



Stadt
Offenburg

**STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB
"NEUGESTALTUNG BAHNHOFQUARTIER OFFENBURG"**

TEIL B WETTBEWERBSAUFGABE

ENTWURF STAND 08.06.2021

INHALT

1 Stadt Offenburg

- 1.1 Allgemeine Infos zur Stadt
- 1.2 Sanierungsgebiet „Bahnhof-Schlachthof“
- 1.3 Sonstige Planungen und Konzepte mit Bezug zur Wettbewerbsaufgabe
 - 1.3.1 Sanierungsgebiet MehrLIN
 - 1.3.2 Güterbahnhof-Areal
 - 1.3.3 Rée Carré und Östliche Innenstadt
 - 1.3.4 Neubau Ortenau Klinikum
 - 1.3.5 Mobilitätskonzept Offenburg „Einfach mobil“
 - 1.3.6 Masterplan Verkehr OG 2035
 - 1.3.7 Landesgartenschau Offenburg 2032

2 Wettbewerbsgebiet

- 2.1 Lage und Abgrenzung
- 2.2 Entwicklungsgeschichte
 - 2.2.1 Entwicklung des Offenburger Bahnhofes bis 1909
 - 2.2.2 Neugestaltung des Offenburger Bahnhofes von 1909 bis 1911
 - 2.2.3 Entwicklung des Pfählerparkes
 - 2.2.4 Errichtung des ZOBs 1989 bis 2000
 - 2.2.5 Verlängerung der Südunterführung bis zu Rammersweierstraße
- 2.3 Gegenwärtige städtebauliche und verkehrliche Situation
 - 2.3.1 Städtebauliche Situation
 - 2.3.2 Bahnverkehr und Bahnhofsgebäude
 - 2.3.3 Städtische Verkehrsinfrastruktur
- 2.4 Eigentumsverhältnisse
- 2.5 Weitere Rahmenbedingungen
 - 2.5.1 Denkmalschutz
 - 2.5.2 Umwelt und Naturraum
 - 2.5.3 Lärm
 - 2.5.4 Planungsrecht
 - 2.5.5 Sonstiges Baurecht

3 Wettbewerbsaufgabe

- 3.1 Zusammenfassende Darstellung der Wettbewerbsaufgabe und der Planungsziele
- 3.2 Städtebauliche Aufgabenstellung
 - 3.2.1 Bahnhofs-Empfangsgebäude und Bahnanlagen
 - 3.2.2 Bahnhofsvorplatz und Öffentlicher Raum
 - 3.2.3 Entwicklung von nicht genutzten und untergenutzten Grundstücken
 - 3.2.4 Stadtgrün und Klimawandelanpassung
- 3.3 Verkehrliche Aufgabenstellung
 - 3.3.1 Allgemeine Zielsetzung
 - 3.3.2 Verkehrsuntersuchung
 - 3.3.3 Richtlinien
 - 3.3.4 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)
 - 3.3.5 Fußgänger- und Fahrradverkehr
 - 3.3.6 Kfz-Verkehr
 - 3.3.7 Neue Mobilitätsangebote

TEIL B WETTBEWERBSAUFGABE

1 Stadt Offenburg

1.1 Allgemeine Infos zur Stadt

Die Stadt Offenburg mit ca. 61.000 Einwohnern ist das Oberzentrum des mittelbadischen Wirtschaftsraumes mit über 400.000 Einwohnern. Sie liegt etwa 20 Kilometer östlich der Europastadt Straßburg.

Die ehemalige Reichsstadt übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen als Sitz von Behörden, Bildungs-, Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch als Mittelpunkt des regionalen Arbeitsmarktes. Mit 40.000 Beschäftigten, davon über 33.000 versicherungspflichtig Beschäftigten, in 2.000 Betrieben ist Offenburg das dynamische Wirtschafts- und Handelszentrum einer Region. Bekannte Unternehmen wie Edeka, Markant, Vivil, Tesa, Hansgrohe, Printus, Meiko oder Hobart sind hier ansässig. Die Schwerpunkte der breit gefächerten Branchenstruktur liegen in den Bereichen Medienwirtschaft, Maschinenbau und Elektrotechnik.

Als Sitz des Medienkonzerns Hubert Burda Media und der Verlagsgruppe Reiff sowie zahlreicher leistungsfähiger, vorwiegend klein- und mittelständischer Kommunikations-, Werbe- und Medienunternehmen verfügt Offenburg als Medienstandort von überregionaler Ausstrahlung über günstige Zukunftsperspektiven.

Die Stadt Offenburg verfügt über eine ausgezeichnete Anbindung an das nationale und internationale Verkehrsnetz. Als Verkehrsknoten im Kreuzungspunkt der Rheinschiene mit wichtigen West-Ost-Verbindungen in das benachbarte Elsass und nach Paris (mit dem TGV) bzw. in den Bodenseeraum und in die Region Stuttgart ist Offenburg durch Straße, Bahn und in der Luft direkt an die wichtigen europäischen Wirtschaftszentren angebunden (u.a. Autobahn A 5 Hamburg-Frankfurt-Basel; ICE-Bahnhof Offenburg; internationaler Flughafen Straßburg-Entzheim in 20 km und Baden Airpark Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden in 40 km Entfernung).

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel mit dem Güterzugtunnel durch Offenburg, den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A 5 zwischen Offenburg und Freiburg sowie den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 33 mit Realisierung einer neuen Autobahn-Anschlussstelle Offenburg-Süd und damit insgesamt betrachtet eine deutliche Aufwertung und Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Offenburgs vor.

Offenburg ist eine wichtige Messe-, Kongress- und Ausstellungsstadt. Auf dem 17 Hektar großen Ausstellungsgelände der Messe Offenburg/Ortenau befinden sich verschiedene Hallenkomplexe mit über 20.000 Quadratmeter überdachter Fläche. Die 2005 eröffnete multifunktionale Baden-Arena bietet darüber hinaus Platz für große Fernsehproduktionen oder Sportevents mit einer Zuschauerkapazität von bis zu 10.000 Besuchern. Die aktuell im Bau befindliche Edeka-Arena wird die Kapazität der Messe nochmals deutlich erweitern.

Aufgaben eines Oberzentrums nimmt Offenburg auch als Standort wichtiger Bildungs- und Forschungseinrichtungen wahr. Neben der Hochschule Offenburg mit Studienangeboten in den Bereichen Technik, Wirtschaft und Medien mit ca. 4.000 Studenten haben überbetriebliche Ausbildungszentren der IHK und der Handwerkskammer, sechs Transferzentren

der Steinbeis-Stiftung des Landes Baden-Württemberg sowie der TechnologiePark Offenburg (TPO) zur Förderung von innovationsorientierten Existenzgründern und Jungunternehmen ihren Sitz in Offenburg.

Reizvoll inmitten der Ferienlandschaft zwischen Schwarzwald, Rheinauen und Vogesen gelegen, besitzt Offenburg eine hohe Lebens-, Wohn- und Umweltqualität, die sich vis-à-vis der Europastadt Straßburg auch in vielfältigen kulturellen, Sport- und Freizeitangeboten äußert.

1.2 Sanierungsgebiet „Bahnhof-Schlachthof“

Um eine Neugestaltung und Weiterentwicklung des Bahnhofs und seiner Umgebung zu ermöglichen, hat der Gemeinderat die Verwaltung am 24.07.2017 beauftragt, ein neues Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ vorzubereiten und hierfür die sogenannten Vorbereitenden Untersuchungen einzuleiten (Drucksache Nr. 077/17). Die Vorbereitenden Untersuchungen wurden durch das Büro „die STEG Stadtentwicklung GmbH“ aus Stuttgart begleitet. Mit Beschluss vom 08.04.2019 (Drucksache Nr. 023/19) hat der Gemeinderat die Sanierungssatzung beschlossen, durch die das Sanierungsgebiet förmlich ausgewiesen wurde. Im April 2019 hat das Land Baden-Württemberg die Sanierungsförderung für das neue Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ im Programm „sozialer Zusammenhalt“ bewilligt mit einem Entwicklungshorizont von 10 Jahren. Das Sanierungsgebiet „Bahnhof - Schlachthof“ umfasst die umliegenden Bereiche des Bahnhofs sowie das Schlachthof-Areal. Darüber hinaus erstreckt es sich im Westen bis zur kanalartig ausgebauten Kinzig und südlich bis an den Rand der Altstadt.

1.3 Sonstige Planungen und Konzepte mit Bezug zur Wettbewerbsaufgabe

1.3.1 Sanierungsgebiet MehrLIN

Im westlich und nordwestlich an den Bahnhof angrenzenden Stadtteil, der Nordweststadt, fand bis 2019 die Sanierungsmaßnahme „Die Soziale Stadt – Nordweststadt“ unter dem Slogan MehrLIN (Mehr Leben in Nordwest) statt. Insbesondere im Zentrum des Stadtteils um den heutigen MehrLIN-Platz wurden zahlreiche Straßenräume umgestaltet. Auch der unmittelbar westlich des Wettbewerbsgebiets jenseits der Okenstraße gelegene kleine Franz-Volk-Park wurde in diesem Zuge neugestaltet. Eine Vielzahl von privaten Gebäudesanierungsmaßnahmen wurden mit öffentlichen Mitteln gefördert. In den Straßenräumen im Wettbewerbsgebiet haben dagegen in diesem Rahmen noch keine Neugestaltungsmaßnahmen stattgefunden.

1.3.2 Güterbahnhof-Areal

Das frühere Güterbahnhof-Areal unmittelbar nördlich des Wettbewerbsgebiets wurde in den letzten Jahren zu einem neuen Stadtbaustein entwickelt. Dort wurden Bürogebäude und Wohnhäuser sowie ein Hotel errichtet bzw. sind noch im Bau. Weiter nördlich wurden ein Kaufland-Markt und verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt.

Noch anzulegen ist auch eine kleinere öffentliche Grünanlage zwischen der Wohnbebauung an der Okenstraße und den von der Maria-und-Georg-Dietrich-Straße erschlossenen Reihenhauserzeilen auf dem Grundstück Flst.-Nr. 552/83. Der südliche Zugang zur dieser Grünanlage ist am Westrand des Grundstücks Flst.-Nr. 552/42 vorgesehen und reicht damit bis ins Wettbewerbsgebiet.

1.3.3 Rée Carré und Östliche Innenstadt

Im Rahmen des Innenstadtprogramms GO OG als integriertem Entwicklungskonzept für die Offenburger Innenstadt wurde südlich des Bahnhofes, rund 180 Meter vom Wettbewerbsgebiet entfernt, mit dem Rée Carré auf einem 12.500 Quadratmeter großen Areal ein neues Wohn- und Einkaufsquartier realisiert. Das Quartier besteht aus fünf Gebäudekomplexen, darunter die alte Stadthalle, die in die neue Stadtstruktur eingebunden wurde. Das Rée Carré verfügt über 440 Stellplätze.

Gleichzeitig wurden in den letzten Jahren mit dem Lindenplatz, der nördlichen Lange Straße sowie der Gustav-Rée-Anlage zentrale Straßenzüge und Platzräume der Innenstadt neugestaltet. Wesentliches Ziel war dabei die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und den dort bestehenden Einkaufslagen. Somit sind die Ankerpunkte Rée Carré, südliche Hauptstraße und Lindenplatz sind zukünftig durch einen attraktiven Rundlauf verbunden.

Im Rahmen des Innenstadtprogramms GO OG werden zudem weitere Projekte zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität, zur Stärkung des Einkaufsstandorts sowie zum sozialen Miteinander in der Innenstadt umgesetzt – siehe www.innenstadt-offenburg.de.

