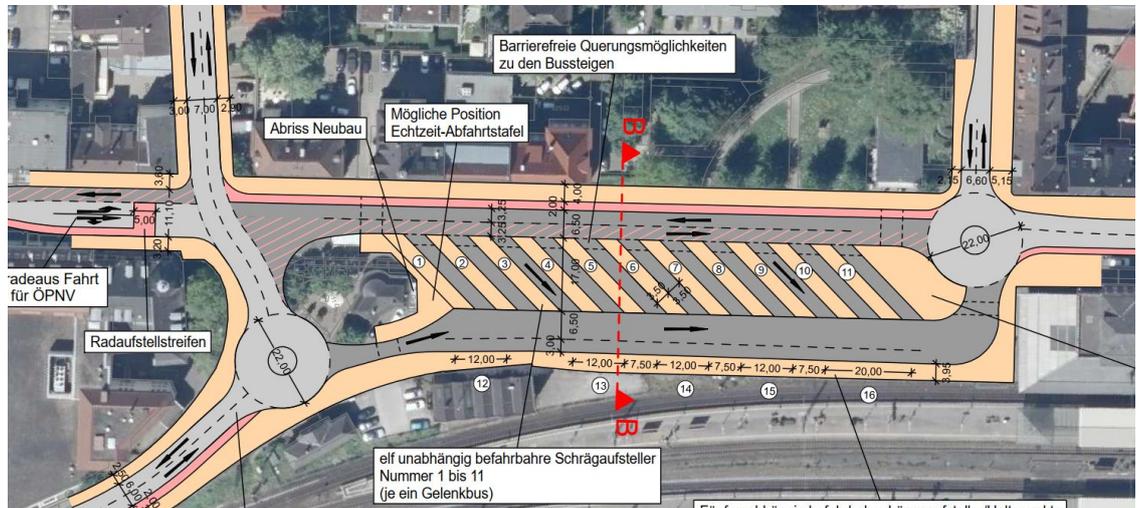


Abbildung 21: Ausschnitt Lageplan Südvergrößerung 2

Der vollständige Lageplan sowie ein Schnitt sind in Beilage 3.4 zu finden.

Insgesamt hat die **Variante „Südvergrößerung 2“** 16 Haltepunkte. Von den 16 Haltepunkten sind 11 in der Schrägaufstellung (Haltepunkt Nr. 1 bis 11) untergebraucht und fünf in der Längsaufstellung (Haltepunkt Nr. 12 bis 16) am östlichen Rand des ZOB.

Alle Schrägaufsteller sind auf die Nutzung durch Gelenkbusse ausgelegt, eine unabhängige Befahrbarkeit ist sichergestellt.

Die Haltepunkte in Längsaufstellung bieten Platz für einen Gelenkbus und vier Linienbusse. Bei den zwei südlichen Haltepunkten der Längsaufstellung (Haltepunkt Nr. 12 und 13) ist das unabhängige An- und Abfahren gegeben. Für die drei folgenden Haltepunkte (Haltepunkt Nr. 14 bis 16) muss für ein unabhängiges Anfahren die Taktung der Linien beachtet werden. Das unabhängige Anfahren des Haltepunkts erfordert eine Länge von 13.0m (Linienbus) bzw. 20.0m (Gelenkbus) im Vorfeld des Haltepunkts. Dies ist nur gegeben, wenn der Haltpunkt davor nicht belegt ist. Für ein unabhängiges Abfahren werden 7.0m zum nächsten Bus benötigt. Dieses Maß ist bei allen fünf Längshaltepunkten vorhanden, so dass ein unabhängiges Abfahren gewährleistet ist.

Durch eine Versetzung des Dreher-Pavillons kann für diese Variante ein zusätzlicher Bussteig und somit insgesamt 17 Haltepunkte vorgesehen werden. Es bestehen keine weiteren Möglichkeiten zur Erweiterung des ZOB auf der vorhandenen Fläche.

Auf dem Gelände des Pfählerparks steht bei Bedarf ausreichend Fläche für die Anordnung von Pausenplätze bzw. Wartemöglichkeiten für zwei Gelenkbusse und Parkplätze für zwei Dienst-Pkw zur Verfügung. Alternativ kann auf der Fläche des „Pfählerpark“ mindestens ein weiterer

Haltepunkt untergebracht werden.<sup>31</sup> Es können aber auch alternative Standorte für die Unterbringung der Wartemöglichkeiten und Dienst-Pkw vorgesehen werden, siehe Kapitel 6.2.1.

Auf der westlichen Seite ist eine Durchfahrt des ZOB in beide Fahrtrichtungen gegeben, während auf der östlichen Seite nur die Durchfahrt von Süden nach Norden möglich ist.

Die Durchfahrt der Schräg- und Längsaufsteller erfolgt von Süden nach Norden. Der kürzeste Weg ergibt sich somit für die Buslinien, die von Süden nach Norden fahren (direkte Durchfahrt). Der längste Weg resultiert für Verbindungen von Norden nach Süden, da zur Anfahrt des Haltepunkts erst eine Durchfahrt nach Süden mit Wenden am südlichen Minikreisverkehr, zur Ausfahrt ein Wendemanöver am nördlichen Minikreisverkehr mit anschließend erneuter Durchfahrt des ZOB in Richtung Süden erforderlich wird.

Bei der Einfahrt in die Schrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 bis 11) von West nach Ost wird die Gegenfahrspur (Fahrtrichtung von Norden nach Süden) mitbenutzt. Insgesamt hat die Fahrbahn hier eine Breite von 6.5m. Eine Verbreiterung der Fahrbahn geht zu Lasten des Fußverkehrs und ist zu vermeiden.

Die Ausfahrt aus den Schrägaufstellern mündet auf die Fahrspur im Einrichtungsverkehr (Fahrtrichtung von Süden nach Norden). Diese Fahrbahn wird sowohl von den Längs- als auch von den Schrägaufstellern genutzt und hat somit Zufluss von Osten und Westen. Dadurch entstehen Konfliktpunkte.

Der ZOB wird südlich und nördlich von zwei Minikreisverkehren mit überfahrbarer Mittelinsel flankiert. Sie dienen insbesondere auch als Wendemöglichkeit.

- Kreisverkehr 1 verbindet die Unionrampe mit der Phillip-Reis-Straße und ermöglicht die Einfahrt in den ZOB. Für die Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich ist auf der östlichen Zufahrt, d.h. für den Kfz-Verkehr von der Unionrampe, eine Lichtsignalanlage zu installieren und in die Lichtsignalsteuerung des Knotens Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße einzubinden. Mittels dieser Lichtsignalanlage wird verhindert, dass der Minikreisverkehr durch Rückstau wartender Fahrzeuge zugestellt wird. Relevant ist dies insbesondere für den Fall, dass ein ÖV-Bus im Süden des ZOB wendet bzw. vom ZOB ausfährt, dann aber via Minikreisverkehr in Richtung Norden wieder in den ZOB einfährt.
- Kreisverkehr 2 stellt den Knotenpunkt zwischen Saarlandstraße, Hauptstraße und ZOB dar.<sup>32</sup>

Die südwestliche Ein- und Ausfahrt des ZOB in Verlängerung der südlichen Hauptstraße ist nicht als Kreisverkehr ausgebildet. Je nach Verkehrsaufkommen entlang der Philipp-Reis-Straße / Unionrampe empfiehlt sich die Beibehaltung der Lichtsignalanlage. Um Verzögerungen im Betriebsablauf beim ÖPNV zu vermeiden und eine zügige Ein- und Ausfahrt der Busse sicherzustellen, ist eine intelligente, den ÖV-priorisierende Lichtsignalsteuerung vorzusehen. Bei den Varianten der Verkehrsführung mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs kann am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße ggf. auf eine Lichtsignalanlage

---

<sup>31</sup> Die genaue Anzahl möglicher zusätzlicher Haltepunkte wurde nicht untersucht. Im Detail zu prüfen wäre insbesondere die Erschließung dieser Haltepunkte sowie die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich des ZOB.

<sup>32</sup> Bei Bedarf könnte auf diesen Kreisverkehr verzichtet werden. Die Verkehrsflächen verringern sich auf Grund des umfangreichen Flächenbedarfs (Schleppkurven), insbesondere bei Gelenkbussen, nur geringfügig.

verzichtet werden. In diesem Falle empfiehlt sich, die Vorfahrtsberechtigung gegenüber heute anzupassen und entlang der Süd-Nord-Achse vorzusehen.<sup>33</sup>

Um die Fahrbeziehungen für alle Richtungen zur ermöglichen, müssen die zwei Minikreisverkehre als Wendemöglichkeiten in Anspruch genommen werden. Diese werden auch durch den MIV genutzt und stellen somit gewisse Konfliktpunkte dar.<sup>34</sup> Lediglich die Fahrbeziehung von Süden nach Norden kann ohne die Inanspruchnahme der Kreisverkehre auf den Flächen des ZOB abgewickelt werden.

Der Radverkehr innerhalb des ZOB wird auf der westlichen Seite der Schrägaufsteller geführt. Für den Radverkehr von Nord nach Süd steht ein baulich angelegter Radweg mit einer Breite von 2.0m zur Verfügung. Der Radverkehr von Süd nach Nord teilt sich die Umweltspur mit dem ÖPNV.

- Südlich des ZOB wird der Radweg in der Hauptstraße weitergeführt. Hier kann es zu Konfliktpunkten zwischen den ein- und ausfahrenden Bussen aus dem ZOB und den Radfahrern kommen, welche die Phillip-Reis-Straße aus nördlicher und südlicher Richtung queren müssen.
- Am nördlichen Kreisverkehr können Konflikte mit dem ÖPNV im Zu- und Ausfahrtsbereich des Kreisverkehrs entstehen.

Die Fußgänger werden an vier Querungsstellen über die Fahrbahnen zu den Schrägaufstellern bzw. zu den Längsaufstellern geleitet. Für das Erreichen der Längsaufsteller (Haltepunkt Nr. 12 bis 16) sind maximal zwei Überquerungen der Fahrbahnen durch die Fußgänger notwendig. Zu den einzelnen Haltepunkten der Schrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 bis 11) werden die Fußgänger hinter den haltenden Bussen entlang geleitet. Für die Überquerungsstellen hinter den Bussen steht eine Breite von ca. 2.0m zur Verfügung. Jede Überquerungsstelle stellt einen Konfliktpunkt zwischen Fußgänger und ÖPNV dar. Für die Fußgänger, welche von Westen zu den Bussteigen gelangen wollen, entstehen zusätzliche Konflikte mit dem Radverkehr.

Bei der Variante Südvergrößerung 2 stehen im Vergleich mit der Variante Südvergrößerung 3 weniger Flächen für die Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung. Dafür können hierbei die gewünschten 16 Haltepunkte untergebracht werden.

---

<sup>33</sup> Davon würde auch der Rad- und Fußverkehr profitieren, da für diese entlang relevanter Achsen kaum Wartezeiten entstünden.

<sup>34</sup> Das Verkehrsaufkommen am Kreisverkehr im Norden des ZOB ist gering. Im Süden hängt die Belastung maßgeblich von der Variante der Verkehrsführung ab.

### Südvergrößerung 3

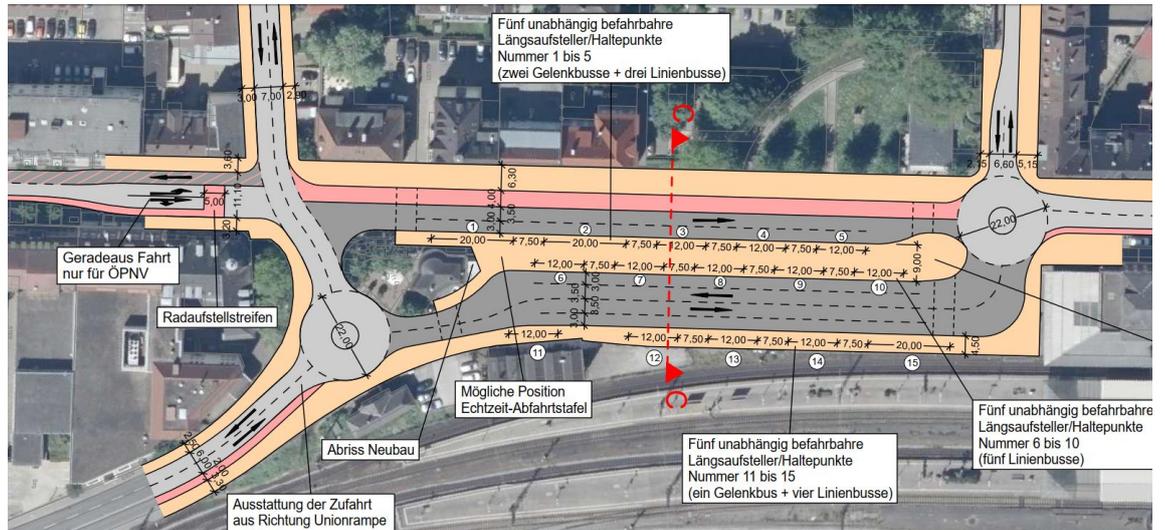


Abbildung 22: Ausschnitt aus Lageplan Südvergrößerung 3

Der vollständige Lageplan sowie ein Schnitt sind in Beilage 3.5 zu finden.

Die **Variante „Südvergrößerung 3“** ist mit 15 Haltepunkte ausgestattet. Alle Haltepunkte sind in einer Längsaufstellung angeordnet und bieten gesamthaft Platz für 3 Gelenkbusse (Haltepunkt Nr. 1,2 und 15) und 12 Linienbusse. Eine höhere Anzahl an Haltepunkten für Gelenkbusse kann bereitgestellt werden, falls die Anzahl der Haltepunkte reduziert wird.<sup>35</sup>

Bei allen Haltepunkten ist das unabhängige Abfahren möglich. Um das unabhängige Anfahren der einzelnen Haltepunkte zu ermöglichen, muss die Taktung der Linien beachtet werden (13.0m Einfahrtslänge für Linienbusse bzw. 20.0m Einfahrtslänge für Gelenkbusse).

Durch eine Versetzung des Dreher-Pavillons kann für diese Variante ein zusätzlicher Bussteig und somit insgesamt 16 Haltepunkte vorgesehen werden. Es bestehen keine weiteren Möglichkeiten zur Erweiterung des ZOB auf der vorhandenen Fläche.

Eine weitere Option zur Schaffung von mindestens 16 Haltepunkten besteht durch Umnutzung von Flächen des Pfählerparks.<sup>36</sup> Alternativ bietet der „Pfählerpark“ ausreichend Flächen für die Umsetzung von Pausenplätze bzw. Wartemöglichkeiten für zwei Gelenkbusse und Parkplätze für zwei Dienst-Pkw. Es können aber auch alternative Standorte für die Unterbringung der Wartemöglichkeiten und Dienst-Pkw vorgesehen werden, siehe Kapitel 6.2.1.

Auf der westlichen Seite ist eine Durchfahrt des ZOB nur von Süden nach Norden möglich, während auf der östlichen Seite die Durchfahrt in beide Fahrtrichtungen gegeben ist.

<sup>35</sup> Mittels einer Sägezahnaufstellung könnten voraussichtlich kaum weitere Haltepunkte für Gelenkbusse geschaffen werden. Es könnten zwar die Anfahrtsbedingungen verbessert werden, doch würden auf Grund des höheren Flächenbedarfs in der Breite (Ost-West-Querschnitt) deutlich geringere Flächen für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

<sup>36</sup> Inwiefern weitere Haltepunkte bzw. wie viele Haltepunkte gesamthaft auf dieser Fläche untergebracht werden können, wurde nicht untersucht. Im Detail zu prüfen wäre insbesondere die Erschließung dieser Haltepunkte sowie die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Bereich des ZOB.

Die Einfahrt in die Längsaufsteller kann von Norden und von Süden erfolgen. Der kürzere Weg ergibt sich somit für die Buslinien mit der Fahrbeziehung Süd - Nord bzw. Nord - Süd, der längere für die Buslinien, welche wenden. Insgesamt bedarf es bei der Variante Südvergrößerung 3 weniger Wendemanöver an den Kreisverkehren, um alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen, als bei Variante Südvergrößerung 2. Insbesondere können durchgehende Linien, d.h. solche ohne Wendepunkt am ZOB, ohne Wendemanöver direkt durch den ZOB geführt werden.

Der ZOB wird südlich und nördlich von zwei Minikreisverkehren mit überfahrbarer Mittelinsel begrenzt. Sie dienen unter anderem auch als Wendemöglichkeit.

- Kreisverkehr 1 verbindet die Unionrampe mit der Phillip-Reis-Straße und ermöglicht die Ein- und Ausfahrt für den ZOB. Für die Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal ist auf der östlichen Zufahrt, d.h. für den Kfz-Verkehr von der Unionrampe, eine Lichtsignalanlage zu installieren und in die Lichtsignalsteuerung des Knotens Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße einzubinden. Mittels dieser Lichtsignalanlage wird verhindert, dass der Minikreisverkehr durch Rückstau wartender Fahrzeuge zugestellt wird. Dadurch wird ein reibungsloses Ein- und Ausfahren für den ZOB sichergestellt.
- Kreisverkehr 2 stellt den Knotenpunkt zwischen Saarlandstraße, Hauptstraße und ZOB dar.

Die südwestliche Einfahrt des ZOB in Verlängerung der südlichen Hauptstraße ist nicht als Kreisverkehr ausgebildet. Je nach Verkehrsaufkommen entlang der Philipp-Reis-Straße / Unionrampe empfiehlt sich die Beibehaltung der Lichtsignalanlage. Um Verzögerungen im Betriebsablauf beim ÖPNV zu vermeiden und ein zügiges Einfahren der Busse sicherzustellen, ist eine intelligente, den ÖV-priorisierende Lichtsignalsteuerung vorzusehen. Bei den Varianten der Verkehrsführung mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs kann am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße ggf. auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden. In diesem Falle empfiehlt sich, die Vorfahrtsberechtigung gegenüber heute anzupassen und entlang der Süd-Nord-Achse vorzusehen.<sup>37</sup>

Der Radverkehr wird durch den ZOB auf der westlichen Seite auf einem 4.0m breiten Zweirichtungsweg geführt.

- Südlich des ZOB verläuft der Radweg in der Hauptstraße. Hier kann es zu Konfliktpunkten zwischen den einfahrenden Bussen in den ZOB und den Radfahrern kommen, die hier die Phillip-Reis-Straße aus nördlicher und südlicher Richtung queren müssen.
- Im Norden des ZOB erfolgt eine Überleitung des nach Norden fahrenden Radverkehrs im Zuge des Kreisverkehrs, wo er auf die der Fahrbahn geführt wird. Dadurch können Konflikte mit dem ÖPNV bei der Zu- und Ausfahrt des Kreisverkehrs auftreten.

Bei dieser Variante sind alle Haltepunkte mit nur einer Fußgängerüberquerung erreichbar. Die Variante bietet im Vergleich zu den anderen Varianten (auch den Varianten für den nördlichen Standort) das höchste Maß an Sicherheit für den Fußgänger. Die Flächenverfügbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ist höher als bei der Variante Südvergrößerung 2. Allerdings kann hier die gewünschte Anzahl an Haltepunkten (16 Stück) nicht untergebracht werden.

---

<sup>37</sup> Davon würde auch der Rad- und Fußverkehr profitieren, da für diese entlang relevanter Achsen kaum Wartezeiten entstünden.

### 6.1.3 ZOB-Standort Nord

#### Variante Nordverlegung 3

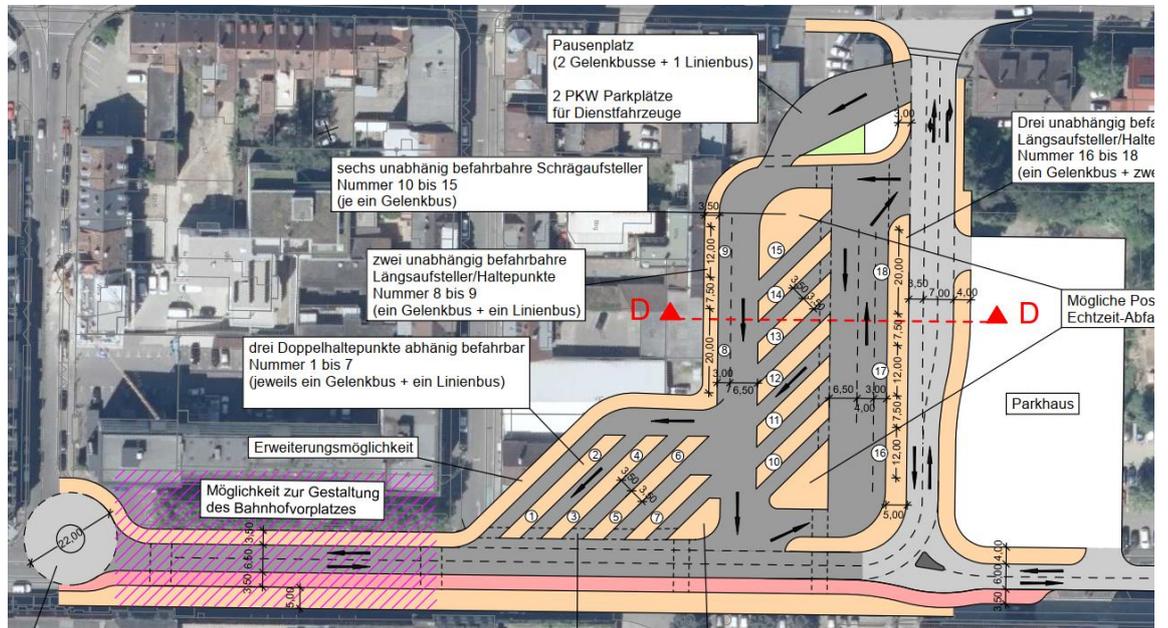


Abbildung 23: Ausschnitt Lageplan Nordverlegung 3

Der vollständige Lageplan sowie ein Schnitt sind in Beilage 3.6 zu finden.

Die **Variante „Nordverlegung 3“** verfügt über 18 Haltepunkte. Davon sind sieben in einer einfachen (Haltepunkt Nr. 7 und Nr. 10 bis 15) und sechs in einer doppelten Schrägaufstellung (Haltepunkt Nr. 1 bis 6) untergebracht. Zusätzlich gibt es nördlich der einfachen Schrägaufstellung drei Haltepunkte in Längsaufstellung (Haltepunkt Nr. 16 bis 18 (ein Gelenkbus und zwei Linienbusse)), südlich davon zwei Haltepunkte in Längsaufstellung (Nr. 8 und 9 (ein Gelenk- und ein Linienbus)).

Die Haltepunkte in der einfachen Schrägaufstellung sind auf Gelenkbusse ausgerichtet und unabhängig befahrbar.

Die Doppelschrägaufsteller auf der südlichen Seite (Haltepunkt Nr. 1 bis 6) bieten Platz für je einen Gelenk- und einen Linienbus und sind nur abhängig befahrbar. Es besteht die Möglichkeit, die Bussteige zu verlängern, sodass alle Haltepunkte durch Gelenkbusse befahrbar sind. Dadurch würde einer der südlichen Längsaufsteller (Haltepunkt Nr. 8) entfallen und in der Doppelschrägaufstellung (bei Haltepunkt Nr. 7) angeordnet werden.

Bei allen Haltepunkten in Längsaufstellung ist das unabhängige Abfahren möglich. Um das unabhängige Anfahren der einzelnen Haltepunkte zu ermöglichen, muss auch hier die Taktung der Linien beachtet werden (13,0m Einfahrtslänge für Linienbusse bzw. 20,0 m Einfahrtslänge für Gelenkbusse).

Des Weiteren gibt es drei Pausenplätze bzw. Wartemöglichkeiten für zwei Gelenkbusse und ein Linienbus sowie zwei Parkplätze für Dienst-Pkw. Die Einfahrt in die Pausenplätze kann von Westen und Osten erfolgen. Die Busse, welche von Westen in den Wartebereich einfahren,

sind vorzugsweise am östlichen Rand, von Osten kommende, am westlichen Rand aufzustellen.

Bei Bedarf kann der ZOB südlich der Doppelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 und 2) um mindestens zwei Haltepunkte erweitert werden. Diese können beispielsweise für Fahrplanreserven oder den Messe-Shuttle genutzt werden.

Eine weitere Aufwärtskompatibilität ist im Bereich der Einzelschrägaufsteller (Haltepunkte Nr. 10 bis 15) möglich, indem diese weiter nach Westen fortgeführt werden. Die Pausenplätze und Parkplätze für Dienst-Pkw entfallen in diesem Falle.

Die Einfahrt in den ZOB erfolgt im Wesentlichen über die Rheinstraße und ist sowohl von Osten als auch Westen her möglich. Busse, die den drei Längsaufstellern am nördlichen Rand (Haltepunkt Nr. 16 bis 18) zugeordnet sind, können auch aus südlicher Richtung, d.h. direkt von der Hauptstraße her in den ZOB einfahren.

Der ZOB kann über drei Ausfahrtsbereiche verlassen werden:

- Die Ausfahrt in die Rheinstraße ist nur nach Westen möglich und wird hauptsächlich durch die Längsaufsteller (Haltepunkt Nr. 8, 9 und 16 bis 18) genutzt. Auf Grund der räumlichen Nähe zum Knotenpunkt Rheinstraße / Okenstraße kann es zu einem Rückstau und somit zu Verzögerungen beim Ein- und Ausfahren der Busse am ZOB kommen.
- Für die weiteren Haltepunkte erfolgt die Ausfahrt auf der östlichen Seite des ZOB auf die Hauptstraße.
  - Die Doppelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 bis 6) sowie der nebenliegende Einzelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 7) können den ZOB nur Richtung Süden verlassen und fahren vom Bussteig direkt auf die Fahrbahn aus. Als Wendemöglichkeit befindet sich im Süden des ZOB ein Minikreisverkehr mit überfahrbarerer Mittelinsel. Es besteht die Option, die Lage des Kreisverkehrs in Richtung Norden zu verschieben. Zudem ist der Bedarf des Minikreisverkehrs zu prüfen.<sup>38</sup> Die Umrundung der Einzelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 10 bis 15) in der Mitte ist möglich. Dadurch entsteht für die Zuordnung der Haltepunkte zu den Buslinien ein hohes Maß an Flexibilität.
  - Die Ausfahrt nördlich des Einzelschrägaufstellers (Haltepunkt Nr. 7) ist für alle übrigen Haltepunkte (Haltepunkt Nr. 8 bis 18) vorgesehen. Hier kann der ZOB in nördliche und südliche Richtung verlassen werden.

Die Einzel- und die Doppelschrägaufsteller werden von Norden nach Süden durchfahren. Durch die verschiedenen Aus- und Einfahrmöglichkeiten des ZOB stehen für jede Fahrbeziehung Haltepunkte mit kurzem Fahrtweg zur Verfügung. Der genaue Fahrtweg, sowie der Bedarf von Wendemanövern ergibt sich in Abhängigkeit der den Buslinien zugewiesenen Haltepositionen.

Bei der Ausfahrt aus den Einzelschrägaufstellern (Haltepunkt Nr. 10 bis 15) auf der südlichen Seite kommt es zu Konfliktpunkten zwischen den ausfahrenden Bussen und solchen, welche geradeaus von Westen nach Osten fahren (bspw. Zufahrt zu den Doppelschrägaufstellern), oder von den beiden Längsaufstellern (Haltepunkt Nr. 8 und 9) an- und abfahren.

Bei einem unabhängigen Ausfahren aus den drei nördlichen Längsaufstellern (Haltepunkt Nr. 16 bis 18) kann es zu einer geringfügigen Mitbenutzung der Gegenfahrbahn kommen.

---

<sup>38</sup> Je nach Zuweisung der Buslinien zu den Haltepunkten befinden sich bei den Doppelschrägaufstellern Buslinien mit Fahrzielen im Westen, Süden oder Osten.

Sowohl an der Rheinstraße als auch an der Hauptstraße besteht die Möglichkeit des Ein- und Ausfahrens für den ÖPNV. Dadurch entstehen zusätzliche Konfliktpunkte.

Der Radverkehr wird auf der östlichen Seite entlang der Hauptstraße auf einem Zweirichtungsrادweg geführt. Hierbei entstehen Konfliktpunkte für Fußgänger, die den Radweg und die Hauptstraße zwischen Bahnhof und ZOB überqueren müssen.

Für das Erreichen der Längsaufsteller (Haltepunkt Nr. 8,9 und 16 bis 18) ist lediglich das Überqueren der Hauptstraße bzw. der Rheinstraße notwendig. Der mittlere Haltepunkt bei den Einzelschrägaufstellern (Haltepunkt Nr. 12 bzw. 13) ist mit drei Überquerungen erreichbar.

Im Vorfeld des Bahnhofsgebäude stehen Flächen zur Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes zur Verfügung. Dadurch, dass der Straßenabschnitt zwischen Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße vom Kfz-Verkehr (ausgenommen ÖPNV) befreit ist, kann eine Fußgängerzone (mit ÖPNV und Rad frei) eingerichtet werden. Eine Verlängerung der Fußgängerzone bis zur Rheinstraße ermöglicht dem Fußverkehr zwar einen einfacheren Zugang zu den Bussteigen, doch ergibt sich dadurch eine Vielzahl an Konfliktpunkten zwischen dem ÖPNV und dem Fußverkehr, insbesondere auch wegen der verschiedenen Ein- und Abbiegevorgängen seitens des ÖPNV. Aus Sicherheitsgründen sollte daher darauf verzichtet werden.

Die Variante Nordverlegung 3 ermöglicht ein höheres Maß an Flexibilität als die Variante Nordverlegung 4. Allerdings sind hier insgesamt weniger Haltepunkte für Gelenkbusse vorhanden.

#### Variante Nordverlegung 4

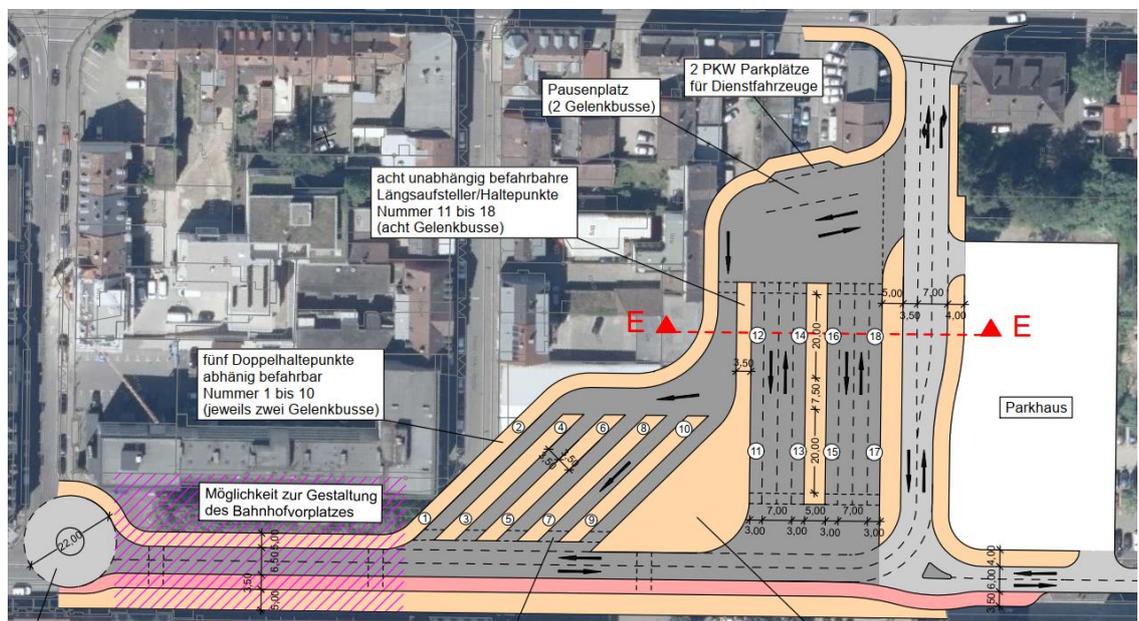


Abbildung 24: Ausschnitt Lageplan Nordverlegung 4

Der vollständige Lageplan sowie ein Schnitt sind in Beilage 3.7 zu finden.

