

Letter of Intent (LOI)

zwischen dem

Verkehrsministerium Baden-Württemberg,
der
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg,
dem
Regionalverband Südlicher Oberrhein,
dem
Landratsamt Ortenaukreis,
der
Stadt Offenburg
und der
Deutsche Bahn AG

zum Vorhaben

Neuer Schienenhaltepunkt „Offenburg-Süd“

1) Ziel des LOI

Die Unterzeichner des LOI verfolgen aufgrund des vorhandenen Kundenpotenzials das gemeinsame Ziel einen neuen Bahnhof Haltepunkt Offenburg-Süd einzurichten und dessen Realisierung nach Kräften zu unterstützen. Um für die weiteren Realisierungsschritte ein gemeinsames zielgerichtetes Vorgehen zu bewirken, werden im vorliegenden LOI sowohl wesentliche Punkte festgehalten, bei denen seitens der Unterzeichner bereits Einigkeit besteht, als auch offene Punkte, die noch einer Klärung bedürfen.

2) Ausgangslage

Der verkehrliche Nutzen eines zusätzlichen Haltepunkts an der Rheintalbahn in der Nähe vom Landratsamt, der Messe Offenburg-Ortenau sowie der Hochschule Offenburg wurde bereits 1997 in einer Potentialstudie vom Büro Dr. Brenner + Münnich auf rund 1.200 Fahrgäste pro Tag (Prognose 2002) beziffert. Damit lag der Haltepunkt (nach einem Haltepunkt Offenburg-Mitte, der allerdings sehr nah zum bestehenden Bahnhof liegt) auf Rang 2 der im Ortenaukreis entlang der Rheintalbahn südlich vom Bahnhof Offenburg untersuchten neuen Haltepunkte in dieser Studie.

Durch die wachsende Stadtentwicklung seitdem ist davon auszugehen, dass sich dieses Nachfragepotential weiter erhöht hat und bis 2035 (geplante Inbetriebnahme der Güterzugumfahrung) noch weiter erhöhen wird. Der Haltepunkt ist sowohl unmittelbar (z. B. Hubert-Burda-Mediengruppe als einer der größten Arbeitgeber im

Stadtgebiet, Landratsamt, neu errichtetes Freizeitbad) als auch im üblich anzusetzenden Einzugsgebiet (z. B. Messe Offenburg-Ortenau, Hochschule Offenburg, Christliches Jugenddorf Offenburg) von insbesondere auch regional sehr bedeutenden Einrichtungen mit hoher verkehrlicher Anziehungskraft umgeben.

Die ursprüngliche viergleisige Ausbauplanung der DB AG für den Planfeststellungsabschnitt Offenburg der Rheintalbahn hatte einen solchen Haltepunkt mit zwei Außenbahnsteigen (Bahnsteiglänge 210 m) sowie barrierefreien Zugängen berücksichtigt. Eine entsprechende Planung bis einschließlich Leistungsphase 4 nach HOAI (Genehmigungsplanung) wurde im Rahmen der damaligen Ausbauplanungen von der DB AG erstellt. Die Lage des Haltepunkts befand sich bei dieser Lösung zwischen der Eisenbahnüberführung Badstraße und der Eisenbahnbrücke über die Kinzig.

Durch die weitere Entwicklung mit der Entscheidung für die Güterzugumfahrung Offenburg wurde die Planung eines Haltepunkts an der zweigleisigen Bestandsstrecke nicht sogleich wieder aufgenommen. Die Anlage eines neuen Haltepunkts in diesem Bereich wird seitens der Unterzeichner des LOI aufgrund des vorhandenen Nachfragepotenzials jedoch weiterhin als sehr sinnvoll erachtet.

3) Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst den Neubau eines Haltepunktes an der zweigleisigen Bestandsstrecke der Rheintalbahn in Form von zwei Außenbahnsteigen.

