

Aufgabenstellung für den Planungswettbewerb für das Bahnquartier

Entwurf Stand März 2021

1. Städtebauliche und freiraumplanerische Aufgabenstellung

1.1 Bahnhofs-Empfangsgebäude und Bahnanlagen

Das Bahnhofs-Empfangsgebäude soll als wichtiges Kulturdenkmal erhalten bleiben. Heutige Leerstände sollen wieder einer angemessenen Nutzung zugeführt werden. Vorzugsweise ist hierbei an Nutzungen zu denken, bei denen eine Synergie zur Funktion als Bahnhofs-Empfangsgebäude besteht. Hierfür sollen im Rahmen des Wettbewerbs Ideen entwickelt werden.

Um das Gebäude für neue Nutzungen attraktiv zu machen, ist auch an eine gute Zugänglichkeit und an eine gute Verknüpfung mit der Umgebung und den Bahnsteigen zu denken. Um das Gebäude besser nutzbar zu machen, können auch Um- und Anbauten, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, vorgeschlagen werden oder dem Gebäude Freiflächen zugeordnet werden. Alle Bereiche des Bahnhofs-Empfangsgebäudes mit relevantem Publikumsverkehr sollten künftig barrierefrei zugänglich sein. Dies könnte auch durch Einbauten in den Straßenraum (z.B. Rampen, vorgelagerte Podeste) ermöglicht werden.

Heute vorhandene Nutzungen wie die DB Information und das DB Reisezentrum können innerhalb des Gebäudes auch einen neuen Standort finden, wenn das Gebäude so besser reaktivierbar und nutzbar ist. DB Information und DB Reisezentrum sollten möglichst gut von den beiden Bahnsteigunterführungen zugänglich sein. Von der Bahnsteig-Südunterführung ist ein barrierefreier Zugang erforderlich.

Zu berücksichtigen ist der durch die DB Netz AG und die Stadt Offenburg geplante Durchstich der Bahnsteig-Nordunterführung bis zur Rammersweierstraße (Bahnsteig-Ostseite). Der Bahnhof wird dann über je zwei Zugänge zu den Bahnsteigen auf jeder Seite verfügen. Die heutigen und künftigen Zugänge zu den Bahnsteigunterführungen sollten gut auffindbar und attraktiv gestaltet sein.

Ankommende Bahnreisende sollten sich beim Heraustreten aus den Unterführungen in einem attraktiv gestalteten Stadtraum wiederfinden, der auch eine gute Orientierung bietet. Es sollte ausreichend Raum z.B. für Treffen mit Abholenden oder Warten auf Weiterfahrtmöglichkeiten vorhanden sein. Hier sind Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation anzustreben, Ideen hierfür sollen im Rahmen des Wettbewerbs entwickelt werden. Die Eingangssituationen können hierzu verändert werden. Vorstellbar ist auch, die Ausgänge der Unterführungen mit einer neuen Dachkonstruktion oder einem Gebäude zu überbauen, wenn der Platz dies zulässt. Vorteilhaft an einer solchen Lösung wäre, dass dann ein wettergeschütztes Warten

möglich wäre und im Gebäude zusätzliche Angebote für Reisende vorgesehen werden könnten. Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass die Reaktivierung des historischen Empfangsgebäudes mit neuen Nutzungen hierdurch nicht erschwert wird.

Die Bahnsteig-Südunterführung ist bereits barrierefrei mit Aufzügen ausgebaut. Ein vollumfänglich barrierefreier Ausbau der Bahnsteig-Nordunterführung ist seitens der Deutschen Bahn gegenwärtig nicht geplant. Die Option für einen zukünftigen barrierefreien Ausbau soll jedoch gegeben sein.

Die bestehenden Anlagen für den Bahnverkehr (Gleisanlagen, Bahnsteige, Bahnsteigzugänge, Stellwerk) sind zu erhalten. Die Gleisanlagen werden weiterhin vollumfänglich benötigt, es können keine Gleise entfallen. Zusätzliche Gleisanlagen oder Bahnsteige sind nicht erforderlich.

1.2 Bahnhofsvorplatz und öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum um den Bahnhof soll repräsentativ und hochwertig gestaltet werden, damit dieser Bereich seiner Funktion als „Empfangssalon“ für ankommende Reisende und Gäste der Stadt gerecht wird. Dies gilt sowohl für die Westseite wie auch für die Ostseite des Bahnhofs. Es soll ausreichend Raum z.B. für Treffen mit Abholenden oder für das Warten auf Weiterfahrtmöglichkeiten vorhanden sein.

Eine Verbindung des Bahnhofs mit der Innenstadt soll funktional für Fußgänger und Radfahrer und auch optisch (Sichtachse) gegeben sein, damit eine gute Orientierung im Stadtgefüge möglich ist. Auch mit den übrigen angrenzenden Stadtquartieren soll der Bahnhof städtebaulich gut verknüpft sein.

Die öffentlichen Flächen und Freiräume sollen aber auch für die Quartiersbewohner aller Altersgruppen gut nutzbar sein. Sie können Aktionsräume für Kinder und Jugendliche beinhalten und Ruhebereiche für ältere Menschen berücksichtigen. Gleichzeitig sollen die öffentlichen Räume sicher und gut einsehbar sein, um ein hohes Maß an sozialer Kontrolle zu bieten. In der Nacht ist dies durch eine umfassende Beleuchtung sicherzustellen.

Im gesamten Quartier gibt es eine nicht ausreichende Verteilung von Spielflächen im Sinne einer nahräumlichen Versorgung. Potenziale für Spielräume und Aktionsräume für Kinder im Quartier dürfen aufgezeigt und hervorgehoben werden.

Im Bahnhofsquartier befinden sich verschiedene soziale Einrichtungen: Ein Kontaktladen für Suchtkranke, eine Frühförderstelle für Eltern und Kinder und die Bahnstiftung. Nördlich des Wettbewerbsgebiets ist eine Seniorenwohnanlage im Entstehen. Die Nutzer sind darum im Quartier präsent und bei der Weiterentwicklung zu berücksichtigen.

