



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/21

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
29.04.2021

1. **Betreff:** Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Offenburg Süd

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	23.06.2021	öffentlich
2. Gemeinderat	28.06.2021	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen den Bericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 29.04.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Offenburg Süd

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen den strategischen Zielen B4 „Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs“, C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“ und E1 „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“.

Zusammenfassung

Die Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass für einen neuen Haltepunkt Offenburg Süd an der Eisenbahnstrecke Mannheim-Basel auf Höhe der Badstraße die Anordnung von Bahnsteigen jeweils an der Außenseite der beiden Streckengleise technisch möglich ist. Auf der Südseite ist die Lage eindeutig zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Badstraße und der Kinzigbrücke zu verorten. Auf der Nordseite bestehen zwei Optionen, die sich vor allem in der Lage des Bahnsteigs unterscheiden. Bei einer Lage gegenüber dem südlichen Bahnsteig sind Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik erforderlich. Bei einer Verschiebung in Richtung Osten können diese vermieden werden, dafür muss der Bahnsteig Badstraße und Mühlbach mit einem eigenen Bauwerk überbrücken.

In einem nächsten Schritt ist eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (so genannte Fahrplanstudie) erforderlich. Damit soll geklärt werden, welche Auswirkungen ein Halt zum Fahrgastwechsel auf den Fahrplan und die Leistungsfähigkeit der Strecke hat. Hierbei ist zu beachten, dass es sich um einen überlasteten Schienenweg handelt, an dem kapazitätsmindernde Maßnahmen nur bei einer entsprechenden Kompensation durchgeführt werden können. Langfristig wird mit der Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels die Einordnung als überlasteter Schienenweg entfallen.

Historie

Der betroffene Abschnitt Offenburg-Freiburg der Rheintalbahn Mannheim-Offenburg-Basel-(später Konstanz) wurde 1845 eröffnet. Aufgrund der hohen Nachfrage erfolgten über die Jahre hinweg vielfache Ausbauten, beispielsweise durch den zweigleisigen Ausbau, den Ausbau und teilweise Neubau von Bahnhöfen, die Beseitigung von Bahnübergängen, die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeiten, die Elektrifizierung und die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik. Dennoch zeichnete sich schon mit den ersten Planungen zum Hochgeschwindigkeitsverkehr ab, dass die Rheintalbahn einen weiteren Ausbau benötigt, der zumindest partiell den Bau weiterer Streckengleise erfordert. Inzwischen gehen die Prognosen von einem Bedarf von durchgängig mindestens 4, in Teilbereichen auch 6 Gleisen aus.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 29.04.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Offenburg Süd

Für den Bereich der Gemarkung Offenburg sahen die Planungen die Verlegung der neuen Streckengleise direkt neben der bestehenden Bahntrasse vor (A3-Trasse). Mit den Planungen zum 4-gleisigen Ausbau wurden im Bereich der Badstraße Potentiale identifiziert, die einen weiteren Bahnhof auf Offenburger Gemarkung sinnvoll begründeten. Folglich wurde ein solcher Bahnhof in den Ausbauplanungen berücksichtigt. Im Jahre 2013 stellte sich die Streckenführung der so genannten A3-Trasse endgültig als nicht genehmigungsfähig heraus. Infolge dessen wurde die Planungen zum Offenburger Tunnel aufgenommen. Da sich dieser außerhalb des Haltestellenbereichs befindet und sich damit grundlegend die Rahmenbedingungen verändert haben wurde der Haltepunkt auch nicht mehr weiterverfolgt.

Derzeitige Ausgangslage

Die Potentiale für einen Bahnhof sind jedoch nach wie vor vorhanden bzw. sind noch gestiegen. Neben dem Wachstum der Hochschule und der positiven Entwicklung der Messe spricht insbesondere auch der Zuschlag zur Landesgartenschau mit dem Ausstellungsgelände im unmittelbaren Umfeld für die Einrichtung. Dazu muss der Haltepunkt jedoch spätestens im Dezember 2031 in Betrieb gehen (Fahrplanwechsel). Hinzu kommt der Erneuerungsbedarf der EÜ Badstraße von Seiten der DB Netz AG, zu dem die Stadt Offenburg bereits ein Verlangen geäußert hat. Daher haben sich die beteiligten Partner Regionalverband Südlicher Oberrhein, Ortenaukreis, NVBW, DB Netz AG und DB Station&Service AG sowie natürlich die Stadt Offenburg im Jahr 2020 in einem Letter of Intent (LOI) erneut dazu bekannt, die Einrichtung eines Bahnhofs weiter zu verfolgen (Anlage 1).