Die **Variante „Nordverlegung 4“** verfügt ebenfalls über 18 Haltepunkte. Davon sind 10 in der doppelten Schrägaufstellung (Haltepunkt Nr. 1 bis 10) untergebraucht und acht Haltepunkte in der Längsaufstellung (Haltepunkt Nr. 11 bis 18).

Die Haltepunkte in Längsaufstellung sind auf Gelenkbusse ausgerichtet. Bei allen Haltepunkten ist das unabhängige Abfahren möglich. Um das unabhängige Anfahren der einzelnen Haltepunkte zu ermöglichen muss die Taktung der Linien beachtet werden (13.0m Einfahrtslänge für Linienbusse bzw. 20.0m Einfahrtslänge für Gelenkbusse).

Die Doppelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 bis 10) auf der südlichen Seite sind nur abhängig befahrbar und bieten jeweils Platz für zwei Gelenkbusse.

Des Weiteren gibt es zwei Pausenplätze bzw. Wartemöglichkeiten, welche beide durch Gelenkbusse genutzt werden können, sowie zwei Parkplätze für Dienst-Pkw. Die Einfahrt in die Pausenplätze kann von Westen und Osten erfolgen.

Der ZOB bietet unterschiedliche Möglichkeiten zur Aufwärtskompatibilität:

- Schaffung eines weiteren Schrägaufstellers (1 Gelenkbus oder 2 Linienbusse) nördlich der Doppelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 9 und 10) mittels Reduktion der dreieckigen Fläche für den Fußverkehr.
- Erweiterung der Längsaufsteller (Haltepunkt Nr. 11 bis 18) um je einen Haltepunkt pro Bussteig auf der westlichen Seite: Dann entfallen jedoch die Pausenplätze und Parkplätze der Dienst-Pkw.<sup>39</sup>

Die Ein- und Ausfahrt für den ZOB erfolgt via Hauptstraße und Rheinstraße:

- Für die Nutzung der Doppelschrägaufsteller (Haltepunkt Nr. 1 bis 10) erfolgt die Einfahrt in den ZOB an der Rheinstraße aus westlicher und östlicher Richtung. Auf Grund der räumlichen Nähe zum Knotenpunkt Rheinstraße / Okenstraße kann es zu einem Rückstau und somit zu Verzögerungen beim Ein- und Ausfahren der Busse am ZOB kommen. Verlassen werden die Doppelschrägaufsteller in südliche Richtung auf die Hauptstraße. Der Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel steht als Wendemöglichkeit zur Verfügung. Es besteht die Option, die Lage des Kreisverkehrs in Richtung Norden zu verschieben. Zudem ist der Bedarf des Minikreisverkehrs zu prüfen.<sup>40</sup>
- Bei den Längsaufstellern können jeweils vier Haltepunkte (Haltepunkt Nr. 13, 14 und 17, 18) mit Einfahrt von der Hauptstraße und Ausfahrt in die Rheinstraße bzw. mit Einfahrt von der Rheinstraße und Ausfahrt in die Hauptstraße (Haltepunkt Nr. 11,12 und 15,16) durchfahren werden.

Durch die verschiedenen Aus- und Einfahrmöglichkeiten des ZOB stehen für jede Fahrbeziehung Haltepunkte mit einem kurzem Fahrtweg zur Verfügung. Der genaue Fahrtweg mit Bedarf an Wendemanövern ergibt sich in Abhängigkeit der Zuweisung der Buslinien zu den entsprechenden Haltepunkten.

---

<sup>39</sup> Diese Option kann auch direkt umgesetzt werden und stattdessen Wartepositionen im Bereich der südlichen Doppelschrägaufsteller (Haltepunkte Nr. 1 bis 4) bzw. dort weitere Ausbaumöglichkeiten vorgesehen werden. Vorteilig bei dieser Variante ist eine höhere Anzahl unabhängig anfahrbarer Haltepunkte (Fahrplan ist dabei zu beachten!). Als Nachteil sind längere Fußwege bis zum am weitesten entfernten Haltepunkt zu nennen.

<sup>40</sup> Je nach Zuweisung der Buslinien zu den Haltepunkten befinden sich bei den Doppelschrägaufstellern Buslinien mit Fahrzielen im Westen, Süden oder Osten.

Bei der Ausfahrt aus den Längsaufstellern (Haltepunkt Nr. 13, 14 und 17, 18) kommt es zu Konfliktpunkten zwischen den ausfahrenden Bussen und solchen, welche zu den Doppelschrägaufstellern (Haltepunkt Nr. 1 bis 10) einfahren.

Sowohl an der Rheinstraße als auch an der Hauptstraße besteht die Möglichkeit des Ein- und Ausfahrens für den ÖPNV. Dadurch entstehen zusätzliche Konfliktpunkte.

Die Breite der Fahrbahn, die zwischen den Längshaltepunkten als Fahrgasse zur Verfügung steht, beträgt insgesamt 7.0m. Bei einem unabhängigen Ausfahren aus den Haltepunkten kann es zu einer geringfügigen Mitbenutzung der Gegenfahrbahn kommen.

Der Radverkehr wird auf der östlichen Seite entlang der Hauptstraße auf einem Zweirichtungsweg geführt. Hierbei entstehen Konfliktpunkte mit den Fußgängern, die Radweg und Hauptstraße zwischen Bahnhof und ZOB überqueren müssen.

Die Fußgänger erreichen den ZOB über die Plattform im Osten zwischen den Längs- und Schrägaufstellern. Die Doppelschrägaufsteller können durch den Fußgänger von Norden oder Süden erreicht werden. Maximal benötigt der Fußgänger zum Erreichen der mittleren Stege 2 Überquerungen. Alle Längsaufsteller sind von der Plattform mit maximal zwei Überquerungen erreichbar.

Im Vorfeld des Bahnhofsgebäude stehen Flächen zur Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes zur Verfügung. Dadurch, dass der Straßenabschnitt zwischen Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße vom Kfz-Verkehr (ausgenommen ÖPNV) befreit ist, kann eine Fußgängerzone (mit ÖPNV und Rad frei) eingerichtet werden. Eine Verlängerung der Fußgängerzone bis zur Rheinstraße ermöglicht dem Fußverkehr zwar einen einfacheren Zugang zu den Bussteigen, doch ergibt sich dadurch eine Vielzahl an Konfliktpunkten zwischen dem ÖPNV und dem Fußverkehr, insbesondere auch wegen der verschiedenen Ein- und Abbiegevorgängen seitens des ÖPNV. Aus Sicherheitsgründen sollte daher darauf verzichtet werden.

Die Variante Nordverlegung 4 erreicht nicht das gleiche Maß an Flexibilität wie die Variante Nordverlegung 3. Dafür sind hier alle Haltpunkte auf die Nutzung durch Gelenkbusse ausgelegt.

### 6.1.4 Übersicht Kennzahlen

Nachfolgende Tabelle stellt die maßgeblichen Fakten der verschiedenen Varianten zur ZOB-Ausgestaltung dar.

	<b>Süd 2</b>	<b>Süd 3</b>	<b>Nord 3</b>	<b>Nord 4</b>
Haltepunkte gesamt	16	15	18	18
Haltepunkte Gelenkbusse <sup>41</sup>	12	3	12	18
Haltepunkte Linienbusse	4	12	6	-
Unabhängig befahrbare Haltepunkte <sup>42</sup>	16	15	12	8
Bedarf von Wendemanövern bei durchgehenden Buslinien	i.A. keine <sup>43</sup>	Süd → Nord keine; Nord → Süd 2 Wendemanöver	i.A. keine <sup>43</sup>	i.A. keine <sup>43</sup>
Wartepositionen	Möglichkeit Pfählerpark	Möglichkeit Pfählerpark	2 Gelenkbusse 1 Linienbus	2 Gelenkbusse
Dienst-Pkw	Möglichkeit Pfählerpark	Möglichkeit Pfählerpark	2 Parkplätze	2 Parkplätze
Erweiterungsmöglichkeit	1; zudem ggf. auf Flächen des Pfählerparks	1; zudem ggf. auf Flächen des Pfählerparks	2-4 <sup>44</sup>	6

Tabelle 2: Übersicht Kennzahlen ZOB

## 6.2 Weitere Belange im ÖPNV

### 6.2.1 Weitere Betriebsflächen im ÖPNV

Für einen reibungslosen Betrieb im ÖPNV sind zusätzlich zu den eigentlichen Haltepunkten weitere Funktions- und Betriebsflächen für den ÖPNV erforderlich. Diese können abseits des ZOB vorgesehen werden. Da die Flächenverfügbarkeiten im Wesentlichen nur vom Standort des ZOB abhängen, werden Lösungen für die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung gruppiert nach ZOB-Standort ausgearbeitet. Eine Übersicht der Verortung der verschiedenen Funktionsflächen ist in Beilage a zu finden.

Für die Haltepunkte für **Fernbusse** und **Messe-Shuttle** sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

<b>ZOB-Standort Süd</b>	<b>ZOB-Standort Nord</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf Grund der Fahrtziele sollten die Haltepunkte auf der westlichen Seite der Bahnanlage vorgesehen werden.</li> <li>Die Haltepunkte sollten nördlich des ZOB liegen, um optimale Wegeverbindungen zu den Bahngleisen sowie zum ZOB zu gewährleisten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine gute Wegeverbindungen zu den Bahngleisen sowie zum ZOB ist zu gewährleisten. Die Haltepunkte können sowohl nördlich als auch südlich des ZOB liegen.</li> </ul>

<sup>41</sup> Natürlich können auch solche Haltepunkte durch Linienbusse genutzt werden.

<sup>42</sup> Eine unabhängig Abfahrt ist in jedem Falle sichergestellt. Für eine unabhängig Anfahrt ist ggf. der Fahrplan zu beachten.

<sup>43</sup> Dies hängt wesentlich von der Zuweisung der Buslinien zu den Bussteigen ab.

<sup>44</sup> Zwei weitere Haltepunkte sind in bei der aktuellen Planung bereits enthalten und ohne somit ohne relevanten Umbaumaßnahmen umsetzbar (Fahrgasse südlich der Doppelschrägaufsteller (Haltepunkte Nr. 1 und 2).

**ZOB-Standort Süd**

- Eine gute Verknüpfung sollte auch in Bezug auf Kiss&Ride-Stellplätze, welche auf Höhe des Bahnhofsgebäudes westlich der Baumreihe vorgesehen sind, gegeben sein.
- Eine Befahrung der Fußgängerzone auf Höhe des Bahnhofsgebäudes sollte möglichst vermieden werden.
- Die Haltepunkte sollten ausreichend Platz und eine längere Standzeit bieten.
- Für den Fernbus sind zwei Haltepunkte, für den Messe-Shuttle ein Haltepunkt für einen Gelenkbus vorgesehen werden.

**ZOB-Standort Nord**

- Eine gute Verknüpfung sollte auch in Bezug auf Kiss&Ride-Stellplätze, welche im neuen Parkhaus untergebracht sind, gegeben sein.

In der Folge bietet sich für beide ZOB-Standorte, Haltepunkte für Fernbusse im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen. Bzgl. Haltepunkt für den Messe-Shuttle bieten sich ggf. unterschiedliche Standorte an:

**ZOB-Standort Süd**

- Haltepunkte für Messe-Shuttle sind wie diejenigen für Fernbusse im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen.

**ZOB-Standort Nord**

- Je nach Ausgestaltung sind Flächen für Haltepunkte für den Messe-Shuttle auf dem ZOB verfügbar. Sollte dies nicht der Fall sein oder aber diese Flächen bspw. auf Grund eines Fahrplanausbaus / -verdichtung für Einsatzlinien verwendet werden, bietet sich, die Haltestelle für den Messe-Shuttle analog wie derjenige für Fernbusse im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen.

Haltepunkte im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße:

- Eine Teilfläche des Erdgeschosses wird für die Einrichtung der Haltepunkte für Fernbusse und Messe-Shuttle reserviert.
- Eine rasche und direkte Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ist über die Rheinstraße gewährleistet

Für den Haltepunkt für den **SEV** sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

**ZOB-Standort Süd**

- Es sollte Platz für mindestens drei Gelenkbusse gegeben sein.
- Auf Grund des hohen Fahrgastaufkommens wird eine Trennung vom Stadt- und Regionalbusverkehr angestrebt.
- Eine kurze und direkte Wegeverbindung sollte sowohl zu den Bahngleisen als auch zum ZOB, idealerweise auch zur Innenstadt gewährleistet werden.

**ZOB-Standort Nord**

In der Folge bietet sich für beide ZOB-Standorte, den heutigen Haltepunkt auf der Ostseite der Bahnanlagen auszuweiten:

**ZOB-Standort Süd**

- Die Stadt prüft derzeit den Erwerb weiterer Grundstücke im Bereich der südlichen Bahnhofsunterführung.

**ZOB-Standort Nord**

- Die Distanz zum ZOB ist zwar etwas länger, als wenn für den SEV Haltepunkte im Bereich der neuen nördlichen Bahnquerung geschaffen würden, doch ist eine Trennung des SEV und MIV (Park&Ride) aus Sicherheitsgründen zu bevorzugen.

**ZOB-Standort Süd**

- Sollten die Verhandlungen nicht positiv verlaufen, kann alternativ ein Standort auf der Park&Ride-Anlage der DB entlang der Rammersweierstraße gefunden werden. Dabei ist zu beachten, dass es einerseits eine klare Trennung zwischen der Haltepunkte für den SEV und die Pkw gibt. Andererseits sollte der SEV möglichst nahe beim Aufgang der neuen nördlichen Bahnquerung liegen. Nachteilig an diesem Standort ist, dass er relativ weit entfernt vom ZOB liegt.

**ZOB-Standort Nord**

- Sollten die Verhandlungen nicht positiv verlaufen, kann alternativ ein Standort auf der Park&Ride-Anlage der DB entlang der Rammersweierstraße gefunden werden. Vorteilhaft wäre die bessere Anbindung an den ZOB. Allerdings bestehen die Herausforderungen einer möglichst klaren Trennung zwischen der Haltepunkte für den SEV und die Pkw sowie eines möglichst nah bei der neuen nördlichen Bahnquerung gelegenen Standorts für den SEV.

Für die **Wartepositionen**, insbesondere für Busse des Regionalverkehrs, sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

**ZOB-Standort Süd**

- Es sollte Platz für zwei bis drei Gelenkbusse gegeben sein.
- Die Warteposition sollte im direkten Umfeld zum ZOB liegen; eine direkte und störungsfreie Fahrt zum bzw. vom ZOB ist sicherzustellen.

**ZOB-Standort Nord**

- Die Warteposition sollte im direkten Umfeld zum ZOB liegen; eine direkte und störungsfreie Fahrt zum bzw. vom ZOB ist sicherzustellen. Es ist daher ein Standort auf der westlichen Seite der Bahnanlagen vorzusehen.

Für die beiden ZOB-Standorte bieten sich unterschiedliche Standorte für Wartepositionen an:

**ZOB-Standort Süd**

- Es bieten sich grundsätzlich drei Möglichkeiten<sup>45</sup>: Wartepositionen können auf Flächen des Pfählerparks, im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße oder im Bereich der Haltepositionen des SEV auf der Ostseite der Bahnanlagen vorgesehen werden.

**ZOB-Standort Nord**

- Bei beiden Varianten für die ZOB-Ausgestaltung verfügt der ZOB grundsätzlich über Flächen für die Wartepositionen.<sup>46</sup> Sollten diese Flächen bspw. auf Grund eines Fahrplanausbaus / -verdichtung für Einsatzlinien verwendet oder bei den Varianten mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich zum Bau des Kreisverkehrs Okenstraße / Rheinstraße benötigt werden, bietet sich, Wartepositionen im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen. Die Wartepositionen im Bereich des ZOB sollten möglichst so ausgestaltet werden, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt leicht zu Bussteigen transformiert werden können.

Wartepositionen auf Flächen des Pfählerparks: -

- Der Standort ermöglicht Wartepositionen in unmittelbarer Umgebung zum ZOB.

<sup>45</sup> Die städtischen Flächen im Bereich des Freiburger Platzes (ehemalige Tankstelle) sind zu gering, um ein Ein- und Ausfahren ohne Rangieren sicherzustellen.

<sup>46</sup> Wird bei den Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich die Beziehung von der Unionbrücke zur Freiburger Straße weiterhin angeboten, ist der Knoten Okenstraße / Rheinstraße zu einem Kreisverkehr umzugestalten; die Bereitstellung eines Linksabbiegers von der südlichen Okenstraße in die Freiburger Straße am Freiburger Platz ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich (siehe Kapitel 9.1). Durch den Knotenumbau zu einem Kreisverkehr besteht gegenüber heute ein Mehrbedarf an Verkehrsflächen. Bei Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich bestehen somit kaum Restflächen im Bereich des ZOB für die Einrichtung weiterer Betriebsflächen für den ÖPNV. Diese sind dann in jedem Falle im neuen Parkhaus an der Rheinstraße unterzubringen.

**ZOB-Standort Süd**

**ZOB-Standort Nord**

- Eine Erschließung der Wartepositionen ohne Nachteile ist kaum möglich. Bei Führung ohne Rangiermanöver, d.h. Durchfahrt der Wartepositionen, quert entweder der ÖPNV den Fuß- und Radweg westlich des ZOB, was auf Grund des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens zu einer Vielzahl an Konfliktpunkten führt, oder aber der Fuß- und Radweg wird um die Betriebsflächen herum geführt, wodurch eine unattraktive Führung dieser Verkehrsteilnehmer zwischen Bahnhof und Innenstadt resultiert. Alternativ sind die Wartepositionen nur über die Saarlandstraße erreichbar mit Bedarf von Rückwärtsfahrten. Auch solche bergen ein Sicherheitsrisiko.

Wartepositionen im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße:

- Grundsätzlich wird diese Verortung bevorzugt.
- Eine Teilfläche des Erdgeschosses wird für die Einrichtung von zwei Wartepositionen reserviert. Ggf. ist eine kombinierte Nutzung mit den Haltepunkten für den Fernbus möglich.<sup>47</sup>
- Eine rasche und störungsfreie Fahrt zum ZOB ist gewährleistet.

Wartepositionen im Bereich der Haltepositionen des SEV auf der Ostseite der Bahnanlagen vorgesehen:

- Sollte die Frequentierung der Wartepositionen (im Bereich des neuen Parkhauses) sehr hoch sein und damit eine erhebliche Störung durch Busse im Bereich der Fußgängerzone vor dem Bahnhofsgelände stattfinden, sollte diese Alternative für den Standort der Wartepositionen gewählt werden.
- Eine relativ rasche und störungsfreie Fahrt zum ZOB ist für die Varianten mit Verlagerung des Durchgangsverkehrs gewährleistet. Bei den Varianten mit Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofsumfeld ist essenziell, dass der ÖPNV eine klare Priorisierung an den Lichtsignalanlagen erhält.

Für die Abstellmöglichkeiten für **Dienst-Pkw** sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

**ZOB-Standort Süd**

**ZOB-Standort Nord**

- Es sollte Platz für ein bis maximal zwei Pkw gegeben sein.
- Die Abstellmöglichkeiten sollte im direkten Umfeld zum ZOB liegen; eine direkte und sichere Fußwegeverbindung zum bzw. vom ZOB ist sicherzustellen.

Für die beiden ZOB-Standorte bieten sich unterschiedliche Standorte für Abstellmöglichkeiten für Dienst-Pkw an:

**ZOB-Standort Süd**

**ZOB-Standort Nord**

- Dadurch, dass die Parkplätze im Straßenraum künftig den Bewohnern (und Beschäftigten)
- Bei beiden Varianten für die ZOB-Ausgestaltung können grundsätzlich Parkplätze für Dienst-Pkw

<sup>47</sup> Hierzu ist eine detaillierte Prüfung der Zeiten mit Abstellbedarf und des Fahrplans erforderlich.

### ZOB-Standort Süd

vorenthalten sind, empfiehlt sich, die Abstellmöglichkeiten für Dienst-Pkw trotz leichter Entfernung im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen. Alternativ können Flächen des Pfählerparks umgenutzt werden.

### ZOB-Standort Nord

auf der Fläche des ZOB eingerichtet werden.<sup>46</sup> Alternativ besteht natürlich auch die Gelegenheit, entsprechende Parkplätze im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorzusehen.

Abstellflächen für Dienst-Pkw im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße:

- Speziell gekennzeichnete Parkfelder werden für die Dienst-Pkw reserviert.
- Zwecks Vermeidung von unerlaubter Nutzung durch Dritte sollten die Parkplätze in das Parkhaus integriert oder aber anderweitig abgesperrt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass gewisse Verkehrsteilnehmer diese Parkplätze als Gratis-Abstellplätze missbrauchen.
- Eine relativ kurze und direkte Anbindung zum ZOB ist gewährleistet; 300m werden als verträglich erachtet.
- Eine kurze und direkte Anbindung zum ZOB ist gewährleistet.

Die **Service-Einrichtungen** für das Buspersonal (Sanitäre Anlagen, Pausen- und Aufenthaltsraum) werden wie im Konzept für die Mobilitätszentrale beschrieben primär dort untergebracht. Der Standort der Mobilitätszentrale ist im südlichen Teil des Bahnhofsgebäudes vorgesehen, siehe Kapitel 11.

Im Falle des ZOB-Standorts Nord empfiehlt sich auf Grund der Distanz zwischen ZOB und Mobilitätszentrale, ebenfalls sanitäre Anlagen im Bereich des ZOB vorzusehen. Denkbar ist eine Integration in das Parkhaus, da dies insbesondere auch den Fahrgästen für Fernbusse zu Gute käme.

### 6.2.2 Betrieb

Zwecks Beschleunigung des ÖPNV empfiehlt sich, an den Lichtsignalanlagen eine absolute **ÖPNV-Priorisierung** vorzusehen. D.h. nach Anmeldung eines Busses an der Lichtsignalanlage können einzelne Umlaufphasen übersprungen werden, um rasch die für den ÖPNV relevante Phase auszulösen. Dadurch, dass mehrere Buslinien in etwa gleichzeitig am ZOB ankommen bzw. vom ZOB losfahren, gibt es über die Stunde somit einerseits (stark) verkürzte Umläufe mit einer ÖPNV-Phase und längeren Wartezeiten auf nicht bevorrechtigten Zufahrten, da die entsprechenden Ströme ggf. mehrere Umläufe abwarten müssen. Andererseits gibt es Umläufe, in denen reine ÖPNV-Phasen wegfallen. Im Falle einer absoluten ÖPNV-Priorisierung ist sicherzustellen, dass die Rückstaus auf den nicht bevorrechtigten Zufahrten jeweils wieder abgebaut werden können. Die Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsablauf sollten nach Entscheid der weiterzuverfolgenden Variante der Verkehrsführung inkl. ZOB-Standort nach Möglichkeit mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation untersucht werden. Ggf. ist die absolute ÖPNV-Priorisierung auf bestimmte Zufahrten zu beschränken.

Eine weitere Möglichkeit zur Beschleunigung des ÖPNV kann mittels Einrichtung von Fahrstreifen, welche dem ÖPNV vorbehalten sind, sogenannte Busspuren, erreicht werden. Von Interesse sind sie dabei primär auf stark belasteten Streckenabschnitten wie bspw. die nördliche Okenstraße bei den Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal. Allerdings stehen in diesem Falle bei bestehendem Straßenquerschnitt keine Restflächen zur Einrichtung einer Busspur zur Verfügung bzw. werden sie zur leistungsfähigen Abwicklung des gesamten Kfz-Verkehrs benötigt.

Die Buslinien des **Regionalverkehrs** enden am ZOB. Bei Verlegung des ZOB in den Norden resultiert für Fahrgäste des Regionalverkehrs mit Erschließung nördlich und ggf. auch westlich gelegener Ortschaften ein deutlich längerer Fußweg in die Innenstadt oder aber ein Umstieg auf eine andere Buslinie wird erforderlich. Um die Attraktivität des ÖPNV zu wahren, empfiehlt sich die Prüfung einer Verlängerung der Regionalbuslinien in Richtung Innenstadt. Bereits im Bereich der Haltestelle Stadtkirche gibt es geeignete Wendemöglichkeiten. Inwiefern eine Verschiebung der Endhaltestelle im Regionalbusverkehr umlauftechnisch machbar ist bzw. welche Auswirkungen dies zur Folge hätte, ist im Detail für die weiterzuverfolgende Variante zu prüfen.<sup>48</sup>

Im Falle eines nördlichen ZOB-Standorts verlängert sich der **Haltestellenabstand** zwischen dem ZOB und den benachbarten Haltestellen in Richtung Süden und Osten auf bis zu 600m. Unter Berücksichtigung eines Einzugsbereichs einer Bushaltestelle von 200m ergibt sich somit eine Lücke in der Abdeckung. Mittels Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des ehemaligen ZOB kann dem entgegen gewirkt werden. Zusammen mit den teils längeren Fahrtwegen zum neuen ZOB wirkt sich eine zusätzliche Haltestelle im Linienverlauf negativ auf die Gesamtfahrtzeiten aus (Abbremsen, Haltezeit / Fahrgastwechsel, Beschleunigen). Die Machbarkeit ist daher im Detail zu prüfen.

Zur besseren Abdeckung bietet sich grundsätzlich auch im Falle eines ZOB-Standorts im Süden an, eine weitere Haltestelle im Norden des Bahnhof<sup>49</sup> vorzusehen. Die Attraktivität, Fahrverluste für durchfahrende Reisende und die umlauftechnische Machbarkeit ist auch in diesem Falle zu überprüfen.

Eine **Zuweisung** der **Buslinien** zu den **Haltepunkten** ist nicht Bestandteil der Untersuchung. Bei Planung einer solchen sollten jedoch folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Je nach Ausgestaltung des ZOB gibt es Haltepunkte, deren Befahrbarkeit von der Belegung davorliegender Haltepunkte abhängt.
- Am ZOB-Standort Nord ergeben sich für Umsteigende im ungünstigsten Fall längere Fußwege. Zur Anschlusssicherung sind längere Umsteigezeiten zu beachten.

Beim ZOB-Standort Nord resultieren für mehrere Stadtbuslinien längere Fahrtwege. Da die aktuellen **Umläufe** teilweise relativ knapp bemessen sind, können relevante Auswirkungen auf Umläufe auf Grund der Verlegung des ZOB-Standorts nicht ausgeschlossen werden (z.B. Bedarf zusätzlicher Fahrzeuge). Mittels einer Umlaufplanung ist zu prüfen, welche Auswirkungen damit verbunden sind und wie sie minimiert werden können (bspw. Neuverknüpfung von Linienästen). Desgleichen empfiehlt sich eine Überprüfung der Dienste für das Buspersonal.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Die Fahrtzeit hängt unter anderem von der Verkehrsführung des MIV-Durchgangsverkehrs ab.

<sup>49</sup> Der genaue Standort ist zu untersuchen. Flächen zur Einrichtung einer Haltestelle sind insbesondere auf den für den ZOB Nord verfügbaren Flächen vorhanden.

<sup>50</sup> Je nach Pausenregelung kann auf Grund geringerer Wartezeiten an Endstationen der Bedarf zusätzlicher bzw. längerer zusammenhängender Pausen erforderlich werden.

## 7 Radverkehr

### 7.1 Radwegenetz

Ein attraktives Radwegenetz verbindet alle relevanten Ziele auf sicheren Wegen (sogenanntes Wunschliniennetz). Für die vorliegende Untersuchung gilt es, sichere und durchgängige Achsen zu schaffen, die

- den Bahnhof bzw. den ZOB mit den benachbarten Quartieren (Quell- / Zielverkehr),
- die Innenstadt mit Quartieren nördlich des Bahnhofareals (Durchgangsverkehr) sowie
- die Oststadt mit Quartieren westlich des Bahnhofareals verbindet (Durchgangsverkehr).

Mittels Schaffung von Achsen für den Zielverkehr bestehen grundsätzlich auch Achsen für den Durchgangsverkehr. Letzterer nimmt im Betrachtungsperimeter voraussichtlich einen deutlich geringeren Anteil als der Quell- und Zielverkehr ein. Nichtsdestotrotz sollten für den Durchgangsverkehr auch direkte und sichere Verbindungen ausgewiesen werden, die einen allfälligen Umweg via den Bahnhof vermeiden.

Die Führung des Radverkehrs hängt teilweise vom Standort des ZOB ab, weswegen sie für die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung gruppiert nach ZOB-Standort konkretisiert werden. Wesentliche Verbesserungen werden allerdings bei allen Varianten erreicht:

- Alle Varianten bieten die Möglichkeit eines geschlossenen Radwegenetzes.
- Das Radwegenetz wird verdichtet. Insbesondere können dank der neuen Verkehrsführung verschiedene Einbahnstraßen für den Radverkehr im Zweirichtungsbetrieb geöffnet werden.
- Die Sicherheit der Radfahrer wird erhöht, indem der Verkehr via verkehrsberuhigte und verkehrsarme Straßen, teilweise auch neu eingerichtete Fahrradstraßen oder Fußgängerzonen geleitet wird. Konfliktpunkte mit dem MIV werden daher auf ein Minimum beschränkt.<sup>51</sup>
- Dank der kurzen und direkten Wege auf eigens für den Radverkehr vorgesehenen Flächen bedarf es keines Ausweichens mehr auf Flächen des Fußverkehrs. Um Konfliktpunkte mit dem Fußverkehr ebenfalls in Fußgängerzonen gering zu halten, sollte dort eine gewisse Radverkehrsführung vorgegeben, bspw. mittels farblicher Hervorhebung bzw. einem anders farbigen Bodenbelag.

#### ZOB-Standort Süd

#### ZOB-Standort Nord

Nord-Süd-Achsen:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Durch die Verkehrsberuhigung entlang der Hauptstraße wird die Nord-Süd-Radachse dorthin verlegt. Die Achse ist in beide Richtungen durchgängig befahrbar. Je nachdem wird der Radverkehr auf den ÖV-Spuren oder im Mischverkehr, was auf Grund der geringen Belastungen unproblematisch gesehen wird. Ebenfalls darf die je nach Variante vorgesehene Fußgängerzone vom Radverkehr befahren werden.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Im Bereich des ZOB wird der Radverkehr im Gegenverkehr auf der Westseite des ZOB geführt (Radweg), siehe auch Kapitel 6.1.2.</li></ul> |
|   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Im Bereich des ZOB wird der Radverkehr im Gegenverkehr auf der Ostseite des ZOB geführt (Radweg), siehe auch Kapitel 6.1.3.</li></ul>  |

<sup>51</sup> Bei den Varianten mit Beibehaltung des Durchgangsverkehrs ist besonders der Knoten Philipp-Reis-Straße / Hauptstraße hervorzuheben.