Die barrierefreie Gestaltung ist ein wichtiges Kriterium. Taktile Leitelemente (Rinnen, Kanten, Borde, Möbel etc.) sollten frühzeitig in der Gestaltungsplanung mitgedacht werden. Niveauunterschiede sind mit Plateaus und Rampen gestalterisch verträglich auszugleichen.

Die Stadtmöblierung im Bahnhofsumfeld soll in ihrer Gestaltung einheitlich, robust und zeitlos sein und in ihrer Anordnung einem Konzept entsprechen, welches ein schnelles Auffinden der einzelnen Möblierungselemente ermöglicht. Im Zuge des Prozesses „Älter werden in Offenburg“ hat sich die Stadt Offenburg auf die Berücksichtigung der Bedarfe von älter werdenden Menschen in ihren Planungsprozessen verständigt. Dies ist bei der Gestaltung von Aufenthalts- und Sitzbereichen zu berücksichtigen.

Für die Beleuchtungskonzeption ist der Lichtmasterplan der Stadt Offenburg zu berücksichtigen. Der Masterplan regelt die grundlegende Konzeption zur Illuminierung stadträumlich und stadtgestalterisch wichtiger Räume und Gebäude in der Innenstadt (Architekturbeleuchtung) und für die Straßenbeleuchtung (Funktionalbeleuchtung). Die Platzbereiche des Bahnhofsumfeldes können dem Lichtmasterplan folgend individuell gestaltet werden. Die Raumqualität des Bahnhofsquartiers soll mit einem Beleuchtungskonzept inszeniert werden.

1.3 Entwicklung von nicht genutzten und untergenutzten Grundstücken

Im Bahnhofsquartier befinden sich verschiedene ungenutzte und im Hinblick auf die zentrale Lage untergenutzte Grundstücke. Diese Grundstücke können zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur herangezogen werden (z.B. ZOB, Fahrradstellplätze, Parkhaus). Soweit sie hierfür nicht benötigt werden oder dem öffentlichen Raum zugeordnet werden sollen, sollen Ideen zur künftigen Nutzung, Gestaltung und Bebauung entwickelt werden. Dabei soll eine ganzheitliche, zukunftsfähige städtebauliche Lösung entwickelt werden, die auch in stadtgestalterischer Hinsicht überzeugt und ein angemessenes „Entrée“ zur Stadt für ankommende Bahnreisende schafft.

Dies betrifft folgende Grundstücke:

Auf der Westseite des Bahnhofs:

- Grundstück unmittelbar östlich des ZOB zwischen „Dreher-Pavillon“ und Bahnhofs-Empfangsgebäude (gegenwärtig Mobilitätsstation und Fahrradstellplätze, Eigentum der Deutschen Bahn)
- Grundstücke Hauptstraße 16/18 (ehemals Reifen Dinser, gegenwärtig temporärer Parkplatz, städtisches Eigentum)
- Grundstücke Hauptstraße 20/20a (gegenwärtig noch Sanitätshaus Schaub, städtisches Eigentum)
- Grundstück Maria-und-Georg-Dietrich-Straße Ecke Rheinstraße (gegenwärtig DB-Pendlerparkplatz, Eigentum der Deutschen Bahn)
- Grundstück Rheinstraße 1 (ehemals Hebebühnen Becker, gegenwärtig Gebrauchtwagenhandel, städtisches Eigentum)
- Grundstück Rheinstraße 2 (ehemals Obdachlosenunterkunft, gegenwärtig temporärer Parkplatz, städtisches Eigentum)

Auf der Ostseite des Bahnhofs:

- Grundstücke Goethestraße 2 und 4 Ecke Rammersweierstraße (gegenwärtig ungenutzt bzw. temporäre Fahrradstellplätze, Privateigentum, erste Gespräche zu einem möglichen Erwerb durch die Stadt haben stattgefunden)
- Grundstück mit DB-Pendlerparkplatz westlich der Rammersweierstraße (Eigentum der Deutschen Bahn)

Auf diesen Grundstücken noch vorhandene Bebauung kann abgebrochen werden, soweit sie nicht unter Denkmalschutz steht.

Wenn dies erhebliche städtebauliche Vorteile bietet, kann auch eine städtebauliche Entwicklung gemeinsam mit weiteren angrenzenden Grundstücken vorgeschlagen werden.

Auch bisherige öffentliche Verkehrsflächen, die künftig nicht mehr für Verkehrszwecke benötigt werden, können für eine Bebauung vorgeschlagen werden, sofern sie nicht z.B. als Grünfläche oder Aufenthaltsfläche im öffentlichen Raum vorgesehen sind.

Bei möglichen Neubebauungen sollen sich Nutzungseinheiten in der Erdgeschosszone zum öffentlichen Raum zeigen und beleben, insbesondere in den Abendstunden. Es sind konkrete Vorschläge für mögliche Nutzungen zu entwickeln.

Da der Bahnhofsbereich außerhalb der eigentlichen Einkaufsinnenstadt liegt, ist gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt Offenburg die Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel nicht gewünscht. Einzelhandel mit Nahversorgungsfunktion, wie z.B. Nahrungsmittel, Schreibwaren, Drogeriewaren, oder mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten kann vorgesehen werden.

Der Bahnhofsbereich ist allerdings nicht als Nahversorgungsschwerpunkt oder als Schwerpunkt für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel vorgesehen. Im Umfeld des Bahnhofs befinden sich in fußläufiger Entfernung bereits mehrere große Lebensmittelmärkte. Der zentrenrelevante Einzelhandel soll sich in der südlich gelegenen Innenstadt und nicht am Bahnhof konzentrieren.

1.4 Stadtgrün und Klimawandel

Im Bahnhofsumfeld soll insgesamt eine differenzierte Freiraumgestaltung mit hoher Qualität und Nutzungsvielfalt entstehen, die allen Altersgruppen gerecht wird. Dabei kommt insbesondere dem Thema Stadtgrün eine hohe Bedeutung zu.

Gut gestaltete Grünflächen und klimaangepasste Baumpflanzungen verbessern das Stadtbild, erhöhen die Wohnqualität wie auch die Aufenthaltsqualität und tragen ökologischen Belangen Rechnung. Sie leisten einen Beitrag für ein positives Mikroklima mit einer ausgewogenen Beschattung, der zu einer Minderung der Auswirkungen des Klimawandels beiträgt.