Bauliche Machbarkeitsstudie

In einem ersten Schritt hat die Stadt Offenburg unter Einbeziehung der Partner eine technische/bauliche Machbarkeitsstudie beauftragt, um sicherzustellen, dass sich der Bahnhof auch mit der geänderten EÜ Badstraße realisieren lässt. Diese Machbarkeitsstudie war notwendig, da die Planungen zur A3-Trasse noch von einer veränderten Lage der Gleisachsen und einem Mittelbahnsteig ausgingen, und somit für die Planungen nicht mehr verwertbar waren. Die Ergebnisse werden hiermit vorgestellt.

Die Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass ein Bahnhof an dieser Stelle baulich in Form von zwei Seitenbahnsteigen grundsätzlich möglich ist (Anlage 2). Für den südlichen Seitenbahnsteig ist die Lage eindeutig zwischen Kinzigbrücke und EÜ Badstraße zu verorten. Die Platzverhältnisse lassen eine Erschließung des Bahnsteigs über eine Treppenanlage, eine Rampe und einen Aufzug zu. Auch der nördliche Bahnsteig lässt sich – unabhängig von der Lage – durch die genannten Möglichkeiten erschließen. Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus sollte jedoch auf die Aufzüge verzichtet werden. Mit den Rampenlösungen ist der barrierefreie Zugang sichergestellt, die sich durch eine deutlich höhere, praktisch 100%ige Verfügbarkeit auszeichnet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/21

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 29.04.2021
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Offenburg Süd

Für den nördlichen Bahnsteig bestehen 2 Optionen: Eine Lage direkt gegenüber dem südlichen Bahnsteig sowie eine dazu versetzte, Richtung Osten verschobene Lage, die die Badstraße und den Mühlbach überquert.

Bei der Lage zwischen Badstraße und Kinzigbrücke steht heute ein Signal der Leit- und Sicherungstechnik (LST). Dieses Signal muss in Richtung Kinzigbrücke verschoben werden. Damit die Abstände zwischen den Signalen nicht unterschritten werden, muss das darauffolgende Signal ebenfalls verschoben werden. Außerdem sind Anpassungen an der Linienzugbeeinflussung (LZB) – einem weiteren Bestandteil der LST – notwendig.

Bei der zweiten Option kann dieser Aufwand vermieden werden. Dafür muss der Bahnsteig als eigenes Bauwerk über die Badstraße und den Mühlbach hinweg ausgebildet werden. Beide Optionen unterscheiden sich in den Kosten praktisch nicht. Der Gutachter empfiehlt aus weiteren Überlegungen heraus die erste Option.

Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Bei dem betroffenen Abschnitt der Rheintalbahn handelt es sich um einen überlasteten Schienenweg (Definition gemäß § 1 Ziffer 13 Eisenbahnregulierungsgesetz). Das heißt, dass der Nachfrage nach Zugtrassen nicht in angemessener Weise entsprochen werden kann. Auf derartigen Strecken dürfen kapazitätsmindernde Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn eine entsprechende Kompensation erfolgt.

Konkret äußert sich die Überlastung auf dieser Strecke sowohl in der Fahrplanerstellung als auch im Betrieb: Der Fahrplan des Regionalverkehrs weicht zudem häufig im Tagesverlauf von seinen Taktminuten ab und muss Wartezeiten auf Überholungsgleisen in Kauf nehmen. Weitere Züge lassen sich kaum planen, die vorhandenen Kompromisse sind gravierend: So benötigt beispielsweise der TGV Freiburg – Offenburg – Paris zwischen Freiburg und Offenburg 43 Minuten – und ist damit kaum schneller als der Regionalverkehr. Zudem ist die Strecke extrem empfindlich gegenüber Störungen wie beispielsweise Verspätungen, die sich direkt auf weitere Zugfahrten auswirken. Auch müssen Güterzüge teilweise mehrere Stunden warten, ehe sie den Abschnitt passieren können.