1.3.4 Neubau Ortenau Klinikum

Im Rahmen der „Agenda 2030 – Zukunftsplanung Ortenau Klinikum“ wird der neue Klinik-Campus des Ortenau Klinikums in einer Entfernung von 1,5 km nordwestlich vom Bahnhof Offenburg entstehen. Das 20 ha große Klinikgelände ordnet sich zwischen der Offenburger Kernstadt mit dem Stadtteil Nordweststadt und den Ortschaften Bohlsbach und Bühl an. Der Baubeginn ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Der neue Klinik-Campus soll bestmöglich an den Bahnhof angebunden werden. Daher soll eine gute und attraktive Anbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden zusammen mit einer attraktiven ÖPNV-Vernetzung und über eine auf die neuen Nutzergruppen abgestimmte Bereitstellungen von verschiedenen Mobilitätsangeboten wie z.B. Car- und Bike-Sharing.

Auf den Internetportalen www.agenda2030-ortenau-klinikum.de und www.gesundheitsbraucht-verantwortung.de werden aktuelle Informationen zur Klinikentwicklung bereitgestellt.

1.3.5 Mobilitätskonzept Offenburg „Einfach mobil“

Ausgehend von der Radverkehrsförderung hat sich die grüne Farbe als Symbol für den Umweltverbund in Offenburg entwickelt.

Unter der Marke „Einfach mobil“ wird seit 2015 das ÖPNV-Angebot, Car-Sharing und Fahrradverleih gebündelt vermarktet und über einheitliche, ansprechend und hochwertig gestaltete Mobilitätsstationen in den Stadtraum integriert. Diese Gestaltung umfasst neben den originären Funktionen (Stellplätze für Carsharing, Ständer für Leihfahrräder, Fahrradbügel, Platz für ein Lastenrad) auch Wände aus heimischen Hölzern, die der Gliederung und der Einfassung der Stationen dienen und diese im Stadtbild hervorheben. Ergänzend kommen Sitzbänke, Mülleimer, Ladesäulen für Car-Sharing-Fahrzeuge und Bedientermi-

nals für Fahrradverleihsysteme sowie eine Informationstafel hinzu. Ansätze mit Überdachungen und Einhausungen sind im Bestand vorhanden, werden aber nicht mehr weiterverfolgt.

Die Internetseite www.mobil-in-offenburg.de dient dabei als zentrales Informations- und Buchungsportal. Mit der „Einfach mobil“-Karte erfolgt die Vernetzung der Zugangssysteme der einzelnen Leistungsanbieter.



Abb. 1 - Marke für die öffentlichen Nahverkehrsangebote in Offenburg

Ein weiteres wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, ein digitales Informationsangebot für den Nutzer zu schaffen, welches über das Internet und eine Smartphone-App zugänglich ist und neben allgemeinen Informationen Fahrplanauskünfte des ÖPNV und eine Routenplanungsoption bereithält. Gleichzeitig soll das Angebot der Mobilitätsstationen Eingang in Online-Plattformen für Mitfahrnetzwerke erhalten. Perspektivisch ist angestrebt, durch Angebote wie Handy-Ticketing, Kombitickets oder Angebote ganzer Mobilitätspakete die Nutzbarkeit des gesamten Mobilitätsangebots in Offenburg und Umgebung zu vereinfachen.

Die Stationen können je nach Anforderung und räumlicher Gegebenheit passend zum Standort individuell konfiguriert werden. Die einzelnen Stationen verfügen dabei über ein auf den Standort angepasstes Angebot an unterschiedlichen Mobilitätsmitteln und Ladepunkten. Ein Baustein ist dabei das Fahrradverleihsystem (derzeit betrieben von „Nextbike“), welches normale Räder bereitstellt zusammen mit Sonderformen wie E-Bikes, Lasten-Pedelecs. Daneben sind Carsharing-Angebote (derzeit betrieben von Stadtmobil Südbaden) mit verschiedenen Fahrzeugen als Benziner oder als E-Auto eingebunden. Auch das automatische Fahrradparkhaus „Radhaus“ ist im grünen Corporate-Design gestaltet.

1.3.6 Masterplan Verkehr OG 2035

Der Gemeinderat hat am 27.07.2020 beschlossen, einen strategischen Verkehrsentwicklungsplan unter dem Titel „Masterplan Verkehr OG 2035“ zu erarbeiten.

Ziel des Masterplans Verkehr OG 2035 ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Offenburg zu entwickeln.

Nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten startet das Projekt im ersten Quartal 2021. Der Prozess wird ab der Erstellung der Ziele bis zur Beschlussfassung etwa eineinhalb Jahre andauern. Diese Dauer ist nicht nur für die fachliche Bearbeitung des vielschichtigen Themas notwendig, sondern bedingt sich auch aus den voneinander abhängigen Beteiligungsformaten und Beschlussfassungen.

Auf Grund der zeitlich begrenzten Sanierungsförderung und des herausgehobenen Handlungsbedarfs im Bahnhofsbereich kann mit dem Wettbewerbsverfahren für die Weiterentwicklung des Bahnhofsbereichs nicht abgewartet werden, bis der neue Masterplan Verkehr OG 2035 erstellt ist. Die Planungskonzeption für den Bahnhofsbereich soll jedoch ausreichend flexibel sein, so dass Ziele und Maßnahmen aus dem Masterplan Verkehr nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens im weiteren Planungsprozess noch berücksichtigt werden können.

1.3.7 Landesgartenschau Offenburg 2032

Die Stadt Offenburg hat am 15.12.2020 den Zuschlag für die Landesgartenschau 2032 erhalten. Die Landesgartenschau soll einen Beitrag zu einer nachhaltigen, grünen Stadtentwicklung in Offenburg leisten und die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger stärken.

Das Konzept der Landesgartenschau rückt die drei Leitthemen Wasser, Biodiversität und Bewegung in den Fokus. Die Landesgartenschau soll einen Beitrag zu einer nachhaltigen, grünen Stadtentwicklung in Offenburg leisten und die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger stärken.

Mit Hilfe der Landesgartenschau will Offenburg vor allem das bisher nicht ausgeschöpfte Potenzial der Kinzig nutzen: Eine naturnahe Umgestaltung des Flussverlaufs und neu gestaltete Uferanlagen mit hoher Aufenthaltsqualität ermöglichen Freizeitaktivitäten und Erholung direkt am Wasser. Die Kinzig wird für alle Generationen erlebbar und lebendig. Gleichzeitig werden Bereiche geschaffen, in denen der Schutz von Flora und Fauna im Fokus steht und sich vielfältige Lebensräume ungestört entfalten können. Attraktive Wege zwischen den bestehenden und neuen Grünflächen schaffen zudem Verbindungen zwischen Stadt und Fluss – die Kinzig wird in Offenburgs Stadtstruktur integriert.

Das eigentliche Ausstellungsgelände liegt zwischen 1,5 km und 2,5 km vom Offenburger Bahnhof entfernt. Angestrebt wird, direkt am Ausstellungsgelände einen Regionalverkehrshalt einzurichten. Dennoch wird auch der Offenburger Bahnhof während der Landesgartenschau eine wichtige Rolle spielen, Besucher der Landesgartenschau in Offenburg zu empfangen.

Das Ausstellungsgelände setzt sich zusammen aus drei neuen, dauerhafte Parkanlagen: Urbane Kinzig, Kinzigpark und Räderbachinsel. Sie sollen künftig die Innenstadt besser mit der Kinzig und der Hochschule verknüpfen, die östlichen und westlichen der Kinzig gelegenen Stadtteile verbinden und auch die Grünräume Offenburgs vernetzen. Die Kinzig wird ein attraktiver Ort der Begegnung, Bewegung und Erholung. Damit gibt die Landesgartenschau einen wichtigen Impuls für dauerhaftes, neues Grün und eine verbesserte Wegeverbindung im Stadtgebiet.

Durch die Landesgartenschau ergeben sich auch neue Impulse für bereits laufende und angestrebte Projekte der städtebaulichen Entwicklung: Ob das neu entstandene Stadtviertel am Mühlbach, das Sanierungsgebiet „Bahnhof/Schlachthof“, das geplante Klinikum oder der Grüngürtel um die historische Altstadt – all diese Projekte profitieren von einer Aufwertung der Grünflächen im geplanten Landesgartenschauengelände sowie von den vorgesehenen, neuen Wegeverbindungen, die daraus entstehen.

Die ökologische Aufwertung der Grünräume entlang der Kinzig ist sowohl für Flora und Fauna als auch für Klima und die gesamte Stadtgesellschaft wertvoll. Langfristig werden

biodiverse und ökologisch verbesserte Strukturen ins Stadtgefüge integriert und mit im Ausstellungsjahr etablierten Rundwegen für Bürgerinnen und Bürger erlebbar.

Im Norden und Süden befinden sich bislang kaum genutzte Landschaftsräume, die im Zuge der Landesgartenschau aufgewertet werden. Im nördlichen Riedland soll gemeinsam mit der Hochschule Offenburg eine klimaangepasste Landwirtschaft (Landwirtschaft 5.0) erprobt werden und das südliche Kulturland wird weiterhin von stadtnahem Obst- und Gemüseanbau geprägt sein. Beide Landschaftsräume werden auf Dauer über die Kinzig untereinander und mit der Stadt verflochten.

Auf dem Internetportal www.landesgartenschau-offenburg.de werden aktuelle Informationen zur Veranstaltungskonzeption bereitgestellt.

2 Wettbewerbsgebiet

2.1 Lage und Abgrenzung

Das Wettbewerbsgebiet umfasst ohne die betriebsnotwendigen Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG rund 11 ha. Es liegt nördlich des historischen Altstadt-kerns und umfasst das gesamte Umfeld des historischen Bahnhofes.

Innerhalb des Planungsraumes befinden sich zahlreiche für den Bahnhofsbetrieb wichtigen Funktionsräume und -flächen wie Wegeunterführungen zu den Gleisen für Radfahrer und Fußgänger, eine Mobilitätsstation mit Leihfahrrädern und Carsharing, Stellplatz- und Radabstellanlagen in unterschiedlicher Anzahl und Ausgestaltung.

Darüber hinaus liegen im Wettbewerbsgebiet die Quartiere beidseitig der Bahntrasse, die als Stadterweiterungen der Gründerzeit entstanden sind und in hohem Maße durch historische Bebauung geprägt sind. Diese überwiegend im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstandene Stadtgebiete umfassen viele Kulturdenkmale und eine große Zahl an erhaltenswerten Bauten, die die ortsgeschichtliche Entwicklung Offenburgs widerspiegeln.