Bestehende Grünanlagen und wertvolle Baumpflanzungen sollen daher erhalten bleiben, weiterentwickelt werden und durch zusätzliche Pflanzungen ergänzt werden. Hierbei soll auch die in Offenburg stattfindende Landesgartenschau 2032 in den Überlegungen Berücksichtigung finden.

Um über ausreichende Spielräume bei der erforderlichen Neugestaltung des Quartiers und seiner Verkehrsinfrastruktur zu verfügen, sind aber auch Eingriffe in bestehende Grünstrukturen und Pflanzungen vorstellbar und zulässig, wenn dies für eine gute und zukunftsfähige städtebauliche und verkehrliche Lösung erforderlich ist. Im Interesse des Stadtklimas und der Klimawandelanpassung soll das Quartier

jedoch in der Summe auch künftig mindestens in gleichem Umfang begrünt sein, eher stärker als heute.

Auch der heute vorhandene Pfählerpark muss nicht notwendigerweise in seiner heutigen Abgrenzung beibehalten werden. Vorschläge für eine Neugestaltung oder für eine andere Nutzung oder Neugestaltung sind grundsätzlich zulässig und erwünscht. Für eine Neugestaltung dieses Bereichs könnte auch das Gebäude des „Café Voyage“ entfernt werden. Wie schon angesprochen, ist jedoch gerade unter dem Aspekt der Klimawandelanpassung kein ersatzloser Wegfall von innerstädtischem Grün, sondern im Gegenteil ein weiterer Ausbau von innerstädtischem Grün erwünscht. Dies ist hierbei zu berücksichtigen.

Wenn Baumbestand für eine zukunftsgerichtete Neuordnung entfernt werden muss, ist er durch neue Pflanzungen in mindestens gleicher räumlicher Qualität zu ersetzen. Um die Wirksamkeit von Baumpflanzungen sicher zu stellen, ist bei Baumpflanzungen auf standortgerechte und klimawandelangepasste Bäume zu achten, eine angemessene Mindestqualität ist dabei vorzusehen (in der Regel Mindeststammumfang 18-20 cm). Weiter ist ein angemessenes Baumquartier bzw. Pflanzbeet vorzusehen. Auf oberirdischen Stellplatzanlagen und im öffentlichen Straßenraum ist eine Bepflanzung mit Bäumen vorzusehen, soweit der Straßenquerschnitt dies ermöglicht.

Auf Grund der starken Frequentierung des Bahnhofsquartiers durch unterschiedliche Personengruppen ist eine robuste Gestaltung von Grünflächen sinnvoll.

Im Sinne der Klimawandelanpassung sind die Flachdächer bzw. flachgeneigte Dächer von Neubauten als extensive oder intensive Dachbegrünung zu planen. Alternativ sind auch Dachgärten vorstellbar, die den Bewohnern der Gebäude zur Verfügung stehen.

Die Fassadenbegrünung von Bauwerken ist ebenso zu prüfen. Ziel ist die Verbesserung der Regenwasserrückhaltung und -verdunstung, des Mikroklimas und die Schaffung von Lebensraum für Tiere und Pflanzen durch eine höhere Biodiversität.

Ein weiterer Beitrag zu einem ausgeglichenen Stadtklima kann durch die Integration von Wasserspiel und Brunnen realisiert werden.

Im Bahnhofsquartier sollen helle, unempfindliche Bodenbeläge Verwendung finden, um der Entstehung von Wärmeinseln entgegenzuwirken.

2. Verkehrliche Aufgabenstellung

2.1 Allgemeines

Ziel ist die Neuordnung und Optimierung der vorhandenen Verkehrsfunktionen und die Anpassung des Bahnhofsbereichs an die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten (Multimodalität) und die Abstimmung der Schnittstellenbereiche (Intermodalität).

Grundsätzlich sollen neue Verkehrsinfrastrukturen und öffentliche Nutzungen auf den bereits bisher im Eigentum der Stadt Offenburg bzw. der Deutschen Bahn AG befindlichen Grundstücken angeordnet werden.

Wenn dies zwingend erforderlich ist oder hierdurch große städtebauliche oder verkehrliche Vorteile erreicht werden können, kann auch vorgeschlagen werden, weitere Grundstücke in die Neugestaltung einzubeziehen. Zukunftsweisende Ideen sind hier ausdrücklich erwünscht. Die Finanzierbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit ist dabei in die Überlegungen maßgeblich einzubeziehen. Gegebenenfalls ist auch eine mögliche abschnittsweise Umsetzung bei zunächst fehlender Verfügbarkeit von Grundstücken planerisch zu untersuchen und darzustellen.

2.2 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Zentraler Omnibusbahnhof

Der heutige Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit 12 Halteplätzen und beengten Bussteigen und Fahrgassen entspricht nicht mehr den heutigen und zukünftigen Anforderungen. Ein Neubau ist daher erforderlich. Es soll daher ein Vorschlag für den neuen ZOB entwickelt werden.

Der neue ZOB soll folgenden Zielen entsprechen:

- **Zukunftssicher:** ZOB soll alle künftig denkbaren sinnvollen Betriebskonzepte ermöglichen
- **Leistungsstark:** Zu diesen Konzepten gehören auch solche mit extrem gesteigerter Betriebsleistung
- **Flexibel:** Der ZOB soll keine negativen Auswirkungen auf die Betriebskonzepte haben und Reserven aufweisen
- **Kompakt:** kurze Umsteigewege sind für einen attraktiven ÖPNV Grundvoraussetzung. Die Orientierung muss intuitiv erfolgen können.
- **Betriebstauglich:** Schnelle Zu- und Abfahrten der Busse gewährleisten

Voruntersuchungen haben ergeben, dass am heutigen Standort südlich des Bahnhofs nicht genügend Raum zur Verfügung steht, um dort einen erweiterten ZOB anzuordnen, wenn gleichzeitig dort auch weiterhin Kfz-Verkehr geführt wird, was der Bearbeitung als Möglichkeit zu Grunde zu legen ist (siehe auch weiter unten zum Kfz-Verkehr).