### ZOB-Standort Süd

### ZOB-Standort Nord

- 
- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Von Süden wird der Radverkehr im Zuge des Knotens Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße auf die Westseite zum Radweg geleitet. Hierzu wird für den Fahrradverkehr eine Aufstellfläche vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs eingerichtet.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Der von Norden kommende Radverkehr wird noch im Bereich der Maria-und-Georg-Dietrich-Straße auf die Ostseite zum Radweg geführt.</li></ul> |
|---|--|
- 
- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Nördlich des ZOB erfolgt die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit Hilfe des Kreisverkehrs.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Südlich des ZOB erfolgt die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit Hilfe des Kreisverkehrs.</li></ul> |
|--|---|
- 
- Die neue Nord-Süd-Achse ist sowohl für den Durchgangs- als auch den Quell- und Zielverkehr attraktiv, da sie den Radverkehr auf direktem Wege zum Bahnhof und dem ZOB führt<sup>52</sup>, gleichfalls ohne Umweg die Innenstadt mit Quartieren im Norden des Bahnhofareals verbindet.
- 
- Ost-West-Achsen:
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Mit einer neuen nördlichen Bahnquerung wird die Ost-West-Achse gestärkt.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Mit einer neuen nördlichen Bahnquerung wird die Ost-West-Achse gestärkt. Diese bietet eine direkte Erschließung des neuen ZOB.</li></ul> |
|--|--|
- 
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Mittels Umwidmung der Franz-Volk-Straße zu einer Fahrradstraße gewinnt die nördliche Ost-West-Achse (Bahnquerung – Franz-Volk-Straße) weiter an Attraktivität.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Mittels Umwidmung der Franz-Volk-Straße zu einer Fußgängerzone gewinnt die nördliche Ost-West-Achse (Bahnquerung – Franz-Volk-Straße) weiter an Attraktivität. Mittels klarer Führung des Radverkehrs im Bereich des ZOB ist auch hier die Sicherheit für den Radverkehr sichergestellt.</li></ul> |
|--|--|
- 
- Die Verkehrsberuhigung und der Zweirichtungsbetrieb in der Straßburger Straße erlauben die Schaffung einer weiteren Ost-West-Achse für den Quell-Ziel-Verkehr.
- 
- Bei den Varianten mit Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs profitiert insbesondere der Raddurchgangsverkehr von einer weiteren Ost-West-Achse zwischen Ochsensteg und Unionbrücke. Die Aufwertung im Bereich der Unionrampe ermöglicht aber auch eine Attraktivierung für den Quell- / Zielverkehr von bzw. zu (neuen) Radabstellanlagen auf der Westseite der Bahnanlagen.
- 
- Für den Raddurchgangsverkehr ergibt sich mit den neuen Achsen<sup>53</sup> eine ideale Verknüpfung aller relevanten Beziehungen. Insbesondere für die Varianten mit Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs wird der Raddurchgangsverkehr vom zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude möglichst ferngehalten sowie Durchfahrten des ZOB gering gehalten.
- 

## 7.2 Ruhender Verkehr

Nebst der Führung des Radverkehrs erfordert eine attraktive Radinfrastruktur eine ausreichende Anzahl an sicheren und geschützten Radabstellanlagen. Im Folgenden werden für verschiedene Nutzergruppen (Einpendler, Auspendler, Kurzzeitparker) geeignete Standorte für Radabstellanlagen und deren Organisationsform ermittelt. Als Organisationsformen werden insbesondere in Betracht gezogen:

- Anlehnbügel;
- Doppelstöckige Anlagen;
- Fahrradboxen, ggf. ebenfalls doppelstöckig;
- Fahrradsammelanlagen;
- Fahrradparkhaus / -halle;

---

<sup>52</sup> Aussagen zu den Standorten von Radabstellanlagen folgen weiter unten.

<sup>53</sup> Nord-Süd-Achse: Hauptstraße; Ost-West-Achsen: Franz-Volk-Straße / neue nördliche Bahnquerung, Philipp-Reis-Straße / Unionrampe.

- Automatisches Parksystem (bspw. RadHaus Offenburg);
- Fahrradstation (meist im Sinne einer Mobilitätsstation oder gar Mobilitätszentrale).



Abbildung 25 Beispiele von Organisationsformen: Doppelstöckige Anlage (oben links), Fahrradsammelanlage (oben rechts), Fahrradparkhaus (unten)

Für die Abschätzung des Stellplatzbedarfs, mögliche Standorte und deren Organisationsform sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

- Radabstellanlagen, welche im Zuge der neuen Verkehrsführung entfallen, sind zu ersetzen.
- Beidseits der Bahnanlagen bedarf es zusätzlicher Radabstellanlagen.
- Die Entfernung zum ZOB und den Zugängen zu den Bahngleisen sollte so gering wie möglich sein.
- Diebstahlsichere und gegenüber Vandalismus geschützte Abstellplätze erwarten besonders die Auspendler. Nichtsdestotrotz wird auch seitens der Einpendler ein Mindestmaß an Sicherheit und Wetterschutz erwartet. Es wird ein begrenzt zugängliches Fahrradparken von 30-40% empfohlen.
- Die Wartelisten für das RadHaus und die Fahrradboxen einerseits und die hohe Anzahl an Nacht-Parkern andererseits zeigen hohes Interesse an sicheren Abstellmöglichkeiten.
- Die neuen Radabstellanlagen bzw. Teile davon sind auf besondere Bedürfnisse auszurichten wie Lademöglichkeiten für E-Räder, ausreichende Flächen für Lasten- / Cargo-Fahrräder, Räder mit Fahrradanhänger.

Der Bedarf an Radabstellplätzen am Bahnhof Offenburg wird mit Hilfe des Leitfadens für Bike&Ride-Anlagen [18] abgeschätzt:

- Der Bahnhof Offenburg als überregionaler Eisenbahnknoten mit nationalen als auch internationalen Beziehungen sowie die Stadt Offenburg als Oberzentrum mit zentralen Einrichtungen und Einpendlerüberschuss ist beim Radverkehr in Bezug auf Bike&Ride geprägt vom Vor- und Nachtransport (d.h. Aus- und Einpendler), Geschäftsreisende und Besucher.
- Die Anzahl potentieller Bike&Ride-Nutzer wird auf rund 2'050 abgeschätzt. Dies entspricht rund 950 zusätzlichen Bike&Ride-Nutzern gegenüber heute.
- Unter Berücksichtigung diverser Faktoren, des Ausbaustandards bestehender Radabstellanlagen<sup>54</sup> sowie der Tatsache, dass unabhängig des Standorts des ZOB voraussichtlich die bestehenden Abstellflächen im Bereich des heutigen ZOB-Geländes entfallen, liegt der zusätzliche Bedarf an Abstellanlagen am Bahnhof Offenburg bei knapp 800 Plätzen.
  - Bei 240 Stellplätzen davon handelt es sich um bestehende Stellplätze, bei denen eine Nachrüstung (Überdachung) empfohlen wird.<sup>55</sup>
  - Auf Grund der Nutzerstruktur sowie der aktuellen Nachfrage an Stellplätzen mit vergleichbarer Organisationsform sollten rund 320 Stellplätze, d.h. rund die Hälfte der effektiv neu zu schaffenden Anzahl an Stellplätzen, nur beschränkt zugänglich sein bzw. in abgeschlossenen Bereichen vorgesehen werden (Fahrradboxen, neues Parkhaus, RadHaus).
- Darüber hinaus wird ein Gesamtbedarf von 40 Rädern im Bike-Sharing abgeschätzt.

Für die beiden ZOB-Standorte bieten sich teils unterschiedliche Standorte für die Einrichtung neuer Radstellplätze an:

#### **ZOB-Standort Süd**

#### **ZOB-Standort Nord**

Auf der Westseite der Bahnanlage:

- Im neuen Parkhaus an der Rheinstraße wird ein neues Radparkhaus untergebracht. Je nachdem, ob es sich bei der neuen nördlichen Bahnquerung um eine Unter- oder Überführung handelt, liegen die Stellplätze zwecks direkter Erschließung im Untergeschoss oder im ersten Stock, d.h. die Bahnquerung wird bis zum neuen Parkhaus verlängert. Das Parkhaus bietet Sonderstellplätze für Räder mit besonderen Anforderungen (Lastenräder, Räder mit Anhänger, E-Räder, Liegeräder etc.). Für die Aufbewahrung und Ladung von E-Bike-Akkus werden Spinds zur Verfügung gestellt. Zudem empfiehlt sich, eine zentrale Servicesäule mit einer Luftpumpe und Werkzeug für kleinere Reparaturen am Fahrrad vorzusehen.
- Die Neugestaltung des ZOB sieht keine Durchbindung mehr von Im Pfählerpark vor, so dass im östlichen Bereich freizugängliche Radstellplätze mit Überdachung und Doppelstöcker eingerichtet werden.<sup>56</sup> Die Anlage wird mit einer geringen Anzahl an Stellplätzen mit Anlehnbügel ergänzt, um auch Stellplätze für Räder mit besonderen Bedürfnissen zu gewährleisten.
- Im Norden des ehemaligen ZOB-Geländes wird eine freizugängliche Radabstellanlage eingerichtet. Dank ihrer Kompaktheit bieten sich doppelstöckige Stellplätze. Die Anlage wird mit einer geringen Anzahl an Stellplätzen mit Anlehnbügel ergänzt, um auch Stellplätze für Räder mit besonderen Bedürfnissen zu gewährleisten.

<sup>54</sup> Als ungenügend wird ein Vorradhalter, als akzeptabel werden weitere frei zugängliche Organisationsformen ohne Witterungsschutz beurteilt. Ausreichender Standard bieten Fahrradboxen und Stellplätze in geschlossenen Sammelanlagen sowie überdachte Stellplätze mit einfachem Anlehnhalter, Anlehnhalter mit Vorderradanschluss oder Doppelstöcker.

<sup>55</sup> Dies wird auf Grund der Anordnung der betroffenen Stellplätze nicht immer möglich sein, insbesondere auf der Ostseite der Bahnanlage.

<sup>56</sup> Alternativ können auch Flächen des Pfählerparks hierzu genutzt werden.

### ZOB-Standort Süd

### ZOB-Standort Nord

- Entlang der Hauptstraße empfiehlt sich im nördlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes eine weitere freizugängliche Abstellanlagen als Doppelstöcker.

Auf der Ostseite der Bahnanlage:

- Es bietet sich die Einrichtung einer freizugänglichen, überdachten, doppelstöckigen Radabstellanlage auf Höhe der südlichen Unterführung auf der östlichen Seite der Rammersweierstraße. Die Stadt prüft derzeit den Erwerb weiterer Grundstücke in diesem Bereich.
- Sollten die Verhandlungen nicht positiv verlaufen oder alle Flächen für den SEV benötigt werden, sollte ein (Teil-)Ausbau der bestehenden Fahrradboxen als doppelstöckige Anlage geprüft werden.
- Auf Höhe der neuen nördlichen Bahnquerung<sup>57</sup> kann eine geringe Anzahl an freizugänglichen, überdachten Stellplätzen vorgesehen werden. Eine hohe Anzahl an Abstellplätzen ist auf Grund der kurzen und attraktiven Verbindung auf die Westseite der Bahnanlagen mit direktem Zugang zu weiteren Radabstellplätzen nicht erforderlich.

Beilage 5 zeigt für die beiden ZOB-Standorte eine Übersicht über die neu geplanten Radabstellanlagen inklusive ihrer Größe.

Der bestehende Parkdruck im Radverkehr fordert Handlungsbedarf vor Finalisierung des neuen ZOB bzw. der neuen Verkehrsführung. Kurzfristig realisierbar sind folgende Radabstellanlagen:

- Radabstellanlagen entlang der Hauptstraße im nördlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes – sofern der neue ZOB am südlichen Standort vorgesehen wird.
- Ggf. Teile der Radabstellanlagen im östlichen Bereich des Im Pfählerpark – sofern der neue ZOB am südlichen Standort vorgesehen wird. Im Falle eines künftigen ZOB-Standorts im Norden kann hier temporär eine Anlage eingerichtet und nach Möglichkeit nach Inbetriebnahme des neuen ZOB auf das ehemalige ZOB-Gelände verlegt werden.
- Radabstellanlagen auf der Ostseite der Bahnanlage: Abhängigkeiten bestehen nur in Bezug auf den Grunderwerb.

## 8 Fußverkehr

Ein attraktives Fußwegenetz verbindet alle relevanten Ziele auf sicheren und vor allem auch kurzen und hindernisfreien Wegen. Für die vorliegende Untersuchung gilt es, sichere, kurze, hindernisfreie und durchgängige Verbindungen zu schaffen

- für die Beziehungen zwischen Bahnhof bzw. Bahnsteigen, Taxistand, Fahrradabstellplätzen, Park&Ride-Anlagen, ZOB sowie Innen- und Oststadt,
- entlang von Schulwegen, die durch das Bahnhofsareal führen.

Auf Grund der unterschiedlichen Verortung von Fahrradabstellplätzen, Taxistand und Park&Ride-Anlagen bei den beiden Standortvarianten für den ZOB hängt die Führung des Fußverkehrs entlang der Hauptstraße stark vom ZOB-Standort ab.

<sup>57</sup> Der genaue Standort ergibt sich aus der Integration der neuen Bahnquerung ins Straßenumfeld und kann derzeit daher noch nicht genau festgelegt werden.

**ZOB-Standort Süd**

**ZOB-Standort Nord**

Führung zwischen Bahnsteigen und ZOB:

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der südlichen Bahnunterführung kann der Fußverkehr direkt auf den ZOB geführt werden.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der südlichen Bahnunterführung wird der Fußverkehr entlang des Bahnhofgebäudes zum ZOB geführt. Dank des vorherrschenden Platzcharakters besteht eine direkte, attraktive und hindernisfreie Verbindung. Die Distanz von der Bahnunterführung zu den Bussteigen liegt zwischen 160-300m.</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der nördlichen Bahnunterführung wird der Fußverkehr über den Bahnhofsvorplatz geführt, der als Fußgängerzone ausgestaltet ist. Ab Höhe Straßburger Straße erfolgt eine Führung entlang des Bahnhofsgebäudes, so dass schließlich dieselbe Feinerschließung des ZOB erfolgt wie für den Fußverkehr bei der südlichen Bahnunterführung. Gesamthaft ergibt sich eine direkte, attraktive und hindernisfreie Verbindung. Allerdings liegen die Bussteige zwischen 260m und 360m von der neuen nördlichen Bahnquerung entfernt.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der neuen nördlichen Bahnquerung kann der Fußverkehr direkt auf den ZOB geführt werden.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsteigezeiten zwischen Bahnsteig und ZOB ändern sich gegenüber heute kaum.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da sich die neue nördliche Bahnquerung voraussichtlich am Ende des Bahnsteigs befindet, ergeben sich im ungünstigsten Fall deutlich längere Umsteigezeiten.<sup>58</sup> Obwohl die am weitesten entfernten Haltesteige auf dem ZOB näher an der nächst gelegenen Bahnquerungen liegen als beim südlichen ZOB-Standort, verlängern sich die Umsteigewege um rund 150m bzw. die Umsteigezeiten um mindestens 2 Minuten.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzzüge, welche im Bereich der südlichen Bahnunterführung halten, sind auf kurzem und direktem Wege erreichbar.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Haltepunkt von Kurzzügen ist zu überdenken. Unabhängig des definitiven Standorts ergeben sich entweder für Fahrgäste mit Bezug ZOB oder aber solche mit Bezug Innenstadt längere Fußwege.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung können gewisse Haltepunkte auf direktem Weg und ohne Querung von Fahrbahnen erreicht werden.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung bedarf es mindestens der Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsverkehr. Gegebenenfalls sind weitere Fahrbahnen oder Bussteige zu queren.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Je nach Ausgestaltung des ZOB sind weitere Haltepunkte mittels einmaliger Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsregime oder aber mittels Querung einer Einrichtungsspur sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei der Ausgestaltung des neuen ZOB werden die Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit (Zugang, Blindenleitsystem etc.) vollumfänglich berücksichtigt.</li> </ul>   |  |

Führung zwischen Bahnsteigen bzw. ZOB und Innenstadt:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fußverkehr wird vom Bahnhof westlich des ZOB in Richtung Innenstadt geführt.</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Fußverkehr von der neuen nördlichen Bahnquerung wird östlich des ZOB bzw. entlang des Bahnhofgebäudes in Richtung Süden geführt, wo er mit dem Fußverkehr der südlichen Bahnunterführung zusammentrifft.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Überführung auf die Westseite passiert der Fußverkehr kurzzeitig den ZOB. Mittels</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Flächen im Bereich des ehemaligen ZOB-Geländes werden städtebaulich aufgewertet, so dass für</li> </ul>   |

<sup>58</sup> Die südliche Bahnunterführung liegt etwa in der Mitte der Bahnsteige.

### ZOB-Standort Süd

Fußgängerüberweg direkt südlich des Kreisverkehrs, welcher den nördlichen Abschluss des ZOB bildet, können die Fußgängerströme mit Ziel Innenstadt und ZOB rasch getrennt werden. Gegenseitige Behinderungen werden dadurch auf ein Minimum reduziert.

- Im Falle der Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal wird die sonst relativ attraktive Fußverbindung zur Innenstadt am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße unterbrochen. Für den Fußverkehr ist mit einschneidenden Behinderungen (Konfliktpunkt mit MIV, relativ lange Wartezeiten) zu rechnen.
- Die Fußgängerzone wird mittels Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße quasi bis zum ZOB ausgeweitet. Bei Berücksichtigung städtebaulicher Aufwertungsmöglichkeiten gewinnt die Verbindung deutlich an Attraktivität.

### ZOB-Standort Nord

den Fußverkehr eine attraktive, direkte und abseits des Straßenverkehrs gelegene Verbindung geschaffen wird, die auch zum Aufhalten einlädt. Natürlich kann der Fußverkehr auch den westlich der Hauptstraße gelegenen Gehweg nutzen.

- Die Fußgängerzone wird mittels Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße sowie Umwidmung eines Großteils des ehemaligen ZOB-Geländes (inkl. alter Streckenführung der Hauptstraße) zu Gunsten des Fußverkehrs quasi bis zum ZOB ausgeweitet. Die Verbindung gewinnt deutlich an Attraktivität.

### Führung zwischen Bahnsteigen und Oststadt:

- Durch die neue nördliche Bahnquerung mit Anschluss an die Bahnsteige ergibt sich eine neue direkte und kurze Verbindung zur Oststadt.
- Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einer Entlastung der südlichen Bahnunterführung. Eine Gleichverteilung lässt sich auf Grund des ZOB-Standorts im Süden nicht erreichen.
- Die neue nördliche Bahnquerung wird mindestens an den Anschlussrampen barrierefrei ausgestattet<sup>59</sup>. Idealerweise wird die Barrierefreiheit auch an den Bahnsteigzugängen gewährleistet, bspw. mittels Rampen.
- Die neue nördliche Bahnquerung ist barrierefrei auszugestalten, damit sie ihre volle Wirkung entfalten kann.<sup>60</sup>

### Führung zwischen Bahnsteigen und Fahrradabstellplätzen:

- Sowohl die neu geschaffenen als auch die bestehenden Radabstellanlagen im Norden und im Zentralbereich zwischen den beiden Bahnquerungen (RadHaus, Fahrradboxen) sind dank der neuen nördlichen Bahnquerung deutlich besser erschlossen.
- Besonders hervorzuheben ist die Verbindung zwischen den Bahnsteigen und der neuen Radabstellanlage im neuen Parkhaus, da eine direkte Erschließung gegeben ist. Attraktiv ist die Verbindung insbesondere dann, wenn eine Über- statt Unterführung für die Querung der Bahnanlage gewählt wird.
- Die Radabstellanlage bei Im Pfählerpark liegt rund 100m von der südlichen Bahnunterführung entfernt und somit auch in nächster Umgebung. Durch Führung des Fußverkehrs westlich des ZOB, d.h. analog des Fußverkehrs in Richtung Innenstadt, ist eine direkte und behinderungsfreie Verbindung gegeben.
- Die neue Radabstellanlage auf dem ehemaligen ZOB-Gelände befindet sich unmittelbarer Nähe zur südlichen Bahnunterführung. Dadurch, dass keinerlei Straßen gequert werden müssen, bestehen kurze, sichere und hindernisfreie Wege.

### Führung zwischen Bahnsteigen und Park&Ride-Anlagen:

- Die Erreichbarkeit der Park&Ride-Anlagen erhöht sich dank der neuen nördlichen Bahnquerung deutlich. Obwohl die Integration der neuen nördlichen Bahnquerung in das bestehende Netz noch unklar ist, verbindet sie voraussichtlich die beidseits der Bahnanlagen gelegenen Park&Ride-Anlagen.
- Mittels Unterbringung der westlichen Park&Ride-Anlage im neuen Parkhaus und Verlängerung der neuen nördlichen Bahnquerung bis zu demselben sind diese Stellplätze auf kürzestem Weg erreichbar.

<sup>59</sup> Sie ist Bestandteil des Radwegenetzes und erschließt Fahrradabstellplätze.

<sup>60</sup> Die Barrierefreiheit der neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht nur in Bezug auf die Erreichbarkeit aus der Oststadt essenziell, sondern auch für weitere Aspekte wie bspw. Erschließung von Fahrradabstellplätzen, Park&Ride-Anlagen oder auch Integration ins Radwegenetz.

### ZOB-Standort Süd

### ZOB-Standort Nord

#### Führung zwischen Bahnsteigen und Kiss&Ride-Zonen:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Westseite der Bahnanlage befindet sich die Kiss&amp;Ride-Zone im Bereich zwischen Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße. Die Entfernung zu den beiden Bahnquerungen beträgt jeweils rund 100m. Bei Bedarf kann eine weitere Anzahl an Stellplätzen im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße für Kiss&amp;Ride reserviert werden.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Westseite der Bahnanlage ist eine Kiss&amp;Ride-Zone einerseits im Bereich des ehemaligen ZOB-Geländes, andererseits im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorgesehen. Für beide Bahnquerungen gibt es somit in unmittelbarer Nähe Kiss&amp;Ride-Stellplätze.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Standort bietet in Hinblick auf beide Bahnquerungen eine gute Erschließung. Die Fußwegeverbindung ist insbesondere dank der Fußgängerzone attraktiv.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Standort im Parkhaus empfiehlt sich, da sich ansonsten für Reisende, welche die neue nördliche Bahnquerung nutzen, ein unverhältnismäßig langer Weg (rund 270m) am ZOB vorbei ergibt.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Ostseite wird einerseits die bestehende Kiss&amp;Ride-Zone auf Höhe der Hermannstraße belassen, andererseits neue Stellplätze im Bereich der südlichen Bahnunterführung geschaffen. Die Stadt prüft derzeit den Erwerb weiterer Grundstücke in diesem Bereich.</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sollten die Verhandlungen nicht positiv verlaufen, kann alternativ ein Standort auf der Park&amp;Ride-Anlage der DB entlang der Rammersweierstraße gefunden werden.</li> </ul>   |  |

#### Führung zwischen Bahnsteigen und Taxiständen:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Taxistand ist einerseits am östlichen Ende der Saarlandstraße (Bestandsstellplätze), andererseits im Bereich zwischen Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße vorgesehen. Die Entfernung zu den Bahnquerungen beträgt maximal rund 100m.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Taxistand ist einerseits am östlichen Ende der Saarlandstraße (Bestandsstellplätze), andererseits im Bereich des neuen Parkhauses an der Rheinstraße vorgesehen. Für beide Bahnquerungen gibt es somit in unmittelbarer Nähe Taxistellplätze.</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der neue Taxistand ermöglicht, auch Reisenden, welche die Bahnsteige über die neue nördliche Bahnquerung verlassen, rasch ein Taxi zu erreichen. Die Fußwegeverbindung ist insbesondere dank der Fußgängerzone attraktiv.</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der neue Taxistand im Parkhaus empfiehlt sich, da sich ansonsten für Reisende, welche die neue nördliche Bahnquerung nutzen, ein unverhältnismäßig langer Weg (rund 250m) am ZOB vorbei ergibt. Eine klare Wegweisung ist sicherzustellen, damit der Taxistand im Parkhaus gesehen bzw. als solchen gleich wird.</li> </ul> |

#### Führung zwischen ZOB und Oststadt:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegenüber der heutigen Situation ergeben sich keine Veränderungen der Wegeführung. Ihre Attraktivität kann dank des geringeren Fußverkehrsaufkommens in der südlichen Bahnunterführung erhöht werden.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der neuen nördlichen Bahnquerung ist auch künftig eine rasche, direkte und barrierefreie Verbindung zwischen ZOB und Oststadt gewährleistet.</li> </ul> |
|---|--|

#### Führung des Schulverkehrs:

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von die vorliegende Untersuchung ist im Wesentlichen nur das Schulzentrum Nordwest von Bedeutung.</li> </ul> |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Führung der jeweiligen Schulweges wird beibehalten.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vom ZOB wird der Schulverkehr auf der Westseite der Hauptstraße bis zur Saarlandstraße auf den bestehenden Schulweg geführt. Für Busse, welche im Nordwesten des ZOB halten, kann die Anbindung an das bestehende Schulwegenetz auch via Rheinstraße erfolgen. Im Falle der Variante der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal führt der Schulweg dann (ohne Not) entlang einer stärker belasteten Straße. Zudem sind mehrere lichtsignalgesteuerten Knoten mit entsprechenden Wartezeiten zu passieren.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Schulweg führt westlich am ZOB vorbei.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trotz attraktiverer Führung östlich der Hauptstraße wird auf Grund des erhöhten Querungsbedarfs der</li> </ul>   |

## ZOB-Standort Süd

## ZOB-Standort Nord

Hauptstraße verzichtet. Die Führung des Schulwegs wird daher beibehalten.

- Eine Verbesserung der aktuellen Situation wird bei den Varianten der Verkehrsführung mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs erreicht, indem die Konfliktpunkte am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße behoben und diejenigen an den Knoten entlang der nördlichen Okenstraße entschärft werden.

## 9 Motorisierter Individualverkehr

### 9.1 Fließender Verkehr

Die Varianten der Verkehrsführung wurden in Kapitel 5 ausgearbeitet. Das vorliegende Kapitel befasst sich im Wesentlichen mit begleitenden Maßnahmen, welche erforderlich sind, um

- den Verkehrsfluss im weiteren Umfeld zum Bahnhof zu gewährleisten und
- innerstädtische Verlagerungen auf Hauptverkehrsstraßen und das übergeordnete Straßennetz zu forcieren.<sup>61</sup>

Darüber hinaus werden die Auswirkungen der verschiedenen Verkehrsführungen auf die Reisezeiten im Stadtgebiet Offenburgs aufgezeigt.

#### 9.1.1 Leistungsfähigkeit

Die Auswirkungen der verschiedenen Verkehrsführungen werden mit Hilfe des Verkehrsmodells analysiert. Dabei sind folgende grundsätzlichen Aspekte zu beachten:

- Modellcharakteristik:
  - Es handelt sich um ein reines MIV-basiertes Umlegungsmodell, dem kein Nachfragemodell hinterlegt ist. D.h., dass die Nachfrage für einen bestimmten Zeithorizont ohne manuelle Adaption immer gleich bleibt. Im Zuge der Anpassung der Verkehrsführung erfolgt somit weder eine Änderung der Zielwahl noch eine Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel. Insbesondere bei den Varianten mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs zeigt das Modellergebnis Fahrten, die in der Realität so nicht auftreten werden.
  - Das Verkehrsmodell ist recht grob gehalten im Sinne, dass die Nachfrage teilweise relativ konzentriert an einzelnen Punkten ins Netz eingespeist wird. Durch die Definition recht großer Zonen mit nur einer Anbindung an das Straßennetz werden gewisse Straßen deutlich stärker, andere dafür deutlich schwächer belastet als in der Realität. Im Bereich des Bahnhofareals wird diesem Aspekt Rechnung getragen, indem die Zonen und deren Anbindungen im Zuge der Neukalibration verfeinert wurden. Entlang von Alternativrouten bei den verschiedenen Varianten der Verkehrsführung tritt diese Problematik allerdings teilweise auf.
  - Das Verkehrsmodell musste für die vorliegende Untersuchung auf Grund erheblicher Abweichungen zwischen Modelldaten und aktuellen Zählwerten aktualisiert werden. Die Neukalibration stützt sich dabei auf Zählwerte im Bereich des Bahnhofsumfelds, vgl. Kapitel 2.4. Während für den Untersuchungsperimeter dadurch eine hohe Abbildungsgenauigkeit des realen Verkehrsgeschehens erreicht wird, nimmt diese mit steigender

<sup>61</sup> Von Bedeutung sind insbesondere die B3 / B33 (Otto-Hahn-Straße) sowie der Südring.

Entfernung zum Bahnhofsbereich ab. Im Zuge der Prüfung der Leistungsfähigkeit relevanter Knoten wird dieser Aspekt bei den verschiedenen Varianten berücksichtigt.

- Erkenntnisse aus den Planfallbetrachtungen mit Nordquerung:
  - Die Realisierung der neuen Nordquerung über die Bahnanlage zwischen Englerstraße und Moltkestraße entlastet das Bahnhofsbereich zwar zu gewissem Maße von Verkehr, doch müssen gewisse Straßen Mehrverkehr bewältigen.
    - Die Nordquerung bewirkt eine (Rück-)Verlagerung von Verkehr von der Zähringerbrücke auf die Unionbrücke.
    - Verkehr mit Zielen im östlichen Umfeld zum Bahnhofsbereich wird von der Nordquerung über die nördliche Okenstraße und den Freiburger Platz geführt mit der Folge, dass das Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen zunimmt. Einzelne Abschnitte erfahren eine Mehrbelastung um knapp 1/5 und sind stark belastet.
  - Die Alternativrouten können unabhängig der Verfügbarkeit der Nordquerung den Verkehr bewältigen.
    - Diese Aussage gilt auch in Bezug auf die Varianten mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs.
    - Um ein leistungsfähiges Straßennetz sicherzustellen, sind auch bei Realisierung der Nordquerung verkehrsrechtliche und punktuell bauliche Maßnahmen erforderlich.

Insgesamt wird daher folgendes Vorgehen in Bezug auf die Sicherstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes gewählt:

- Der Fokus wird auf das Bahnhofsbereich gelegt: Für diesen Bereich wird für entscheidende Knoten ein Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS erbracht.
- Entlang der Alternativrouten wird die Leistungsfähigkeit und allfälliger Handlungsbedarf mit Hilfe des Verfahrens „Addition kritischer Fahrströme“<sup>62</sup> überprüft.
  - Zeigt sich auf primären Alternativrouten, dass entscheidende Knoten kaum Reserven aufweisen oder gar überlastet sind, werden verkehrliche und bauliche Maßnahmen skizziert.
  - Für sekundäre Alternativrouten wird eine Grundsatzstrategie zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit entwickelt. Die Definition detaillierter Maßnahmen erfolgt losgelöst von der vorliegenden Studie und zu einem späteren Zeitpunkt, vgl. nächsten Spiegelpunkt.
- Die gesamten Analysen der Verlagerungswirkungen sowie der Bedarf erforderlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit sind mit dem neuen Verkehrsmodell, welches die Stadt im Laufe der nächsten Jahre erstellen will, zu überprüfen.

Der Bedarf an begleitenden Maßnahmen hängt stark von der Verkehrsführung im Bahnhofsbereich und entsprechender Verteilung des Verkehrs innerhalb der Kernstadt ab. Die nachfolgenden Analysen und Empfehlungen werden daher, soweit erforderlich, getrennt nach Handhabung des Durchgangsverkehrs sowie Existenz einer Nordquerung behandelt.

---

<sup>62</sup> Bei diesem Verfahren wird die Summe der Fahrströme gebildet, die gegenseitig im Konflikt stehen und somit nicht gleichzeitig fahren können. Dabei werden alle möglichen Kombinationen von konfligierenden Fahrströmen einbezogen.