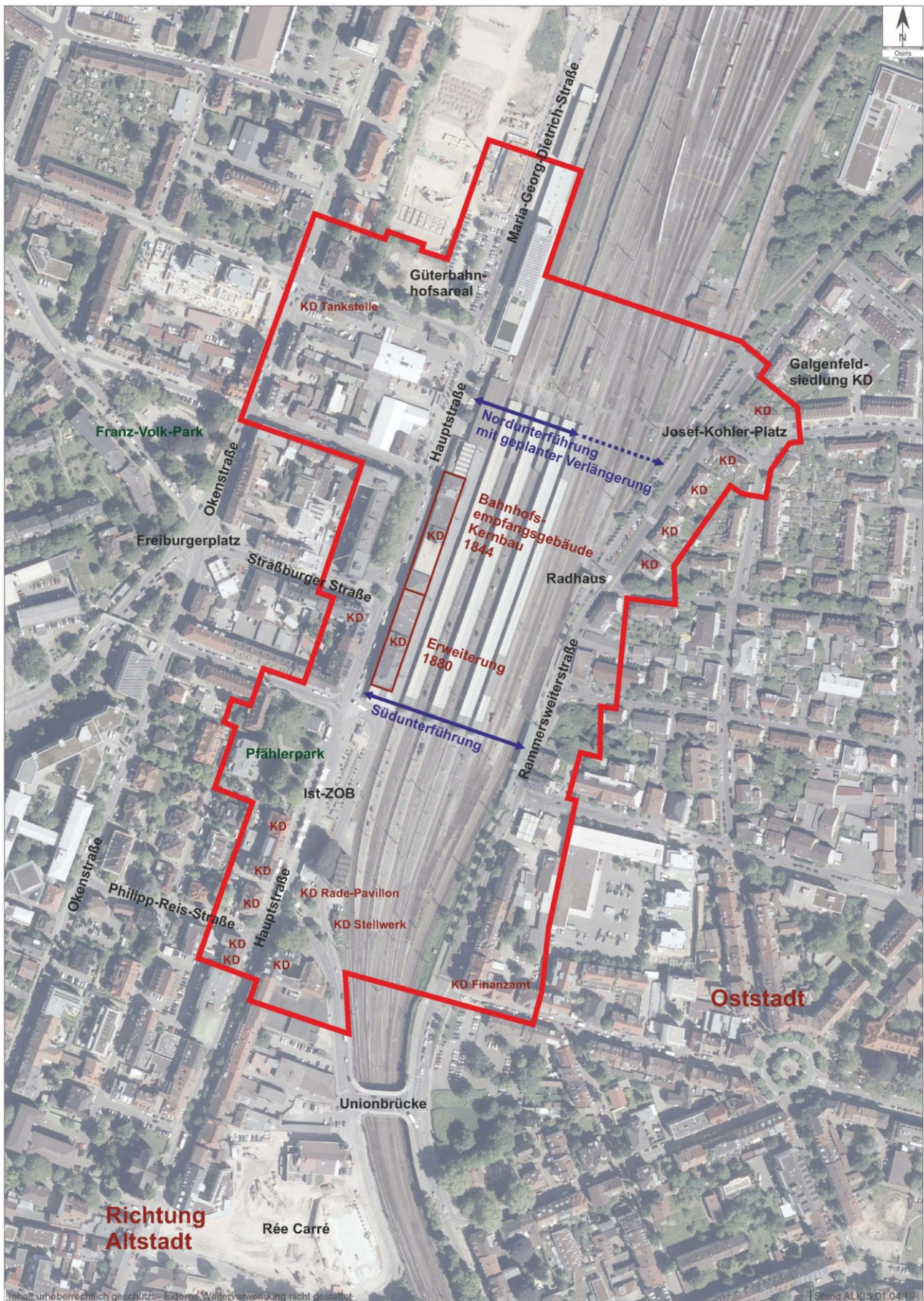


Abb. 2 – Geltungsbereich Wettbewerbsgebiet. Die Kernfläche ohne aktives Streckennetz der DB AG umfasst ca. 11 ha

2.2 Entwicklungsgeschichte

2.2.1 Entwicklung des Offenburger Bahnhofes bis 1909

Im März 1838 wurde im badischen Landtag die Gesetzesvorlage zum Bau der badischen Staatseisenbahnen verabschiedet. Die erste Eisenbahnlinie sollte dem Rheintal als dem wichtigsten Verkehrsweg des Landes folgen und die Städte Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg und Freiburg miteinander verbinden. Im April 1843 wurde die Strecke von Mannheim bis Karlsruhe, im Juni 1844 bis Offenburg, im August 1845 bis Freiburg eröffnet.



Abb. 3 - Bahnhofsbereich um 1882, mit Bahnhofstraße (heute Hauptstraße) und dem Pfählerpark

Der Offenburger Bahnhof wurde, nach einiger Diskussion um die beste Lage, am heute noch bestehenden Standort nördlich der Altstadt angeordnet. Die Bahntrasse wurde damals durch den früheren Stadtgraben östlich an der Altstadt vorbeigeführt, den heutigen „Bahngraben“. Das Umfeld des Bahnhofs war damals zunächst völlig unbebaut. Auch die Hauptstraße reichte noch nicht bis zum Bahnhof. Zwischen Stadt und Bahnhof lag die Pfähler-Villa mit ihrem Park. Den Bahnhof erreichten die Offenburger zunächst über die heutige Okenstraße und die heutige Straßburger Straße, später wurde die Hauptstraße durch den Pfählerpark hindurch bis zum Bahnhof verlängert.

Das Bahnhofsempfangsgebäude wurde 1844 von dem badischen Staatsbaumeister Friedrich Eisenlohr erbaut. Von den großen Bahnhofsbauten in Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und Basel ist nur das Offenburgere Empfangsgebäude - durch Um- und Anbauten verändert - erhalten geblieben. Die Anlage folgte der Konzeption des Karlsruher Bahnhofs: Ein lang gestreckter eingeschossiger Mittelbau mit Arkaden wird von zweigeschossigen Baukörpern flankiert. Ein Turmaufbau mit der weithin sichtbaren Bahnhofsuhr betonte die Mittelachse.

Die blockhaften zweigeschossigen Baukörper mit flach geneigtem Walmdach sind horizontal durch Sockel, Gurt- und Kranzgesims gegliedert, vertikal durch Ecklisenen gefasst.

Die Fenster, im Erdgeschoß segmentbogig, liegen in profilierten Gewänden. Die gliedernden Elemente sind in rotem Sandstein bzw. Backstein ausgeführt und heben sich von den verputzten Flächen ab. Der großzügige Arkadentrakt aus rotem Sandstein - 17 flache Bögen auf gefasten Pfeilern - schließt mit einem Konsolgesims und einer Balustrade ab.

Die beiden äußeren Felder sind breiter und treten in die Flucht der angrenzenden zweigeschossigen Baukörper vor. Hier lagen ursprünglich die direkten Durchgänge zum Bahnsteig. Das 1844 fertig gestellte ursprüngliche Empfangsgebäude reichte etwa von der Straßburger Straße bis zur Franz-Volk-Straße. Gleisseitig schloss sich an das Empfangsgebäude eine Halle an, die zwei Gleise überspannte. Unterführungen gab es noch nicht, zu den Bahnsteigen gelangten die Reisenden ebenerdig über die Gleise.

Mit dem Bau des Bahnhofs 1844 wurde die damalige Bahnhofstraße (heute Hauptstraße) als 18 m breite Chaussee mit Baumallee geplant, und zwischen 1844 und 1850 erbaut. Mit der Verlängerung der Hauptstraße nach Norden begann Mitte des 19. Jahrhunderts die gründerzeitliche Stadterweiterung nördlich der Altstadt. Vor dem Empfangsgebäude erstreckte sich ein großer Bahnhofsvorplatz, der zunächst bis an die heutige Okenstraße reichte, bis dort 1866, in die Flucht der Hauptstraße, von Ludwig Ketterer das große Bahnhofshotel erbaut wurde, das Anfang der 1960er Jahre einer weit zurückgesetzten Neubebauung dem sog. Gewerkschaftshaus weichen musste.



Abb. 4 - Bahnhof und Bahnhofsvorplatz um 1900, Links die offenen Arkaden des historischen Kernbaus vor dem Umbau um 1910, rechts das ehemalige Bahnhofshotel und die Badenia

Um 1880 wurde südlich angrenzend an das Empfangsgebäude ein Erweiterungsbau errichtet, in dem die Offenburger Hauptpost untergebracht wurde. Im Jahr 1894 zog die Hauptpost dann in die nördliche Hauptstraße um. Im Jahr 1866 wurde die Schwarzwaldbahn von Offenburg bis Hausach mit späterer Verlängerung nach Villingen und Konstanz eröffnet und im Jahr 1883 der Güterbahnhof vergrößert.

2.2.2 Neugestaltung des Offenburger Bahnhofes von 1909 bis 1911

Ab den 1890er Jahren plante die damalige Großherzoglich Badische Staatseisenbahn

einen Umbau und eine Erweiterung der gesamten Bahnanlagen in Offenburg von Wind-schlag bis zum Bahngraben, um sie an die stark gewachsenen Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Im Jahr 1905 begannen nach erfolgtem Grunderwerb die Bauarbeiten. Der eigentliche Personenbahnhof wurde von 1909 bis 1911 umgebaut. Während dieser Zeit wurde der Personenverkehr über einen „Notbahnhof“ an der Rammersweierstraße abgewickelt.

In den Arkaden der Vorhalle des historischen Kernbaus wurden Fenster und Brüstungen eingefügt und die vorgelagerte Freitreppe entfernt. Die ursprüngliche Anlage ist heute noch erkennbar.

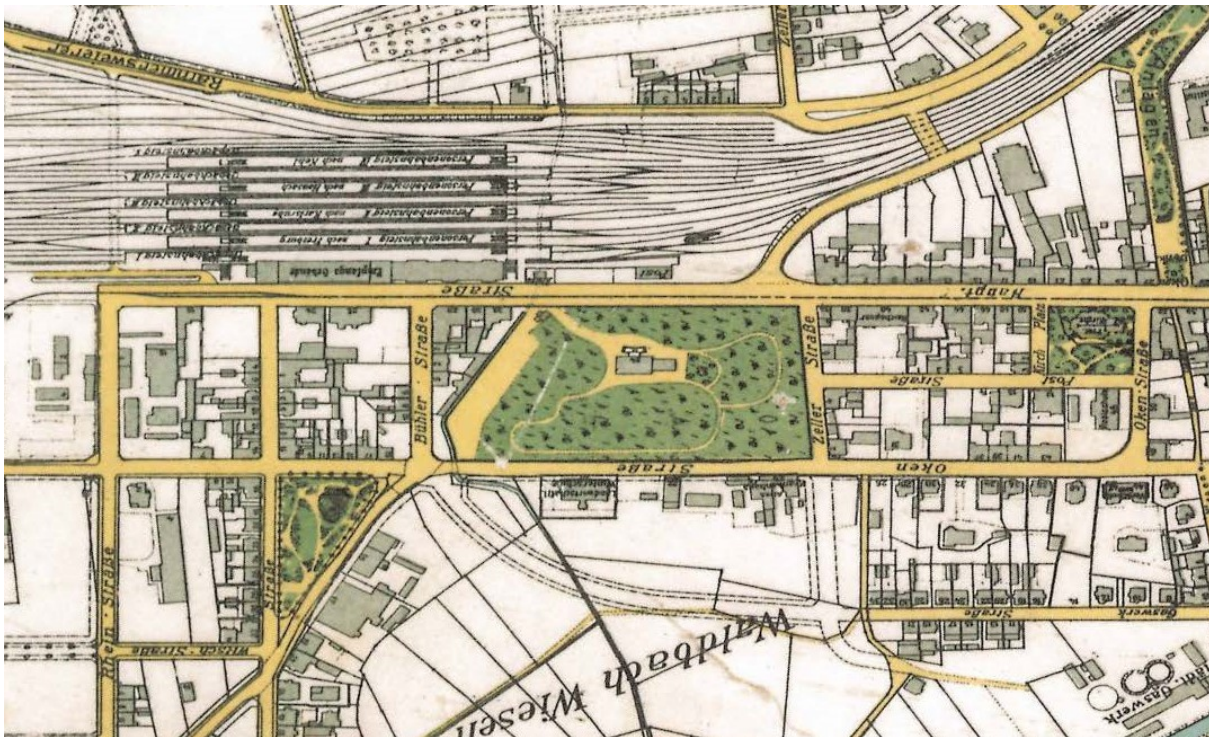


Abb. 5 - Bahnhofsbereich um 1908, mit Hauptstraße (ehem. Bahnhofstraße) und dem Pfählerpark

Die frühere Bahnsteighalle wurde abgebrochen und die heute vorhandenen Bahnsteige wurden angelegt und über die neu gebauten Unterführungen im Norden und Süden erschlossen. Ursprünglich sollte dabei die Nordunterführung den abfahrenden Reisen und die Südunterführung den ankommenden Reisen dienen. Weiter entstand auch die "Personen- und Karrendurchfahrt" zwischen Rheinstraße und Rammersweierstraße. Die Stadt hatte hier eine Straßenüber- oder -unterführung gefordert, um dem Verkehr zwischen Nordweststadt und Nordoststadt Umwege zu ersparen, gebaut wurde aber nur die sogenannte Karrendurchfahrt mit einer Breite von 4 m.