Der ZOB kann daher alternativ entweder im Norden des Bahnhofs angeordnet werden („Nordlösung“), oder als Kombi- oder Mixtlösung Bussteige sowohl im Süden wie auch im Norden des Bahnhofs umfassen.

Mögliche ZOB-Standorte

bei Zugrundelegung der dargestellten Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr

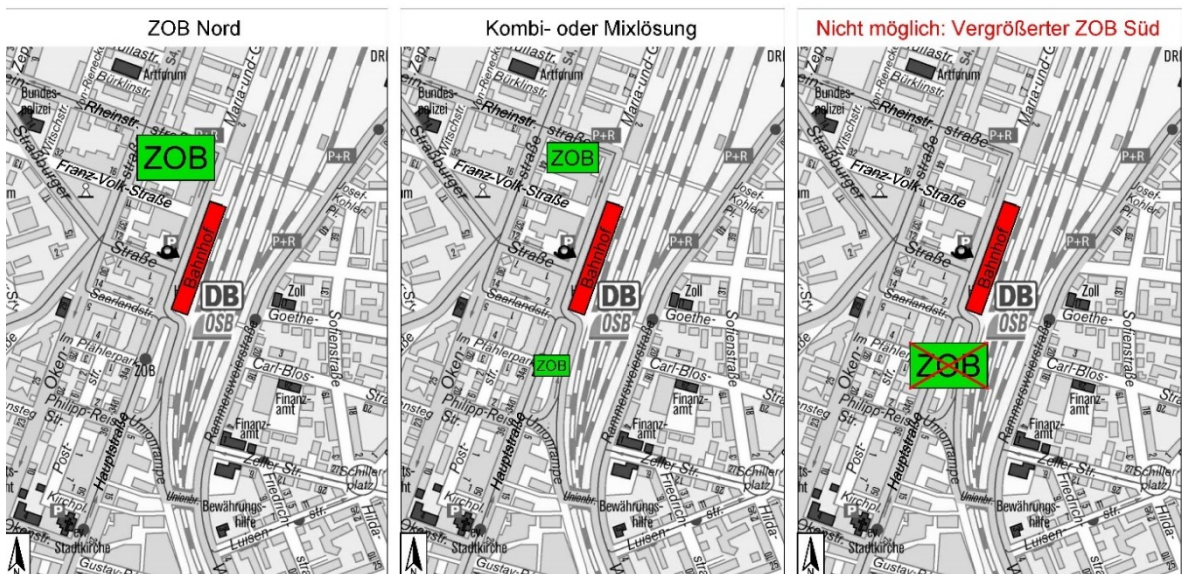


Abb. 1: Mögliche ZOB-Standorte

Eine Kombi- oder Mixtlösung für den ZOB mit Bushaltestellen im Süden und im Norden des Bahnhofs wurde zwar in der ersten verkehrlichen Untersuchung 2018 verworfen, da eine Aufteilung von Stadtbus- und Regionalbusverkehr damals nicht sinnvoll erschien. Die Bewertung aus der vertieften Folgeuntersuchung legt jedoch den Schluss nahe, dass eine Kombilösung mit einem angepassten Betriebskonzept (Bedienung des Südteils durch alle Linien) bei vielen Kriterien die Vorteile beider Standorte kombinieren kann und somit eine bessere Gesamtbewertung möglich ist.

Auch bei einer Aufteilung müssen gute Umsteigebeziehungen zwischen allen Linien des Bus- und Bahnverkehrs gewährleistet sein.

Bei einer künftigen Anordnung des ZOBs ausschließlich im Norden des Bahnhofs ist zusätzlich eine Bushaltestelle südlich des Bahnhofs-Empfangsgebäudes (im Bereich des heutigen ZOBs) vorzusehen, so dass Linien zwischen Innenstadt/Oststadt und ZOB dort einen weiteren Halt einlegen können.

Im Einzelnen sind wie folgt Halteplätze vorzusehen:

Variante 1 „Nordlösung“ für den ZOB: Es sind 16 Halteplätze im ZOB im Norden des Bahnhofs und zusätzlich 4 Halteplätze im Süden des Bahnhofs für dort zwischen ZOB und Innenstadt/Oststadt verkehrende Linien vorzusehen. Von diesen insgesamt 20 Halteplätzen sollen 16 Halteplätze für Gelenkbusse anfahrbar sein.

Variante 2 „Kombi- oder Mixtlösung Nord+Süd“ für den ZOB: Es sind je 10 Halteplätze im Norden und 10 Halteplätze im Süden des Bahnhofs vorzusehen. Auch hier sollen von den insgesamt 20 Halteplätzen 16 Halteplätze für Gelenkbusse anfahrbar sein.

Die Bussteige sind dabei so anzuordnen, dass möglichst wenige Umwegfahrten zur Erreichung notwendig sind. Dadurch kann der Fahrzeitbedarf geringgehalten werden.

Aus dem gleichen Grund sollen die Zufahrten möglichst unabhängig von etwaigen Stauerscheinungen erfolgen können.

Die Bussteige sollen wettergeschützt sein. Hierzu ist ein gestalterisch hochwertiger Vorschlag auszuarbeiten, der weite Teile der Bussteige abdecken soll und auch die Überdachung von Fahrgassen sowie die Zuwegung zur Bahnsteigunterführung einschließen kann.

Eine Überbauung des künftigen neuen ZOBs oder eines Teils davon mit Gebäuden mit anderen Nutzungen ist grundsätzlich denkbar. Falls eine solche Lösung gewählt wird, muss jedoch besonders auf eine angemessene Aufenthaltsqualität auf den Bussteigen und auf eine gute Einsehbarkeit, auch im Sinne der Kriminalprävention, geachtet werden.

Eine Unterbauung des ZOB mit einer Tiefgarage für Kfz oder Fahrräder ist möglich.