<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>		<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	
<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>	<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>
<b>Maßnahmen entlang der Okenstraße und Freiburger Straße:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unabhängig der untersuchten Varianten der Verkehrsführung bedarf es Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens, damit der Verkehr im Untersuchungsperimeter bewältigt werden kann. Dies trifft besonders auf die Achse Okenstraße / Freiburger Straße. Zur Erreichung einer innerstädtischen Verlagerung wird im Abschnitt Rheinstraße – Kinzigstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Rückbau des Straßenquerschnitts entlang der Achse Okenstraße / Freiburger Straße ist auf Grund der weiterhin relativ hohen Belastungen im Kfz-Verkehr nicht möglich.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduktion wird der Straßenquerschnitt entlang der Achse Okenstraße / Freiburger Straße grundsätzlich durchgängig auf zwei Fahrstreifen redimensioniert. Im Zufahrtsbereich von Knoten kann kurzfristig davon abgewichen werden und maximal ein dreistreifiger Straßenquerschnitt vorgesehen werden.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Freiburger Platz kann keine direkte Verbindung von der südlichen Okenstraße in die Freiburger Straße (Linksabbieger südliche Okenstraße) bereitgestellt werden. Der Knoten ist ansonsten völlig überlastet.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Am Freiburger Platz kann der Verkehr von der südlichen Okenstraße direkt auf die Freiburger Straße geführt werden. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit empfiehlt sich die Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Alternative für diesen Linksabbieger kann grundsätzlich mittels Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knoten Okenstraße / Rheinstraße und entsprechender Wendemöglichkeit geschaffen werden. Die Belastungen auf der Okenstraße im Abschnitt zwischen Freiburger Platz und Rheinstraße nehmen dadurch deutlich zu, weswegen am Knoten Okenstraße / Franz-Volk-Straße entweder eine separate Aufstellfläche für den südlichen Linksabbieger bereitgestellt<sup>63</sup> oder aber diese Beziehung künftig unterbunden werden muss.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch bei alternativer Führung des südlichen Linksabbiegers am Knoten Freiburger Platz kann nur eine mangelhafte Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) erreicht werden (QSV E, Details siehe Anhang 2). Während der Spitzenstunden bildet sich auf den Knotenzufahrt Rückstau, die mittleren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr sind sehr groß.<sup>64</sup> Im Fuß- und Radverkehr resultieren ebenfalls sehr hohe Wartezeiten (QSV F), allerdings können diese den Knoten in der nachfolgenden Grünphase passieren.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Freiburger Platz weist eine ausreichende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs auf (QSV D, Details siehe Anhang 2). In den Spitzenstunden ist auf den Knotenzufahrten ständiger Rückstau vorhanden, die mittleren Wartezeiten sind beträchtlich. Es können nahezu alle Fahrzeuge den Knoten in der darauffolgenden Grünphase passieren. Auch im Rad- und Fußverkehr treten längere Wartezeiten auf, doch können alle den Knoten in der nachfolgenden Grünphase queren.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Knoten Freiburger Straße / Kinzigstraße wird derart umgestaltet, dass die nordöstliche Zufahrt der Freiburger Straße untergeordnet wird bzw. die Hauptachse entlang der südlichen Freiburger Straße und der Kinzigstraße verläuft.</li> </ul>			
<b>Maßnahmen entlang der Philipp-Reis-Straße / Unionrampe:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der bestehendes Straßenquerschnitt entlang der Achse Philipp-Reis-Straße / Unionrampe wird neu</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlang der Philipp-Reis-Straße werden die Fahrstreifen neu organisiert; ein zweistreifiger</li> </ul>	

<sup>63</sup> Wie diese Zusatzflächen bereitgestellt werden können, ist zu prüfen.

<sup>64</sup> Mittels Buspriorisierung können die Wartezeiten beim ÖPNV zwar leicht reduziert werden, doch kann dies auf Grund der hohen Auslastung des Knotens zu einer Überlastung einzelner Knotenzufahrten führen. Da der ÖPNV vier der fünf Zufahrten befährt, ist zur Vermeidung eines Verkehrszusammenbruchs ggf. auf eine zu starke ÖPNV-Bevorzugung zu verzichten.

<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>		<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	
<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>	<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>
organisiert. Ein Rückbau ist auf Grund der hohen Belastungen nicht möglich.		Straßenquerschnitt wird beibehalten. Damit der Kfz-Einrichtungsverkehr auf dem östlichen Abschnitt der Philipp-Reis-Straße eingehalten wird, empfiehlt sich die Einrichtung eines Pollers im Bereich des Knotens Poststraße.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße weist eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (QSV D). Für den Fußverkehr resultieren ebenfalls längere Wartezeiten (QSV D); ein Passieren in der nachfolgenden Grünphase ist sichergestellt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße weist eine ausreichende bis zufriedenstellende Leistungsfähigkeit auf (QSV C-D, vgl. Anhang 2). Dies gilt auch für den Fußverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Am Knoten Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße kann auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens die Lichtsignalanlage entfernt werden. Davon profitiert insbesondere der Fuß- und Radverkehr.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf Grund des Gegenverkehrs entlang der gesamten Unionrampe erfolgt die Aufweitung auf zwei Spuren in Fahrtrichtung Süden erst auf Höhe des C&amp;A.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Unionrampe wird auf einen zweistreifigen Querschnitt zurückgebaut. Die dadurch frei werdenden Flächen können zu Gunsten des Fußverkehrs umgenutzt werden.</li> </ul>	
-		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein Rückbau am westlichen Knoten der Unionbrücke ist vorgesehen.</li> </ul>	
<b>Maßnahmen entlang relevanter primärer Alternativrouten:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlang der Achse B3 Englerstraße / B33 Otto-Hahn-Straße bedarf es baulicher und betrieblicher Maßnahmen<sup>65</sup>, um die Kapazität zu erhöhen und die Reisezeiten zu verringern. Dank der Tatsache, dass sie über einen längeren Abschnitt anbaufrei ist, wird die Umsetzbarkeit der Maßnahmen positiv beurteilt.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlang der Kinzigstraße ist bis auf die Anschlussstellen kein Bedarf begleitender Maßnahmen gegeben.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlang der Achse Hauptstraße / Grabenallee empfiehlt sich eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h, um Durchgangsverkehr auf das höherrangige Straßennetz zu verlagern. Bei Verzicht auf diese Maßnahme werden umfassende bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit entlang der Achse Hauptstraße / Grabenallee erforderlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Achse Hauptstraße / Grabenallee übernimmt eine zentrale Rolle als zur Unionbrücke nächst gelegene Querungsmöglichkeit der Bahnanlagen. Der Mehrverkehr kann ohne begleitenden Maßnahmen und sekundären Verlagerungen nicht bewältigt werden. Zu diesem Zweck ist in erster Linie eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h vorgesehen.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit weisen die Knoten entlang dieser Achse voraussichtlich eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Ggf. werden vereinzelt minimale organisatorische Maßnahmen erforderlich (bspw. Markierung).</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>An einzelnen Knotenpunkten entlang dieser Achse sind zudem bauliche Maßnahmen<sup>66</sup> erforderlich, um die Kapazität zu erhöhen. Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen ist voraussichtlich gegeben.</li> </ul>	
-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Nordquerung bietet eine weitere Alternative zur Querung der Bahnanlagen, die bei Wegfall der Verbindung über die Unionbrücke stark an Bedeutung</li> </ul>

<sup>65</sup> Bspw. Ausbau von Knotenausfahrten mit einem weiteren Fahrstreifen, Wegfall untergeordneter und schwach belasteter Strömen, für die eine anderweitige, relativ kurze Alternativroute besteht.

<sup>66</sup> Bspw. Knotenumgestaltung, Neuorganisation des Verkehrs.

Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal		Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs	
Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung	Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung
			gewinnt. Damit die Anschlussknoten den Verkehr bewältigen können, bedarfs es baulicher Maßnahmen. <sup>67</sup> Dank der dafür erforderlichen Flächenverfügbarkeiten scheint ihre Umsetzbarkeit gegeben.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Detailprüfung und -ausarbeitung der erforderlichen Maßnahmen, insbesondere an Knotenpunkten, erfolgt auf Basis der Verkehrsbelastungen aus dem künftigen Verkehrsmodell der Stadt Offenburg.</li> </ul>			
Maßnahmen entlang relevanter sekundärer Alternativrouten:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entlang des weiteren Verlaufs der B3 / B33 (Otto-Hahn-Straße / Verbindung zur L99) sind ggf. gewisse begleitende Maßnahmen vorzusehen. Es wurden Möglichkeiten zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit eruiert und geprüft.</li> <li>• Entlang der Achse Ortenberger Straße / Südring bedarf es voraussichtlich begleitender Maßnahmen. Auch für diese Achse wurden Ideen entwickelt, welche die Leistungsfähigkeit verbessern.</li> <li>• Grundsätzlich sind Möglichkeiten vorhanden, um die Leistungsfähigkeit sekundärer Alternativrouten sicherzustellen. Eine Detailprüfung und -ausarbeitung der definitiv erforderlichen Maßnahmen erfolgt auch hier auf Basis der Verkehrsbelastungen aus dem künftigen Verkehrsmodell der Stadt Offenburg.</li> </ul>			

### 9.1.2 Reisezeiten

Die Reisezeiten werden in Bezug auf die Fahrt zwischen Stadtteilen sowie dem Bahnhof analysiert. Die Ergebnisse zeigen somit die mittlere Reisezeitveränderung gegenüber dem Bestand 2025 für einen bestimmten Stadtteil. Für einzelne Wohnbebauungen innerhalb eines Stadtteils können höhere, aber auch niedrigere Reisezeiten resultieren.

Die Art der Verkehrsführung im Bahnhofareal hat einen maßgebenden Einfluss auf die Reisezeiten. Die Veränderung der mittleren Reisezeiten werden daher, soweit erforderlich, getrennt nach Handhabung des Durchgangsverkehrs sowie Existenz einer Nordquerung behandelt.

Eine grafische Übersicht der Veränderungen der mittleren Reisezeiten gegenüber dem Bestand 2025 ist Beilage 7 zu entnehmen. Es werden dabei im Wesentlichen nur spürbare Reisezeitveränderungen ausgegeben.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Bspw. Ausbau des Kreisverkehrs bzw. Umgestaltung zu lichtsignalgesteuertem Knoten, Ausbau einer Knotenausfahrt mit einem weiteren Fahrstreifen. Es ist zu beachten, dass diese Maßnahmen auch im Falle der Realisierung der Nordquerung erforderlich sind.

<sup>68</sup> Eine Veränderung der Reisezeit nimmt man erst bei einer Differenz von +/- 2 Minuten wahr.

<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal</b>		<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangs- verkehrs</b>	
<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>	<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>
<b>Reisezeiten zum / vom Bahnhof:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Während vom Bahnhof alle Stadtteile bei in etwa unveränderter mittlerer Reisezeit erreichbar sind, verlängert sich die mittlere Fahrzeit zum Bahnhof stärker. Dies betrifft besonders Fahrten mit Start in der Süd-, Südoststadt oder in der Stadtmitte. Die mittleren Reisezeitveränderungen sind aber auch in diesen Fällen kaum spürbar (&lt; 2 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dank der Nordquerung bleiben die mittleren Reisezeiten zwischen Nordoststadt und Bahnhof in etwa unverändert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zum bzw. vom Bahnhof erhöhen sich je nach Beziehung nur minimal bis spürbar. Eine spürbare mittlere Reisezeitverlängerung ergibt sich für Fahrten aus bzw. in die Südoststadt oder die Stadtmitte sowie Fahrten aus der Südoststadt oder dem Bahnhofsquartier zum Bahnhof.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dank der Nordquerung ist die mittlere Reisezeitverlängerung zwischen Nordoststadt und Bahnhof kaum spürbar (&lt; 2 Minuten).</li> </ul>
-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die größten Veränderungen gibt es in Bezug auf die Nordost- und Südoststadt sowie östlich gelegene Ortsteile und weitere Ortschaften im Osten Offenburgs (im Mittel 5-8 Minuten, in Einzelfällen bis zu rund 9 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die größten Veränderungen gibt es in Bezug auf die Südoststadt (im Mittel 3-5 Minuten, in Einzelfällen bis zu rund 5 Minuten).</li> </ul>
<b>Reisezeiten zum / vom Bahnhofsquartier:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zum bzw. vom Bahnhofsquartier ändern sich kaum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere auf Grund der in Kapitel 9.1.1 beschriebenen begleitenden Maßnahmen resultiert im Mittel eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere auf Grund der in Kapitel 9.1.1 beschriebenen begleitenden Maßnahmen resultiert für praktisch alle Stadtteile im Mittel eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute). Die Nordoststadt kann dank der Nordquerung näher an den Bahnhof angebunden werden. Die mittleren Reisezeitgewinne sind allerdings nicht spürbar (&lt; 1 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zum bzw. vom Bahnhofsquartier erhöhen sich für alle Beziehung.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere auf Grund der in Kapitel 9.1.1 beschriebenen begleitenden Maßnahmen resultiert im Mittel eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insbesondere auf Grund der in Kapitel 9.1.1 beschriebenen begleitenden Maßnahmen resultiert für praktisch alle Stadtteile im Mittel eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine spürbare mittlere Reisezeitverlängerung ergibt sich für Fahrten aus bzw. in die Nord-, Nordost-, Südoststadt, die Stadtmitte, Ortsteile und weitere Ortschaften östlich Offenburgs sowie innerhalb des Bahnhofsquartiers<sup>69</sup> (im Mittel zwischen 2-4 Minuten). Eine Fahrt aus dem Bahnhofsquartier dauert dabei tendenziell länger als eine Hin- und Rückfahrt. Davon ausgenommen sind Fahrten in Richtung Osten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine spürbare mittlere Reisezeitverlängerung ergibt sich für Fahrten von bzw. zur Stadtmitte und Südoststadt sowie für Ziele innerhalb des Bahnhofsquartiers (im Mittel zwischen 2-3 Minuten).</li> </ul>
<b>Reisezeiten zur / von weiteren Nordstadt:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Es gelten grundsätzlich dieselben Aussagen wie für die Erreichbarkeit des Bahnhofsquartiers.</li> </ul>			

<sup>69</sup> Dies betrifft insbesondere Fahrten von bzw. zum Rée-Carée.

<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>		<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	
<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>	<b>Ohne Nordquerung</b>	<b>Mit Nordquerung</b>
<b>Reisezeiten zur / von Innenstadt:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Innenstadt ändern sich kaum.</li> <li>Im Mittel resultiert eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute). Einen leicht höheren Wert (&lt; 2 Minuten) ist einzig bei Fahrten zum Bahnhof zu verzeichnen, vgl. vorigen Punkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Innenstadt erhöhen sich für alle Beziehungen.</li> <li>Eine spürbare mittlere Reisezeitverlängerung ergibt sich für Fahrten aus bzw. in die Nordstadt, die Stadtmitte sowie Ortsteile und weitere Ortschaften nördlich Offenburgs (im Mittel zwischen 2 bis knapp 5 Minuten). Fahrten aus der Innenstadt weisen eine höhere mittleren Reisezeitveränderung auf als solche mit Ziel Innenstadt.</li> </ul>		
<b>Reisezeiten zur / von Nordoststadt:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Nordoststadt ändern sich kaum.</li> <li>Im Mittel resultiert eine minimale Fahrtverlängerung, die aber nicht spürbar ist (&lt; 1 Minute). Leicht höhere Werte (&lt; 2 Minuten) sind einzig bei Fahrten zum Bahnhof (vgl. vorigen Punkt) sowie in die Weststadt zu verzeichnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Nordoststadt bleiben in etwa unverändert.</li> <li>Fahrten von der Nordstadt oder dem Bahnhofsquartier können im Mittel minimal beschleunigt werden. Die Reisezeitgewinne sind aber nicht spürbar (&lt; 1 Minute).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Nordoststadt erhöhen sich für alle Beziehungen.</li> <li>Eine spürbare mittlere Reisezeitverlängerung ergibt sich für Fahrten aus bzw. in die Nordstadt, das Bahnhofsquartier und Ortsteile und weitere Ortschaften westlich Offenburgs sowie für Fahrten in die Weststadt (im Mittel zwischen 2 bis knapp 4 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Nordoststadt bleiben in etwa unverändert.</li> <li>Für Fahrten aus Ortsteilen und weiteren Ortschaften nördlich Offenburgs können im Mittel minimal beschleunigt werden. Die Reisezeitgewinne sind aber nicht spürbar (&lt; 1 Minute).</li> </ul>
<b>Reisezeiten zur / von Südoststadt:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Es gelten grundsätzlich dieselben Aussagen wie für die Erreichbarkeit der Nordoststadt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten zur bzw. von der Südoststadt bleiben in etwa unverändert. Für Fahrten zum Bahnhof resultieren leicht höhere Werte (&lt; 2 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es gelten grundsätzlich dieselben Aussagen wie für die Erreichbarkeit der Nordoststadt. Darüber hinaus sind auch Fahrten aus bzw. in Ortsteile und weitere Ortschaften nördlich Offenburgs von spürbaren Reisezeitverlängerungen (2-3 Minuten) betroffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es gelten grundsätzlich dieselben Aussagen wie für die Erreichbarkeit der Innenstadt.</li> </ul>
<b>Reisezeiten zu / von weiteren Stadtteilen:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten verändern sich kaum. Für einzelne Beziehungen sind sie etwas höher, sind aber allgemein nicht bis kaum spürbar (&lt; 2 Minuten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich kaum wesentlichen Änderungen der mittleren Reisezeiten. Spürbare Änderungen der mittleren Reisezeiten ergeben sich nur für Fahrten östlich der Bahnanlagen mit Ziel in der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die mittleren Reisezeiten verändern sich kaum. Für einzelne Beziehungen sind sie etwas höher, sind aber allgemein nicht bis kaum spürbar (&lt; 2 Minuten).</li> </ul>	

Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal		Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs	
Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung	Ohne Nordquerung	Mit Nordquerung
		Weststadt (rund 2 Minuten).	

## 9.2 Ruhender Verkehr

Anders als beim Radverkehr besteht im Kfz-Verkehr derzeit vorwiegend auf der Westseite der Bahnanlagen eine hohe Nachfrage an Abstellplätzen. Die Mischung von Bewohner- bzw. Beschäftigten- und Kurzzeitparken führt bei allen Nutzergruppen zu erhöhtem Parksuchverkehr. Dadurch, dass im Zusammenhang mit der veränderten Verkehrsführung im Bereich des Bahnhofareals gewisse Parkplätze nicht mehr verfügbar sind (z.B. neuer ZOB-Standort, Ummwidmung von Straßen mit Einrichtungsbetrieb auf Zweirichtungsregime), nicht mehr angefahren werden können (z.B. Einrichtung von Fußgängerzonen) oder aus betrieblichen Gründen aufgehoben werden (z.B. Vorbehalten für Behindertenparkplätze, Taxistand), nimmt der Parkdruck und entsprechend auch der Parksuchverkehr auf Grund der gegenüber heute reduzierten Anzahl an Stellplätzen weiter zu. Um dieser Problematik gegenzusteuern, ist vorgesehen, die in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof gelegenen Parkplätze im Straßenraum Bewohnern und Beschäftigten vorzubehalten.<sup>70</sup> D.h. bestehende Kurzzeitparkplätze werden, soweit sie nicht durch die neue Verkehrsführung anderweitig umgenutzt bzw. aufgehoben werden, als Bewohner- und Beschäftigtenparkplätze ausgewiesen. Für die Kurzzeitparker sind dadurch neue Flächen zu finden.

Auf Grund der eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten zur Schaffung weiterer Flächen im Straßenraum für den ruhenden Verkehr steht die Einrichtung eines **neuen Parkhauses** im Bereich des Bahnhofareals im Vordergrund. Das neue Parkhaus sollte grundsätzlich einerseits die Anzahl wegfallender Parkplätze kompensieren, andererseits ein Zusatzangebot bereitstellen. Für die Abschätzung des Stellplatzbedarf sind folgende Randbedingungen zu beachten:

- In Richtung Innenstadt gibt es mehrere Parkhäuser. Mit rund 10 Minuten Gehweg sind die Parkhäuser City-Parkhaus und Karstadt am nächsten zum Bahnhof gelegen. Nach Inbetriebnahme des Parkhauses Rée-Carée sowie Fertigstellung der Tiefgarage beim Neubau des Finanzamts werden zwei weitere Parkhaus in der Nähe liegen (jeweils rund 6 Minuten Gehweg).
  - In Bezug auf ihre Distanz zum Bahnhof sind sie für Kurzzeitparker eher von geringem Interesse.
  - Als Park&Ride-Nutzung spielen die Öffnungszeiten sowie die Kosten (insbesondere Tageshöchstsatz) eine wesentliche Rolle. Trotz teils günstigen Konditionen (Öffnungszeiten, Parkgebühren Tageshöchstsatz) wird das Potential des City-Parkhauses und des Parkhauses Karstadt zur Nutzung als Park&Ride auf Grund ihrer Distanz zum Bahnhof als gering eingeschätzt.
  - Zum Parkhaus Rée-Carée gibt es noch kein Betriebskonzept (Öffnungszeiten, Gebühren). Bekannt ist, dass das Parkhaus 418 Stellplätze aufweisen wird und täglich 5'170 Pkw-Fahrten (Quell- und Zielverkehr) zu erwarten sind. Daraus ergibt sich ein

<sup>70</sup> Bahnhofsferner gelegene Kurzzeitparkplätze im Straßenraum werden beibehalten. Von Bedeutung ist dies insbesondere in Richtung Innenstadt.

Umschlagsgrad von 6.5.<sup>71</sup> Dies entspricht einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ½ bis 1 Stunden, was eher gering ist.<sup>72</sup> Restkapazitäten für Park&Ride, d.h. längeres Parken, ist daher kaum gegeben.

- Auf Höhe der Unionbrücke wird im Zusammenhang mit dem neuen Finanzamt eine Tiefgarage mit rund 100 Stellplätzen gebaut, die, soweit nicht durch das Finanzamt belegt, auch öffentlich genutzt werden können. Da eine Verfügbarkeit somit nur in Rand- bzw. Nachtzeiten gegeben ist, sind sie kaum von Interesse für Park&Ride-Nutzer.

Verkehr mit Bezug zum Bahnhof kann somit nicht über anderweitige Parkflächen abgewickelt werden.

- Mittels Umwidmung der Parkplätze im Straßenraum erhöht sich das Parkraumangebot für die Bewohner und Beschäftigten bei allen Varianten der Verkehrsführung um rund 30 Stellplätze. Bei den Kurzzeitparkplätzen resultiert je nach Variante eine Reduktion um 125 bis 130 Stellplätze.
- Die Wahl des Standorts für das Parkhaus (siehe weiter unten) erfordert eine (Teil-)Aufhebung der bestehenden Park&Ride-Parkplätze der DB entlang der Rheinstraße. Da eine vollständige Integration der Park&Ride-Anlage in das neue Parkhaus sinnvoll ist, sind somit mindestens 84 Stellplätze zu kompensieren.
- Bei Realisierung der Nordquerung über die Bahnanlagen ist das Parkhaus auch von der Oststadt auf relativ direktem Weg und rasch erreichbar, so dass ostseitig das Angebot an Park&Ride-Stellplätzen reduziert werden könnte. Die Park&Ride-Parkplätze der DB entlang der Rammersweierstraße können dann teilweise zu Gunsten von Kiss&Ride-Parkplätzen umgewidmet werden.<sup>73</sup>
- Insgesamt dient das neue Parkhaus somit der Bereitstellung von Parkflächen für Dauerparker Park&Ride und Kurzzeitparker.<sup>74</sup>

Verschiedene Bundesländer haben einen Leitfaden zur Ermittlung des Park&Ride-Stellplatzbedarf entwickelt. Diese werden für die vorliegende Untersuchung unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten beigezogen:

- Gesamthaft ergibt sich für das Parkhaus ein Bedarf an mindestens 150 Park&Ride-Stellplätzen.
- Je nach Flächenverfügbarkeiten auf der Ostseite der Bahnanlagen<sup>75</sup> ist eine teilweise Umwidmung der Park&Ride-Anlage an der Rammersweierstraße vorgesehen. Bei den Varianten mit Realisierung der Nordquerung für den MIV bietet sich, die wegfallenden Stellplätze im neuen Parkhaus unterzubringen. Das Parkhaus sollte dann weitere 30-40 Stellplätze vorgesehen werden.

---

<sup>71</sup> Da die Fahrzeuggruppe Pkw auch den Bewohner- und Beschäftigtenverkehr beinhaltet, wird die Anzahl Kundenfahrten geringer ausfallen. Gleichfalls wird sich die Anzahl Stellplätze, welche für den Kundenverkehr verfügbar sind, leicht reduzieren. Der Umschlagsgrad sollte sich dadurch kaum verändern.

<sup>72</sup> Bei einer höheren durchschnittlichen Aufenthaltsdauer muss Verkehr mit Ziel Rée-Carée auf anderweitige Parkplätze ausweichen.

<sup>73</sup> Je nach Standortwahl und Ausgestaltungsvariante für den neuen ZOB werden bereits Teile der Park&Ride-Anlage anderweitig genutzt, siehe Kapitel 6.2.1 und 7.2.

<sup>74</sup> Je nach Standort und Ausgestaltung des ZOB sind im neuen Parkhaus auch weitere Funktionsflächen für den ÖPNV sowie das neue Radparkhaus unterzubringen, siehe weiter unten. Diese Aspekte sind für die Dimensionierung des Parkhauses in Bezug auf die Anzahl Abstellplätze für den Kfz-Verkehr aber nicht relevant.

<sup>75</sup> Von Bedeutung ist dies insbesondere dann, wenn die Verhandlungen zum Erwerb weiterer Grundstücke durch die Stadt Offenburg nicht wie erwünscht verlaufen.

Je nach Standort und Ausgestaltung des ZOB sind im neuen Parkhaus weitere Flächen unterzubringen. Das Parkhaus wird daher wie folgt dimensioniert:

<b>Funktion</b>	<b>Verortung</b>	<b>Stellplatzbedarf</b>	<b>Bemerkungen</b>
Haltepunkte für Fernbusse	Erdgeschoss	2 Haltepunkte, auf Reisebusse ausgerichtet	Idealerweise befinden sich sanitäre Anlagen in der Nähe
Haltepunkt für Messe-Shuttle	Erdgeschoss	1 Haltepunkt, auf Gelenkbus ausgerichtet	Bedarf bei ZOB-Standort Süd auf jeden Fall, bei ZOB-Standort Nord je nach Ausgestaltung und Verwendung von Reserveflächen
Wartepositionen für ÖPNV-Busse	Erdgeschoss	2-3 Wartepositionen, auf Gelenkbusse ausgerichtet	Bedarf tendenziell nur bei ZOB-Standort Süd, bei ZOB-Standort Nord je nach Verwendung derzeitiger Reserveflächen; ggf. kombinierbar mit Haltepunkten für Fernbusse und Messe-Shuttle <sup>76</sup>
Stellplatz für Dienst-Pkw	Nach Möglichkeit Erdgeschoss, Bereich ÖV;	2 Stellplätze	Bedarf tendenziell nur bei ZOB-Standort Süd, bei ZOB-Standort Nord je nach Verwendung derzeitiger Reserveflächen
Radabstellanlagen	Untergeschoss oder 1. Obergeschoss <sup>77</sup>	320 Stellplätze inkl. gewisser Sonderstellplätze und Servicesäule	
Kurzzeitparkplätze	Weitere Obergeschosse	130-150 Stellplätze	
Park&Ride-Anlage	Weitere Obergeschosse	150-190 Stellplätze	5-10 Stellplätze sind für E-Fahrzeuge vorzusehen bzw. Zugang zu einer Ladesäule zu aufweisen
Kiss&Ride-Zone	Erdgeschoss	5 Stellplätze	Bedarf grundsätzlich nur bei ZOB-Standort Nord, doch auch bei ZOB-Standort Süd möglich; außerhalb des gebührenpflichtigen Bereichs
Mobilitätsstation	Nach Möglichkeit Erdgeschoss (Auto) bzw. Unter- oder 1. Obergeschoss (Fahrräder, Scooter)	4-6 Leih-Autos, 15-20 Leih-Scooter, 15-25 Leih-Fahrräder, 1 E-Leihlastenfahrrad	Fahrräder und Scooter im Bereich des Radparkhauses, allerdings davon abgetrennt; Autos und Fahrräder teils, Scooter voraussichtlich nur mit E-Antrieb; die Spannweite des angegebenen Angebots variiert je nach ZOB-Standort: Minimum bei ZOB-Standort Nord, Maximum bei ZOB-Standort Süd
Taxistand	Erdgeschoss	5 Stellplätze	Bedarf nur bei ZOB-Standort Nord

Gesamthaft ergibt sich somit ein Stellplatzbedarf von 286-351 Kfz-Stellplätzen für die Varianten mit südlichem ZOB-Standort bzw. 294-354 Kfz-Stellplätzen für die Varianten mit nördlichem ZOB-Standort.

<sup>76</sup> Dies ist abhängig von der Frequenz der verschiedenen Nutzungen.

<sup>77</sup> Die genaue Verortung ist abhängig von der Wahl der neuen nördlichen Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr.

Für die Standortwahl des Parkhauses sind unabhängig der Verkehrsführung im Bahnhofsbereich nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

- Eine rasche Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ist anzustreben.
- Umwegfahrten zur Erschließung des Parkhauses sind zu vermeiden.
- Zwischen dem Parkhaus und dem Bahnhof bzw. den Bahnsteigen sind kurze, direkte, sichere und hindernisfreie fußläufige Verbindungen sicherzustellen.
- Allfällige Behinderungen im Verkehrsablauf sind zu minimieren.
- Das Parkhaus sollte sich möglichst auf Flächen befinden, welche im Eigentum der Stadt Offenburg sind. Flächen der DB können ebenfalls in Betracht gezogen werden.

In der Folge bietet sich für alle Varianten der Verkehrsführung, das neue Parkhaus im Norden des Bahnhofsbereichs direkt nördlich der Rheinstraße vorzusehen. Im Falle des ZOB-Standorts Süd kann das Parkhaus bis südlich über die Rheinstraße als „Tor“ gestaltet werden. In jedem Falle ist sicherzustellen, dass die neue nördliche Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr direkt mit dem Parkhaus verbunden ist.

In der **Oststadt** ist ein Großteil der Parkflächen im Straßenraum als freies Parken gekennzeichnet. Entsprechend der Auslastungen auf Basis der Parkraumerhebung scheint es dort jedoch kaum Konflikte zwischen Bewohnern, Beschäftigten und Kurzzeitparkern oder Pendlern (Park&Ride) zu geben. Dies kann jedoch mit der verbesserten Anbindung der Oststadt an die Bahnsteige (neue nördliche Bahnquerung) ändern. Eine Umwidmung von Stellplätzen des Typs „freies Parken“ ist daher im Bereich der neuen nördlichen Bahnquerung vorgesehen:

- Die Parkplätze auf der nördlichen Seite der Hermannstraße im Abschnitt zwischen der Rammersweierstraße und der Sofienstraße sowie im Bereich des Josef-Kohler-Platzes werden für Dauerparker (Park&Ride) reserviert und entsprechend bewirtschaftet. Damit kann eine Reduktion der Park&Ride-Anlage der DB auf Grund eines allfälligen Flächenbedarfs für SEV, Kiss&Ride und Radabstellanlagen (teil-)kompensiert werden.
- Auf den jeweils östlich und südlich daran folgenden Straßenabschnitten wird „freies Parken“ zu Bewohner- und Beschäftigtenparken. Damit wird verhindert, dass auf diese kostenfreien Parkplätze ausgewichen wird.

Mit der neuen nördlichen Bahnquerung gewinnt die Park&Ride-Anlage an der Rammersweierstraße sowie die Parkfläche der Firma Mossmann an Attraktivität. Je nachdem, in welchem Umfang die Parkfläche der Firma Mossmann in den nächsten Jahren vergrößert wird, sollte geprüft werden, inwiefern die Stellplatzdichte auf dem (verbleibenden) Park&Ride-Areal erhöht werden kann, bspw. durch eine doppelstöckige Anlage bzw. ein Parkdeck. Ziel sollte sein, gesamthaft rund 80 Stellplätze für Pendler zur Verfügung zu stellen.<sup>78</sup>

**Behindertenparkplätze** sind künftig wie bisher auf Höhe der südlichen Bahnunterführung vorgesehen. Je nach Variante der Verkehrsführung und Standort des ZOB befinden sie sich entsprechend der für den MIV freigegebenen Fahrtrichtung auf der östlichen oder westlichen Seite der Hauptstraße.

---

<sup>78</sup> Analog wie bei der Berechnung des Stellplatzbedarf für Park&Ride auf der Westseite der Bahnanlagen gilt auch hier, nicht nur den Bestand zu decken, sondern Ausbaureserven zu berücksichtigen.

Eine Übersicht der verschiedenen Stellplätze für den ruhenden Verkehr kann Beilage 8 entnommen werden.