Die früher an der Rammersweierstraße befindlichen Werkstätten wurden weiter nach Norden vom Personenbahnhof weg verlegt, dort entstanden das spätere Bahnbetriebswerk Offenburg und Ausbesserungswerk Offenburg.

Das bestehende Empfangsgebäude, einschließlich des südlichen, ursprünglich durch die Post genutzten Anbaus blieb in seiner Substanz erhalten und wurde weiter genutzt. Der bis dahin in der Mitte des Gebäudes gelegene Haupteingang wurde in den südlichen Pavillon des historischen Kernbaus verlegt, wo er sich heute noch befindet. In der Mitte des Gebäudes wurde zurückgesetzt ein zweigeschossiger Baukörper ergänzt.

Mit diesem Umbau verfügte Offenburg über moderne, den verkehrlichen Anforderungen entsprechende Bahnanlagen, über den „*ersten großen, modernen Bahnhof, den wir in Baden besitzen*“, so der Generaldirektor der Badischen Staatsbahnen A. Roth im Jahr 1911. Bereits kurz nach dem Umbau wurden allerdings auch verbleibende beziehungsweise neu entstandene Schwachpunkte des Umbaus diskutiert. Diese Kritik führte jedoch zu keinen weiteren Umbauten, bis in die 1990er Jahre blieb der Bahnhof in seinen Strukturen und Funktionen im Wesentlichen so erhalten, wie er 1909 bis 1911 umgebaut. Das Bahnhofsgebäude, einschließlich der Ergänzungen von 1909 bis 1911, steht mittlerweile unter Denkmalschutz.

2.2.3 Entwicklung des Pfählerparkes

Bis zum 1. Weltkrieg erstreckte sich der Pfählerpark im heutigen Carré zwischen Hauptstraße, Phillip-Reis-Straße (damals Zeller Straße), Okenstraße und über die Saarlandstraße hinaus nach Norden. Inmitten dieses Parkes stand, neben einem großen Gewächshaus, eine Villa, in der nach dem 1. Weltkrieg das Staatliche Bauamt untergebracht war und die im 2. Weltkrieg zerstört wurde. Der Park wurde im Laufe der Zeit aufgeteilt, mit Straßen erschlossen und zur Bebauung verkauft. Die ersten Gebäude entstanden entlang der Hauptstraße noch vor dem ersten Weltkrieg (Hauptstr. 34 a und 34 d). Auf den neugeschaffenen Grundstücken westlich der Hauptstraße, an Post- und Okenstraße, entstand in den 1920er Jahren ein kleines Villenviertel mit schönen Vorstadtvillen.

2.2.4 Errichtung des ZOBs 1989 bis 2000

Eine wesentliche Veränderung im Bahnhofsumfeld ergab sich aus der Umgestaltung der Verkehrssituation und der Anlage des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs in den Jahren 1989 bis 2000.

Im Jahr 1989 fasste der Gemeinderat den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 111 „Vor dem Bahnhof II“ (Drucksache 1249/89). In der Drucksache wurde einerseits auf Mängel des damaligen Bahnhofsvorplatzes und Busbahnhofs vor dem „Gewerkschaftshaus“ verwiesen. Weiter wurde auf das Fehlen einer städtebaulich geordneten Blockrandbebauung in einigen angrenzenden Bereichen und die Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Baulücken und niedriggeschossige Bauten in schlechtem Zustand hingewiesen.

Grundlage für die weitere Planung war ein umfassendes ÖPNV-Gutachten. Die 1992 vorgelegte Planung sah den Bau einer neuen Fahrbahn für den von der Unionbrücke kommenden Straßenverkehr östlich der bestehenden Hauptstraße auf bisherigem Bahngelände direkt angrenzend an das Gleis 1 vor. Im Zuge der Verschwenkung dieser Fahrbahn unmittelbar südlich des Empfangsgebäudes auf die bestehende Hauptstraße entstand der heute vorhandene Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“).

Diese Straßenbaumaßnahme war Voraussetzung, um die Bushaltestellen von ihrem früheren Standort auf der platzartigen Fläche westlich des Empfangsgebäudes am früheren "Gewerkschaftshaus" an den heutigen, näher zur Innenstadt gelegenen Standort in der bisherigen Hauptstraße zu verlagern und dort einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) einzurichten. Der neue ZOB mit seinen Segeldächern und Platz für 12 Busse gleichzeitig konnte im Jahr 2000 eröffnet werden.

Das zwischen dem ZOB und der neuen Straßenführung gelegene längliche und schmale Grundstück verblieb im Eigentum der Bahn und war für den Verkauf an einen

Investor vorgesehen. Auch der Gehweg am ZOB befindet sich auf dem Bahngrundstück, lediglich der Radweg liegt auf städtischem Grund. Im damals aufgestellten Bebauungsplan wurde auf diesem Grundstück eine viergeschossige Bebauung im Rahmen eines Mischgebiets vorgesehen. Für den Gehweg war eine Überbauung mit Arkaden vorgesehen. Von der Bebauung ausgespart wurden zwei auf dem Grundstück vorhandene Blutbuchen.

Eine Bebauung auf dem bahneigenen Grundstück („Investorenfläche“) wurde jedoch bis heute nicht realisiert. Auch die um 2002 durch einen Investor entwickelte Überlegung, dort ein 21-geschossiges Hotel zu errichten, kam nicht zur Ausführung.

Auch der 1927/28 gebaute Pavillon am ZOB (heute Bäckerei „Dreher“ und Café) sollte ursprünglich zugunsten einer Neubebauung abgebrochen werden. Vor der Umsetzung wurde die bau- und ortsgeschichtliche Bedeutung des „Dreher-Pavillons“ noch einmal neu abgewogen. Das Landesdenkmalamt stufte den Pavillon 1995 als Kulturdenkmal ein. Es erfolgte die Entscheidung, den Pavillon zu erhalten, so dass er heute noch mit neuer Nutzung besteht, und eine gewisse Engstelle für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr bildet.

Eine damals geplante Straßenverschwenkung am alten Busbahnhof westlich des Empfangsgebäudes und die Umgestaltung zu einer Platzfläche wurden bisher nicht umgesetzt, der alte Busbahnhof stellt heute zusätzliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

2.2.5 Verlängerung der Südunterführung bis zu Rammersweierstraße

Mit der Verlängerung der Bahnsteig-Südunterführung bis zur Rammersweierstraße konnte die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus der Oststadt wesentlich verbessert werden. Zunächst war an den Bau einer Mittelunterführung gedacht, der sich jedoch als sehr teuer und damit nicht umsetzbar herausstellte. Im Jahr 2000 fiel dann die Entscheidung zu einer Verlängerung der Südunterführung. Diese Baumaßnahme der Stadt Offenburg konnte nach einem komplexen Planungs- und Bauprozess und umfassenden Abstimmungen mit der Bahn im Jahr 2009 abgeschlossen werden. An der Rammersweierstraße entstand ein attraktiv gestaltetes Eingangsbauwerk nach einem Entwurf des Freiburger Architekten Rosenstiel.

2.3 Gegenwärtige städtebauliche und verkehrliche Situation

2.3.1 Städtebauliche Situation

Westseite des Bahnhofs

In den zentralen Bereichen rund um den Bahnhof und im Umfeld der Hauptstraße sind stattliche Gebäude in klassizistischer Bauweise und in den historisierenden Baustilen der Gründerzeit zu finden.

Entlang der Hauptstraße befinden sich Gemengelagen von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Nicht alle Nutzungen entsprechen der in einem so zentralen Stadtraum wünschenswerten Nutzungsstruktur.

Darüber hinaus finden sich im gesamten Gebiet gastronomische Einrichtungen. Im nördlich anschließenden ehemaligen Güterbahnhofsareal, außerhalb des Wettbewerbsgebiets, befinden sich Dienstleistungen, gewerbliche Nutzungen und ein Hotel.

Der öffentliche Raum rund um den Bahnhof ist wenig attraktiv gestaltet, Er wird einer Funktion als „Empfangssalon“ für ankommende Reisende und Gäste der Stadt nicht ausreichend gerecht.

Der heutige Pfählerpark (Flst. 822 mit 1.736 m², 822/7 mit 474 m²), eine übriggebliebene Teilfläche der ursprünglich weitläufigen privaten Parkanlage, liegt südwestlich vom Bahnhofsempfangsgebäude. An der Ecke der Parkfläche befindet sich das Café „Voyage“. Das Grundstück des Cafés befindet sich wie der übrige Park im Eigentum der Stadt Offenburg, das Café wurde durch einen Pächter errichtet und wird von ihm betrieben.

Der Pfählerpark ist heute Versammlungs- und Aufenthaltsort bestimmter Personengruppen (z.B. Menschen mit Suchterkrankungen, Wohnungslosenszene). Dies führt zu Störungen und einer großen Belastung für die Anwohner. Häufig kommt es zu Konflikten innerhalb der sich dort aufhaltenden Personen und zu strafbaren Handlungen, die Polizeieinsätze erforderlich machen. Die meisten Bewohner des Bahnhofsquartiers können den Pfählerpark daher gegenwärtig nicht zur wohnungsnahen Naherholung nutzen.

Im erweiterten Bereich des Bahnhofs befinden sich Einrichtungen der Suchthilfe (Kontaktladen der AGJ). Die Klienten der Einrichtungen kommen aus dem gesamten Umland und nutzen den Bahnhof und das Bahnhofsquartier daher als Durchgangs- und Aufenthaltsbereich.

Im Bahnhofsquartier befinden sich verschiedene ungenutzte oder in Bezug auf die Lage nicht angemessen oder wenig intensiv, z.B. nur mit ebenerdigen Stellplätzen, genutzte Grundstücke. Hierzu gehören auf der Westseite des Bahnhofs insbesondere folgende Grundstücke:

- Grundstück unmittelbar östlich des ZOB zwischen „Dreher-Pavillon“ und Bahnhofsempfangsgebäude
- Grundstücke Hauptstraße 16/18 (ehemals Reifen Dinser, gegenwärtig provisorischer Parkplatz)
- Grundstücke Hauptstraße 20/20a (Sanitätshaus Schaub)
- Grundstück Maria-und-Georg-Dietrich-Straße Ecke Rheinstraße mit dem DB-Pendlerparkplatz

- Grundstück Rheinstraße 1 (ehemals Hebebühnen Becker, gegenwärtig Gebrauchswagenhandel)
- Grundstück Rheinstraße 2 (ehemals Obdachlosenunterkunft, gegenwärtig provisorischer Parkplatz)

Ostseite des Bahnhofs

Die östliche Seite der Bahnlinie ist ein weiterer wichtiger Zugangsbereich zu den Bahnsteigen, die aktuell auf direktem Wege über die Südunterführung erreicht werden können. Hier befinden sich ebenerdige Fahrradabstellanlagen, ein Fahrradparkhaus, das sog. „Radhaus“, und der Pendlerparkplatz als Park & Ride-Fläche.

Vis-à-vis der Südunterführung befindet sich Gastronomie und eine Tankstelle. Das gesamte Gebiet ist geprägt von Wohnhäusern der Gründerzeit und Wohngebäuden aus den 1920er bis 1960er Jahren.

Die Galgenfeldsiedlung im nordöstlichen Bereich steht als bedeutendes Kulturdenkmal der Gartenstadtbewegung als Sachgesamtheit unter Ensembleschutz. Südlich des Josef-Kohler-Platzes und der sog. „Karrendurchfahrt“, welche zurückgebaut werden soll, ist der neue Durchstich der Bahnsteig-Nordunterführung verortet (siehe auch nachfolgende Kapitel).