Dabei sind folgende Zielvorgaben zu beachten:

- Der Haltepunkt dient dem Schienenpersonennahverkehr und erfordert eine Bahnsteignutzlänge von 210 m.
- Die Bahnsteighöhe beträgt 76 cm über Schienenoberkante.
- Der neue Haltepunkt muss barrierefrei erschlossen werden.
- Für die Bahnsteigbreite ist ein Haltepunkt mit Veranstaltungsverkehr zu berücksichtigen (u. a. Messe Offenburg).

Sofern baulich möglich, soll der Haltepunkt zwischen der Eisenbahnüberführung Badstraße und der Eisenbahnbrücke über die Kinzig angelegt werden. Diese Lage wird hinsichtlich der Erschließung der umliegenden Einrichtungen und Ziele insgesamt als die günstigste erachtet.

4) Geplantes Vorgehen

a) Technische Machbarkeit

Im Rahmen einer technischen Machbarkeitsstudie soll untersucht werden, welche Auswirkungen sich durch die Anlage eines neuen Haltepunkts Offenburg-Süd ergeben, sowohl in Bezug auf die Bahninfrastruktur selbst als auch auf die angrenzenden städtischen Flächen. Dabei ist ein besonderer Schwerpunkt auf die baulichen Auswirkungen hinsichtlich der ggf. betroffenen Eisenbahnüberführungen Badstraße und Mühlbach sowie der Eisenbahnbrücke über die Kinzig zu legen.

Die Ergebnisse der Studie sollen bis zum Jahresende 2020 vorliegen und bei der Planung der altersbedingt anstehenden Erneuerung der Eisenbahnüberführungen

Mühlbach und Badstraße berücksichtigt werden. Im Sinne einer wirtschaftlichen Vorgehensweise sollen bei einem späteren Bau des Haltepunkts im Bereich der Überführungsbauwerke keine wesentlichen baulichen Veränderungen mehr erforderlich werden.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie dienen somit sowohl für den weiteren Planungsprozess des Haltepunkts als auch für die anstehende Planung der o. g. Überführungsbauwerke als wesentliche Grundlage.

b) Fahrplantechnische Machbarkeit

Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gesondert im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung zu untersuchen. Hierbei wird abgeklärt, wie sich das Leistungsverhalten der Strecke mit dem zusätzlichen Haltepunkt verändert. Im Ergebnis muss mindestens eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität erzielt werden. Außerdem muss der Haltepunkt in das fahrplanerische Zukunftsszenario (z. B. Deutschlandtakt) eingepasst werden.

5) Weitere Zeitplanung

Mit Blick auf das bestehende Nachfragepotenzial werden Planung, Bau und Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes Offenburg-Süd grundsätzlich so bald wie möglich angestrebt. Da aber bereits jetzt die Strecke Offenburg – Basel offiziell zum „überlasteten Schienenweg“ erklärt ist und keine weiteren Kapazitätseinschränkungen dieser TEN-Kernnetzstrecke erfolgen dürfen, wird der Haltepunkt voraussichtlich erst nach der Fertigstellung des Offenburger Tunnels und der damit möglichen Umfahrung von Offenburg durch Güterzüge in Betrieb genommen werden können. Dies ist nach derzeitiger Zeitplanung nicht vor 2035 absehbar. Weitere Kapazitätseinschränkungen sind während der Bauarbeiten zum Ausbau der Bestandsstrecke im Zeitraum von 2036 bis 2041 möglich.

Die Zwischenzeit von heute bis zur Fertigstellung der ausgebauten Rheintalbahn soll jedoch genutzt werden, um die Umsetzung des Bahnhalts soweit wie möglich vorzubereiten und nach Möglichkeit auch dessen Bau bereits zu realisieren. Von einem Bau unter Betrieb ist grundsätzlich auszugehen, so dass hier nach entsprechenden Umsetzungsmöglichkeiten gesucht werden muss. In dem Zeitraum des Tunnelbaus werden voraussichtlich auch weitere Baumaßnahmen auf der Bestandsstrecke stattfinden, die ebenfalls unter „rollendem Rad“ realisiert werden müssen. Hierdurch kann sich eine entsprechend geeignete Lösung ergeben.