Zur besseren Steuerung des Parksuchverkehrs bieten sich – auch unabhängig der vorliegenden Untersuchung – folgende Maßnahmen:

- Die derzeitige **Gebührenstruktur** sollte umfassend überprüft werden:
  - Im Bereich des Bahnhofs gibt es derzeit im Wesentlichen vier unterschiedliche Gebührenstrukturen, darunter auch kostenfreie (nur in der Oststadt).<sup>79</sup> Durch Wegfall von Kurzzeitparkplätzen im Straßenraum westlich der Bahnanlagen wird diese Streuung eingedämmt.
  - Nichtsdestotrotz bedarf es einer klaren und einheitlichen Bewirtschaftung, die aktiv die Verkehrslenkung beeinflusst.
  - Idealerweise wird die Gebührenstruktur nicht nur im Bahnhofsareal, sondern in der gesamten Kernstadt überprüft und in zentralen Bereichen wie Innenstadt und Bahnhofsareal (inkl. Oststadt) vereinheitlicht. Die Betreiber privater und anderweitig öffentlicher Stellplätze sollten dabei miteinbezogen werden, um die größtmögliche Verbesserung zu erreichen.
- Das **Parkleitsystem** sollte so viele Parkflächen als möglich umfassen:
  - Das neue Parkhaus ist in das Parkleitsystem aufzunehmen. Das Parkleitsystem sollte die Verkehrsteilnehmer dabei auch auf die Verfügbarkeit von Park&Ride-Flächen im neuen Parkhaus aufmerksam machen.
  - Die Problematik frei zugänglicher Parkflächen führt dazu, dass deren Auslastung unbekannt ist und somit ggf. auch bei Vollauslastung angefahren wird. Verschiedentlich empfiehlt es sich daher, die Einrichtung einer einfachen Schrankenanlage zu prüfen, über welche schließlich Daten an das Parkleitsystem gesendet werden können.

## 10 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen bieten die Möglichkeit zur Ausleihe von Fahrrädern und Autos. Da die Flächenverfügbarkeiten im Wesentlichen nur vom Standort des ZOB abhängen, werden Lösungen für die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung gruppiert nach ZOB-Standort ausgearbeitet. Eine Übersicht der Verortung der Mobilitätsstationen ist in Beilage 9 zu finden.

Für die Mobilitätsstationen sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

### ZOB-Standort Süd

### ZOB-Standort Nord

- 
- Sie sind besonders in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von hohem Interesse. Eine enge Verknüpfung ist daher essenziell.
  - Die Standorte sollten mindestens das Angebot von (E-)Leihautos und (E-)Leihräder abdecken. Optimalerweise werden auch E-Lastenräder und Scooter angeboten. Darüber hinaus sind Reserveflächen für zukünftige Verkehrsmittel vorzuhalten.
- 

<sup>79</sup> Die Betrachtung erfolgt abseits der Park&Ride-Anlagen der DB.

Für die beiden ZOB-Standorte bieten sich teils unterschiedliche Standorte für die Einrichtung von Mobilitätsstationen an:

<b>ZOB-Standort Süd</b>	<b>ZOB-Standort Nord</b>
Auf der Westseite der Bahnanlage:	
<ul style="list-style-type: none"><li>Im neuen Parkhaus an der Rheinstraße wird eine Sharing-Anlage eingerichtet.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Es bietet sich, einerseits im Bereich des ehemaligen ZOB-Geländes, andererseits im neuen Parkhaus an der Rheinstraße eine neue Sharing-Anlage einzurichten. Damit wird eine ideale Verknüpfung einerseits zu den Bahnsteigen, andererseits zum ZOB gewährleistet.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Das Angebot umfasst (E-)Autos, E-Scooter und (E-)Fahrräder und ein E-Lastenfahrrad.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Das Angebot umfasst bei beiden Anlagen jeweils (E-)Autos, E-Scooter und (E-)Fahrräder. Beim Standort im Parkhaus gibt es zudem ein E-Lastenfahrrad zum Verleih.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Eine reine Bike-Sharing-Anlage mit reduziertem Angebot befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Radabstellanlagen bei Im Pfählerpark.</li></ul>	
Auf der Ostseite der Bahnanlage:	
<ul style="list-style-type: none"><li>Eine reine Bike-Sharing-Anlage wird auf Höhe der südlichen Unterführung auf der östlichen Seite der Rammersweierstraße empfohlen. Die Stadt prüft derzeit den Erwerb weiterer Grundstücke in diesem Bereich.</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Sollten die Verhandlungen nicht positiv verlaufen oder alle Flächen für den SEV benötigt werden, sollte eine Flächenoptimierung bei den bestehenden Radabstellplätzen auf der Westseite der Rammersweierstraße geprüft werden.</li></ul>	

## 11 Mobilitätszentrale

Es liegt bereits ein Konzept zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Offenburg vor. Darin werden die Aufgaben und Leistungen beschrieben. Diverse Partner sind für das Projekt einzubeziehen. Deren Beteiligung wird maßgeblich den Flächenbedarf für den Innenbereich definieren. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist ein Standort für die Mobilitätszentrale vorzuschlagen. Der definitive Standort kann je nach Ergebnis der Gespräche mit den Partnern ggf. nochmals ändern.

Für die Standortfindung der Mobilitätszentrale sind nach Möglichkeit folgende Randbedingungen zu beachten:

- Eine Mobilitätszentrale ist besonders in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von hohem Interesse. Eine enge Verknüpfung ist daher essenziell.
- In unmittelbarer Nähe zur Mobilitätszentrale sollten unter anderem zu finden sein:
  - Mobilitätsstation,
  - Servicesäule für Fahrräder bzw. eine Fahrradwerkstatt,
  - Sanitäre Anlagen,
  - Aufenthaltsraum für Buspersonal,
  - Aufenthaltsraum für Fahrgäste.

In der Folge bietet sich für beide ZOB-Standorte, die Mobilitätszentrale im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes unterzubringen:

- Der Innenbereich kann dabei auch unterteilt werden, bspw. kann der Aufenthaltsraum für Buspersonal oder Fahrgäste im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes oder in einem benachbarten Gebäudeabschnitt untergebracht werden.

- Ggf. ist eine Kombination mit dem Reisezentrum der DB möglich.
- Die Leistungen im Außenbereich (Mobilitätsstationen, Servicesäulen etc.) sind auf kurzem Wege und mittels einer einfachen Erläuterung zur Wegeführung erreichbar. Idealerweise wird eine geeignete Wegweisung vorgesehen, um insbesondere ausländische Reisende optimal zu führen.
- In Anbetracht der aktuell reduzierten Nutzung des Bahnhofsgebäudes kann die Mobilitätszentrale bzw. Teile davon relativ zeitnah eingerichtet werden.

Eine graphische Verortung der Mobilitätszentrale ist in Beilage 9 zu finden.

## 12 Städtebau

Bei allen Varianten der Verkehrsführung bestehen städtebauliche Potentiale. Deren Umfang und Umsetzung hängt dabei im Wesentlichen vom Standort des ZOB sowie der Verkehrsführung im Bahnhofareal und entsprechendem Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld ab. Nachfolgend werden Lösungen daher soweit erforderlich getrennt nach ZOB-Standort und Handhabung des Durchgangsverkehrs aufgezeigt. Eine Übersicht der Flächen mit städtebaulichen Entwicklungspotentialen ist in Beilage 10 zu finden.

<b>ZOB-Standort Süd</b>		<b>ZOB-Standort Nord</b>	
<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>
<b>Bereich im Norden des Bahnhofsgebäudes und entlang der Rheinstraße :</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der Anordnung des ZOB im Süden stehen im Norden des Bahnhofempfangsgebäudes zahlreiche Grundstücke für eine städtebauliche Aufwertung zur Verfügung. Im Sinne einer Stadtreparatur können die ehemals sehr heterogen strukturierten Gewerbeflächen städtebaulich mit neuen baulichen Raumkanten gefasst werden. So kann z.B. die vorhandene Blockrandstruktur des Gründerzeitquartiers mit einem großzügigen Baublock, der eine hohe Nutzungsmischung ermöglicht, als lebendiger Stadtbaustein modern interpretiert werden. In zentraler Lage entsteht ein neuer attraktiver Entwicklungsraum für hochwertige Gastronomie-, Dienstleistungs- und Wohnraumangeboten in direkter Nähe zum Bahnhof.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Flächen südlich der Rheinstraße werden primär vom neuen ZOB beansprucht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indem das neue Parkhaus die Rheinstraße überspannt, wird ein ausgefallenes Bauwerk mit Wahrzeichencharakter geschaffen werden. Eine attraktive Außenfassadengestaltung sowie ein neuer nördlicher Bahnübergang (statt einer Bahnunterführung) tragen weiter zu einer städtebaulichen Aufwertung bei.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nördlich der Rheinstraße befindet sich das neue Parkhaus. Mittels einer attraktiven Außenfassadengestaltung kann das Areal trotz intensiver Bebauung städtebaulich aufgewertet werden. Im Falle eines neuen nördlichen Bahnübergangs für den Fuß- und Radverkehr könnte ein neues stilistisches Einfahrtstor, insbesondere aus Sicht der Bahnreisenden, geschaffen werden.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Umgestaltung des Knotens Okenstraße / Rheinstraße zu einem Kreisverkehr werden im westlichen Bereich entsprechende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westlich des neuen Parkhauses kann die derzeitige Bebauung grundsätzlich erhalten bleiben. Eine städtebauliche Aufwertung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Umgestaltung des Knotens Okenstraße / Rheinstraße zu einem Kreisverkehr werden im westlichen Bereich entsprechende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Je nach Ausgestaltung des ZOB und Unterbringung zusätzlicher Betriebsflächen für den ÖPNV gibt es gewisse Restflächen, die</li> </ul>

<b>ZOB-Standort Süd</b>		<b>ZOB-Standort Nord</b>	
<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>
Flächen benötigt. Verbleibende Flächen südlich der Rheinstraße können städtebaulich aufgewertet werden.	sollte dennoch in Betracht gezogen werden.	Flächen benötigt. Es ist davon auszugehen, dass keine Restflächen für eine städtebauliche Aufwertung bestehen.	städtebaulich aufgewertet werden können.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die verbleibenden Flächen der derzeitigen Park&amp;Ride-Anlage der DB können ebenfalls städtebaulich aufgewertet werden. Der Standort bietet primär eine Neubebauung an.</li> </ul>			
<b>Reaktivierung des Bahnhofgebäudes:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die allgemeine Verkehrsentlastung im Bahnhofsumfeld entsteht wesentliches zusätzliches Potential für eine Reaktivierung des Bahnhofgebäudes mit attraktiven Nutzungen.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Vergleich gegenüber heute wird infolge der Neuanlage des Parkhauses nördlich vom Bahnhof und der geplante Fuß- und Radwegeverbindung zur Ostseite der Stadt (neue nördliche Bahnquerung) eine allgemeine Frequenzzunahme erwartet, welche sich positiv auf die Reaktivierungschancen der bestehenden Leerstände im Bahnhof auswirkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Vergleich gegenüber heute ist infolge der Neuanlage des Parkhauses nördlich vom Bahnhof, der geplante Fuß- und Radwegeverbindung zur Ostseite der Stadt (neue nördliche Bahnquerung) und insbesondere durch die Anlage des ZOB im Norden des Bahnhofs eine starke allgemeine Frequenzzunahme zu erwarten, welche sich positiv auf die Reaktivierungschancen der bestehenden Leerstände im Bahnhof auswirkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Von den Bahnsteigen und der Innenstadt verlaufen starke Reisenden- bzw. Passantenströme zum ZOB nach Norden. Das Bahnhofsempfangsgebäude liegt damit zentraler inmitten der Passanten- und Reisendenströmen. Das Aufwertungs- und Umnutzungspotential fällt daher beim ZOB-Standort Nord höher aus als beim ZOB-Standort Süd.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der wesentliche Teil der Passantenströme wird vom südlichen Gleiszugang direkt zum ZOB im Süden verlaufen, wodurch der nördliche Bahnhofsbereich nicht ganz so stark frequentiert ist wie dies beim ZOB-Standort Nord der Fall ist. Das Aufwertungs- und Umnutzungspotential fällt daher beim ZOB-Standort Süd geringer aus als beim ZOB-Standort Nord.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die wesentlich geringeren zu querenden Kfz-Verkehrsströme wird der Bahnhof noch wesentlich besser und direkter an die Innenstadt angebunden. Das Potential für eine Reaktivierung des Bahnhofs mit neuen attraktiven Nutzungen nimmt dadurch weiter zu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die wesentlich geringeren zu querenden Kfz-Verkehrsströme wird der Bahnhof noch wesentlich besser und direkter an die Innenstadt angebunden. Das Potential für eine Reaktivierung des Bahnhofs mit neuen attraktiven Nutzungen nimmt dadurch weiter zu.</li> </ul>	
<b>Nördliche Hauptstraße und Bahnhofsvorplatz:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Potenziale für eine Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes werden infolge der Verkehrsentlastung als hoch eingestuft.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dank der Fußgängerzone im nördlichen Bereich der Hauptstraße kann ein städtebaulich attraktiver Bahnhofsvorplatz geschaffen werden. Es kann ein weitläufiger Platz mit hoher Aufenthaltsfunktion geschaffen werden, siehe bspw. Abbildung 26. Es bietet sich eine Begrünung, Sitzgelegenheiten, ggf. ein Brunnen oder Wasserspiel etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Bereich des Bahnhofgebäudes kann ein städtebaulich attraktiver Bahnhofsvorplatz geschaffen werden. Dank Einrichtung einer Fußgängerzone in der Franz-Volk-Straße wird die Grünfläche Franz-Volk-Park quasi direkt an den Bahnhof angebunden.</li> </ul>		

<b>ZOB-Standort Süd</b>		<b>ZOB-Standort Nord</b>	
<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Passantenströme werden sich durch die neuen Zielorte im nördlichen Bahnhofsumfeld erhöhen, dies kommt der Belebung und sozialen Kontrolle auf dem Bahnhofsvorplatz zu Gute.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Potential ist bei dieser Variante besonders hoch, da der ÖPNV vollständig über die Straßburger Straße geführt und die Fußgängerzone somit vollständig Kfz-frei ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Passantenströme werden sich durch die neuen Zielorte im nördlichen Bahnhofsumfeld deutlich erhöhen, dies kommt der Belebung und sozialen Kontrolle auf dem Bahnhofsvorplatz zu Gute.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Lage des ZOB im Norden wird die Busverkehrsfrequenz im nördlichen Bereich erhöht. Hierdurch kommt es allerdings auch zu einer höheren verkehrlichen Beeinträchtigung der potenziellen Platzräume vor dem Bahnhofgebäude als bei einer Lage des ZOB im Süden.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die Lage des ZOB im Süden bleibt die Busverkehrsfrequenz nach Norden vor dem Bahnhofgebäude niedrig. Es kommt daher zu einer geringeren verkehrlichen Beeinträchtigung der potenziellen Platznutzungen.</li> </ul>			
<b>Bereich des aktuellen ZOB-Geländes und südliche Hauptstraße:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der ZOB nimmt neu den gesamten Bereich südlich des Bahnhofs ein. Da die Flächen vollständig für den Betrieb des ÖPNV benötigt werden, besteht einzig eine städtebauliche Aufwertung im Sinne, den ZOB attraktiv zu gestalten, siehe weiter unten.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit der Anordnung des ZOB im Norden stehen im Süden größere Grundstücksflächen für eine städtebauliche Aufwertung zur Verfügung. Die Fläche zwischen Bahnhof und Innenstadt kann als attraktive Promenade mit einer Anzahl von kleineren Nutzungsangeboten ausgestattet werden. Es kann ein Stadtraum mit hochwertiger Stadtmöblierung zum Verweilen entstehen, der von baulich untergeordneten verkehrlichen Funktionsangeboten, wie z.B. Rad- und Carsharing flankiert wird.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der denkmalgeschützte Teil des Dreher-Pavillons bleibt bestehen und wird in den ZOB integriert.<sup>80</sup> Auf Grund der beengten Platzverhältnisse um den Dreher-Pavillon ist ggf. ein geändertes Nutzungskonzept zu überlegen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Dreher-Pavillon kann aufgewertet werden. Insbesondere bietet sich an, gegenüber heute alternative Nutzungen im Neubau des Pavillons vorzusehen.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mittels Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße besteht Potential, dieser Straßenzug weiter aufzuwerten. Zudem ist das Beleuchtungskonzept<sup>81</sup> zu überdenken und ggf. vereinzelt Begrünung vorzusehen.</li> </ul>			
<b>Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit dem ZOB im Süden scheint der gesamte Bahnhof näher an der Innenstadt zu liegen. Je nach Ausgestaltung des ZOB wird die Verbindungsachse Bahnhof-Innenstadt aber infolge der Lage des erweiterten, den Raum stark belegenden ZOB mäßig bis stark in ihrer direkten, barrierefreien Durchgängigkeit beeinträchtigt.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbindungsachse Bahnhof-Innenstadt wird infolge der Lage des ZOB im Norden in ihrer verbindenden Funktion deutlich gestärkt. Die Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr ist direkt zum Bahnhof gegeben. Es ergeben sich weder Umwege noch größere Störungen durch einen zwischengelagerten ZOB.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr muss entweder mittig durch den ZOB oder um diesen herum geführt werden. Eine mittige Führung ist je nach Ausgestaltung des ZOB mit zwei Straßenquerungen möglich und daher aus</li> </ul>			

<sup>80</sup> Der Neubau des Dreher-Pavillons wird auf Grund der benötigten Fläche für den ZOB abgebrochen.

<sup>81</sup> Eine gute Beleuchtung ist von großer Bedeutung, um auch bei Dämmerung und nachts ein positives Sicherheitsgefühl vermitteln zu können und negative Entwicklungen wie Drogenumschlag zu vermeiden.

<b>ZOB-Standort Süd</b>		<b>ZOB-Standort Nord</b>	
<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>	<b>Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal</b>	<b>Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs</b>
<p>städtebaulicher Sicht deutlich attraktiver. Es kann dabei aber zu Beeinträchtigungen im ZOB-Funktionsablauf kommen. Die Führung über die Randbereiche des ZOB hat zur Folge, dass die Hauptstraße je nach Richtung bis zu dreimal gequert werden muss. Weiter verschlechtert wird dies durch die Anlage von Kreisverkehren, die für den Funktionsablauf des ZOB vorgeschlagen werden.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Südlich an den ZOB anschließend folgt die Querung einer hochbelasteten Straße. Dem Fuß- und Radverkehr kommt zu Gute, dass der aus dem ZOB ausfahrende ÖPNV verschiedentlich eine geeignete Grünphase auslöst. Außerhalb der Pulkzeiten im ÖPNV ist aber mit längeren Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr zu rechnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die wesentlich geringeren zu querenden Kfz-Verkehrströme wird der Bahnhof noch wesentlich besser und direkter an die Innenstadt angebunden. Die Achse Bahnhof-Innenstadt wird zusätzlich gestärkt, da sie nicht durch eine stark befahrene Straße unterbrochen ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf Höhe Philipp-Reis-Straße / Unionrampe wird die Wegverbindung in die Innenstadt unterbrochen. Auf Grund der hohen Belastungen im MIV entlang dieser Querungsachse ergeben sich längere Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die wesentlich geringeren zu querenden Kfz-Verkehrströme wird der Bahnhof noch wesentlich besser und direkter an die Innenstadt angebunden. Die Achse Bahnhof-Innenstadt wird zusätzlich gestärkt, da sie nicht durch eine stark befahrene Straße unterbrochen ist.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der ZOB wird als technischer Verkehrsfunktionsbau wahrgenommen und zusammen mit einer neuen großräumigeren Überdachung als Bauwerk deutlich im Stadtbild in Erscheinung treten. Dies hat zur Folge, dass das Stadtrée, d.h. die Sichtbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt, sehr stark beeinträchtigt wird und somit auch die Orientierung im Stadtgefüge negativ beeinflusst.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das wahrnehmbare Stadtrée, d.h. die Sichtbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt, wird von größeren verkehrlichen Einbauten freigehalten. Damit ist eine sehr gute Orientierung im Stadtgefüge gewährleistet.</li> </ul>	
<p><b>Ostseite der Bahnanlagen:</b></p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf der Ostseite ist auf Höhe der südlichen Bahnunterführung eine Radabstellanlagen sowie eine Mobilitätsstation vorgesehen. Je nach Umfang der zusätzlich durch die Stadt Offenburg erworbenen Grundstücke kann zudem ein kleiner Platz geschaffen werden. Um die Funktionen Aufenthalt und Erholung wahrzunehmen, bietet sich mindestens Begrünung und Sitzgelegenheiten.</li> </ul>			
<p><b>Angrenzende Stadtquartiere:</b></p>			
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die großräumige - Verlagerung des Kfz-Verkehrs mit entsprechender Entlastung des gesamten Bahnhofareals bieten sich auch deutliche Vorteile für die Wohnqualität in den angrenzenden Stadtquartieren.</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Durch die großräumige Verlagerung des Kfz-Verkehrs mit entsprechender Entlastung des gesamten Bahnhofareals bieten sich auch deutliche Vorteile für die Wohnqualität in den angrenzenden Stadtquartieren.</li> </ul>



Abbildung 26 Möglichkeiten städtebaulicher Aufwertung vor dem Bahnhofsbauende

Ein **ZOB** muss mehr als andere öffentliche Orte Verkehrs-, Gestaltungs- und Aufenthaltsfunktionen in sich vereinen, weswegen die Identität und das Image, die die Anlage ausstrahlt, für ihre Akzeptanz von großer Bedeutung ist.

Eine teilweise oder vollständige Überdachung wird angestrebt. Die verschiedenen Varianten für die Ausgestaltung des neuen ZOB berücksichtigen die Anforderungen an eine Überdachung. In der weiteren Planung sollten individuelle Lösungen als eigenständige Architektur entworfen werden. Die architektonische Gestaltung des Wetterschutzes ist auf das städtebauliche Umfeld, die Flächengröße sowie auf das gesamte Erscheinungsbild der Verkehrssysteme abzustimmen.

Dank großzügiger Ausgestaltung der Wartebereiche bzw. Bussteige bei allen erarbeiteten Varianten für den neuen ZOB kann die für einen hohen Komfort der Reisenden empfohlene Infrastruktur untergebracht werden:

- Sitzgelegenheiten,
- Echtzeitinformation an den einzelnen Bussteigen,
- Übergeordnete Abfahrtstafel mit Echtzeitinformation bei den Zugangsbereichen
- Fahrplan- und Informationsstelen.

## 13 Bewertung

### 13.1 Bewertungssystematik

Zur Ermittlung des idealen Standorts für den neuen ZOB sowie der am besten geeigneten Variante der Verkehrsführung werden die im Detail ausgearbeiteten Varianten der Verkehrsführung (vgl. Kapitel 5.6) bewertet. Dadurch wird ermöglicht, Verbesserungen oder aber auch Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Zustand bzw. dem Bestand 2025<sup>82</sup> aufzuzeigen.

<sup>82</sup> Dieser berücksichtigt die Fertigstellung des Rée-Carées sowie straßenseitige Anpassungen im Bereich zwischen Innenstadt und Bahnhof, siehe Kapitel 2.4.3.

Der Bewertung werden die in Kapitel 4.1 definierten Ziele zu Grunde gelegt. Als Bewertungssystematik wird eine Vergleichswertanalyse gewählt:

- Der Bestand 2025 erhält bei jedem Indikator die Bewertung 0.
- Die Varianten werden in Bezug auf Verbesserungen bzw. Verschlechterungen gegenüber dem Bestand 2025 bewertet.
- Die Spannweite der Bewertung erstreckt sich von -2 bis +2.

Die Indikatoren werden so gewichtet, dass eine Gleichgewichtung der Unterziele innerhalb eines Hauptziele sichergestellt ist. Bei den Hauptzielen erfolgt aus folgenden Gründen eine Gewichtung zu Gunsten des Ziels „Öffentlicher Verkehr (insbesondere Busverkehr)“:<sup>83</sup>

- Wesentliche Auslöser für die derzeit laufenden Untersuchungen für die Entwicklung des Bahnhofareals sind:
  - die derzeit bestehenden Einschränkungen im Busverkehr bzw. der Kapazität des ZOB,
  - die nicht mehr den neusten Richtlinien entsprechende Ausgestaltung des ZOB mit insbesondere unzureichenden Flächen sowohl für den Busverkehr als auch die Reisenden,
  - die Problematik, dass sich Fußgängerströme mit unterschiedlichen Zielen auf den beengten Flächen innerhalb des ZOB überlagern,
  - die suboptimale Bahnsteigerschließung (bspw. sehr stark frequentierte Südquerung, fehlende Durchgängigkeit des nördlichen Bahnsteigzugangs in die Oststadt, Erschließung des Bahnsteigs 7 nur von Süden).
- Der Bahnhof Offenburg ist zentrale Mobilitätsdrehscheibe. Eine entsprechende Stärkung des Bahnhofs wird insbesondere in Bezug auf den ÖPNV angestrebt.
- Der ÖPNV ist von hoher Bedeutung im Hinblick auf die Verkehrswende 2030. Damit die angestrebte Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs möglich wird, muss geeignete Infrastruktur vorhanden sein.
- Derzeit laufen auf allen politischen Ebenen (Stadt Offenburg, Ortenaukreis, Land Baden-Württemberg) Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Attraktivierung des ÖPNV. Zu nennen sind bspw. der Aktionsplan ÖPNV oder der sich in Überarbeitung befindende Nahverkehrsplan.
- Darüber hinaus gibt es mit dem geplanten Deutschlandtakt, dem Güterzugtunnel sowie Fahrzeitverkürzungen bahnseitige Maßnahmen, die zu einem erhöhten Angebot als auch Nachfrage führen, auf das sich der Bahnhof Offenburg kapazitätsmäßig vorbereiten muss.

Die verschiedenen Möglichkeiten einer Ausgestaltung des ZOB fließen zwar in die Bewertung ein, werden aber nicht separat bewertet. Da auch andere Layouts grundsätzlich möglich sind, wird keine Bestvariante angegeben.

### 13.2 Ergebnisse der Bewertung

Die Ergebnisse der Bewertung sind in Abbildung 27 zusammengefasst. Eine detaillierte Bewertung ist in Beilage 11 dargestellt.

---

<sup>83</sup> Das Ziel „Öffentlicher Verkehr (insbesondere Busverkehr)“ erhält gegenüber den anderen Hauptzielen doppeltes Gewicht.

Bewertung	Varianten	Ohne Nordquerung			
		Durchgangsverkehr, ZOB Süd	Durchgangsverkehr, ZOB Nord	Verlagerung, ZOB Süd	Verlagerung, ZOB Nord
Hauptziele	Bestand 2025				
A Öffentlicher Verkehr (insb. Bus)	0.00	1.29	0.71	1.57	1.00
B Radverkehr	0.00	0.75	0.75	1.75	2.00
C Fußverkehr	0.00	0.80	0.60	1.40	1.40
D Kfz-Verkehr	0.00	0.60	0.60	0.60	0.60
E Freiraum und Umwelt	0.00	1.25	1.50	1.50	1.75
F Städtebau und Stadtgestaltung	0.00	1.00	1.20	1.40	1.60
<b>Total (Hauptziele gewichtet)</b>	<b>0.00</b>	<b>1.16</b>	<b>1.01</b>	<b>1.63</b>	<b>1.56</b>

Bewertung	Varianten	Mit Nordquerung			
		Durchgangsverkehr, ZOB Süd	Durchgangsverkehr, ZOB Nord	Verlagerung, ZOB Süd	Verlagerung, ZOB Nord
Hauptziele	Bestand 2025				
A Öffentlicher Verkehr (insb. Bus)	0.00	1.29	0.71	1.57	1.00
B Radverkehr	0.00	0.75	0.75	1.75	2.00
C Fußverkehr	0.00	0.80	0.60	1.40	1.40
D Kfz-Verkehr	0.00	0.60	0.60	1.00	1.00
E Freiraum und Umwelt	0.00	1.00	1.25	1.25	1.50
F Städtebau und Stadtgestaltung	0.00	1.00	1.20	1.40	1.60
<b>Total (Hauptziele gewichtet)</b>	<b>0.00</b>	<b>1.12</b>	<b>0.97</b>	<b>1.66</b>	<b>1.58</b>

Abbildung 27 Impressionen der Bürgerbeteiligung am 18. Februar 2020.

Alle Varianten der Verkehrsführung erlauben bei vielen (Teil-)Planungszielen eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand. In Bezug auf die drei Hauptmerkmale der verschiedenen Varianten resultieren aus der Bewertung folgende Erkenntnisse:

Eine großräumige Verlagerung des **MIV-Durchgangsverkehrs** wirkt sich auf alle Hauptziele positiv aus. Besonders hervorzuheben sind dabei:

- Die aus Sicht der Bevölkerung als prioritär beurteilten Planungsziele können bei großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs (deutlich) besser erreicht werden. Teilweise ist eine Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs sogar Voraussetzung, damit diese Ziele erfüllt werden können.
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die verschiedenen Verkehrsmodi ist praktisch nur mit Verlagerung des Durchgangsverkehrs möglich. So können einerseits Konfliktpunkte zwischen dem MIV und den weiteren Verkehrsmodi beseitigt werden, andererseits Flächen zur besseren Trennung zwischen dem Fuß- und Radverkehr (inkl. ruhendem Verkehr) geschaffen werden.
- Eine Verbesserung für das Bahnhofsquartier in Bezug auf die Verkehrsbelastungen kann nur bei Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs erreicht werden. Ohne Verlagerung des Durchgangsverkehrs nimmt dieser sogar zu. Geringere Verkehrsbelastungen führen zudem zu schwächer belasteten Knoten und somit einer Erhöhung des Verkehrsflusses bzw. einer Beschleunigung des Verkehrs, wovon alle Verkehrsteilnehmer profitieren, insbesondere der ÖPNV. Darüber hinaus wirken sich geringere Verkehrsbelastungen positiv auf die Attraktivität von Fuß- und Radwegen, die Wohnlichkeit und die Aufenthaltsqualität aus. Bei Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs können diese quasi im gesamten Bahnhofsquartier deutlich verbessert werden.
- Die Funktionalität des städtischen Straßennetzes bleibt auch bei Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs erhalten bzw. wird gegenüber heute teils verbessert. Bspw. kann der Verkehr im Bereich des Bahnhofareals trotz gewissen Rückbaumaßnahmen bzw. Umnutzung bisheriger Verkehrsflächen des MIV zu Gunsten des Umweltverbundes verflüssigt

werden.<sup>84</sup> Hervorzuheben ist zudem der Freiburger Platz, an welchem die Situation für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert werden kann, insbesondere deutlich kürzere Wartezeiten. Verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit sind unabhängig der verschiedenen untersuchten Varianten der Verkehrsführung zwingend erforderlich.

- Gesamthaft kann mittels einer großräumigen Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs eine zukunftsweisende Stadt- und Verkehrsentwicklung realisiert werden, indem entscheidende Grundlagen zur Unterstützung der Klimapolitik geschaffen werden.

Maßgebliche Nachteile bringt eine großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs nur in Bezug auf die Erreichbarkeit für Anlieger des Bahnhofsquartiers:

- Die Erreichbarkeit des Quartiers ist zwar bei großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs gewährleistet, doch sind teilweise Umwege in Kauf zu nehmen, sollte weder die Verkehrsmittelwahl noch das Fahrtziel geändert werden. Für die meisten Fahrbeziehungen verlängern sich die Reisezeiten nur um wenige Minuten; eine Reisezeitveränderung von mehr als 5 Minuten gibt es nur für einzelne Relationen.

Vorteile eines Baus der **Nordquerung** für den Kfz-Verkehr über die Bahnanlagen ergeben sich nur bei einzelnen Teilzielen und teils nur für einzelne Varianten. Mehrheitlich sind die Vorteile relativ gering, so dass keine anderweitige Bewertung als ohne Vorhandensein der Nordquerung begründet werden kann. Bei Realisierung der Nordquerung für den Kfz-Verkehr ergeben sich folgende wesentliche Vorteile:

- Die neue Nordquerung ermöglicht eine bessere Verknüpfung der (nördlichen) Ost- und Weststadt. Dies ist besonders für die Erschließung des neuen Parkhauses sowie im Falle der Varianten mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs für die Erreichbarkeit des gesamten Bahnhofsquartiers von Bedeutung.
- Dank der Nordquerung und der damit verbundenen Umlagerung des Verkehrs über die innerstädtischen Querungsachsen der Bahnanlage kann bei den Varianten mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs die Leistungsfähigkeit entlang der Grabenallee / Hauptstraße verbessert werden.