Bushaltestelle in der Rammersweierstraße

Die Bushaltestelle in der Rammersweierstraße für den Stadt- und Regionalverkehr ist weiterhin vorzusehen. Sie kann in ihrer Lage verschoben werden, soll jedoch möglichst nah an der Bahnsteig-Südunterführung liegen. Die heutigen Buchten und Wartebereiche sind nicht ausreichend dimensioniert. Idealerweise sollte die Haltestelle künftig den in den Richtlinien definierten Maßen entsprechen. Vorzusehen ist je ein Halteplatz je Richtung. Ein Wetterschutz mindestens in Form einer Standardwartehalle ist hier ebenfalls vorzusehen.

Fernbusverkehr

Auf der Westseite des Bahnhofs ist eine Haltestelle für den Fernbusverkehr vorzusehen.

Die Anlage soll so ausgestaltet sein, dass gleichzeitig zwei Fernbusse dort halten und unabhängig voneinander abfahren können.

Die Fernbushaltestelle sollte möglichst in der Nähe des Parkhauses liegen sowie kurze Wege zu einem der beiden ZOB-Teile aufweisen.

Taxi

Auf der Westseite des Bahnhofs ist weiterhin ein Taxistand mit Stand- und Wartepätzen im heutigen Umfang vorzusehen. Der Standort kann gegenüber heute verändert werden, soll aber nahe am Zugang zur Bahnsteig-Südunterführung liegen, da nur an dieser Aufzüge vorhanden sind.

Auch auf der Ostseite des Bahnhofs ist ein Halteplatz für Taxen vorzusehen, um das Absetzen und Aufnehmen von Fahrgästen zu ermöglichen. Dieser sollte ebenfalls nahe zum Zugang zur Bahnsteig-Südunterführung liegen.

2.3 Fahrradverkehr

Fahrradverbindungen

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Nutzungen im Quartier für Fahrradverkehr muss auch künftig gegeben sein und soll gegenüber heute verbessert werden.

Für den Radverkehr sind mehrere sichere durchgängige Hauptachsen vorzusehen.

In Nord-Süd-Richtung sind dies folgende Achsen:

- Hauptstraße – Maria- und Georg-Dietrich-Straße (in beide Richtungen)
- Rammersweierstraße (in beide Richtungen)

In Ost-West-Richtung sind dies folgende Achsen:

- Bahnquerung Nordunterführung (als künftiger Ersatz für die heutige „Karrendurchfahrt“) mit Anbindung an die Straßburger Straße und Freiburger Straße im Westen und an die Rammersweierstraße im Osten
- Unionrampe – Unionbrücke mit Anbindung an die Straßburger Straße und Freiburger Straße im Westen und an die Rammersweierstraße und Wilhelmstraße im Osten

Für die einzelnen Achsen ist folgendes zu berücksichtigen:

Hauptstraße – Maria- und Georg-Dietrich-Straße

In der Hauptstraße ist eine durchgehende Fahrmöglichkeit für Radfahrer in beiden Richtungen vorzusehen mit Anbindung an die Maria- und Georg-Dietrich-Straße. Diese kann z.B. als Radweg oder Radfahrstreifen ausgebildet werden oder in verkehrsarmen Bereichen im Mischverkehr geführt werden. Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen sind bei der Planung besonders zu berücksichtigen.

Der heutige Radweg zwischen Empfangsgebäude und Gleisen kann entfallen, sofern er nicht mehr zur Andienung von Fahrradstellplätzen in diesem Bereich benötigt wird.

Rammersweierstraße

In der Rammersweierstraße ist eine durchgehende Fahrmöglichkeit für Radfahrer in beiden Richtungen vorzusehen. Diese kann z.B. als Radweg oder Radfahrstreifen ausgebildet werden. Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen sind bei der Planung besonders zu berücksichtigen.

Unionrampe – Unionbrücke

Eine Fahrmöglichkeit für Radfahrer ist im heutigen Umfang beizubehalten.

Nordunterführung

Auf der Grundlage eines bereits vorliegenden Gemeinderatsbeschlusses und der Abstimmung mit der DB Netz AG ist geplant, die Bahnsteignordunterführung künftig bis zur Bahnhofs-Ostseite weiter zu führen und zusätzlich zum Fußgängerverkehr

auch für den Fahrradverkehr zu öffnen. Gleichzeitig wird die bisherige „Karrendurchfahrt“ entfallen.

Die Höhendifferenz zwischen Nordunterführung und Straßenniveau beträgt auf der Ostseite der Bahnanlagen an der Rammersweierstraße rund 4,20 m. Die geplante, nach Norden orientierte und barrierefrei mit 6 % Neigung und Zwischenpodesten geplante Rampe an der Rammersweierstraße ist im Wettbewerb zu berücksichtigen. Zusätzlich ist als Option für die Zukunft auch ein Aufzug einzuplanen. Der an der Rammersweierstraße neu entstehende weitere Eingangsbereich zum Bahnhof soll angemessen gestaltet werden.

Für die Rampe auf der Westseite der Bahnanlagen ist Aufgabe im Wettbewerb, eine Lösung zu entwickeln. Die Rampe ist ausreichend breit zu dimensionieren, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden. Sie sollte möglichst in Laufrichtung zum Nordteil des ZOB sowie in Hauptfahrrichtung des Radverkehrs (Süden und Westen) verlaufen und keine engen Kurven oder Knicke aufweisen. Die Höhendifferenz zwischen Unterführung und Straßenniveau beträgt auf der Westseite der Bahnanlagen rund 4 m. Da auch hier eine barrierefreie Erreichbarkeit der Nordunterführung hergestellt werden soll, ist eine Rampe mit einer maximalen Neigung mit 6 % und nach den Regelwerken notwendigen Zwischenpodesten und zusätzlich als Option für die Zukunft ein Aufzug einzuplanen. Der Aufzug ist an die südliche Seite der Nordunterführung anzubinden.

Wenn dies mit funktionalen oder gestalterischen Vorteilen verbunden ist, ist auch eine Rampe mit einer maximalen Neigung von 8 % zulässig. In diesem Fall müsste dann der zusätzliche Aufzug zur Herstellung der Barrierefreiheit auf jeden Fall zeitnah realisiert werden. Dies ist in der Abwägung zwischen beiden Alternativen zu berücksichtigen.