Durch einen zusätzlichen Halt des Regionalverkehrs vergrößert sich der Fahrzeitunterschied auf der Strecke zwischen den Zügen des Fernverkehrs, des Güterverkehrs und des Regionalverkehrs. Die wirkt sich kapazitätsmindernd auf die Strecke aus. Aufgrund der Einstufung als überlasteter Schienenweg ist ein weiterer Bahnhalt an der Strecke nur dann möglich, wenn die Kapazitätsminderung anderweitig kompensiert werden kann. Daher kommt der obligatorischen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung eine besondere Rolle zu. Mit dieser Untersuchung können die entsprechenden Potentiale identifiziert werden, die in einem angepassten Fahrplan und/oder einem Ausbau der Infrastruktur liegen können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

070/21

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	29.04.2021

Betreff: Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Offenburg Süd

Die Stadt Offenburg wird daher diese Untersuchung bei der DB Netz AG beauftragen. Die Ergebnisse werden in der ersten Jahreshälfte 2022 erwartet.

Zeitplan im Kontext des Ausbaus der Rheintalbahn

Der 4- bzw. 6-gleisige Ausbau der Rheintalbahn erfolgt in verschiedenen Etappen (Anlage 3). Der im Zusammenhang mit dem Bahnhof Offenburg Süd wichtigste Ausbauschnitt ist der Offenburger Tunnel. Dieser wird – zusammen mit der Güterzugneubaustrecke entlang der Autobahn bis Riegel – nach derzeitigem Planungsstand allerdings erst 2035 verfügbar sein. Mit Blick auf die Landesgartenschau 2032 sollte der Bahnhof jedoch spätestens im Dezember 2031 in Betrieb gehen. Daher ist es notwendig und vorgesehen, die Möglichkeiten sowohl vor als auch nach der Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels zu untersuchen.

Für die Kapazität zwischen Offenburg und Freiburg außerdem relevant ist der Bau zweier weiterer Streckengleise zwischen Orschweier und Kenzingen. Diese sollen jedoch noch später, voraussichtlich erst 2041 in Betrieb gehen.

Von den weiteren Inbetriebnahmen wie dem Rastatter Tunnel (Dezember 2026), der Güterzugneubaustrecke Breisgauer Bucht (Dezember 2031), Müllheim-Auggen (Dezember 2025) oder bei Basel (Dezember 2027) sind keine relevanten Auswirkungen auf die Kapazität im Bereich des Bahnhalts zu erwarten.

Finanzierung der Maßnahme

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgte eine erste grobe Abschätzung der Kosten des Haltepunkts. Inklusiv der Planungs- und Verwaltungskosten erreicht die Vorzugsvariante grob geschätzte Gesamtkosten von ca. 7,7 Mio. Euro netto. Diese Angabe bezieht sich auf den Kostenstand und Preisindex des Jahres 2020. Prognosen für die Folgejahre sind wegen der momentan sehr volatilen Preisbildung in der Baubranche mit hohen Unsicherheiten behaftet. Allein schon der Realisierungszeitpunkt ist momentan offen. Für die weitere Finanzplanung werden bis zu einer konkreteren Kostenschätzung Gesamtkosten von 13 Mio. Euro brutto vorgesehen.

Die Finanzierung der Maßnahme ist momentan noch nicht geklärt. Der Haltepunkt dient in hohem Maße dem Regionalverkehr. Somit stehen der Ortenaukreis und das Land in der Mitverantwortung einer Finanzierung. Auch die Landesgartenschau kann Einflüsse auf die Höhe der Zuschüsse haben. Eine Aussage zu Finanzierungsanteilen sind zum jetzigen Zeitpunkt eben so wenig möglich wie die spätere Federführung bei Planung und Bau des Haltepunktes.