Auf einzelne Teilziele wirkt sich der Bau der Nordquerung allerdings nachteilig aus:

- Eine Angebotserweiterung führt im Allgemeinen zu einer Nachfragesteigerung. Durch die mittels der Nordquerung bessere Verknüpfung der Ost- und Weststädte können neue Fahrten im Kfz-Verkehr erzeugt werden.
- Die Lage der Nordquerung führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen entlang der nördlichen Okenstraße. In diesem Bereich verschlechtert sich einerseits die Wohnlichkeit, andererseits resultieren für die Verkehrsteilnehmer längere Wartezeiten an den Knoten entlang der nördlichen Okenstraße. Für die Varianten mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsbereich verschlechtert sich die Situation gegenüber heute deutlich.

Darüber hinaus gibt es weitere Aspekte, die nicht mit den Planungszielen abgedeckt werden:

- Die Nordquerung weist deutliche Leistungsreserven auf. Die Belastungen sind geringer als bspw. heute entlang der Freiburger Straße, der Wilhelmstraße oder der Moltkestraße.

---

<sup>84</sup> Allfällige Änderungen in der Verkehrsmittelwahl oder dem Fahrtziel sind nicht im Verkehrsmodell abgebildet. Sie hätten jedoch einen weiteren positiven Effekt.

- Die Anbindung der Nordquerung in das Bestandsnetz stellt eine Herausforderung dar. Eine geänderte Führung des Brückenbauwerks bzw. Integration ins bestehende Netz kann sich deutlich auf die Nutzung der Netzergänzung auswirken – im positiven wie auch im negativen Sinne.
- Das neue Brückenbauwerk wird erst nach Realisierung des neuen ZOB-Standorts zur Verfügung stehen. Die Neuorganisation des Verkehrs muss daher (kurzzeitig) auch ohne Nordquerung funktionieren.
- Bis etwa im Jahr 2030 wird die Unionbrücke das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Während der Erneuerung der Unionbrücke, die zwar keinen Durchgangsverkehr mehr aufnehmen soll, doch von zentraler Bedeutung für das Busnetz, Radachsen und die Erschließung des Rée-Carées ist, ermöglicht die Nordquerung, die idealerweise bis zu diesem Zeitpunkt realisiert ist, ein optimiertes Umleitungskonzept sowie deutlich geringere Einschränkungen im Verkehrsablauf.
- Unabhängig eines Baus der Nordquerung bedarf es verkehrsrechtlicher und punktuell auch baulicher Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit. Mit einer relevanten Kosteneinsparung mittels Entfall von Maßnahmen ist bei Realisierung der Nordquerung nicht zu rechnen.

Die verschiedenen **ZOB-Standorte** weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Obwohl ein ZOB-Standort im Norden bei mehr Zielen einen positiveren Einfluss ausübt als ein ZOB-Standort im Süden, schneidet bei den maßgeblichen Kriterien der ZOB-Standort im Süden deutlich besser ab. Durch folgende Vorteile besticht ein ZOB-Standort im Süden:

- Für den ÖPNV ergeben sich kurze Fahrtzeiten, insbesondere für Linien, deren beider Linienäste via südliche Hauptstraße bzw. Unionbrücke verlaufen.
- Für den Fußverkehr sind kurze Umsteigewege zwischen dem ZOB und den Bahnsteigen sichergestellt, da der ZOB im Wesentlichen über die südlichen Bahnunterführung erschlossen wird, die sich mittig auf dem Bahnsteig befindet.
- Für den Fußverkehr ergeben sich kurze Wegeverbindung vom ZOB in die Innenstadt, was besonders im Zusammenhang mit am ZOB endenden Buslinien aus Norden relevant ist.
- Der neu geschaffene Bahnhofsvorplatz kann möglichst ÖPNV-frei gehalten werden, da ihn maximal Busse mit Bezug nach Norden queren. Bei den Varianten mit großräumiger Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs ist der Bahnhofsvorplatz komplett Kfz-frei.
- Der ZOB ist im Wesentlichen über die südliche Bahnunterführung an die Bahnsteige angebunden. Eine barrierefreie Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung ist zumindest in Bezug auf die Bahnsteigerschließung nicht zwingend erforderlich.
- Deutlich mehr Flächen erfahren eine Wertsteigerung, insbesondere die nördliche Innenstadt.

Gegenüber einem ZOB-Standort im Norden ergeben sich folgende Nachteile:

- Für eine deutliche Verbesserung gegenüber heute sind sowohl für den ÖPNV als auch den Fuß- und Radverkehr weitere Flächen zu schaffen. Dies ist auf Grund der begrenzten Fläche, die mit der neuen Planung ausgereizt wird, nur in Teilen umsetzbar. Entweder ist eine höhere Anzahl an Haltepunkten oder aber eine großzügigere und attraktivere Gestaltung für den Fuß- und Radverkehr möglich. Entsprechend verfügt der ZOB-Standort im Süden auch nur beschränkt über Flächen zur Schaffung weiterer Bussteige zur Bewältigung langfristiger Angebotserweiterungen. Gleichfalls ist die Führung im Fuß- und Radverkehr ggf. etwas umwegig.

- Mit einem ZOB-Standort im Süden wird die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt beeinträchtigt. Nebst der vorgenannten ggf. leicht umwegigen Führung sind zudem die Orientierbarkeit bzw. die Sichtverhältnisse zwischen Bahnhof und Innenstadt (Stadtentree) zu nennen.
- Bei einem ZOB-Standort im Süden kann zwar ein weitläufiger Bahnhofsvorplatz geschaffen werden, welcher zu gewissem Maße auch eine Begrünung vorsieht. Der Grünbestand kann aber bei Weitem nicht so stark weiterentwickelt werden wie das im Falle eines ZOB-Standorts im Norden ist.
- Auch bei einem ZOB-Standort im Süden besteht ein hohes Reaktivierungspotential für das Bahnhofsgebäude. Die Fußgängerströme vor dem Bahnhofsgebäude sind aber deutlich niedriger als dies bei einem ZOB-Standort im Norden wäre. Inwiefern das für die Erhaltung und Sanierung des Bahnhofsgebäudes von Bedeutung ist, hängt aber stark vom geplanten Nutzungskonzept ab.

Gesamthaft wirkt sich das Hauptmerkmal Durchgangsverkehr beibehalten vs. verlagern am stärksten auf die Bewertung aus. Innerhalb dieser beider Variantengruppen liegen die verschiedenen Varianten aber relativ nah beieinander. Als Bestvariante schneidet die Variante **Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung** mit 1.66 (von maximal 2 Punkten) am besten ab, dicht gefolgt von derselben Verkehrsführung ohne Nordquerung (1.63) bzw. mit ZOB-Standort im Norden (1.58 Punkte mit Nordquerung bzw. 1.56 Punkte ohne Nordquerung).

Die Bewertung zeigt somit, dass

- zur bestmöglichen Erreichung der verschiedenen Ziele eine großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs entscheidend ist,
- sich eine Unterbringung des ZOB im Süden weiter positiv auf die Erfüllung des wichtigsten Ziels (ÖPNV) auswirkt,
- auch für den Zwischenzustand bis zur Verfügbarkeit einer Nordquerung für den Kfz-Verkehr eine sehr gute Lösung besteht und das bestehende Straßennetz den Verkehr bewältigen kann.

Wie in Kapitel 13.1 erwähnt erfolgt keine Bewertung der Ausgestaltungsvarianten des ZOB. Grundsätzlich bieten sich beide Varianten zur Vertiefung an oder es kann ggf. ein weiteres Layout gefunden werden, welches die positiven Aspekte der beiden Varianten bestmöglich verknüpft.

## 14 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Prozess zur Findung des am besten geeigneten Standorts für den ZOB und einer optimalen Verkehrsführung im Bereich des Bahnhofsumfelds wurde durch eine Bürgerbeteiligung begleitet.

Eine erste Veranstaltung fand am 18. Februar 2020 statt und verfolgte folgende Ziele:

- Austausch und Abgleich zu den Planungszielen:
  - Prüfung der Vollständigkeit und Vorschläge zu weiteren Planungszielen durch die Teilnehmer;

- Priorität der verschiedenen Planungsziele aus Sicht der Teilnehmer.
- Dialog der verschiedenen Varianten der Verkehrsführung, unterteilt nach Themenfeldern:
  - Information der Teilnehmer über die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung;
  - (Positive und negative) Bewertung der verschiedenen Varianten aus Sicht der Teilnehmer;
  - Möglichkeit zur Kundgabe weiterer Anregungen durch die Teilnehmer.

Im Nachgang an die erste Bürgerbeteiligung wurden die Planungsziele punktuell konkretisiert und vereinzelt Unterziele ergänzt.<sup>85</sup>



Abbildung 28 Impressionen der Bürgerbeteiligung am 18. Februar 2020.

In Bezug auf die Varianten der Verkehrsführung wurden bei allen Varianten sowohl positive als auch negative Aspekte gesehen. Es zeigte sich, dass die Bevölkerung grundsätzlich für Veränderungen offen ist.

Eine weitere Bürgerbeteiligung ist nach Beratung der Analyseergebnisse und Empfehlungen im Verkehrsausschuss vom 8. Juli 2020 vorgesehen. Inwiefern die Bürgerbeteiligung durchgeführt werden kann oder aber bedingt durch die Corona-Pandemie verschoben werden muss, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Planungen zum Sanierungsgebiet Schlachthof erhalten auf Grund ihrer Bedeutung hohe Priorität. Dies sollte beibehalten werden. Bei Bedarf sollte daher eine Bürgerbeteiligung alternativer Form in Betracht gezogen werden (bspw. Online-Auslegung und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme).

## 15 Empfehlung und weitere Schritte

Mit der vorliegenden Untersuchung soll der künftige Standort des ZOB und die damit verbundene Neuorganisation des Verkehrs im Bahnhofsbereich geklärt werden. Basierend auf den zwei vorgängig als Bestvarianten ermittelten Standorte für den ZOB „Nord-Verlegung“ und „Süd-

---

<sup>85</sup> Die in Kapitel 4.1 aufgeführten Planungsziele berücksichtigen die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vergrößerung“ wurden mögliche Verkehrsführungen untersucht. Es wurden zahlreiche Varianten entwickelt, welche sich im Wesentlichen in folgenden Punkten unterscheiden:

- Beibehaltung vs. großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs,
- ZOB-Standort Nord vs. Süd,
- Bestandsstraßennetz vs. Ergänzung mittels neuer Nordquerung über die Bahnanlagen.

Die Analyse der Auswirkungen der neuen Verkehrsführung im Straßennetz zeigte, dass bei allen Varianten begleitende Maßnahmen vorzusehen sind, damit das Verkehrssystem auch künftig funktioniert. Die Maßnahmen sind primär verkehrsrechtlicher, punktuell aber auch baulicher Art.

Parallel zum Studium geeigneter Verkehrsführungen wurde eine Machbarkeitsstudie für die beiden ZOB-Standorte vorgenommen und mögliche Layouts ausgearbeitet. Darüber hinaus wurden spezifische Fragestellungen wie bspw. Umfang und Lokalisierung zusätzlicher Radabstellanlagen, Optimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs oder städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsquartiers behandelt und Empfehlungen dazu abgegeben.

Die verschiedenen Varianten wurden anschließend an Hand vorgängig definierter Planungsziele bewertet. Die Ziele decken einerseits Belange der verschiedenen Verkehrsmodi, andererseits städtebauliche sowie umwelttechnischer Aspekte ab. Auf Grund der Bedeutung des ÖPNV bzw. einer Verbesserung bei diesem gegenüber heute, wird das entsprechende Ziel stärker gewichtet.

Die Bewertung führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Eine großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs ist essentiell, um in diversen Aspekten eine Verbesserung gegenüber heute zu erreichen.
- Ein ZOB-Standort im Süden erfüllt die Ziele für den ÖPNV deutlich besser als ein ZOB-Standort im Norden.
- Eine neue Nordquerung für den Kfz-Verkehr bringt Vorteile, doch auch ohne Nordquerung kann eine sehr gute Lösung erzielt werden. D.h. auch während der Zeitspanne zwischen Realisierung des neuen ZOB mit Umsetzung der neuen Verkehrsführung bis zum Abschluss eines Baus der Nordquerung wird bereits eine deutliche Verbesserung gegenüber heute erreicht. Hervorzuheben ist insbesondere, dass das heutige Straßennetz den Verkehr trotz geänderter Verkehrsführung bewältigen kann.

Als **Bestvariante** resultiert somit die Variante „**Großräumige Verlagerung des MIV-Durchgangsverkehrs, ZOB-Standort Süd, mit Nordquerung**“ (1.66 von maximal 2 Punkten). Diese Variante sollte den weiteren Planungen zu Grunde gelegt werden.

Die Ausgestaltung des ZOB wird nicht im Einzelnen bewertet. Bei der Bewertung der Varianten der Verkehrsführung werden aber Vor- und Nachteile der möglichen Layouts ersichtlich. Im Zuge der weiteren Planungen sollten die beiden Layoutvarianten weiterentwickelt werden oder es kann ggf. eine Ausgestaltung gefunden werden, die die positiven Aspekte der beiden hier analysierten Varianten für den ZOB-Standort im Süden bestmöglich zusammenführt. Insbesondere sollten die Möglichkeiten zur Schaffung einer Freifläche zu Gunsten des Fußverkehrs im Bereich der südlichen Bahnunterführung weiter geprüft werden. Idealerweise werden auch bereits Überlegungen zu möglichen Zuweisungen von Buslinien zu Bussteigen getroffen, um die Anzahl an Buslinien mit direkter An- und Wegfahrt zu maximieren und Wendemanöver zu minimieren.

Des Weiteren sollten bei den weiteren Planungen folgende Schritte berücksichtigt werden:

- Das für die Untersuchung verwendete Verkehrsmodell der Stadt Offenburg wurde vor rund 15 Jahren das letzte Mal aktualisiert. Um eine möglichst realitätsgetreue Abbildung des heutigen Verkehrsgeschehens sicherzustellen, wurde das Verkehrsmodell im Nahbereich des Bahnhofs neu geeicht. Mit steigendem Abstand zum Bahnhof sinkt allerdings die Genauigkeit des Verkehrsmodells; Abweichungen zur Realität können sowohl auf Straßenabschnitten als auch bei einzelnen Fahrströmen innerhalb von Knoten auftreten. Es ist geplant, im Laufe der nächsten Jahre ein neues Verkehrsmodell zu erstellen, das die verschiedenen Verkehrsmodi berücksichtigt. Um die großräumigen Verlagerungswirkungen und Verlagerungen auf alternative Verkehrsmittel auf Grund der geänderten Verkehrsführung sowie den Bedarf an begleitenden Maßnahmen entlang von primären und sekundären Alternativrouten, insbesondere zur Sicherstellung ihrer Leistungsfähigkeit, im Detail abzuschätzen, sollte die empfohlene Bestvariante mit dem neuen Verkehrsmodell erneut untersucht werden.
- Die in dieser Untersuchung angewandten Verfahren zur Beurteilung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind statische Verfahren, die bspw. Signalprogramme mit dynamischer Umlaufzeit auf Grund einer ÖPNV-Priorisierung nicht abbilden vermögen. Um die Leistungsfähigkeit im Bahnhofsbereich, insbesondere im Bereich des Freiburger Platzes, im Detail zu untersuchen, weiteres Potential eines geänderten Straßenquerschnitts (Rückbau, Flächenverteilung zu den verschiedenen Verkehrsmodi etc.) zu aktivieren und den Umfang einer ÖPNV-Priorisierung bzw. die damit verbundenen Auswirkungen zu beurteilen, bietet sich eine Analyse mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation an. Die Mikrosimulation könnte zudem die nachfolgend aufgeführten Aspekte berücksichtigen und wesentliche Inputs zu deren Beurteilung liefern.
- Obwohl mit dem ZOB-Standort im Süden kurze Fußwege in die Innenstadt gegeben sind, empfiehlt sich die Prüfung einer Verlängerung der Regionalbuslinien in Richtung Innenstadt, bspw. bis zur Haltestelle Stadtkirche. Nebst Analyse geeigneter Linienführung und Wendepunkte sind besonders die Auswirkungen auf die Umläufe inkl. allfälliger Einordnung möglicher verbleibender Wartezeiten (an ZOB, auf Hin- und / oder Rückfahrt etc.) zu analysieren.
- Um die verfügbaren städtischen Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofs nicht nur städtebaulich, sondern auch verkehrlich weiter aufzuwerten, bietet sich die Einrichtung einer Bushaltestelle an. Die Untersuchung sollte sich nicht nur mit dem Standort der Haltestelle, sondern auch mit der Integration ins Busliniennetz (Welche Linien sollen dort halten und wie wäre die Linienführung anzupassen?) sowie den Auswirkungen auf die (bestehenden) Umläufe befassen.

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl  
Leiter Büro Freiburg i.Br.



Therese Lüthi  
Projektleiterin

Freiburg, 5. Juni 2020 / tlu

**Anhang 1            Detailbeschreibung der Varianten**

**Anhang 1.1        Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-  
Standort Süd (V-DV-Süd)**

Ziel dieser Variante ist ein möglichst geringer Eingriff in die heutige Verkehrsführung des MIV. D.h. der Durchgangsverkehr im MIV soll weiterhin durch das Bahnhofsumfeld geführt werden. Abbildung 29 illustriert die wesentlichen Elemente der neuen Verkehrsführung. Beilage 1.1 gibt einen Überblick über alle vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

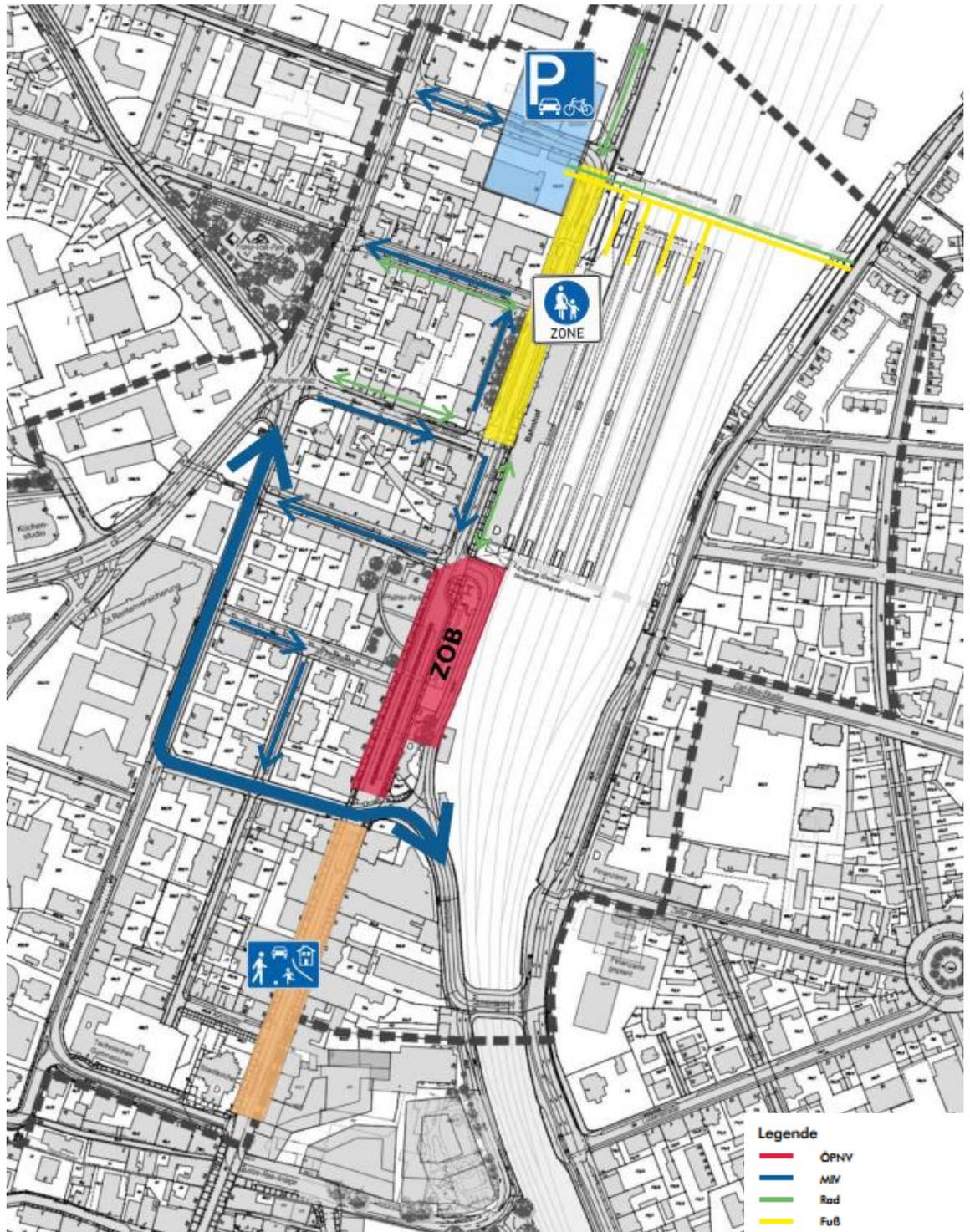


Abbildung 29 Variante „Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd“

Folgende wesentliche Veränderungen ergeben sich gegenüber heute:

- Führung des MIV von der Unionrampe über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße zum Freiburger Platz:
  - Von der Unionrampe darf nur der ÖPNV in Richtung Norden abbiegen bzw. auf den neue ZOB fahren; der MIV wird weiter auf die Philipp-Reis-Straße geführt.
  - Die Philipp-Reis-Straße sowie die Okenstraße auf dem heutigen zweispurigen Abschnitt werden im Zweirichtungsverkehr mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung eingerichtet.
  - Auf der südlichen Hauptstraße werden die heutigen Flächen der Vorsortierung beibehalten. Der Rechtsabbieger wird ebenfalls vom ÖPNV in Richtung ZOB genutzt. Der zweite Aufstellstreifen wird für den Linksabbieger in die Philipp-Reis-Straße umgewidmet.
  - Von der Philipp-Reis-Straße darf nur rechts in die nördliche Okenstraße eingebogen werden; ein Einbiegen in die südliche Okenstraße ist nicht gestattet (fehlende Flächen für Abbiegestreifen, der auf Grund der hohen Belastung des Gegenstroms erforderlich wäre).
  - Die Fahrtrichtung der nördlichen Poststraße und der westlichen Im Pfählerpark wird umgedreht, so dass das Straßen-Viereck Philipp-Reis-Straße – Okenstraße – Im Pfählerpark – Poststraße im Uhrzeigersinn befahren wird. Ein Abbiegen von der nördlichen Okenstraße in den Im Pfählerpark wird ermöglicht. Auf Grund der Belastungen ist ein Abbiegestreifen erforderlich. Die Flächen dafür werden durch Aufhebung von Parkflächen auf westlicher Seite der Okenstraße geschaffen.
  - Am Freiburger Platz ist ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Freiburger Straße wünschenswert. Inwiefern die Leistungsfähigkeit und die Topographie dies ermöglichen, ist zu prüfen, vgl. Kapitel 9.1.1.
- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Im Süden ist eine Einfahrt von der Hauptstraße sowie der Unionrampe her möglich. Je nach Ausgestaltung des ZOB befindet sich die südliche Ausfahrt an gleicher Stelle wie heute bzw. bei der heutigen Hauptstraße.
  - Im Norden erfolgt die Erschließung über die Straßburger Straße<sup>86</sup> und die Hauptstraße, welche neu im Zweirichtungsbetrieb mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung betrieben werden. Auf der Straßburger Straße werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einerseits die Geschwindigkeit reduziert (Zone 30), andererseits die Parkflächen auf nördlicher Seite (Kurzzeitparkplätze), bei Bedarf auch auf südlicher Seite (Bewohner- / Beschäftigtenparkplätze), aufgehoben.
  - Im Norden des ZOB ist eine Wendemöglichkeit vorhanden, die im Wesentlichen nur vom ÖPNV und Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof befahren wird. Im Süden kann der Busverkehr ebenfalls wenden, muss dafür aber kurzzeitig das allgemeine Straßennetz befahren.
  - Die weitere Linienführung des ÖPNV im Norden erfolgt wie bisher, d.h. für Ziele im Norden / Nordwesten fährt der Bus über die Hauptstraße und Rheinstraße.

---

<sup>86</sup> Eine Erschließung via Saarlandstraße kommt nicht mehr in Frage, da auf Grund der Belastungen auf der Okenstraße ein Abbiegen von der Okenstraße in die Saarlandstraße mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Der Straßenraum bietet zudem keine Flächen zur Einrichtung eines Abbiegestreifens bzw. einer Aufstellfläche, so dass der wartende ÖPNV den gesamten nach Süden fahrenden Verkehr behindert. Durch die Nähe zum Freiburger Platz wird zudem dort der Verkehrsablauf beeinträchtigt.

- Die Saarlandstraße übernimmt neu eine reine Erschließungsfunktion für die Anwohner:
  - Die Saarlandstraße ist über die Straßburger Straße und Hauptstraße, welche in diesem Abschnitt auch für den MIV freigegeben ist, erreichbar und wird neu im Einrichtungsbetrieb Richtung Westen geführt. In die Okenstraße darf nur nach rechts eingebogen werden.
  - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
  - Die nördlich gelegenen Parkflächen (ausgenommen Taxistellplätze) an der Saarlandstraße werden den Bewohnern bzw. Beschäftigten vorbehalten; ein Kurzzeitparken ist nicht mehr möglich.
- Die nördliche Hauptstraße wird verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet:
  - Auf der nördlichen Hauptstraße ist im Kfz-Verkehr nebst des ÖPNV nur Quell- / Zielverkehr zum Bahnhof bzw. Anwohnerverkehr zu erwarten.
  - Der Abschnitt zwischen Saarlandstraße und Straßburger Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
  - Nördlich der Straßburger Straße wird eine bis auf den ÖPNV Kfz-freie Zone (Fußgängerzone mit Rad und ÖPNV frei) geschaffen.
  - Die heutigen Kurzzeitparkplätze entlang der Hauptstraße werden aufgehoben bzw. zu Kiss&Ride-Parkplätzen bzw. Taxistellplätzen umgewidmet, siehe nachfolgende Bemerkung.
- Kiss&Ride-Parkplätze und ein weiterer Taxistand sind auf Höhe der Baumanlage vor dem Bahnhofsgebäude zu finden:
  - Die Erschließung der Kiss&Ride-Zone bzw. der Taxistellplätze erfolgt über die Straßburger Straße, der Abfluss über die Franz-Volk-Straße. Der entlang der Hauptstraße nach Norden fahrende ÖPNV wird dadurch nicht behindert.
- Die Franz-Volk-Straße übernimmt neu vorwiegend eine Erschließungsfunktion für die Anwohner:
  - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30 oder Fahrradstraße).
  - Die Parkflächen an der Franz-Volk-Straße werden zu Gunsten des Radverkehrs (sichere Führung in beide Richtungen) umgewidmet. Besteht noch Bedarf an Parkplätzen für Bewohner bzw. Beschäftigte, bleiben sie erhalten und werden bzgl. ihrer Funktion umgenutzt.
  - Die Franz-Volk-Straße wird über die Straßburger Straße und Hauptstraße erschlossen, wobei der MIV entlang der Hauptstraße westlich der Baumanlage, abseits des nach Norden fahrenden ÖPNV geführt wird.<sup>87</sup> Die Franz-Volk-Straße wird neu im Einrichtungsbetrieb Richtung Westen geführt. Am Knoten Okenstraße bestehen grundsätzlich keine Abbiegeeinschränkungen.
- Einrichtung eines Parkhauses für den MIV mit teilintegriertem Radparkhaus im Bereich der Rheinstraße:
  - Das neue Parkhaus überspannt den östlichen Bereich der Rheinstraße, so dass das Parkhaus ohne Ein- und Abbiegebeziehung direkt von Westen her erschlossen wird. Der westliche Abschnitt der östlich der Okenstraße gelegenen Rheinstraße ist damit zweispurig mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung, wobei die Fahrspur in Richtung Osten direkt ins Parkhaus führt. Die Parkhausausfahrt mündet in den Fahrstreifen der Gegenrichtung, wobei der auf der Rheinstraße fahrende ÖPNV

---

<sup>87</sup> Der MIV passiert dabei die Kiss&Ride-Zone bzw. den Taxistand.

- bevorrechtigt ist. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens Okenstraße / Rheinstraße empfiehlt sich, eine Vorsortierung (zwei Spuren) beizubehalten.
- In das Parkhaus integriert ist ein Radparkhaus. Die Etage, auf welcher es eingerichtet wird, orientiert sich im Wesentlichen an der Gestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr.
  - Weitere Funktionsflächen (Mobilitätsstation, weitere Betriebsflächen ÖPNV etc.) können im Parkhaus untergebracht werden.
  - Das neue Parkhaus kann mit seinem speziellen Standort als Tor bzw. Ausgang vom Bahnhofareal gesehen werden. Bei intelligenter Integration bzw. Ausgestaltung resultiert eine städtebauliche Aufwertung des Areals.
  - Das Parkhaus und Radparkhaus sind mit der neuen nördlichen, bis zur Ostseite durchgehenden Bahnquerung mit Gleisanschluss verbunden. Ggf. bietet sich somit eine Brücke an Stelle einer Unterführung.
  - Diverse im Bereich des Bahnhofareals gelegenen Kurzzeitparkplätze werden aufgehoben. Sofern sie nicht auf Grund der geänderten Verkehrsführung wegfallen, werden sie zu reinen Bewohnerparkplätzen umgewidmet, bspw. in der Saarlandstraße und Im Pfählerpark.
- Die Hauptachse für den Nord-Süd-Radverkehr wird auf die Hauptstraße verlegt:
    - Durch die höheren Verkehrsbelastungen entlang der Okenstraße sowie der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes entlang der nördlichen Hauptstraße bietet sich eine Verlegung der Radachse N-S an. Darüber hinaus erfolgt eine direkte Erschließung des neuen Radparkhauses auf der Westseite der Bahnanlagen.
    - Auf dem ZOB wird der Radverkehr vorzugsweise seitlich geführt.
    - Auf der südlichen Hauptstraße darf der Radverkehr in Richtung Süden die Busspur nutzen. In Fahrtrichtung Norden erfolgt eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr; das vorherrschende Verkehrsregime (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) sieht keine separate Führung des Radverkehrs vor.
  - Verbesserung der Ost-West-Radverkehrsachse im Bereich des Bahnhofareals:<sup>88</sup>
    - Der Radverkehr wird von der nördlichen Bahnquerung über die Franz-Volk-Straße zur Okenstraße bzw. Straßburger Straße geführt. In Fahrtrichtung Westen fährt der Radverkehr auf der östlichen Franz-Volk-Straße dank der Verkehrsberuhigung bzw. Einrichtung einer Fahrradstraße sicher im Mischverkehr. In Fahrtrichtung Osten wird ein Radfahrstreifen eingerichtet, sofern die Straße nicht als Fahrradstraße ausgewiesen wird.
    - Durch die Verkehrsberuhigung und den Zweirichtungsbetrieb auf der Straßburger Straße wird mittels Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine weitere Ost-West-Achse geschaffen.<sup>89</sup> Insbesondere wird Radverkehr zwischen dem Freiburger Platz und der Unionbrücke von Straßenabschnitten mit hohem MIV-Aufkommen ferngehalten.
  - Veränderungen im Fußverkehr:
    - Eine durchgängige nördliche Bahnquerung mit Anschluss an die Gleise wird geschaffen. Diese kann im Osten ggf. bis über die Rammersweierstraße reichen.

---

<sup>88</sup> Im südlichen Bereich des Bahnhofareals kann die Lücke in der Ost-West-Achse nicht geschlossen werden; eine Führung via Philipp-Reis-Straße ist auf Grund der hohen Belastungen nicht empfehlenswert. Auch die bestehende Führung in Richtung Osten ist bei dieser Variante ggf. aufzuheben, um ausreichende Flächen zur Abwicklung des MIV zu schaffen.

<sup>89</sup> Die genaue Führung im Bereich des Freiburger Platzes ist noch zu prüfen.