Auch auf der Ostseite befinden sich im Bahnhofsquartier ungenutzte bzw. in Bezug auf die zentrale Lage nicht angemessen oder wenig intensiv, z.B. nur mit ebenerdigen Stellplätzen, genutzte Grundstücke. Hierzu gehören folgende Grundstücke:

- Grundstücke Goethestraße 2 und 4 Ecke Rammersweierstraße
- DB-Pendlerparkplatz westlich der Rammersweierstraße

Der öffentliche Raum beschränkt sich in diesem Bereich im Wesentlichen auf die Rammersweierstraße, die auf der einen Seite durch die Gleisanlagen und auf der anderen Seite durch Bebauung eingefasst ist und im Querschnitt relativ beengt ist, und die übrigen Straßenräume. Der Josef-Kohler-Platz bildet einen kleinen Quartiersplatz innerhalb der Galgenfeldsiedlung, ist aber auch stark durch die angrenzenden Straßenverkehrsflächen geprägt.

2.3.2 Bahnverkehr und Bahnhofsgebäude

Mit über 27.000 Reisenden pro Tag stellt der Offenburger Bahnhof ein bedeutendes regionales Drehkreuz für den Nah- und Fernverkehr dar.

Der Offenburger Bahnhof liegt an der Rheintalbahn Mannheim – Basel. In Richtung Süden zweigt von der Rheintalbahn die Schwarzwaldbahn in Richtung Villingen-Schwenningen, Singen am Hohentwiel und Konstanz ab. Nördlich von Offenburg zweigen von der Rheintalbahn in Appenweier die Europabahn nach Kehl und Straßburg und die Renchtalbahn nach Bad Peterstal-Griesbach ab.

Der Bahnhof Offenburg wird im Stundentakt mit je einer ICE-Verbindung aus Richtung Karlsruhe und Freiburg angedient. Es besteht eine tägliche TGV-Verbindung nach Paris. Einzelne IC-Züge verkehren über die Schwarzwaldbahn nach Konstanz. Regionalzüge verbinden Offenburg mit dem Umland. Die Ortenau-S-Bahn fährt bis ins Kinzigtal, ins Renchtal und nach Straßburg.

Die Deutsche Bahn plant, bis 2035 in Offenburg einen Güterzugtunnel zu errichten, der Güterzügen ermöglicht, den Bahnhof Offenburg zu umfahren. Der Personenverkehr wird auch in Zukunft weiterhin über den Bahnhof Offenburg geführt.

Östlich des ZOB befindet sich ein außer Betrieb befindliches historisches Stellwerkgebäude und ein vor etwa 25 Jahren errichtetes mehrgeschossiges Stellwerksgebäude der Deutschen Bahn. Es gibt Überlegungen, dieses Stellwerksgebäude mittel- bis langfristig aufzugeben und durch einen Neubau an anderer Stelle zu ersetzen. Hierzu ist jedoch durch die Bahn bisher keine Entscheidung getroffen. Im Rahmen des Wettbewerbs ist daher von einem Erhalt des Gebäudes auszugehen.

Der Bahnhof verfügt über 7 Bahnsteige, die über zwei Unterführungen im Süden und im Norden (Südunterführung und Nordunterführung) angebunden sind.

Die Bahnsteige sind als 3 Doppelbahnsteige (1/2, 3/4, 5/6) und ein Einzelbahnsteig (7) angeordnet. Der frühere Hausbahnsteig direkt am Empfangsgebäude wird seit dem Umbau vor rund 110 Jahren nicht mehr als Bahnsteig genutzt, sondern als Fußgängerverbindung entlang des Empfangsgebäudes und für Fahrradabstellanlagen.

Die rund 6 m breite Südunterführung quert die gesamten Bahnanlagen und verfügt über einen Zugang sowohl von der Westseite wie auch von der Ostseite. Sie bindet alle Bahnsteige über Treppen und barrierefrei über Aufzüge an. Durch ihre Anbindung auf beiden Seiten dient sie auch als Stadtteilverbindung für Fußgänger. Auf der Ostseite verfügt sie über ein attraktiv gestaltetes Eingangsgebäude.

Die ebenfalls rund 6 m breite (LH 2,5 m) Nordunterführung ist aktuell nur von der Westseite zugänglich. Sie bindet die Bahnsteige 1 bis 6, nicht jedoch den Bahnsteig 7 an und verfügt nur über Treppen, Aufzüge sind nicht vorhanden.

Gegenwärtig wird die Südunterführung wesentlich stärker genutzt als die Nordunterführung. Die Besucherfrequenzen betragen pro Tag in der Südunterführung Richtung Innenstadt auf der Westseite rd. 12.833 Personen und auf der Ostseite rd. 3.978 Personen. Die Nordunterführung wird aktuell von rd. 1.431 Personen pro Tag genutzt.

Der Zugang zu beiden Unterführungen befindet sich nicht im Empfangsgebäude, sondern nördlich bzw. südlich des Empfangsgebäudes im Freien. Ankommende Reisende verlassen den Bahnhof daher nicht über das Empfangsgebäude, sondern erreichen unmittelbar aus den Bahnsteigunterführungen den Straßenraum. Die strukturellen Probleme des Empfangsgebäudes lassen sich u.a. auf die fehlende Reisenden- und Besucherfrequenz zurückführen.

Die Zahl der Bahnsteige entspricht gegenwärtig den Anforderungen des Bahnverkehrs. Es ist gegenwärtig weder vorgesehen, zusätzliche Bahnsteige zu errichten noch die Zahl der Bahnsteige zu reduzieren.

Eine Reaktivierung des früheren Hausbahnsteigs direkt am Empfangsgebäude in seiner ursprünglichen Funktion als Zugang zu Zügen, womit eine Belebung und Aktivierung des Empfangsgebäudes verbunden wäre, schließt die Bahn als nicht machbar aus.

Die Bahnsteigerschließung über die Südunterführung und die Nordunterführung soll grundsätzlich beibehalten werden.

Es ist in den nächsten Jahren geplant, die Bahnsteig-Nordunterführung bis auf die Ostseite der Bahnanlagen zu verlängern und auch für den Fahrradverkehr zu öffnen. Weiter soll auch der Bahnsteig 7 an die Nordunterführung angebunden werden. Am westlichen Zugang und am neu zubauenden östlichen Zugang zur Bahnsteig-Nordunterführung sollen neben einer Treppe auch jeweils Rampen vorgesehen werden, so dass ein barrierefreier Zugang möglich ist.

Die Schaffung von barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen von der Bahnsteig-Nordunterführung durch Aufzüge ist seitens der Deutschen Bahn gegenwärtig nicht geplant. Die Stadt Offenburg beabsichtigt, hierzu parallel zum Wettbewerb eine technische Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen, wie hier ein barrierefreier Zugang durch Aufzüge geschaffen werden kann.

Gleichzeitig ist vorgesehen, die bisherige Fuß- und Radunterführung parallel zur Bahnsteig-Nordunterführung (sogenannte Karrendurchfahrt) aufzugeben (siehe auch unten unter Fuß- und Radwegeerschließung). Dies ist so der Bearbeitung im Wettbewerb zu Grunde zu legen.

In der Vergangenheit wurde durch die Bahn untersucht, ob zusätzlich eine Bahnsteig-Mittelunterführung etwa in der Mitte des Empfangsgebäudes errichtet werden kann, um das Empfangsgebäude besser an die Bahnsteige anzubinden. Diese Planungs idee wurde jedoch als nicht mit vertretbarem Aufwand machbar verworfen und wird nicht weiterverfolgt.

Die DB Information und das DB Reisezentrum befinden sich in der Mitte des Empfangsgebäudes und damit relativ weit von den Bahnsteigzugängen im Norden und im Süden des Empfangsgebäudes entfernt.

Im Bahnhofs-Empfangsgebäude befinden sich darüber hinaus die Bahnhofsmission, Räume für die Bundespolizei, eine Bäckerei/Backshop, ein Zeitschriften- und Tabakwarengeschäft, Büro- und Lagernutzungen und eine Toilettenanlage sowie nicht verlagerbare technische Einrichtungen für den Bahnbetrieb (im Südkopf des Empfangsgebäudes). Weitere Räumlichkeiten, insbesondere im Nordbereich des Bahnhofsempfangsgebäudes, stehen leer.

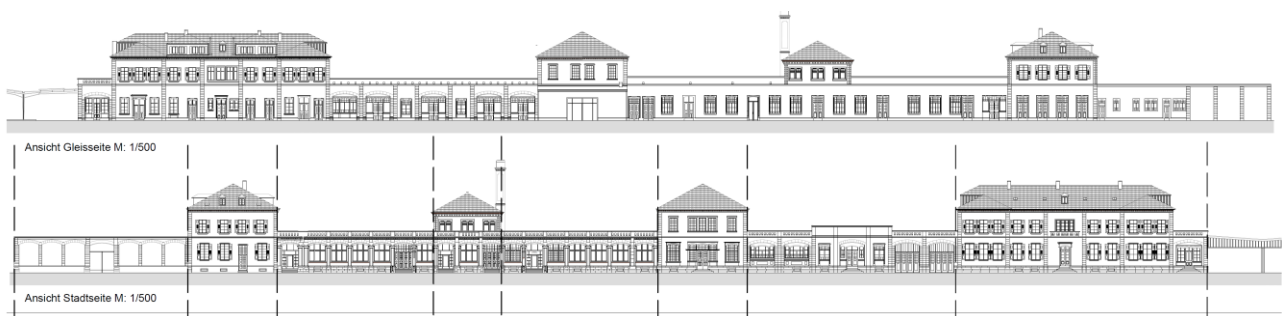




Abb. 6 – Nutzungsübersicht Bahnhofsgebäude, Stand 2021

Der Erdgeschossfußboden des Bahnhofsempfangsgebäudes liegt über dem Gehwegniveau (Höhendifferenz 4 Stufen). Die verschiedenen Räumlichkeiten im Bahnhofsempfangsgebäude sind daher von der westlich angrenzenden Hauptstraße nur über Treppen und damit nicht barrierefrei zugänglich. Vom ehemaligen Hausbahnsteig auf der östlich gelegenen Gleisseite sind die Räumlichkeiten barrierefrei zugänglich. Der Hausbahnsteig selbst ist jedoch nur im Norden über eine steile Rampe und im Süden über eine enge Passage mit dem öffentlichen Straßenraum verbunden.

2.3.3 Städtische Verkehrsinfrastruktur

2.3.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Stadt- und Regionalbusse

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ist der zentrale ÖPNV-Haltepunkt in Offenburg, hier halten alle Stadtbus- und Regionallinien. Der ZOB verfügt aktuell über 12 Haltepositionen für Standardbusse, die in Nord-Süd-Richtung angefahren werden.

Die SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG betreibt in Offenburg im Auftrag der Technischen Betriebe Offenburg das städtischen Busliniennetz. Unter der Mobilitätsmarke „Einfach mobil“ werden rund 150 Haltestellen in Offenburg angedient. S1-10 bezeichnet die Tageslinien, A1-2 die Abendlinien (Freitag und Samstag) und F 1-7 die Freizeitlinien (Sonn- und Feiertag). Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 werden die Abendlinien und die Freizeitlinien in die Stadtbuslinien integriert. Die Stadtbusse verkehren tageszeitabhängig im Stunden- bzw. im 30-Minuten-Takt. Auf den zentralen Streckenabschnitten ergänzen sich die Linien zu einem 15-Minuten-Takt. Weitere Informationen sind unter stadtbus-offenburg.de abrufbar.