Wünschenswert wäre, wenn in der Zukunft auch Aufzüge von der Nordunterführung zu den Bahnsteigen vorgesehen werden. Diese Fragestellung liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn. Die Bahnanlagen im engeren Sinn sind nicht Bestandteil des Wettbewerbsgebiets.

Weiterführung der Verbindungen in die östlichen und westlichen Stadtteile

Vom Bahnhof in die Stadtteile sind insbesondere Fahrmöglichkeiten mit dem Fahrrad von und nach folgenden Straßenzügen vorzusehen:

Westlich der Bahn:

- in Richtung Norden von und zur Okenstraße und von und zur Maria- und Georg-Dietrich-Straße
- in Richtung Nordwesten zur Rheinstraße, Straßburger Straße und Franz-Volk-Straße (z.B. zum neuen Klinik-Campus und zum Schulzentrum Nord)
- in Richtung Westen von und zur Freiburger Straße (z.B. zum Schulzentrum Nord)
- in Richtung Süden von und zur Hauptstraße und der Innenstadt)

Die genaue Führung vom Bahnhof und von den Bahnquerungen zu diesen Straßenzügen kann gegenüber heute verändert werden. Dabei ist auf eine möglichst umfangreiche Durchlässigkeit für den Radverkehr zwischen der Hauptstraße und der Okenstraße zu achten.

Östlich der Bahn sind von der Rammersweierstraße in die angrenzenden Stadtteile abzweigenden Verbindungen allgemein aufrecht zu erhalten.

Fahrradstellplätze

Die heute vorhandenen 1235 Fahrradstellplätze sind für den Bedarf nicht ausreichend. Es sollten daher insgesamt 815 weitere Fahrradstellplätze vorgesehen werden, so dass eine Gesamtzahl von 2050 Fahrradabstellplätzen erreicht wird.

Hiervon sollen rund 35 % nur für autorisierte Nutzer zugänglich sein, d.h. sich zum Beispiel in einem Fahrradparkhaus befinden. Eine Überdachung ist für einen möglichst großen Anteil der Abstellplätze anzustreben.

Wünschenswert sind eine Nähe zu Bahnsteigzugängen und eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad aus den verschiedenen Richtungen. Daher ist eine geeignete Aufteilung der Radabstellplätze auf die zukünftig vorhandenen 4 Zugänge zu den Bahnsteigunterführungen vorzusehen. Als grober Richtwert sollten etwa zwei Drittel der Stellplätze auf der Westseite und etwa ein Drittel der Stellplätze auf der Ostseite des Bahnhofs angeordnet sein.

Für den überschlägigen Nachweis ist je Fahrradstellplatz bei ebenerdiger Anordnung von einem Platzbedarf von 2,5 m² inklusive Verkehrsfläche auszugehen.

Fahrradstellplätze können auch auf mehreren Ebenen in konventionellen oder innovativen Parkhäusern und vergleichbaren Abstellanlagen angeordnet werden.

Ob eine Nutzung des Kellers des Bahnhofsempfangsgebäudes für Fahrradstellplätze möglich ist, wird noch mit der Deutschen Bahn abgestimmt.

Bestehende Fahrradstellplätze sollen neu geordnet werden, wenn ihre heutige Anordnung nicht günstig ist. Sie können auch anderweitig überplant werden, sind dann aber an anderer Stelle zu ersetzen. Insbesondere die Fahrradstellplätze auf dem früheren Hausbahnsteig zwischen Bahnhofs-Empfangsgebäude und Gleis 1 sind zu überprüfen und möglichst durch eine andere Lösung zu ersetzen, da sie für eine Revitalisierung des Bahnhofsgebäudes hinderlich sind.

Auch das bestehende Radhaus an der Rammersweierstraße könnte grundsätzlich auch an einen anderen Standort umgesetzt werden, wenn dies erhebliche städtebauliche oder verkehrliche Vorteile bringt.

2.4 Fußgängerverkehr

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Nutzungen im Quartier für den Fußgängerverkehr muss auch künftig gegeben sein und soll gegenüber heute verbessert werden. Besonders zu berücksichtigen sind die Verbindung in Richtung Innenstadt und die Schulwege zu den jeweiligen Schulstandorten.

Fußgängerüberweg südlich des Empfangsgebäudes

In den Wettbewerbsbeiträgen ist eine andere Lösung für die heutige ungünstige Situation am Fußgängerüberweg vor dem Bahnhofsempfangsgebäude vorzusehen. Eine Überschneidung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs von und zur Innenstadt und des Kfz-Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung so wie heute soll an dieser Stelle künftig vermieden werden.

Der Fußgängerverkehr soll dabei das Bahnhofs-Empfangsgebäude von der Innenstadt kommend grundsätzlich weiterhin ebenerdig erreichen können. Eine Lösung mit einer Unterführung wird nicht angestrebt, da sie für mobilitätseingeschränkte Personen immer nachteilig ist und auch städtebaulich zu einer Unterbrechung des Stadtraums führt.

Auch für den Kfz-Verkehr wird eine Lösung mit einer Unterführung wegen des damit verbundenen hohen Aufwands nicht angestrebt.

Auch erschwert der unmittelbar südlich des Bahnhofs-Empfangsgebäudes unterirdisch in einer Verdolung geführte Waldbach eine Unterführungslösung in diesem Bereich erheblich.

Die Teilnehmer sind aber frei, hierzu eigene Ideen zu entwickeln.

Fußgängerüberweg in der Rammersweierstraße an der Südunterführung

Die Situation am Ostausgang der Bahnsteigsüdunterführung ist zu überprüfen. Vorschläge für eine Verbesserung können und sollen gemacht werden.

2.5 Kfz-Verkehr

Kfz-Zielverkehr

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Nutzungen im Bahnhofsquartier für den Kfz-Verkehr muss weiterhin gegeben sein. Dies gilt insbesondere für Bahnreisende und den Bring- und Abholverkehr, für Anwohner und für den Lieferverkehr für gewerbliche Nutzungen.

Kfz-Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung

Für die Stadt Offenburg wird gegenwärtig der neue „Masterplan Verkehr OG 2035“ ausgearbeitet. In diesem Rahmen wird auch geprüft, wie künftig der Ost-West- und West-Ost-Kfz-Durchgangsverkehr im Bahnhofsquartier abgewickelt werden kann. Ergebnisse hieraus werden jedoch erst 2022 vorliegen.