- Nördlich der Straßburger Straße ist die Hauptstraße bis auf den ÖPNV Kfz-frei und erhält dadurch den Charakter eines Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Die definitive Führung des Fußverkehrs im Bereich des ZOB hängt von der Ausgestaltung des ZOB ab. Der Fußverkehr vom Bahnhof zum ZOB wird direkt auf den ZOB geführt. Fußverkehr in Richtung Innenstadt wird davon getrennt und vorzugsweise seitlich geführt. Im Süden werden die bestehenden Fußgängerquerungen beibehalten.
- Indem die südliche Hauptstraße als verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet wird, erfolgt praktisch eine Ausweitung der Fußgängerzone der Innenstadt bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof.
- Schaffung weiterer Kiss&Ride-Parkplätze auf der Ostseite:
  - Auf der Ostseite der Bahnanlagen werden die Kurzzeitparkplätze entlang der Rammersweierstraße als Kiss&Ride-Parkplätze ausgewiesen.

Bei der Variante mit Nordquerung gelten grundsätzlich obige Punkte. Davon abweichend sind:<sup>90</sup>

- Beibehaltung der Parkplätze entlang der Okenstraße:
  - Je nach Verlagerungspotential auf die neue Nordquerung und verbleibendem Verkehrsaufkommen entlang der Okenstraße ist ein Abbiegestreifen von der Okenstraße in die Im Pfählerpark nicht mehr erforderlich. In diesem Falle bleiben die Parkplätze vor dem Gebäude der Deutschen Rentenversicherung vollständig erhalten.
- Zentrales Parken im neuen Parkhaus auf der Westseite der Bahnanlage:
  - Die Park&Ride-Parkplätze an der Rammersweierstraße können auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnen Flächen werden bspw. für die Schaffung weiterer Kiss&Ride-Zonen sowie eine grundsätzliche Aufwertung der östlichen Seite (bspw. Grünfläche) genutzt.

## **Anhang 1.2 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Nord (V-DV-Nord)**

Ziel dieser Variante ist wiederum ein möglichst geringer Eingriff in die heutige Verkehrsführung des MIV. Die Verkehrsführung des Durchgangsverkehrs durch das Bahnhofsumfeld ist im Wesentlichen gleich wie bei der Variante mit ZOB-Standort Süd (V-DV-Süd). Abbildung 30 illustriert die wesentlichen Elemente der neuen Verkehrsführung. Beilage 1.2 gibt einen Überblick über alle vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>90</sup> Diese sind nicht in Beilage 1.1 dargestellt.



Folgende wesentliche Veränderungen ergeben sich gegenüber heute:

- Führung des MIV von der Unionrampe über die Philipp-Reis-Straße und Okenstraße zum Freiburger Platz:
  - Die Philipp-Reis-Straße sowie die Okenstraße auf dem heutigen zweispurigen Abschnitt werden im Zweirichtungsverkehr mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung eingerichtet. Der Verkehr von der Unionrampe wird entsprechend über die Philipp-Reis-Straße / Okenstraße zum Freiburger Platz geführt.
  - Auf der südlichen Hauptstraße werden die heutigen Flächen der Vorsortierung beibehalten. Der Rechtsabbieger wird ebenfalls vom ÖPNV in Richtung ZOB sowie MIV-Zielverkehr zum Bahnhof genutzt. Der zweite Aufstellstreifen wird für den Linksabbieger in die Philipp-Reis-Straße umgewidmet.
  - Von der Philipp-Reis-Straße darf nur rechts in die nördliche Okenstraße eingebogen werden; ein Einbiegen in die südliche Okenstraße ist nicht gestattet (fehlende Flächen für Abbiegestreifen, der auf Grund der hohen Belastung des Gegenstroms erforderlich wäre).
  - Die Fahrtrichtung der nördlichen Poststraße und der westlichen Im Pfählerpark wird umgedreht, so dass das Straßen-Viereck Philipp-Reis-Straße – Okenstraße – Im Pfählerpark – Poststraße im Uhrzeigersinn befahren wird. Ein Abbiegen von der nördlichen Okenstraße in den Im Pfählerpark wird ermöglicht. Auf Grund der Belastungen ist ein Abbiegestreifen erforderlich. Die Flächen dafür werden durch Aufhebung von Parkflächen auf westlicher Seite der Okenstraße geschaffen.
  - Am Freiburger Platz ist ein Linksabbiegen von der Okenstraße in die Freiburger Straße wünschenswert. Inwiefern die Leistungsfähigkeit und die Topographie dies ermöglichen, ist zu prüfen, vgl. Kapitel 9.1.1. Sollte sich zeigen, dass ein Linksabbiegen nicht ermöglicht werden kann, könnte für den MIV eine entsprechende Verbindung von der Unionbrücke zur Freiburger Straße via Hauptstraße und Straßburger Straße bereitgestellt werden.<sup>91</sup>
- Die Hauptstraße wird verkehrsberuhigt und über die Flächen des alten ZOB-Standorts gelegt:
  - Auf der Hauptstraße wird im Abschnitt zwischen Gustav-Rée-Anlage und Straßburger Straße ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Nördlich daran bis zum ZOB folgt eine Fußgängerzone (ÖPNV und Rad frei). Die Fußgängerzone wird somit quasi bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof erweitert.
  - Die Hauptstraße wird nur von MIV befahren mit Zielen am Bahnhof (Taxi, Kiss&Ride). Über die Straßburger Straße wird der Verkehr aus dem Gebiet abgeleitet.
  - Auf der Fläche des ehemaligen ZOB-Standorts ist je Richtung ein Fahrstreifen vorgesehen. Der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden ist dem ÖPNV und Radverkehr vorbehalten, in Fahrtrichtung Norden verkehren MIV, ÖPNV und Radverkehr im Mischverkehr.
  - Vom Im Pfählerpark darf nur links in die Hauptstraße eingebogen werden.
  - Die Kurzzeitparkplätze entlang der Hauptstraße werden aufgehoben.
- Aufwertung der weiteren Flächen des alten ZOB sowie der bisherigen Hauptstraße
  - Im Norden des ehemaligen ZOB wird ein neues Radparkhaus eingerichtet.
  - Südlich des Radparkhauses werden östlich an die Fahrbahn anschließend neu Parkplätze für Taxi und Kiss&Ride geschaffen. Diese werden über die südliche Hauptstraße

---

<sup>91</sup> Mittels baulicher Maßnahmen wird ein anderweitiges Abbiegen verhindert.

- bzw. Im Pfählerpark erschlossen. Die Wegfahrt erfolgt über die Saarlandstraße oder die Straßburger Straße.
- Es besteht die Möglichkeit, südlich daran Warteflächen für Busse einzurichten, sollten solche nicht auf der Fläche des neuen ZOB untergebracht werden können.
  - Die weiteren Flächen werden städtebaulich aufgewertet (ggf. Grünanlage, Brunnen, Spielplatz, Sitzgelegenheiten) und die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erhöht, so dass eine attraktive Fußverbindung zur Innenstadt geschaffen wird.<sup>92</sup>
  - Die Saarlandstraße übernimmt neu eine reine Erschließungsfunktion für die Anwohner:
    - Die Saarlandstraße ist über die Hauptstraße erreichbar und wird neu im Einrichtungsbetrieb Richtung Westen geführt. In die Okenstraße darf nur nach rechts eingebogen werden.
    - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
    - Die nördlich gelegenen Parkflächen (ausgenommen Taxistellplätze) an der Saarlandstraße werden den Bewohnern bzw. Beschäftigten vorbehalten; ein Kurzzeitparken ist nicht mehr möglich.
  - Die Straßburger Straße wird verkehrsberuhigt und im Zweirichtungsverkehr betrieben:
    - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
    - Auf der Straßburger Straße ist ein Zweirichtungsbetrieb mit einem Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. In Fahrtrichtung Osten ist der Fahrstreifen dabei dem ÖPNV (Rad frei) vorbehalten.
    - Auf Grund des Verkehrsregimes werden die südlich gelegenen Parkplätze aufgehoben und mittels Umwidmung der nördlich gelegenen Parkplätze quasi der Bestand an Bewohnerparken erhalten.
  - Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
    - Die Erschließung des ZOB erfolgt primär von der Rheinstraße; für gewisse Haltepunkte ist zwecks rascher Erreichbarkeit auch eine direkte Zufahrt von Süden bzw. der Hauptstraße gegeben. Eine Ausfahrt ist sowohl nach Süden als auch nach Norden möglich. Entsprechend ist im Norden eine Wendemöglichkeit auf dem ZOB-Standort bzw. mittels Umfahrung des ZOB via Rheinstraße vorgesehen. Eine Wendemöglichkeit im Süden ist ggf. nicht erforderlich.
    - Im Süden erfolgt die Erschließung des ZOB über die Hauptstraße, im Norden über die Rheinstraße.
    - Dadurch, dass der ZOB relativ kompakt im nördlichen Bereich der Hauptstraße gestaltet werden kann, bietet sich für die Busse mit Relation Freiburger Straße alternativ eine Erschließung via Okenstraße – Rheinstraße.
  - Die Franz-Volk-Straße wird städtebaulich aufgewertet:
    - Die Franz-Volk-Straße wird vorbehaltlich einer Befahrung des ZOB zu einer Sackgasse. Da in jedem Falle eine Aufhebung der Kurzzeitparkplätze vorgesehen ist, bietet sich, die gesamte östliche Franz-Volk-Straße vom Kfz-Verkehr frei zu halten und entsprechend aufzuwerten.<sup>93</sup>
    - Der Radverkehr darf die Straße inkl. geeigneter Führung auf dem ZOB befahren.

---

<sup>92</sup> Der Fußverkehr wird von diesen Flächen über die bestehenden Fußgängerquerungen im südlichen Bereich (Knotenpunkt Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße) zur Innenstadt geführt.

<sup>93</sup> Damit kann bspw. eine attraktive Verbindung zum nahe gelegenen Franz-Volk-Park geschaffen werden und die Erholungszone ausgeweitet werden.

- Einrichtung eines Parkhauses für den MIV nördlich der Rheinstraße:
  - Das neue Parkhaus befindet sich nördlich der Rheinstraße und wird über diese erschlossen. Die Rheinstraße ist zweispurig mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens Okenstraße / Rheinstraße empfiehlt sich, eine Vorsortierung (zwei Spuren) beizubehalten.
  - In das Parkhaus integriert ist ein Radparkhaus. Die Etage, auf welcher es eingerichtet wird, orientiert sich im Wesentlichen an der Gestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr.
  - Weitere Funktionsflächen (Mobilitätsstation, weitere Betriebsflächen ÖPNV etc.) können im Parkhaus untergebracht werden.
  - Das Parkhaus und Radparkhaus sind mit der neuen nördlichen, bis zur Ostseite durchgehenden Bahnquerung mit Gleisanschluss zu verbinden. Ggf. bietet sich somit eine Brücke an Stelle einer Unterführung.
  - Diverse im Bereich des Bahnhofareals gelegenen Kurzzeitparkplätze werden aufgehoben. Sofern sie nicht auf Grund der geänderten Verkehrsführung wegfallen, werden sie zu reinen Bewohnerparkplätzen umgewidmet, bspw. in der Saarlandstraße und Im Pfählerpark.
- Die Hauptachse für den Nord-Süd-Radverkehr wird auf die Hauptstraße verlegt:
  - Durch die höheren Verkehrsbelastungen entlang der Okenstraße bietet sich eine Verlegung der Radachse N-S an. Darüber hinaus erfolgt eine direkte Erschließung des neuen Radparkhauses auf der Westseite der Bahnanlagen.
  - Auf dem ZOB wird der Radverkehr vorzugsweise seitlich geführt.
  - Auf der südlichen Hauptstraße darf der Radverkehr in Richtung Süden die Busspur nutzen. In Fahrtrichtung Norden erfolgt eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.
- Verbesserung der Ost-West-Radverkehrsachse im Norden des Bahnhofareals:<sup>94</sup>
  - Der Radverkehr wird von der nördlichen Bahnquerung über den ZOB und die Franz-Volk-Straße zur Okenstraße bzw. Straßburger Straße geführt.
  - Durch die Verkehrsberuhigung und den Zweirichtungsbetrieb auf der Straßburger Straße wird mittels Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine weitere Ost-West-Achse geschaffen.<sup>95</sup> Insbesondere wird Radverkehr zwischen dem Freiburger Platz und der Unionbrücke von Straßenabschnitten mit hohem MIV-Aufkommen ferngehalten. In Fahrtrichtung Osten nutzt der Radverkehr dabei die Busspur.
- Veränderungen im Fußverkehr:
  - Eine durchgängige nördliche Bahnquerung mit Anschluss an die Gleise wird geschaffen. Diese kann im Osten ggf. bis über die Rammersweierstraße reichen.
  - Die definitive Führung des Fußverkehrs im Bereich des ZOB hängt von der Ausgestaltung des ZOB ab. Der Fußverkehr vom Bahnhof zum ZOB wird direkt auf den ZOB geführt.
  - Dank der Quasi-Ausweitung der Fußgängerzone bzw. der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der Hauptstraße wird der Fußverkehr rasch zur Innenstadt geführt. Die Attraktivität der Verbindung wird zudem dank der neu geschaffenen

---

<sup>94</sup> Im südlichen Bereich des Bahnhofareals kann die Lücke in der Ost-West-Achse nicht geschlossen werden; eine Führung via Philipp-Reis-Straße ist auf Grund der hohen Belastungen nicht empfehlenswert. Auch die bestehende Führung in Richtung Osten ist bei dieser Variante ggf. aufzuheben, um ausreichende Flächen zur Abwicklung des MIV zu schaffen.

<sup>95</sup> Die genaue Führung im Bereich des Freiburger Platzes ist noch zu prüfen.

Flächen im Bereich des ehemaligen ZOB-Standorts deutlich erhöht. Der kritische Fußgängerübergang (Zebrastreifen) entfällt.

- Eine neue Querungsmöglichkeit der Hauptstraße wird bei Bedarf auf Höhe der südlichen Bahnstufenunterführung zur Erschließung des Quartiers geschaffen.
- Schaffung weiterer Kiss&Ride-Parkplätze auf der Ostseite:
  - Auf der Ostseite der Bahnanlagen werden die Kurzzeitparkplätze entlang der Rammersweierstraße als Kiss&Ride-Parkplätze ausgewiesen.

Bei der Variante mit Nordquerung gelten grundsätzlich obige Punkte. Davon abweichend sind:<sup>96</sup>

- Beibehaltung der Parkplätze entlang der Okenstraße:
  - Je nach Verlagerungspotential auf die neue Nordquerung und verbleibendem Verkehrsaufkommen entlang der Okenstraße ist ein Abbiegestreifen von der Okenstraße in die Im Pfählerpark nicht mehr erforderlich. In diesem Falle bleiben die Parkplätze vor dem Gebäude der Deutschen Rentenversicherung vollständig erhalten.
- Zentrales Parken im neuen Parkhaus auf der Westseite der Bahnanlage:
  - Die Park&Ride-Parkplätze an der Rammersweierstraße können auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnenen Flächen werden bspw. für die Schaffung weiterer Kiss&Ride-Zonen sowie eine grundsätzliche Aufwertung der östlichen Seite (bspw. Grünfläche) genutzt.

### **Anhang 1.3      Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd)**

Ziel dieser Variante ist die Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals und eine Entflechtung zwischen MIV und Umweltverbund. So wird die Unionrampe in Fahrtrichtung Norden zur ÖPNV-Achse. In Fahrtrichtung Süden darf sie auch von ausfahrendem Quartiersverkehr genutzt werden. Eine Befahrung der Unionbrücke ist in Fahrtrichtung Westen nur zur Erschließung des Parkhauses Réé-Carée gestattet. Abbildung 31 illustriert die wesentlichen Elemente der neuen Verkehrsführung. Beilage 1.3 gibt einen Überblick über alle vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>96</sup> Diese sind nicht in Beilage 1.2 dargestellt.

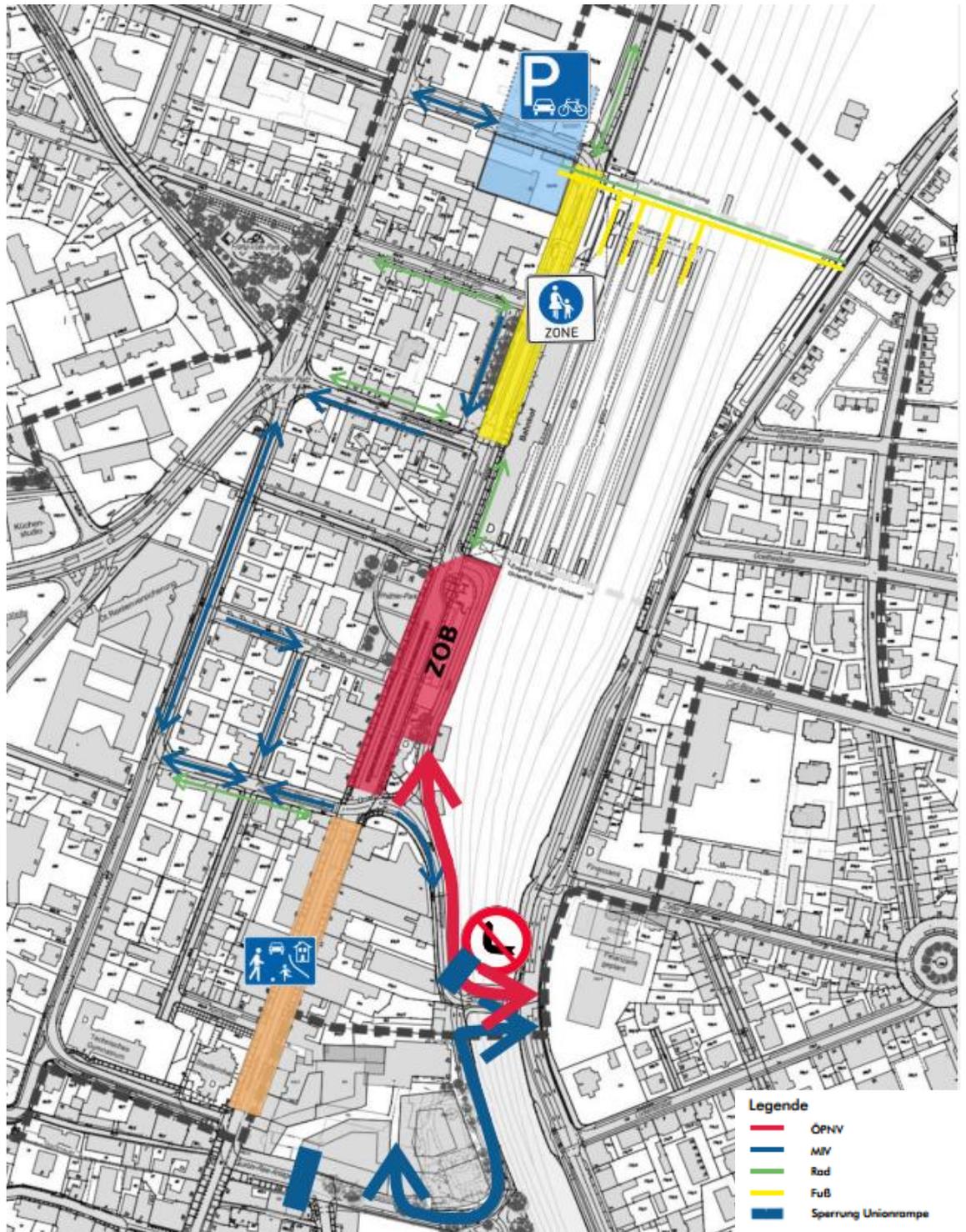


Abbildung 31 Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd“

Folgende wesentliche Veränderungen ergeben sich gegenüber heute:

- Ausweisung der Unionrampe als ÖPNV-Achse:
  - Die Unionrampe darf in Fahrtrichtung Norden nur vom ÖPNV und Radverkehr befahren werden.
  - In Fahrtrichtung Süden darf die Unionrampe vom Lieferverkehr zum Rée-Carée und ausfahrendem Quartiersverkehr befahren werden. Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Führung von MIV, ÖPNV und Radverkehr im Mischverkehr vorgesehen.
  - Die Erschließung des Parkhauses Rée-Carée ist über die Unionbrücke gewährleistet.
  - Auf der Unionbrücke bleibt die bestehende Fahrstreifenaufteilung erhalten. Auf der Unionrampe erfolgt eine Reduktion auf zwei Fahrstreifen (einen Fahrstreifen je Richtung).
  - Zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage ist diese ab der Lange Straße für den MIV gesperrt.<sup>97</sup>
- Quartiersverkehr wird primär über die Okenstraße abgewickelt:
  - Die Okenstraße wird im Abschnitt zwischen Philipp-Reis-Straße und Freiburger Platz im Zweirichtungsverkehr eingerichtet. Am Freiburger Platz stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.
  - Um Verkehr über die Okenstraße ableiten zu können, wird die Philipp-Reis-Straße neu im Wesentlichen in Fahrtrichtung Westen geführt. Die Philipp-Reis-Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30) und im östlichen Abschnitt einspurig, im westlichen Abschnitt zweispurig mit Gegenrichtungsverkehr geführt. Die frei werdenden Flächen werden zur Markierung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Osten sowie zur Aufwertung der Flächen für den Fußverkehr genutzt.
  - Zwecks Minimierung von Umwegfahrten erfolgt ein Richtungswechsel des Einbahnregimes auf dem westlichen Abschnitt der Im Pfählerpark und den nördlichen Abschnitt der Poststraße.
  - Auf der Hauptstraße wird im Abschnitt zwischen Gustav-Rée-Anlage und Philipp-Reis-Straße ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Die Fußgängerzone wird somit quasi bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof erweitert.
  - Von der südlichen Hauptstraße darf rechts Richtung Unionbrücke gefahren werden. Die heutigen Flächen der Vorsortierung werden beibehalten. Der Rechtsabbieger wird ebenfalls vom ÖPNV in Richtung ZOB genutzt. Der zweite Aufstellstreifen wird für den Linksabbieger in die Philipp-Reis-Straße umgewidmet.
- Die Anlieferung zum Rée-Carée erfolgt via Hauptstraße / Unionrampe:
  - Für den Lieferverkehr zum Rée-Carée resultieren Umwegfahrten. Da die Anfahrt nur von der Unionrampe her gestattet ist<sup>98</sup>, muss er vom Freiburger Platz via südliche Okenstraße und Hauptstraße Richtung Unionrampe geführt werden.
  - Derzeit ist die Brücke über die Kinzig entlang der Wasserstraße gewichtsbeschränkt. Bis Ende 2021 soll die Brücke durch einen Neubau ohne Gewichtsbeschränkung ersetzt werden. Dann bestünde für den Lieferverkehr aus Süden bzw. Westen eine direktere Anfahrt via Wasserstraße / Hauptstraße.

---

<sup>97</sup> Lieferverkehr darf die Gustav-Rée-Anlage bis zur Hauptstraße passieren; ein Wenden mit direkter Rückfahrt zur Unionrampe erlauben die Platzverhältnisse nicht.

<sup>98</sup> Die Unionbrücke ist bis auf den ÖPNV für den Schwerverkehr gesperrt.

- Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
  - Im Süden ist eine Einfahrt von der Hauptstraße sowie der Unionrampe her möglich. Je nach Ausgestaltung des ZOB befindet sich die südliche Ausfahrt an gleicher Stelle wie heute bzw. bei der heutigen Hauptstraße.
  - Im Norden erfolgt die Erschließung über die Saarlandstraße und die Straßburger Straße.
  - Durch die neue Verkehrsführung bzw. Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofareals wird eine Entlastung des Knotens Freiburger Platz erreicht, so dass der gesamte ÖPNV darüber geführt wird.
- Die Saarlandstraße und Straßburger Straße übernehmen primär eine Erschließungsfunktion:
  - Die Straßen werden primär vom ÖPNV bei der Zu- bzw. Wegfahrt zum bzw. vom ZOB befahren. MIV ist nur im Zusammenhang mit Anwohner- und Taxiverkehr zu erwarten. In die Saarlandstraße einfahrender Verkehr fährt über die Hauptstraße und Straßburger Straße auf den Freiburger Platz.
  - Beide Straßen werden verkehrsberuhigt (Zone 30).
  - Die Straßburger Straße weist nur einen Fahrstreifen auf. In Fahrtrichtung Osten wird ein Radfahrstreifen eingerichtet.
  - Die nördlich gelegenen Parkflächen (ausgenommen Taxistellplätze) an der Saarlandstraße werden den Bewohnern bzw. Beschäftigten vorbehalten; ein Kurzzeitparken ist nicht mehr möglich.
  - Auf Grund des Verkehrsregimes werden die südlich gelegenen Parkflächen an der Straßburger Straße aufgehoben. Mittels Umwidmung der nördlich gelegenen Parkplätze wird der Bestand an Bewohnerparken quasi erhalten. Durch die Reduktion der Anzahl Fahrstreifen ist ggf. ein Parken entlang der Fahrbahn möglich, d.h. der Gehweg ist vollständig für den Fußverkehr reserviert.
- Die nördliche Hauptstraße wird verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet:
  - Der Abschnitt zwischen Saarlandstraße und Straßburger Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
  - Nördlich der Straßburger Straße wird eine vollständig Kfz-freie Zone (Fußgängerzone mit Rad frei) geschaffen.
- Kiss&Ride-Parkplätze und ein weiterer Taxistand sind auf Höhe der Baumanlage vor dem Bahnhofsgebäude zu finden:
  - Die Erschließung der Kiss&Ride-Zone bzw. der Taxistellplätze erfolgt über die Franz-Volk-Straße, der Abfluss über die Straßburger Straße.
- Die Franz-Volk-Straße übernimmt neu vorwiegend eine Erschließungsfunktion für die Anwohner:
  - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30 oder Fahrradstraße).
  - Die Parkflächen an der Franz-Volk-Straße werden zu Gunsten des Radverkehrs (sichere Führung in beide Richtungen) umgewidmet. Besteht noch Bedarf an Parkplätzen für Bewohner bzw. Beschäftigte, bleiben sie erhalten und werden bzgl. ihrer Funktion umgenutzt.
  - Der Abfluss von der Franz-Volk-Straße erfolgt über die Hauptstraße und Straßburger Straße, wobei der MIV entlang der Hauptstraße westlich der Baumanlage geführt wird.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Der MIV passiert dabei die Kiss&Ride-Zone bzw. den Taxistand.

- Einrichtung eines Parkhauses für den MIV mit teilintegriertem Radparkhauses im Bereich der Rheinstraße:
  - Das neue Parkhaus befindet sich nördlich, südlich oder oberhalb<sup>100</sup> der Rheinstraße und wird über diese erschlossen. Die Rheinstraße ist zweispurig mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens Okenstraße / Rheinstraße empfiehlt sich, eine Vorsortierung (zwei Spuren) beizubehalten.
  - In das Parkhaus integriert ist ein Radparkhaus. Die Etage, auf welcher es eingerichtet wird, orientiert sich im Wesentlichen an der Gestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr.
  - Weitere Funktionsflächen (Mobilitätsstation, weitere Betriebsflächen ÖPNV etc.) können im Parkhaus untergebracht werden.
  - Das Parkhaus und Radparkhaus sind mit der neuen nördlichen, bis zur Ostseite durchgehenden Bahnquerung mit Gleisanschluss verbunden. Ggf. bietet sich somit eine Brücke an Stelle einer Unterführung.
  - Diverse im Bereich des Bahnhofareals gelegenen Kurzzeitparkplätze werden aufgehoben. Sofern sie nicht auf Grund der geänderten Verkehrsführung wegfallen, werden sie zu reinen Bewohnerparkplätzen umgewidmet, bspw. in der Saarlandstraße und Im Pfählerpark.
- Die Hauptachse für den Nord-Süd-Radverkehr wird auf die Hauptstraße verlegt:
  - Durch die Verkehrsberuhigung entlang der Hauptstraße bietet sich eine Verlegung der Radachse N-S an. Darüber hinaus erfolgt eine direkte Erschließung des neuen Radparkhauses auf der Westseite der Bahnanlagen.
  - Auf dem ZOB wird der Radverkehr vorzugsweise seitlich geführt.
  - Auf der südlichen Hauptstraße darf der Radverkehr in Richtung Süden die Busspur nutzen. In Fahrtrichtung Norden erfolgt eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr; das vorherrschende Verkehrsregime (verkehrsberuhigter Bereich) sieht keine separate Führung des Radverkehrs vor.
- Verbesserung der Ost-West-Radverkehrsachse:
  - Der Radverkehr wird von der nördlichen Bahnquerung über die Franz-Volk-Straße zur Okenstraße bzw. Straßburger Straße geführt.
  - Durch die Verkehrsberuhigung auf der Straßburger Straße wird für den Radverkehr eine weitere sichere Ost-West-Achse geschaffen.<sup>101</sup>
  - Die südliche Ost-West-Achse zwischen Unionbrücke und Ochsensteg ist neu in beide Fahrtrichtungen lückenlos, indem der Radverkehr über die Philipp-Reis-Straße geführt wird.
  - Bei den beiden Achsen via Straßburger Straße und Philipp-Reis-Straße fährt der Radverkehr in Fahrtrichtung Westen dank der Verkehrsberuhigung sicher im Mischverkehr. In Fahrtrichtung Osten wird jeweils ein Radfahrstreifen eingerichtet.<sup>102</sup>
- Veränderungen im Fußverkehr:
  - Eine durchgängige nördliche Bahnquerung mit Anschluss an die Gleise wird geschaffen. Diese kann im Osten ggf. bis über die Rammersweierstraße reichen.

---

<sup>100</sup> Vgl. Erläuterungen zum Parkhaus bei der Variante V-Min-Süd.

<sup>101</sup> Die genaue Führung im Bereich des Freiburger Platzes ist noch zu prüfen.

<sup>102</sup> Die erforderlichen Flächen sind durch Reduktion der Anzahl Fahrstreifen für den MIV (Straßburger Straße, Philipp-Reis-Straße) bzw. Aufhebung von Parkflächen (Franz-Volk-Straße) vorhanden.

- Nördlich der Straßburger Straße ist die Hauptstraße Kfz-frei und erhält dadurch den Charakter eines Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Die definitive Führung des Fußverkehrs im Bereich des ZOB hängt von der Ausgestaltung des ZOB ab. Der Fußverkehr vom Bahnhof zum ZOB wird direkt auf den ZOB geführt. Fußverkehr in Richtung Innenstadt wird davon getrennt und vorzugsweise seitlich geführt. Im Süden werden die bestehenden Fußgängerquerungen beibehalten.
- Indem die südliche Hauptstraße als verkehrsberuhigter Bereich umgestaltet wird, erfolgt praktisch eine Ausweitung der Fußgängerzone der Innenstadt bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof.
- Schaffung weiterer Kiss&Ride-Parkplätze auf der Ostseite:
  - Auf der Ostseite der Bahnanlagen werden die Kurzzeitparkplätze entlang der Rammersweierstraße als Kiss&Ride-Parkplätze ausgewiesen.

Bei der Variante mit Nordquerung gelten grundsätzlich obige Punkte. Davon abweichend sind:<sup>103</sup>

- Zentrales Parken im neuen Parkhaus auf der Westseite der Bahnanlage:
  - Die Park&Ride-Parkplätze an der Rammersweierstraße können auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnenen Flächen werden bspw. für die Schaffung weiterer Kiss&Ride-Zonen sowie eine grundsätzliche Aufwertung der östlichen Seite (bspw. Grünfläche) genutzt.

#### **Anhang 1.4      Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord (V-Verl-Nord)**

Ziel dieser Variante ist wiederum die Vermeidung von Durchgangsverkehr im Bereich des Bahnhofsareals und eine Entflechtung zwischen MIV und Umweltverbund. Wie bei der Variante mit ZOB-Standort Süd (V-Verl-Süd) wird die Unionrampe zur ÖPNV-Achse und nur in Fahrtrichtung Osten auch von Quartiersverkehr befahren. Abbildung 32 illustriert die wesentlichen Elemente der neuen Verkehrsführung. Beilage 1.4 gibt einen Überblick über alle vorgesehenen Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmodi.

---

<sup>103</sup> Diese sind nicht in Beilage 1.3 dargestellt.