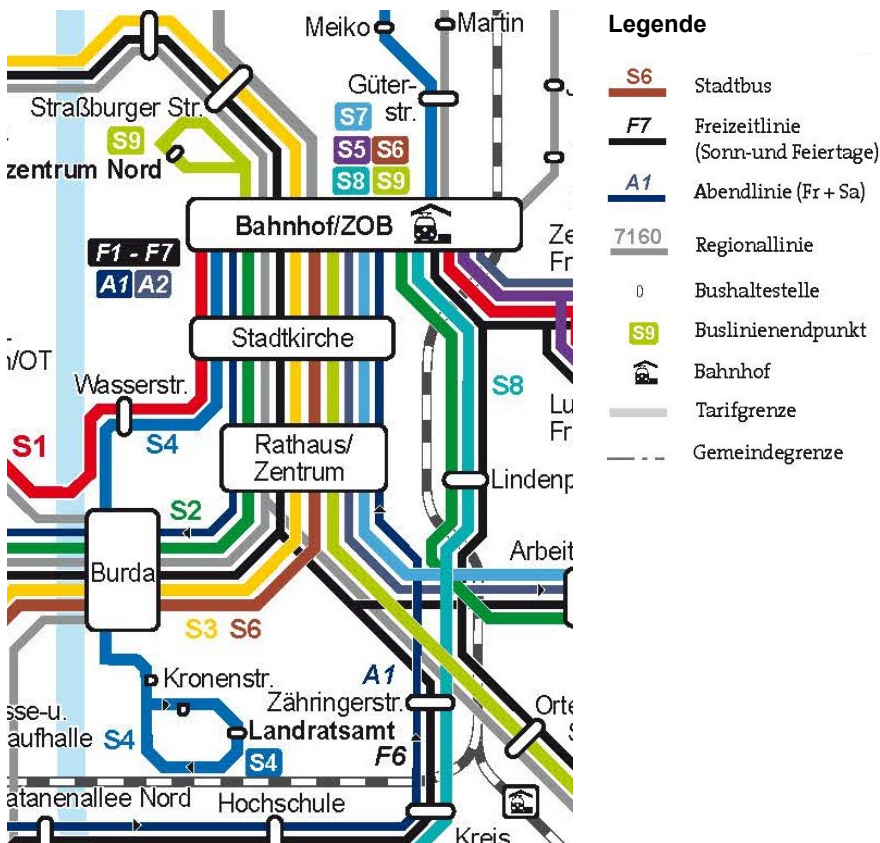


Abb. 7 – Auszug Liniennetzplan Offenburg, Stand 2020

Neben den Stadtbussen verkehren weiterhin Regionalbusse von Südwestbus und der SWEG.

Der ZOB wird gegenwärtig aus folgenden Richtungen durch Buslinien angefahren:

- Von und nach Süden aus und in Richtung Hauptstraße
- Von und nach Osten aus und in Richtung Unionrampe
- Von und nach Norden aus und in Richtung Okenstraße)
- Von und nach Nordwesten aus Richtung Straßburger Straße bzw. in Richtung Rheinstraße (Einbahnstraßen)
- Von und nach Westen aus und in Richtung Freiburger Straße

Der heutige ZOB wird in Nord-Süd-Richtung betrieben. Busse aus Richtung Süden (Hauptstraße) und Osten (Unionrampe) fahren daher zunächst mit dem Kfz-Verkehr entlang der Bahngleise am ZOB vorbei nach Norden, um dann südlich des Bahnhofsempfangsgebäudes zu wenden und in den ZOB einzufahren. Busse in Richtung Süden können direkt in die Hauptstraße oder Unionrampe ausfahren.

Busse aus Richtung Norden (Okenstraße), Nordwesten (Straßburger Straße) und Westen (Freiburger Straße) fahren den ZOB gegenwärtig über die Okenstraße und die Saarlandstraße an. Busse in Richtung Norden, Nordwesten und Westen verlassen den ZOB zunächst in Richtung Süden, biegen dann nach links ab und verkehren in Richtung Norden über die Hauptstraße entlang der Bahngleise und dann über die Straßburger Straße bzw. Rheinstraße zur Okenstraße.

Der ZOB entspricht nicht mehr den aktuellen und künftigen Anforderungen. Es sind nicht ausreichend Bussteige vorhanden. Die bestehenden Bussteige und Fahrgassen sind nicht ausreichend dimensioniert und entsprechend nicht mehr heutigen Richtlinien.

Ungünstig ist auch, dass Busse in eine Fahrtrichtung vor der Einfahrt in den ZOB bzw. nach dem Verlassen des ZOB jeweils mit dem Kfz-Verkehr nach Norden fahren müssen und dabei in den Stoßzeiten durch den Rückstau des Kfz-Verkehrs aufgehalten werden (siehe auch bei Kfz-Verkehr).

Bushaltestelle in der Rammersweierstraße

In der Rammersweierstraße befinden sich nördlich des Osteingangs zur Bahnsteig-Südunterführung je eine Bushaltestelle je Fahrtrichtung, an der eine Busregionallinie hält.

Fernbusse

Eine Fernbushaltestelle ist direkt am Bahnhof gegenwärtig nicht vorhanden. Nationale Fernbusse halten in Offenburg am Messegelände etwa 2,5 km vom Bahnhof entfernt. Internationale Fernbusse in der Okenstraße an der Haltestelle „Güterstraße“ auf Höhe des Kaufland-Markts.

Ein Fernbusunternehmen hatte in der Vergangenheit Interesse bekundet, eine Haltestelle direkt am Bahnhof einzurichten. Auf der Westseite des Bahnhofs war dies aus Platzgründen bisher jedoch nicht möglich. An einer Haltestelle auf der Ostseite des Bahnhofs war das Fernbusunternehmen wegen der ungünstigeren Zufahrtssituation aus dem überörtlichen Straßennetz nicht interessiert.

Taxi

Gegenwärtig ist ein Taxistandplatz auf der Westseite des Bahnhofs am Ausgang der Südunterführung vorhanden. Unmittelbar am Ausgang der Südunterführung befinden sich Halteplätze für Taxis. Weitere Warteplätze befinden sich in der Saarlandstraße.

Auf der Ostseite des Bahnhofs besteht eine Haltemöglichkeit für Taxis in der Rammersweierstraße.

2.3.3.2 Fußgänger- und Fahrradverkehr

Radwege

Das Plangebiet wird nahezu durchgängig von grün markierten Radwegen erschlossen, in Teilabschnitten fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn mit oder kann die Flächen des ZOBs oder im rückwärtigen Bereich des Bahnhofes nutzen.



Abb. 8 – Auszug Karte Mobil in Offenburg, Stand 2021

Das Radwegenetz weist im Bahnhofsbereich aktuell Lücken auf. Auch sind Radwege teilweise nicht ausreichend dimensioniert.

Insbesondere ist auf der Westseite des Bahnhofs in der Hauptstraße kein Radweg im Straßenraum in Nord-Süd-Richtung vorhanden. Auch auf der Fahrbahn kann dort in dieser Richtung nicht gefahren werden, da die Hauptstraße dort als Einbahnstraße ausgewiesen ist. Es besteht zwar ein Radweg in Nord-Süd-Richtung auf der Gleisseite des Empfangsgebäudes auf dem früheren Hausbahnsteig, dieser ist jedoch schwer auffindbar und sehr schmal.

Der Radweg entlang der Hauptstraße in Süd-Nord-Richtung weist im Bereich des „Dreher-Pavillons“ eine Engstelle auf, die zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr führt.

Im weiteren Verlauf wird die Kreuzungssituation unmittelbar südlich des Empfangsgebäudes mit dem Fußgängerüberweg allgemein als unbefriedigend und unsicher empfunden, auch wenn es sich nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt.

Auf der Ostseite des Bahnhofs sind in der Rammersweierstraße Radschutzstreifen markiert, wobei die Fahrbahn dort relativ schmal ist. Viele Radfahrer nutzen in Nord-Süd-Richtung den früheren von der Fahrbahn abgetrennten Geh- und Radweg, wobei hierbei an Engstellen und am Ausgang der Bahnsteigsüdunterführung zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr kommt.

„Karrendurchfahrt“

Im Norden des Bahnhofs werden die Bahnanlagen durch die sogenannte „Karrendurchfahrt“ gequert, eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung unter den Bahnanlagen mit

einer Breite von 4 m und Rampen auf beiden Seiten. Von der „Karrendurchfahrt“ besteht kein Zugang zu den Bahnsteigen. Die „Karrendurchfahrt“ und die Bahnsteig-Nordunterführung sind nicht miteinander verbunden.

In den nächsten Jahren ist beabsichtigt, die erneuerungsbedürftige Karrendurchfahrt aufzugeben. Dies ist im Wettbewerb zu Grunde zu legen. Die Rampen zur Karrendurchfahrt auf der West- und Ostseite des Bahnhofs werden nicht mehr benötigt. Die entsprechenden Flächen können anderweitig genutzt werden.

Als Ersatz ist vorgesehen, die bisher wenig genutzte Bahnsteignordunterführung bis auf die Ostseite der Bahnanlagen durchzustechen, beiderseitig mit Rampen zu versehen und auch für den Fahrradverkehr zu öffnen.

Radabstellanlagen

Es befinden sich am Bahnhof gegenwärtig Radabstellanlagen für 1235 Fahrräder. Im Bahnhofsbereich sind Sammelschließanlagen ohne und mit Überdachung vorhanden, Veloboxen als Sammelschließanlage und das sog. „Radhaus“ auf der Ostseite als automatisiertes Fahrradparkhaus (Maße 7,40 m x 7,40 m, Höhe 10,35 m).

Auf der Westseite des Bahnhofes sind Radabstellanlagen mit insgesamt 850 Stellplätzen vorhanden:

Anlage am Hausbahnsteig/ Nordausgang Velobox Sammelschließanlage 60 Stk.	Anlage am Hausbahnsteig/ Nordausgang überdacht 600 Stk.	Anlage am ZOB nicht überdacht 170 Stk.	Anlage entlang der Saarlandstraße überdacht 20 Stk.
---	---	---	---

Auf der Ostseite sind Radabstellanlagen mit insgesamt 385 Stellplätzen vorhanden:

Anlagen entlang der Rammersweier- straße nicht überdacht 140 Stk.	Anlagen entlang der Rammersweier- straße Velobox Sammel- 71 Stk.	Radhaus Sammelschließanlage überdacht 120 Stk.	Anlagen entlang der Rammersweier- straße überdacht 54 Stk.
--	--	--	---

Die Fahrradabstellanlagen werden stark nachgefragt und sind nicht in ausreichender Zahl vorhanden.

2.3.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Offenburger Bahnhof liegt unmittelbar an einer wichtigen Ost-West-Verbindung in Innenstadtrandlage für den motorisierten Individualverkehr. Diese Ost-West-Verbindung quert die Bahnanlagen über die südlich des Bahnhofs gelegene Unionbrücke.

Dabei erfolgt die Durchquerung des Bahnhofsquartiers überwiegend im Einrichtungsverkehr, teils mit einer, teils mit zwei Fahrspuren je Richtung. Diese Verbindung wird täglich durch rund 7000 Kraftfahrzeuge je Fahrtrichtung genutzt. Es handelt sich hierbei größtenteils um Durchgangsverkehre.

In Ost-West-Richtung wird der Kfz-Durchgangsverkehr von der Unionbrücke über die Unionrampe nach unten geführt, verläuft dann nach Norden zwischen ZOB und Bahngleisen, schwenkt dann am Bahnhofsempfangsgebäude vorbei über den Fußgängerüberweg in die Hauptstraße und verläuft dann über die Straßburger Straße zum sogenannten Freiburger Platz und zur Freiburger Straße. Eine weitere Fahrmöglichkeit besteht über die Rheinstraße in Richtung Nordwesten.

In dieser Fahrtrichtung wird die Kreuzungssituation unmittelbar südlich des Empfangsgebäudes mit dem Fußgängerüberweg allgemein als unbefriedigend und unsicher und veränderungsbedürftig empfunden, auch wenn sie keinen Unfallschwerpunkt darstellt. Der Kfz-Verkehr staut sich dort in den Stoßzeiten und bei Zugabfahrten und Zugankünften mit vielen Fahrgästen stark zurück.

In West-Ost-Richtung wird der Kfz-Durchgangsverkehr von der Freiburger Straße über den Freiburger Platz in die Okenstraße geführt, folgt dann im Einrichtungsverkehr der Philipp-Reis-Straße zur Unionrampe und ermöglicht die Querung der Bahngleise über die Unionbrücke.