Vor diesem Hintergrund und auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats vom 16.11.2020 (siehe Kapitel 3.2) ist der Bearbeitung im Wettbewerb folgende grundsätzliche Rahmenbedingung zu Grunde zu legen: Alle Wettbewerbsbeiträge müssen zwei grundsätzliche Optionen der Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs in Ost-West- und West-Ost-Richtung gleichermaßen ermöglichen und offenhalten:

Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsquartier

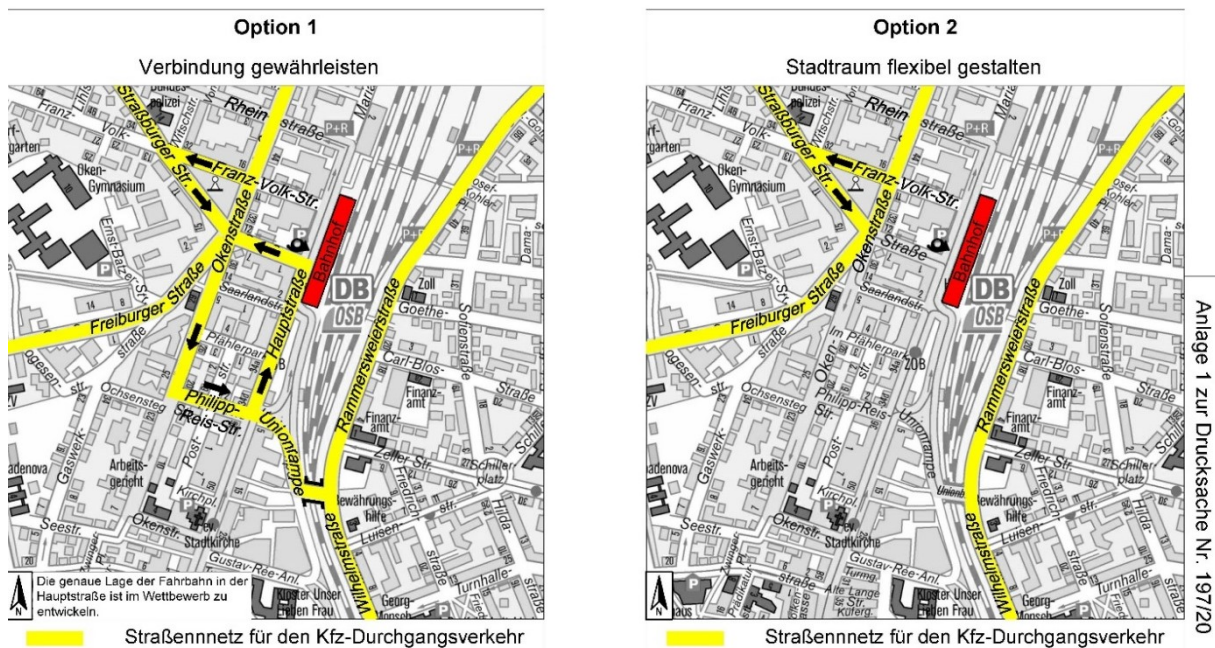


Abb. 2: Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsquartier

Option 1 „Verbindung gewährleisten“: Der Kfz-Durchgangsverkehr wird über die Philipp-Reis-Straße (West-Ost-Richtung) bzw. über die Hauptstraße und die Straßburger Straße (Ost-West-Richtung) und die Unionbrücke mit einer durchgehenden Fahrspur je Richtung durch das Bahnhofsquartier geführt.

Option 2 „Stadtraum flexibel gestalten“: Der Kfz-Durchgangsverkehr wird anderweitig geführt, um den Bahnhofsbereich zu entlasten und den Stadtraum für die Zukunft flexibel gestalten zu können. Der lokale Kfz-Verkehr für die Quartiers- und Bahnhofserschließung und der Busverkehr (Umweltverbund) sind weiterhin zu ermöglichen.

Option 1 entspricht insoweit der heutigen Situation, als auch heute der Kfz-Verkehr durch das Bahnhofsquartier und über die Unionbrücke auf einer durchgehenden Fahrspur je Richtung geführt wird. In den Wettbewerbsbeiträgen ist die Funktionsfähigkeit der Option 1 nachzuweisen.

In Teilabschnitten besteht heute eine Aufweitung auf zwei Fahrspuren. Diesbezüglich können Veränderungen vorgenommen werden, wenn dies verkehrlich vertretbar ist, um städtebauliche Ziele zu berücksichtigen oder Raum zur Unterbringung anderer Verkehrsinfrastrukturen zu schaffen. Auch die Lage der Kfz-Fahrspuren kann verändert werden, z.B. kann in der Hauptstraße eine Rückverlegung aus der heutigen Lage an den Bahngleisen in die historische Hauptstraße (heutiger ZOB) erfolgen.

Heute verläuft in Ost-West-Richtung der Kfz-Durchgangsverkehr zwischen der Hauptstraße und der Okenstraße sowohl über die Straßburger Straße wie auch über

die Rheinstraße. Auch hier ist zulässig, Veränderungen wie z.B. eine Konzentration auf einen der beiden Straßenzüge vorzuschlagen.

Option 2 stellt eine Zukunftsoption dar, um nach Vorliegen des Masterplans Verkehr auch Veränderungen der Verkehrsabwicklung und -führung ohne große bauliche Maßnahmen berücksichtigen zu können. Hierzu ist nach Vorlage des Masterplans Verkehr noch gesondert im Gemeinderat der Stadt Offenburg zu beraten. Eine Umsetzung kann ggf. auch erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, z.B. nach Umsetzung von Maßnahmen an anderen Stellen im städtischen Verkehrsnetz, die sich aus dem Masterplan ergeben. Auch bei einer Verlagerung des individuellen Kfz-Durchgangsverkehrs sind der Anliegerverkehr und der Busverkehr (Umweltverbund) weiterhin zu gewährleisten.