Unabhängig vom möglichen Baubeginn wird angestrebt, die weitere Planung des Haltepunktes (Leistungsphasen 1 bis 3 nach HOAI) parallel und in gegenseitiger Abstimmung mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Badstraße durchzuführen. Hierdurch können beide Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt werden. Sobald der mögliche Baubeginn für den Haltepunkt feststeht, soll dann der Planungsprozess mit der Genehmigungsplanung und der Einleitung des Genehmigungsverfahrens fortgeführt werden. Mit einem solchen Vorgehen kann der erforderliche Zeitraum für die dem Baubeginn vorgeschalteten Planungsphasen minimiert werden.

6) Weitere Umsetzung

Für die anstehenden Planungen und die Realisierung des Haltepunktes sind zwischen den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen zu entwerfen und abzuschließen. Dafür sind u. a. die folgenden Punkte vorher zu klären:

- Federführung Gesamtprojekt
- Federführung Planung und Bau
- Konkretisierung weitere Zeitplanung
- Finanzierung

Bei der Langfristfahrplanung (Deutschlandtakt etc.) ist der Haltepunkt spätestens ab dem Planungshorizont 2035 zu berücksichtigen.

7) Zusammenarbeit und Kommunikation

Die Unterzeichner des LOI werden bei der Erarbeitung und Abstimmung von Planungen und Vertragswerken in Verbindung mit dem neuen Haltepunkt Offenburg-Süd lösungsorientiert und kooperativ zusammenarbeiten und alle technischen Informationen, Pläne usw., die für die Planung der jeweils anderen Partei notwendig sind, frühzeitig austauschen.

Vor Veröffentlichungen bzw. öffentlichen Veranstaltungen zu dem Thema werden die Unterzeichner des LOI ihre Kommunikation für die Planungen frühzeitig mit den anderen Parteien abstimmen.

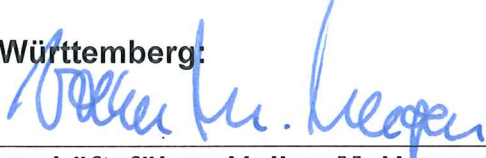
Auf Arbeitsebene wird mit Unterzeichnung des LOI bis zur Inbetriebnahme des Haltepunkts eine regelmäßige Zusammenarbeit vereinbart. Auf Leitungsebene wird eine Lenkungsrunde mit entscheidungsbefugten Vertretern aller Unterzeichner eingerichtet. Die Arbeitsebene informiert die Lenkungsrunde regelmäßig über den Stand der Umsetzung, bereitet Entscheidungs- und Verhandlungsprozesse auf und nimmt Arbeitsaufträge entgegen.

8) Unterschriften

Verkehrsministerium Baden-Württemberg:

Stuttgart, 26.10.2020 
Ort, Datum Verkehrsminister Winfried Hermann

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg:

17.08.2020 
Ort, Datum Geschäftsführer Volker M. Heepen

Regionalverband Südlicher Oberrhein:

11. AUG. 2020 
Ort, Datum Verbandsdirektor Dr. Christian Dusch

Landratsamt Ortenaukreis:

OG, 24.09.20 
Ort, Datum Landrat Frank Scherer

Stadt Offenburg:

30.07.2020 
Ort, Datum Oberbürgermeister Marco Steffens

Deutsche Bahn AG:

24.08.'20 
Ort, Datum Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg, Thorsten Krenz

DB Station & Service AG:

Stuttgart, 27.08.2020 
Ort, Datum Leiter Regionalbereich Südwest, Michael Groh

DB Netz AG:

Karlsruhe, 02.09.2020 
Ort, Datum Leiter Vertrieb und Fahrplan Regionalbereich Südwest, Rüdiger Weiß