Die Bedeutung dieser Ost-West-Verbindung ergibt sich auch daraus, dass sich die nächste Bahnquerung für den Kfz-Verkehr in Richtung Norden erst in rund 3,5 km Entfernung befindet (Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke).

In Richtung Süden befindet sich in rund 350 m Entfernung von der Unionbrücke die Zauberflötebrücke, die aber nur der Altstadterschließung dient und nicht dem Durchgangsverkehr. In rund 650 m Entfernung befindet sich die ebenfalls stark belastete Zähringerbrücke. Eine großräumigere Umfahrungsmöglichkeit bietet dann der Südring mit der Schwarzwaldbrücke in rund 1,7 km Entfernung.

Es gibt Überlegungen, auf Höhe der Englerstraße rund 1,3 km nördlich der Unionbrücke mittel- bis längerfristig eine weitere Bahnquerung für den Kfz-Verkehr zu errichten (sogenannte „Nordquerung“), die die Unionbrücke entlasten könnte. Hierbei handelt es sich auf Grund der Breite der Bahnanlagen in diesem Bereich um eine sehr kostenaufwändige Maßnahme, zu deren Realisierung noch keine Entscheidung getroffen ist. Diese wird erst im Rahmen der Fortschreibung der gesamtstädtischen Verkehrsplanung („Masterplan Verkehr OG 2035“) erfolgen.

Eine wichtige Verkehrsverbindung für den motorisierten Individualverkehr in Nord-Süd-Richtung ist die Okenstraße (Bundesstraße 3) am westlichen Rand des Wettbewerbsgebiets. Die parallel geführte Maria- und Georg-Dietrich-Straße ergänzt diese Verbindung in einem gewissen Umfang.

Unmittelbar östlich der Bahngleise übernimmt die Rammersweierstraße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße.

Weitere Straßen im Wettbewerbsgebiet dienen der Quartierserschließung. Sie sind gegenwärtig teilweise als Einbahnstraßen ausgeschildert.

Ruhender Kfz-Verkehr

Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr bestehen im Wettbewerbsgebiet im öffentlichen Straßenraum, auf der platzartigen Aufweitung westlich des Empfangsgebäudes vor dem

sogenannten Gewerkschaftshaus sowie auf zwei P+R-Parkplätzen der Deutschen Bahn an der Rheinstraße und an der Rammersweierstraße.

Der DB-Parkplatz an der Rheinstraße umfasst 71 Stellplätze, der DB-Parkplatz an der Rammersweierstraße 56 Stellplätze. Auf der platzartigen Fläche westlich des Empfangsgebäudes befinden sich 38 Stellplätze. Weitere Stellplätze befinden sich in den Seitenstraßen, wobei diese teilweise Anwohnern vorbehalten sind.

Auf den brachliegenden Grundstücken Grundstücke Hauptstraße 16/18 (ehemals Reifen Dinser) und Rheinstraße 2 (ehemals Obdachlosenunterkunft) hat die Stadt Offenburg kürzlich ebenerdige Parkplätze für Bahnpendler eingerichtet. Diese Nutzung ist jedoch als Provisorium gedacht und soll nicht dauerhaft aufrechterhalten bleiben.

Unmittelbar entlang des Empfangsgebäudes befinden sich Kurzzeitstellplätze (Kiss + Ride) und Stellplätze für Schwerbehinderte. Weiterhin sind dort Stellplätze für Einsatzfahrzeuge der Bundespolizei vorhanden.

Auf der Ostseite der Bahnanlagen befindet sich an der Rammersweierstraße ebenfalls ein Stellplatz für Einsatzfahrzeuge.

Ein größeres öffentlich zugängliches Parkhaus befindet sich im Einkaufsquartier Rée-Carré rund 400 m südlich der Bahnsteig-Südunterführung. Ein ergänzendes öffentliches Parkplatzangebot soll künftig im Volksbank-Parkhaus rund 450 m südlich der Bahnsteig-Südunterführung geschaffen werden. Das große städtische Parkhaus Wasserstraße ist rund 600 m südwestlich des Bahnhofs gelegen.

2.3.3.4 Neue Mobilitätsformen und Mobilitätsstationen

Südlich des Bahnhofsempfangsgebäudes wurde in den letzten Jahren neben dem ZOB provisorisch eine Mobilitätsstation angelegt.

Nördlich des Bahnhofsempfangsgebäudes sind Stellplätze für das bahneigene Carsharing-Programm vorhanden.

Auf der Ostseite des Bahnhofs befindet sich in der Carl-Blos-Straße nahe des Osteingangs zur Südunterführung eine Fahrradverleihstation des Anbieters Nextbike.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen und dem Pfählerpark befinden sich folgende Grundstücke im Wettbewerbsgebiet in städtischem Eigentum:

- Hauptstraße 3a („Dreher-Pavillon“ mit dem Café Dreher),
Flst. 552/48 mit 791 m²
- Hauptstraße 16 (früher „Reifen Dinser“),
Flst. 819/34 mit 2.403 m², Flst. 819/15 mit 2.125 m²
Hauptstraße 18 / 20 / 20a (gegenwärtig „Sanitätshaus Vogel“),
Flst. 819/17 mit 682 m², Flst. 819/35 mit 824 m², Flst. 819/18 mit 785 m²
- Rheinstraße 1 (früher „Hebebühnen Becker“)
Flst. 819/15 und 819/32 (Teilfläche)
Rheinstraße 2 (ehemalige Obdachlosenunterkunft),
Flst. 552/42 mit 2.409 m²

Im Eigentum der Deutschen Bahn befinden sich über die Gleisanlagen hinaus folgende Grundstücke:

- Bahnhofsempfangsgebäude, Hauptstraße 1
- Grundstück östlich des ZOB zwischen „Dreher-Pavillon“ und Bahnhofsempfangsgebäude (gegenwärtige Nutzung: Mobilitätsstation und Fahrradstellplätze)
- Eckgrundstück Rheinstr. / Maria-und-Georg-Dietrich-Str. (gegenwärtige Nutzung: P & R-Parkplatz)
- Park & Ride-Parkplatz an der Rammersweierstraße

Das Grundstück Goethestraße 1 und 3 befindet sich in Bundeseigentum und wird durch die Zollverwaltung genutzt.

Die übrigen Grundstücke im Wettbewerbsgebiet befinden sich in Privateigentum.

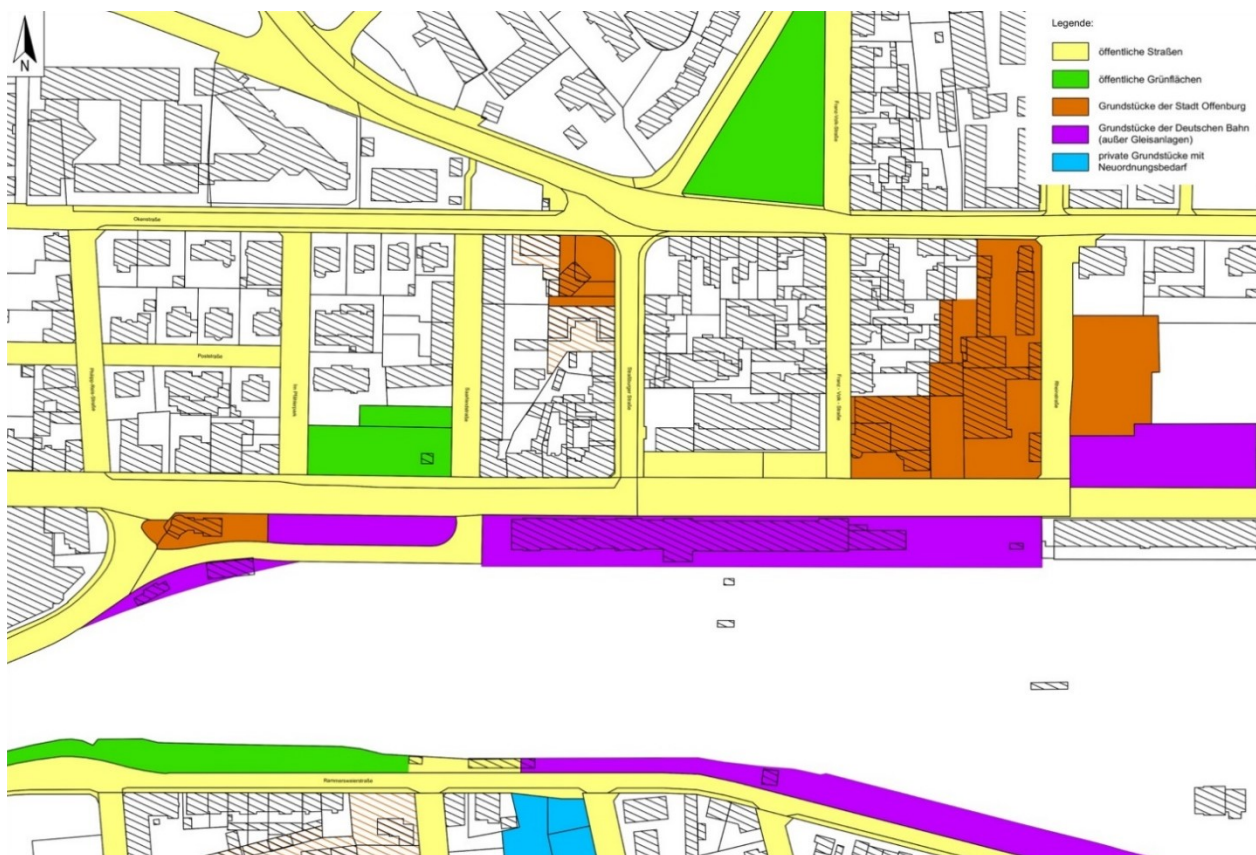


Abb. 9 – Übersichtskarte zu Eigentumsverhältnissen

Die Grundstücke der Stadt Offenburg stehen grundsätzlich für eine Überplanung zur Verfügung, wobei die verkehrlichen Funktionen entsprechend den Ausführungen im Auslobungstext gewahrt bleiben müssen.

Auch die Grundstücke der Deutschen Bahn stehen grundsätzlich für eine Überplanung zur Verfügung. Hierbei sind jedoch die folgenden Maßgaben zu beachten:

Die Anforderungen des Bahnbetriebs müssen berücksichtigt werden.

Das Bahnhofs-Empfangsgebäude ist zu erhalten. In Teilen des Gebäudes vorhandene bahntechnische Anlagen dürfen nicht verändert werden.

Für das Grundstück der DB Netz AG östlich des bestehenden ZOB zwischen „Dreher-Pavillon“ und Bahnhofsempfangsgebäude (Flst.-Nr. 552/49) mit einer Größe von 1361 m² ist im rechtskräftigen Bebauungsplan „Vor dem Bahnhof II“ eine Nutzung als Kerngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,9 und einer maximalen Gebäudehöhe von 18 m festgesetzt. Das durch Baulinien abgegrenzte Baufeld hat im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss eine Größe von rund 975 m², ab dem 2. Obergeschoss eine Größe von rund 1162 m². Dies entspricht einer Brutto-Geschossfläche von rund 4.274 m² bei viergeschossiger Bauweise bzw. rund 5.436 m² bei fünfgeschossiger Bauweise. Die Deutsche Bahn legt Wert darauf, dass die Bebauungsmöglichkeit auf diesem Grundstück in das Gesamtkonzept integriert wird.

Aus Sicht der Stadt Offenburg spricht sehr vieles dafür, diesen Bereich einschließlich des bahneigenen Grundstücks neu zu überdenken. Die „Investorenfläche“ ist bereits seit vielen Jahren unbebaut und nur provisorisch genutzt. Sie ist auf Grund ihres schmalen langgestreckten Zuschnitts nur schwer bebaubar. Die geringe Grundstückstiefe und die verkehrliche Situation erschweren die Errichtung einer Tiefgarage mit Ein- und Ausfahrten erheblich. Wäre für diese Fläche im Wettbewerb der bisherige Bebauungsplan zu Grunde zu legen, wären die Gestaltungsmöglichkeiten und Anforderungen in diesem Bereich bezüglich der Erschließung und Parkierung im Wettbewerb zu bearbeiten und zu lösen.