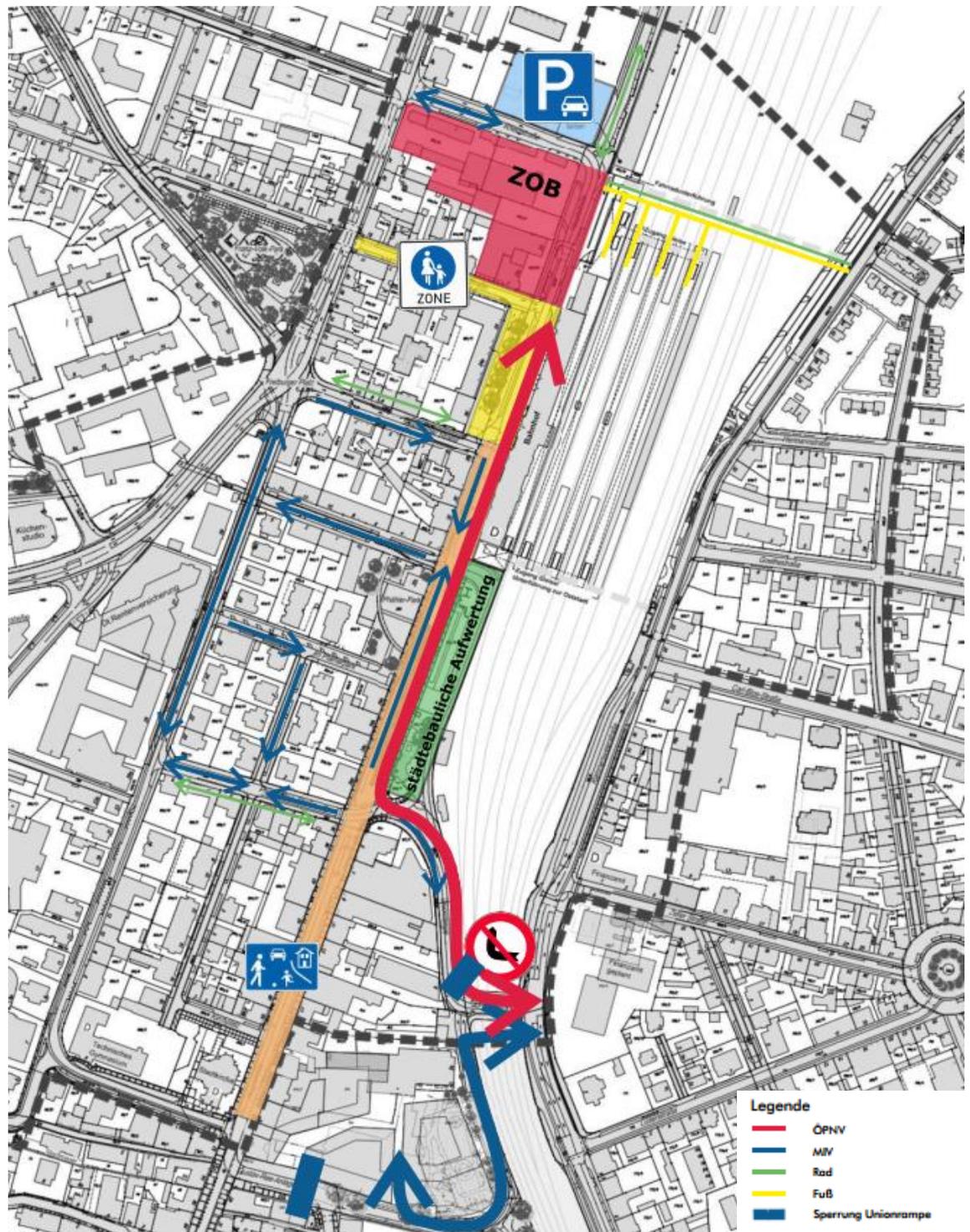


Abbildung 32 Variante „Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Nord“

Folgende wesentliche Veränderungen ergeben sich gegenüber heute:

- Ausweisung der Unionrampe als ÖPNV-Achse:
  - Die Unionrampe darf in Fahrtrichtung Norden nur vom ÖPNV und Radverkehr befahren werden.
  - In Fahrtrichtung Süden darf die Unionrampe vom Lieferverkehr zum Rée-Carée und ausfahrendem Quartiersverkehr befahren werden. Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens ist eine Führung von MIV, ÖPNV und Radverkehr im Mischverkehr vorgesehen.
  - Die Erschließung des Parkhauses Rée-Carée ist über die Unionbrücke gewährleistet.
  - Auf der Unionbrücke bleibt die bestehende Fahrstreifenaufteilung erhalten. Auf der Unionrampe erfolgt eine Reduktion auf zwei Fahrstreifen (einen Fahrstreifen je Richtung).
  - Zwecks Vermeidung von Durchgangsverkehr via Gustav-Rée-Anlage ist diese ab der Lange Straße für den MIV gesperrt.<sup>104</sup>
- Quartiersverkehr wird primär über die Okenstraße abgewickelt:
  - Die Okenstraße wird im Abschnitt zwischen Philipp-Reis-Straße und Freiburger Platz im Zweirichtungsverkehr eingerichtet. Am Freiburger Platz stehen alle Abbiegebeziehungen zur Verfügung.
  - Um Verkehr über die Okenstraße ableiten zu können, wird die Philip-Reis-Straße neu im Wesentlichen in Fahrtrichtung Westen geführt. Die Philipp-Reis-Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30) und im östlichen Abschnitt einspurig, im westlichen Abschnitt zweispurig mit Gegenrichtungsverkehr geführt. Die frei werdenden Flächen werden zur Markierung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Osten sowie zur Aufwertung der Flächen für den Fußverkehr genutzt.
  - Zwecks Minimierung von Umwegfahrten erfolgt ein Richtungswechsel des Einbahnregimes auf dem westlichen Abschnitt der Im Pfählerpark und den nördlichen Abschnitt der Poststraße.
- Die Anlieferung zum Rée-Carée erfolgt via Hauptstraße / Unionrampe:
  - Für den Lieferverkehr zum Rée-Carée resultieren Umwegfahrten. Da die Anfahrt nur von der Unionrampe her gestattet ist<sup>105</sup>, muss er vom Freiburger Platz via südliche Okenstraße und Hauptstraße Richtung Unionrampe geführt werden.
  - Derzeit ist die Brücke über die Kinzig entlang der Wasserstraße gewichtsbeschränkt. Bis Ende 2021 soll die Brücke durch einen Neubau ohne Gewichtsbeschränkung ersetzt werden. Dann bestünde für den Lieferverkehr aus Süden bzw. Westen eine direktere Anfahrt via Wasserstraße / Hauptstraße.
- Die Hauptstraße wird verkehrsberuhigt und über die Flächen des alten ZOB-Standorts gelegt:
  - Auf der Hauptstraße wird im Abschnitt zwischen Gustav-Rée-Anlage und Straßburger Straße ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Nördlich daran bis zum ZOB folgt eine Fußgängerzone (ÖPNV und Rad frei). Die Fußgängerzone wird somit quasi bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof erweitert. Die Fußgängerzone wird somit quasi bis zum ZOB bzw. zum Bahnhof erweitert.
  - Auf der Fläche des ehemaligen ZOB-Standorts ist je Richtung ein Fahrstreifen vorgesehen. Der MIV darf die Hauptstraße zwischen Gustav-Rée-Anlage und

<sup>104</sup> Lieferverkehr darf die Gustav-Rée-Anlage bis zur Hauptstraße passieren; ein Wenden mit direkter Rückfahrt zur Unionrampe erlauben die Platzverhältnisse nicht.

<sup>105</sup> Die Unionbrücke ist bis auf den ÖPNV für den Schwerverkehr gesperrt.

- Saarlandstraße nur in Fahrtrichtung Norden, zwischen Saarlandstraße und Straßburger Straße nur in Fahrtrichtung Süden befahren. Auf den weiteren Abschnitten ist somit nur ÖPNV und Radverkehr gestattet.
- Vom Im Pfählerpark darf nur links in die Hauptstraße eingebogen werden.
  - Von der südlichen Hauptstraße darf rechts Richtung Unionbrücke gefahren werden. Die heutigen Flächen der Vorsortierung werden beibehalten. Der Rechtsabbieger wird ebenfalls vom ÖPNV in Richtung ZOB sowie MIV mit Ziel Bahnhof (Taxi, Kiss&Ride) genutzt. Der zweite Aufstellstreifen wird für den Linksabbieger in die Philipp-Reis-Straße umgewidmet.
- Aufwertung der weiteren Flächen des alten ZOB sowie der bisherigen Hauptstraße
    - Im Norden des ehemaligen ZOB wird ein neues Radparkhaus eingerichtet.
    - Südlich des Radparkhauses werden östlich an die Fahrbahn anschließend neu Parkplätze für Taxi und Kiss&Ride geschaffen. Diese werden über die südliche Hauptstraße bzw. Im Pfählerpark erschlossen. Die Wegfahrt erfolgt über die Straßburger Straße.
    - Es besteht die Möglichkeit, südlich daran Warteflächen für Busse einzurichten, sollten solche nicht auf der Fläche des neuen ZOB untergebracht werden können.
    - Die weiteren Flächen werden städtebaulich aufgewertet (ggf. Grünanlage, Brunnen, Spielplatz, Sitzgelegenheiten) und die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr erhöht, so dass eine attraktive Fußverbindung zur Innenstadt geschaffen wird.<sup>106</sup>
  - Die Saarlandstraße übernimmt primär eine Erschließungsfunktion für Anwohner:
    - Die Straße wird neu im Einrichtungsbetrieb Richtung Westen geführt und verkehrsberuhigt (Zone 30).
    - Die nördlich gelegenen Parkflächen (ausgenommen Taxistellplätze) an der Saarlandstraße werden den Bewohnern bzw. Beschäftigten vorbehalten; ein Kurzzeitparken ist nicht mehr möglich.
  - Die Straßburger Straße wird verkehrsberuhigt und im Zweirichtungsverkehr betrieben:
    - Die Straße wird verkehrsberuhigt (Zone 30).
    - Auf der Straßburger Straße ist ein Zweirichtungsbetrieb mit einem Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. In Fahrtrichtung Westen ist der Fahrstreifen dabei dem ÖPNV (Rad frei) vorbehalten.
    - Auf Grund des Verkehrsregimes werden die nördlich gelegenen Parkplätze aufgehoben.
  - Der ZOB wird voraussichtlich direkt von Süden bzw. Norden erschlossen:
    - Die Erschließung des ZOB erfolgt primär von der Rheinstraße; für gewisse Haltepunkte ist zwecks rascher Erreichbarkeit auch eine direkte Zufahrt von Süden bzw. der Hauptstraße gegeben. Eine Ausfahrt ist sowohl nach Süden als auch nach Norden möglich. Entsprechend ist im Norden eine Wendemöglichkeit auf dem ZOB-Standort bzw. mittels Umfahrung des ZOB via Rheinstraße vorgesehen. Eine Wendemöglichkeit im Süden ist ggf. nicht erforderlich.
    - Im Süden erfolgt die Erschließung des ZOB über die Hauptstraße, im Norden über die Rheinstraße.
    - Dadurch, dass der ZOB relativ kompakt im nördlichen Bereich der Hauptstraße gestaltet werden kann, bietet sich für die Busse mit Relation Freiburger Straße alternativ eine Erschließung via Okenstraße – Rheinstraße.

---

<sup>106</sup> Der Fußverkehr wird von diesen Flächen über die bestehenden Fußgängerquerungen im südlichen Bereich (Knotenpunkt Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße) zur Innenstadt geführt.

- Die Franz-Volk-Straße wird städtebaulich aufgewertet:
  - Die Franz-Volk-Straße wird vorbehaltlich einer Befahrung des ZOB zu einer Sackgasse. Da in jedem Falle eine Aufhebung der Kurzzeitparkplätze vorgesehen ist, bietet sich, die gesamte östliche Franz-Volk-Straße vom Kfz-Verkehr frei zu halten und entsprechend aufzuwerten.<sup>107</sup>
  - Der Radverkehr darf die Straße inkl. geeigneter Führung auf dem ZOB befahren.
- Einrichtung eines Parkhauses für den MIV nördlich der Rheinstraße:
  - Das neue Parkhaus befindet sich nördlich der Rheinstraße und wird über diese erschlossen. Die Rheinstraße ist zweispurig mit jeweils einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens Okenstraße / Rheinstraße empfiehlt sich, eine Vorsortierung (zwei Spuren) beizubehalten.
  - In das Parkhaus integriert ist ein Radparkhaus. Die Etage, auf welcher es eingerichtet wird, orientiert sich im Wesentlichen an der Gestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung für den Fuß- und Radverkehr.
  - Weitere Funktionsflächen (Mobilitätsstation, weitere Betriebsflächen ÖPNV etc.) können im Parkhaus untergebracht werden.
  - Diverse im Bereich des Bahnhofareals gelegenen Kurzzeitparkplätze werden aufgehoben. Sofern sie nicht auf Grund der geänderten Verkehrsführung wegfallen, werden sie zu reinen Bewohnerparkplätzen umgewidmet, bspw. in der Saarlandstraße und Im Pfählerpark.
- Die Hauptachse für den Nord-Süd-Radverkehr wird auf die Hauptstraße verlegt:
  - Durch die Verkehrsberuhigung entlang der Hauptstraße bietet sich eine Verlegung der Radachse N-S an. Darüber hinaus erfolgt eine direkte Erschließung des neuen Radparkhauses auf der Westseite der Bahnanlagen.
  - Auf dem ZOB wird der Radverkehr vorzugsweise seitlich geführt.
  - Südlich des ZOB wird der Radverkehr auf Abschnitten mit MIV im Mischverkehr geführt; das vorherrschende Verkehrsregime (verkehrsberuhigter Bereich) sieht keine separate Führung des Radverkehrs vor. Auf den übrigen Abschnitten darf der Radverkehr die Busspuren nutzen.
- Verbesserung der Ost-West-Radverkehrsachse im Norden des Bahnhofareals:
  - Der Radverkehr wird von der nördlichen Bahnquerung über den ZOB und die Franz-Volk-Straße zur Okenstraße bzw. Straßburger Straße geführt.
  - Durch die Verkehrsberuhigung und den Zweirichtungsbetrieb auf der Straßburger Straße wird mittels Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine weitere sichere Ost-West-Achse geschaffen.<sup>108</sup> In Fahrtrichtung Westen nutzt der Radverkehr dabei die Busspur.
  - Die südliche Ost-West-Achse zwischen Unionbrücke und Ochsensteg ist neu in beide Fahrtrichtungen lückenlos, indem der Radverkehr über die Philipp-Reis-Straße geführt wird. Dank der Verkehrsberuhigung fährt der Radverkehr sicher im Mischverkehr. In Fahrtrichtung Osten wird auf dem Abschnitt mit Einrichtungsregime für den MIV ein Radstreifen eingerichtet.<sup>109</sup>

---

<sup>107</sup> Damit kann bspw. eine attraktive Verbindung zum nahe gelegenen Franz-Volk-Park geschaffen werden und die Erholungszone ausgeweitet werden.

<sup>108</sup> Die genaue Führung im Bereich des Freiburger Platzes ist noch zu prüfen.

<sup>109</sup> Die erforderlichen Flächen sind durch Reduktion der Anzahl Fahrstreifen für den MIV vorhanden.

- Veränderungen im Fußverkehr:
  - Eine durchgängige nördliche Bahnquerung mit Anschluss an die Gleise wird geschaffen. Diese kann im Osten ggf. bis über die Rammersweierstraße reichen.
  - Die definitive Führung des Fußverkehrs im Bereich des ZOB hängt von der Ausgestaltung des ZOB ab. Der Fußverkehr vom Bahnhof zum ZOB wird direkt auf den ZOB geführt.
  - Dank der Quasi-Ausweitung der Fußgängerzone bzw. der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der Hauptstraße wird der Fußverkehr rasch zur Innenstadt geführt. Die Attraktivität der Verbindung wird zudem dank der neu geschaffenen Flächen im Bereich des ehemaligen ZOB-Standorts deutlich erhöht. Der kritische Fußgängerübergang (Zebrastreifen) entfällt.
- Schaffung weiterer Kiss&Ride-Parkplätze auf der Ostseite:
  - Auf der Ostseite der Bahnanlagen werden die Kurzzeitparkplätze entlang der Rammersweierstraße als Kiss&Ride-Parkplätze ausgewiesen.

Bei der Variante mit Nordquerung gelten grundsätzlich obige Punkte. Davon abweichend sind:<sup>110</sup>

- Zentrales Parken im neuen Parkhaus auf der Westseite der Bahnanlage:
  - Die Park&Ride-Parkplätze an der Rammersweierstraße können auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnenen Flächen werden bspw. für die Schaffung weiterer Kiss&Ride-Zonen sowie eine grundsätzliche Aufwertung der östlichen Seite (bspw. Grünfläche) genutzt.

## **Anhang 2 Verkehrsqualitätsstufen nach HBS**

### **Anhang 2.1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) auf Basis der Grenzwerte der mittleren oder der maximalen Wartezeit.

---

<sup>110</sup> Diese sind nicht in Beilage 1.4 dargestellt.

QSV	Kfz-Verkehr (mittlere Wartezeit)	ÖPNV auf Sondereinfahrstreifen <sup>111</sup> (mittlere Wartezeit)	Fußgänger- und Radverkehr <sup>112</sup> (maximale Wartezeit)
A	≤ 20 sec	≤ 5 sec	≤ 30 sec
B	≤ 35 sec	≤ 15 sec	≤ 40 sec
C	≤ 50 sec	≤ 25 sec	≤ 55 sec
D	≤ 70 sec	≤ 40 sec	≤ 70 sec
E	> 70 sec	≤ 60 sec	≤ 85 sec
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt	> 60 sec	> 85 sec <sup>113</sup>

Tabelle 3: Einteilung der QSV an Knoten mit LSA

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bedeuten:

- QSV A:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
- QSV B:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
- QSV C:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
- QSV D:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.  
Beim Fuß- und Radverkehr können alle Verkehrsteilnehmer den Knoten in der nachfolgenden Freigabezeit passieren.
- QSV E:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.  
Für den Fußverkehr ergeben sich längere Wartezeiten, doch kann er den Knoten in der nachfolgenden Freigabezeit passieren.  
Dies gilt auch für den Radverkehr, sofern nicht eine besonders hohe Nachfrage besteht und der Radverkehr ungesichert im Mischverkehr geführt wird.

<sup>111</sup> Diese Werte gelten auch für den ÖPNV, der durch eine verkehrsabhängige Steuerung priorisiert wird.

<sup>112</sup> Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.

<sup>113</sup> Die Grenze zwischen QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90 Sekunden und der Mindestfreigabezeit von 5 Sekunden. Sind für die Gewährleistung einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs Umlaufzeiten von über 90 Sekunden notwendig, dürfen sie auf maximal 120 Sekunden Umlaufzeit erhöht werden. Diese Signalprogramme sind dann jedoch auf die notwendigen Betriebszeiten zu begrenzen.

- QSV F:  
Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.  
Für den Fußverkehr ergeben sich zwar lange Wartezeiten, doch kann er den Knoten in der nachfolgenden Freigabezeit passieren.  
Dies gilt grundsätzlich auch für den Radverkehr, sofern er nicht ungesichert im Mischverkehr geführt wird.

Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunkts mit Lichtsignalanlage ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Fahrstreifen im Kfz-Verkehr, im ÖPNV oder einem Strom des Fußgänger- und Radverkehrs bei der Querung einer Zufahrt ergibt. Sind einzelne Kfz-, Fußgänger- oder Radverkehrsströme am Knotenpunkt auf Grund ihrer geringen Verkehrsstärke von nachrangiger Bedeutung, so können sie bei der Bewertung der Verkehrsqualität des gesamten Knotenpunkts vernachlässigt werden und es ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen der übrigen Verkehrsströme ergibt, für die Beurteilung der Verkehrsqualität des Knotenpunkts maßgebend.

## **Anhang 2.2 Analyse relevanter Knotenpunkte nach HBS**

Nachfolgend werden für den Bestand 2025 und die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung an ausgewählten Knotenpunkten die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs ermittelt. Die Analyse beschränkt sich auf den ZOB-Standort im Süden; für den nördlichen ZOB-Standort sind vergleichbare Ergebnisse zu erwarten.<sup>114</sup>

Eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit wird für folgende Knoten vorgenommen:

- Freiburger Platz<sup>115</sup>,
- Okenstraße / Franz-Volk-Straße,
- Okenstraße / Rheinstraße,
- Philipp-Reis-Straße / Hauptstraße<sup>116</sup>,
- Grabenallee / Lange Straße (Zähringerbrücke West),
- Grabenallee / Wilhelmstraße (Zähringerbrücke Ost).

Eine grafische Übersicht der Ergebnisse ist in Beilage 6 zu finden.

Es ist zu beachten, dass das Verfahren zur Bestimmung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit eines Knotenpunkts statisch ist und feste Umlaufzeiten vorsieht. Eine Veränderung der Umlaufzeit auf Grund einer ÖPNV-Priorisierung und die damit verbundenen Auswirkungen auf die weiteren Verkehrsteilnehmer können damit nicht abgebildet werden. Für nah beieinander liegende Knoten mit Koordinierung der Lichtsignalsteuerung (grüne Welle) und ÖPNV-Priorisierung sind in der Realität Abweichungen zu den nachfolgend ermittelten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs möglich. Insbesondere kann an einzelnen Knoten eine deutlich günstigere Leistungsfähigkeit für den ÖPNV resultieren (z.B. Philipp-Reis-Straße). Um die

---

<sup>114</sup> Bei den Knoten entlang der nördlichen Okenstraße besteht im Falle des nördlichen ZOB-Standorts zwar ein anderes Verkehrsregime, doch werden die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten als gering eingestuft.

<sup>115</sup> Auf Grund der Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der nördlichen Okenstraße definiert der im Zuge dessen am stärksten belasteten Knoten, d.h. der Freiburger Platz, die Umlaufzeit für die benachbarten Knoten.

<sup>116</sup> Nur für die Varianten der Verkehrsführung mit Beibehaltung des MIV-Durchgangsverkehrs im Bahnhofareal.

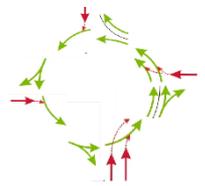
Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Bahnhofareal abschließend zu prüfen, empfiehlt sich eine Analyse mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation.

### Anhang 2.2.1 Bestand 2025

Knoten	Umlaufzeit	QSV				Bemerkungen
		Kfz	ÖPNV	Rad	Fuß	
Freiburger Platz	120 s	E	E	E	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereits gegenüber heute optimierte Umlaufsteuerung, ansonsten QSV F resultierend</li> <li>Beschleunigung des ÖPNV kaum möglich; zu starke Buspriorisierung kann zu Verkehrszusammenbruch führen</li> <li>Sehr lange Wartezeiten für den Fußverkehr, doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> </ul>
Okenstraße / Franz-Volk-Straße	120 s	C	C	F	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langer Umlauf auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz erforderlich, wodurch sehr lange Wartezeiten im Rad- und Fußverkehr auf der Ost-West-Achse; Querung bei nächster Grünphase allerdings möglich</li> </ul>
Okenstraße / Rheinstraße	120 s	C	C	F	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langer Umlauf auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz erforderlich, wodurch sehr lange Wartezeiten im Rad- und Fußverkehr auf der Ost-West-Achse; Querung bei nächster Grünphase allerdings möglich</li> </ul>
Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße	60 s	B	C-D	C	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mittels Buspriorisierung auch bessere QSV für den ÖPNV</li> </ul>
Grabenallee / Lange Straße	120 s	D-E	D	F	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mindestgrün für Fußverkehr eingehalten; Bei Darstellung der heutigen Grünzeiten im Fußverkehr resultiert für Kfz-Verkehr eine QSV E</li> <li>Sehr lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr, doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> </ul>
Grabenallee / Wilhelmstraße	100 s	D-E	E	E-F	E-F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Berücksichtigung der heutigen Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr resultiert für diese Verkehrsteilnehmer eine QSV F</li> <li>Lange bis sehr lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr, doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> </ul>

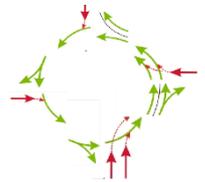
## Anhang 2.2.2 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofareal, ohne Nordquerung

Knoten	Umlaufzeit	QSV				Bemerkungen
		Kfz	ÖPNV	Rad	Fuß	
Freiburger Platz	120 s	E	E	C	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Rückbau</li> <li>Linksabbieger von südlicher Okenstraße indirekt via Knoten Rheinstraße geführt</li> <li>Beschleunigung des ÖPNV kaum möglich; zu starke Buspriorisierung kann zu Verkehrszusammenbruch führen</li> <li>Sehr lange Wartezeiten für den Fußverkehr, doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> <li>Geringere Umlaufzeit mit entsprechender Verbesserung für den Fußverkehr resultiert in Überlastung des Knotens</li> </ul>
Okenstraße / Franz-Volk-Straße	120 s	D	D	F	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langer Umlauf auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz erforderlich, wodurch sehr lange Wartezeiten im Rad- und Fußverkehr auf der Ost-West-Achse; Querung bei nächster Grünphase allerdings möglich</li> <li>Separater Linksabbiegestreifen auf südlicher Knotenzufahrt; Platzverhältnisse zu prüfen und notfalls Abbiegebeziehung unterbinden</li> <li>Einstreifige Knotenzufahrt von Norden; Ausfahrt in Richtung Norden könnte bereits zweistreifig gestaltet werden (Nachbarknoten Rheinstraße benötigt zweistreifige Zufahrt)</li> </ul>
Okenstraße / Rheinstraße	Kreisverkehr	C	C	k.A.	k.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgestaltung zu Turbokreisverkehr mit zwei Zufahrten von Süden, zwei Kreisfahrbahnen zwischen südlicher Zufahrt und nördlicher Ausfahrt (Spursubtraktion)</li> <li>Hohe Belastungen auf südlicher Knotenzufahrt erfordert zweistreifige Zufahrt</li> </ul>
Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße	90 s	D	D	D	D-E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fußverkehr tendenziell mit längeren Wartezeiten; profitiert von Busbevorzugung und kann je nach Umlauf deutlich rascher Knoten passieren</li> </ul>
Grabenallee / Lange Straße	90 s	D	D	D	D	
Grabenallee / Wilhelmstraße	90 s	D	D	D	D	



### Anhang 2.2.3 Führung MIV-Durchgangsverkehr durch Bahnhofsbereich, mit Nordquerung

Knoten	Umlaufzeit	QSV			Fuß	Bemerkungen
		Kfz	ÖPNV	Rad		
Freiburger Platz	120 s	E	E	C	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Rückbau</li> <li>Linksabbieger von südlicher Okenstraße indirekt via Knoten Rheinstraße geführt</li> <li>Beschleunigung des ÖPNV kaum möglich; zu starke Buspriorisierung kann zu Verkehrszusammenbruch führen</li> <li>Sehr lange Wartezeiten für den Fußverkehr, doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> <li>Geringere Umlaufzeit mit entsprechender Verbesserung für den Fußverkehr resultiert in Überlastung des Knotens</li> </ul>
Okenstraße / Franz-Volk-Straße	120 s	E	E	F	F	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langer Umlauf auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz erforderlich, wodurch sehr lange Wartezeiten im Rad- und Fußverkehr auf der Ost-West-Achse; Querung bei nächster Grünphase allerdings möglich</li> <li>Beschleunigung des ÖPNV kaum möglich; zu starke Buspriorisierung folgt zu Überlastung der untergeordneten Knotenzufahrt</li> <li>Empfehlung Unterbindung Linksabbieger auf südlicher Knotenzufahrt: QSV D für Fahrzeuge, QSV C für Fußverkehr<sup>117</sup></li> <li>Einstreifige Knotenzufahrt von Norden; Ausfahrt in Richtung Norden könnte bereits zweistreifig gestaltet werden (Nachbarknoten Rheinstraße benötigt zweistreifige Zufahrt)</li> </ul>
Okenstraße / Rheinstraße	Kreisverkehr	C	C	k.A.	k.A.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgestaltung zu Turbokreisverkehr mit zwei Zufahrten von Süden, zwei Kreisfahrbahnen zwischen südlicher Zufahrt und nördlicher Ausfahrt (Spursubtraktion)</li> <li>Hohe Belastungen auf südlicher Knotenzufahrt erfordert zweistreifige Zufahrt</li> </ul>
Hauptstraße / Philipp-Reis-Straße	90 s	C	D	D	D	
Grabenallee / Lange Straße	90 s	D	D	D	D	
Grabenallee / Wilhelmstraße	90 s	D	D	D	D	



<sup>117</sup> Dies gilt voraussichtlich für beide Standorte des künftigen ZOB. Liegt der ZOB im Norden, so wird die östliche Franz-Volk-Straße zwar zu einer Fußgängerzone (Rad frei) umgestaltet. Auf Grund des Radverkehrs und der steigenden Bedeutung der Franz-Volk-Straße im Radwegenetz ist dennoch eine ausreichende Grünphase vorzusehen.

#### Anhang 2.2.4 Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehrs, ohne Nordquerung

Knoten	Umlaufzeit	QSV				Bemerkungen
		Kfz	ÖPNV	Rad	Fuß	
Freiburger Platz	90 s	D	D	D	D (E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der nördlichen Knotenzufahrt auf zwei Fahrstreifen zur Vorsortierung</li> <li>• Linksabbieger von südlicher Okenstraße Richtung Freiburger Straße mit separater Abbiegespur</li> <li>• Für einzelne Furten im Fußverkehr QSV D; Gesamtquerung über Freiburger Straße auf Grund zwischenzeitlicher Wartezeiten auf Insel resultiert in QSV E</li> </ul>
Okenstraße / Franz-Volk-Straße	90 s	B	B	B	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der nördlichen und südlichen Knotenzufahrt als Mischspuren</li> <li>• Umlaufdauer auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz vorgegeben; lokale Optimierung durch Abbildung zweier Umläufe à 45 Sekunden</li> </ul>
Okenstraße / Rheinstraße	90 s	D	C	D	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der nördlichen Knotenzufahrt als Mischspur</li> <li>• Linksabbieger von südlicher Okenstraße mit separater Abbiegespur</li> <li>• Umlaufdauer auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz vorgegeben</li> </ul>
Grabenallee / Lange Straße	90 s	D	D	D	D	
Grabenallee / Wilhelmstraße	90 s	E	E	E	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschleunigung des ÖPNV kaum möglich; zu starke Buspriorisierung kann zu Verkehrszusammenbruch führen</li> <li>• Relativ lange Wartezeiten im Rad- und Fußverkehr; doch Querung bei nächster Grünphase möglich</li> </ul>

### Anhang 2.2.5 Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehrs, mit Nordquerung

Knoten	Umlaufzeit	QSV				Bemerkungen
		Kfz	ÖPNV	Rad	Fuß	
Freiburger Platz	90 s	D	D	D	D (E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der nördlichen Knotenzufahrt auf zwei Fahrstreifen zur Vorsortierung</li> <li>• Linksabbieger von südlicher Okenstraße Richtung Freiburger Straße mit separater Abbiegespur</li> <li>• Für einzelne Furten im Fußverkehr QSV D; Gesamtquerung über Freiburger Straße auf Grund zwischenzeitlicher Wartezeiten auf Insel resultiert in QSV E</li> </ul>
Okenstraße / Franz-Volk-Straße	90 s	B	B	B	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückbau der nördlichen und südlichen Knotenzufahrt als Mischspuren</li> <li>• Umlaufdauer auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz vorgegeben; lokale Optimierung durch Abbildung zweier Umläufe à 45 Sekunden</li> </ul>
Okenstraße / Rheinstraße	90 s	D	D	D	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linksabbieger von südlicher Okenstraße mit separater Abbiegespur</li> <li>• Umlaufdauer auf Grund koordinierter Schaltung mit Freiburger Platz vorgegeben</li> </ul>
Grabenallee / Lange Straße	90 s	D	D	D	D	
Grabenallee / Wilhelmstraße	90 s	D	D	D	D	