Wie oben schon ausgeführt, ist in den Wettbewerbsbeiträgen auf jeden Fall eine andere Lösung für die heutige ungünstige Situation am Fußgängerüberweg vor dem Bahnhofsempfangsgebäude vorzusehen.

Kfz-Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung in der Rammersweierstraße

Die Rammersweierstraße wird weiterhin für den Kfz-Durchgangsverkehr in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung benötigt. Sie ist daher mit einer Fahrspur je Richtung beizubehalten. Ideen zur Stadtraumgestaltung in diesem Bereich sind ausdrücklich erwünscht. Veränderungen in der Lage der Fahrbahn sind grundsätzlich zulässig. Wenn hierzu weiterer Grunderwerb erforderlich sein sollte, ist darzustellen, wie eine Umsetzung sukzessive erfolgen kann, wenn Grundstücke zunächst nicht verfügbar sind.

Ruhender Kfz-Verkehr

Auf der Westseite des Bahnhofs soll ein neues Parkhaus mit rund 325 Kfz-Stellplätzen vorgesehen werden. Das Parkhaus kann weitere Funktionen aufnehmen, insbesondere in der Erdgeschosszone, um es städtebaulich verträglich einzubinden. Das Parkhaus soll so angeordnet werden, dass es aus dem Straßennetz (Okenstraße, Freiburger Straße) gut erreichbar ist und relativ kurze Wege zu den Bahnsteigen ermöglicht. Im Sinne einer guten verkehrlichen Erreichbarkeit erscheint ein Standort im nördlichen Bereich mit einer Anbindung an die Bahnsteignordunterführung naheliegend.

Auch eine Tiefgarage ist vorstellbar. Sie könnte auch unter dem ZOB angeordnet werden, nicht jedoch unter Straßenflächen. Aus Kostengründen soll jedoch vorrangig die Errichtung eines Parkhauses geprüft werden, unter Umständen in Verbindung mit einer unterirdischen Anlage.

Außerhalb des Parkhauses sind zusätzliche ebenerdige Kfz-Stellplätze bahnhofsnahe als Kurzzeitstellplätze (Kiss+Ride) vorzusehen.

Die heute vorhandenen ebenerdigen Kfz-Stellplätze vor dem Bahnhofsempfangsgebäude und auf den temporären Parkplätzen können nach Errichtung des Parkhauses entfallen und durch dieses ersetzt werden. Für gewerbliche Nutzungen sind jedoch die erforderlichen Anlieferzonen zu berücksichtigen, ebenso Parkplätze für Einsatzfahrzeuge der Bundespolizei.

Kfz-Stellplätze in den angrenzenden Quartiersstraßen sind generell als Anwohnerstellplätze beizubehalten. Bei Bedarf sind hier Veränderungen zulässig, wenn hierdurch die städtebauliche oder verkehrliche Situation erheblich verbessert werden kann.

Auf der Ostseite des Bahnhofs besteht die grundsätzliche Zielsetzung, im Sinne eines ausreichenden Stellplatzangebots in flächensparender Anordnung ein Parkdeck/Parkhaus mit rund 80 Stellplätzen vorzusehen, die dann die heutige P+R-Anlage an der Rammersweierstraße ersetzen kann.

Innerhalb des Wettbewerbsgebiets konnte jedoch auf der Ostseite des Bahnhofs bisher kein Grundstück identifiziert werden, dass für diese Nutzung im Hinblick auf seine Größe und städtebauliche Situation geeignet erscheint.

Die Stadtverwaltung wird das Gespräch mit der DB Netz AG suchen, ob ein bahneigenes Grundstück im Norden außerhalb des Wettbewerbsgebiets an der Rammersweierstraße für ein Parkdeck zur Verfügung gestellt werden kann. Hierzu sind jedoch weitere Abklärungen erforderlich, da sich auf Teilen der Fläche momentan noch Bahnanlagen befinden. Es steht noch nicht fest, ob und wann dieses Grundstück für eine neue Nutzung verfügbar ist.

Eine Planung dieser Stellplatzanlage im Rahmen des Wettbewerbs ist angesichts fehlender geeigneter Grundstücke innerhalb des Wettbewerbsgebiets nicht erforderlich. Wenn seitens der Teilnehmer jedoch Ideen bestehen, wie eine Errichtung innerhalb des Wettbewerbsgebiets dennoch möglich sein könnte, können diese jedoch selbstverständlich eingebracht werden.

Vor diesem Hintergrund ist die heute bestehende Park- und Ride-Anlage an der Rammersweierstraße zumindest in Teilen beizubehalten. Sie wird auch weiterhin für Kiss+Ride benötigt. Teilbereiche können jedoch umgestaltet werden, um die Eingangssituation zum Bahnhof von der Rammersweierstraße zu verbessern und um Fahrradstellplätze anzulegen.

Auch auf der Ostseite des Bahnhofs sind Kfz-Stellplätze in den Quartiersstraßen als Anwohnerstellplätze beizubehalten. Bei Bedarf sind Veränderungen zulässig, wenn hierdurch die städtebauliche oder verkehrliche Situation erheblich verbessert werden kann.

4.5.4 Neue Mobilitätsangebote

Im Planungsraum ist je eine Mobilitätsstation auf der Westseite und der Ostseite des Bahnhofs vorzusehen, die sich möglichst jeweils in der Nähe der Bahnsteigzugänge befinden sollten. Ggf. können die Stationen auch in die Parkieranlagen integriert werden. Die Ausstattung soll sich am Offenburger Standard orientieren.

Das Angebot an Fahrrädern aus dem Fahrradverleihsystem soll in Summe 80 Stellplätze umfassen. Diese befinden sich an den Mobilitätsstationen sowie ggf. an einem oder mehreren weiteren Standort im Planungsraum. Ein Standort soll auf der Westseite südlich des Bahnhofsempfangsgebäudes in Richtung Innenstadt angeordnet werden.

Die Elektrifizierung des Verkehrs wird in Offenburg proaktiv begleitet. Im geplanten Parkhaus sollen daher auch Lademöglichkeiten vorgesehen werden.

Im Bahnhofsbereich, idealerweise im Empfangsgebäude, soll künftig eine Mobilitätszentrale angesiedelt sein, die zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten berät und vermittelt.