Die Stadtverwaltung hat sich mit der Deutschen Bahn darauf verständigt, dass die Wettbewerbsteilnehmer das Grundstück der DB Netz AG frei gemäß ihren städtebaulichen Konzeptvorschlägen für das Wettbewerbsgebiet überplanen können. Die DB Netz AG erwartet, dass ein eventuell für sie entstehender wirtschaftlicher Nachteil gegenüber der bisherigen Nutzung gemäß Bebauungsplan vom Nutznießer der Umplanung bzw. von der Stadt Offenburg ausgeglichen wird.

Der private Eigentümer des Grundstücks Goethestraße 2-4 hat signalisiert, dass er sich unter Umständen vorstellen kann, das Grundstück für eine Entwicklung zur Verfügung zu stellen, wenn er im Tausch ein gleichwertiges Grundstück andernorts in Offenburg erhält.

Von den übrigen Privateigentümern im Wettbewerbsgebiet ist nicht bekannt, ob und unter welchen Bedingungen sie selbst eine Entwicklung auf ihren Grundstücken beabsichtigen oder bereit wären, ihre Grundstücke für eine Entwicklung zur Verfügung zu stellen.

Ziel der Stadt Offenburg ist es, die Entwicklung des Bahnhofsquartiers zeitnah durchzuführen. Mindestens alle wesentlichen Elemente der geplanten Entwicklung sollen bis zum Auslaufen der Städtebauförderung und bis zur Landesgartenschau 2032 umgesetzt sein.

Bei der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe ist daher zu berücksichtigen, dass eine zeitnahe Entwicklung des Bahnhofsquartiers mit den wesentlichen, in der Aufgabenstellung definierten Bausteinen auch unter Berücksichtigung der Grundstücksverhältnisse und der Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit möglich sein soll.

Darüberhinausgehend können auch planerische Ideen für zukünftige Entwicklungen jenseits dieser Zeitrahmens dargestellt werden. Die beabsichtigte zeitnahe Entwicklung des Bahnhofsquartiers bis 2032 muss jedoch unabhängig davon möglich sein.

2.5 Weitere Rahmenbedingungen

2.5.1 Denkmalschutz

Im Bahnhofsquartier befinden sich verschiedene Kulturdenkmale. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und aus heimatgeschichtlichen Gründen sind diese zu erhalten und in der Planung zu berücksichtigen.

Wenn dies z.B. aus verkehrlichen Gründen zwingend erforderlich ist, lassen die gesetzlichen Grundlagen auch einen Eingriff in Kulturdenkmale zu. Hierfür bestehen jedoch hohe Anforderungen an die Begründung.

Die vorhandenen Kulturdenkmale werden nachfolgend genauer beschrieben.

Kulturdenkmal Hauptstraße 1 „Bahnhof“ und zugehörige Bahnanlagen, Flst. 552/0



Empfangsgebäude mit Erweiterung

Der Bahnhof wurde 1844 von dem badischen Staatsbaumeister Friedrich Eisenlohr erbaut, um 1880 mit dem Anbau der ehemaligen Hauptpost im Süden erweitert und 1909-11 umgebaut. Das Gebäudeensemble ist ein Kulturdenkmal gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz, d.h. die Denkmaleigenschaft erfasst den gesamten Gebäudebereich, sowohl den 1844 errichteten Kernbau als auch die später südlich entstandenen Erweiterungsbauten. Das mehrgliedrige ca. 165 m lange repräsentative Hauptgebäude lässt auch heute noch eindrücklich die Bedeutung des Bahnhofs im Stadtbild erkennen. Als bauliches Zeugnis, das die einzelnen Bauphasen von seiner Entstehung bis zum umfassenden Um- und Ausbau weitgehend bewahrt hat, ist es von hohem dokumentarischen und exemplarischen Wert; Architektur- und Verkehrsgeschichte, aber auch Stadtbaugeschichte von Offenburg sind hier unmittelbar ablesbar.

Veränderungen im Bahnhofsgebäude im Inneren und an den Fassaden sind so behutsam wie möglich unter Schonung der historischen Bausubstanz vorzunehmen. Einbauten aus den letzten Jahrzehnten können entfernt werden.

Bahngraben

Unter Denkmalschutz stehen die Substruktionsmauern aus Buckelquadern entlang der Bahnlinie südlich des Bahnhofs sowie die Bahngeländeeinfriedungen aus Gusseisen.

Stellwerk

Vis-à-Vis vom Dreher-Pavillon befindet sich ein historisches, außer Betrieb befindliches Stellwerksgebäude auf Bahngelände.

Kulturdenkmal Hauptstraße 3a „Dreher-Pavillon“, Flst. 552/48



Der eingeschossige Pavillon wurde 1926/27 erbaut und diente bis in die 1950er Jahre dem Offenburger Verkehrsverein als Reise- und Informationsbüro. Der Pavillon mit seiner mittigen, in den Straßenraum vortretenden, durch Pilaster gegliederten Rundung und dem schiefergedeckten Mansarddach, das über dem Risalit eine Haube bildet, ist ein besonders anschauliches Beispiel für die neubarocke Architektursprache. Heute befindet sich im Pavillon eine Verkaufsstelle der Bäckerei „Dreher“ mit Café, deren Nutzfläche mit einem modernen Anbau erweitert wurde.

Kulturdenkmal Hauptstraße 5 „Alter Palmengarten“, Flst. 817



Das dreigeschossige Eckgebäude wurde 1888-89 von dem Offenburger Architekt Johann Schweiger errichtet. In seiner qualitätsvollen und detailreichen Steinornamentik vor Klinkerfassaden lehnt sich der Bau an Vorbilder der nordeuropäischen Renaissance an. Besonders charakteristisch für die Entstehungszeit ist die Eckbetonung mit der Ausgestaltung als Turm.

Kulturdenkmal Hauptstraße 28 „Badenia“, Flst. 823/8



Das dreigeschossige Gründerzeitgebäude wurde 1888-89 errichtet als Wohn- und Geschäftshaus mit Hotel und Brauereigaststätte „Badenia“. Mit dem rustizierten Erdgeschoss und detailreichen Steinornamentik vor der Klinkerfassade entspricht der Bau dem Stil der nordeuropäischen Renaissance.

Kulturdenkmal Hauptstraße 30, Flst. 823/6



Dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit rhythmisierte Fassade und Mansarddach erbaut im späten 19. Jahrhundert.

Kulturdenkmal Hauptstraße 34 a, Flst. 825/22



Dreigeschossiges Wohnhaus erbaut um 1900 mit asymmetrischer Erkeranordnung und Ecklisenen.

Kulturdenkmal Hauptstraße 34 c, Flst. 825/23



Das viergeschossige Gebäude wurde 1927/28 von Architekt Heinrich Heller erbaut. Mit dem Hotelanbau von 1928 greift der Jugendstilarchitekt Architekturelemente des Expressionismus auf. Das Gebäude verfügt über eine strenge Fassadenordnung mit Quadermauerwerk im Erdgeschoss.

Kulturdenkmal Hauptstraße 34 d, Flst. 825/24



Das zweigeschossige, neoklassizistische Gebäude wurde 1912 als Reichsbankgebäude erbaut und ist geprägt von der symmetrisch aufgebauten Fassade mit Pilastern und hohem Natursteinsockel.

Kulturdenkmal Hauptstraße 36, Flst. 802/0



Dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus erbaut 1873 im Neoklassizismus. Betonung der Ecksituation durch risalitartigen Vorsprung in der Fassade und im Eckbalkon. Die Fassadengestaltung mit Pilaster, Gesimse und Hausteindekorationen.

Kulturdenkmal Hauptstraße 38, Flst. 803/0



Zweigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus erbaut 1873. Neoklassizistische Fassade mit Betonung der Symmetrie durch Pilaster, Fensteranordnung und mittig angeordneten Balkon auf kräftigen Steinkonsolen.

Kulturdenkmal Rheinstraße 1 „1950er-Jahre-Tankstelle“, Flst. 819/15



Das Tankstellengebäude der 1950er Jahre ist ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen, baukünstlerischen und verkehrsgeschichtlichen Gründen. Zu diesem Tankstellengebäude gehört als Zeugnis des vorhergehenden Tankstellenbetriebs das östlich angrenzende holzverschaltete Bürogebäude. Der östlich an das Bürogebäude anschließende eingeschossige Anbau der Arbeitshalle ist dagegen kein Bestandteil des Kulturdenkmals und kann zurückgebaut werden.

Kulturdenkmal Saarlandstraße 1a, Flst. 822/2



Dreigeschossiges Wohnhaus, erste Hälfte des 20. Jahrhunderts, Erdgeschoss mit Bandrustika, Eingangsrisalite und Gurtgesims.

Kulturdenkmal Rammersweierstraße 34 ff., Sachgesamtheit Galgenfeldsiedlung



Die Galgenfeldsiedlung wurde in den 1920er Jahren von Architekt Friedrich Weis für die gemeinnützigen Baugenossenschaft Offenburg, vorwiegend für Beschäftigte der Eisenbahn, nach den Grundsätzen der Gartenstadtbewegung geplant und errichtet.

Kulturdenkmal Zeller Str. 1-3, Finanzamt



Das prägnante viergeschossige Wohn- und Verwaltungsgebäude mit turmartiger Eckbetonung wurde im frühen 20. Jahrhundert erbaut von Architekt Heinrich Heller.

2.5.2 Umwelt und Naturraum

Im Plangebiet befindet sich auf öffentlichen und bahneigenen Flächen umfangreicher Baumbestand. Eine Dokumentation zum Baumbestand wird den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

Vitaler Baumbestand ist möglichst zu erhalten. Wenn ein Erhalt aus gewichtigen verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen nicht möglich ist, ist er durch gleichwertige Pflanzungen zu ersetzen.

Unmittelbar südlich des Bahnhofsempfangsgebäudes quert der Waldbach in einer Verdolung die Bahnanlagen und die Hauptstraße. Dieses Gewässer muss beibehalten werden, um den Wasserabfluss zu ermöglichen.

Die Oberkante des Verdolungsbauwerks liegt in einer Tiefe von rund 3,50 m unter der Geländeoberfläche. Das Bauwerk hat selbst eine Höhe von rund 2,70 m. Eine Überfahung durch den Straßenverkehr ist, entsprechend der heutigen Situation, möglich. Unterirdische Bauwerke müssen das Verdolungsbauwerk jedoch berücksichtigen.

2.5.3 Lärm

Das Plangebiet ist durch seine Lage entlang der Bahnstrecke und entlang von Hauptverkehrsstraßen stark durch Lärm belastet. Im Plangebiet verlaufen die Strecken 4000 (Rheintalbahn), 4280 (Neubaustrecke) und 4263 (Güterzugstrecke) parallel. Tags, aber insbesondere auch in der Nacht verkehren zahlreiche Güterzüge.

Mit der Inbetriebnahme des geplanten Güterzugtunnels ist ein gewisser Rückgang des Lärms durch Güterzüge zu erwarten. Das Gebiet wird jedoch weiterhin stark durch Verkehrslärm belastet sein.

2.5.4 Planungsrecht

2.5.4.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan wird die weitläufige Bahntrasse unter der Rubrik Verkehrsfläche als Bahnanlage dargestellt, die Lage des Bahnhofs ist entsprechend gekennzeichnet. Entlang der Hauptstraße sind gemischte Bauflächen dargestellt, an diese schließen in den von der Hauptstraße abgewandten Bereichen Wohnbauflächen an, die bis zur Okenstraße reichen. Auf der Ostseite der Bahn sind Wohnbauflächen ausgewiesen. Das Güterbahnhofsareal ist als gemischte Baufläche in Planung dargestellt.

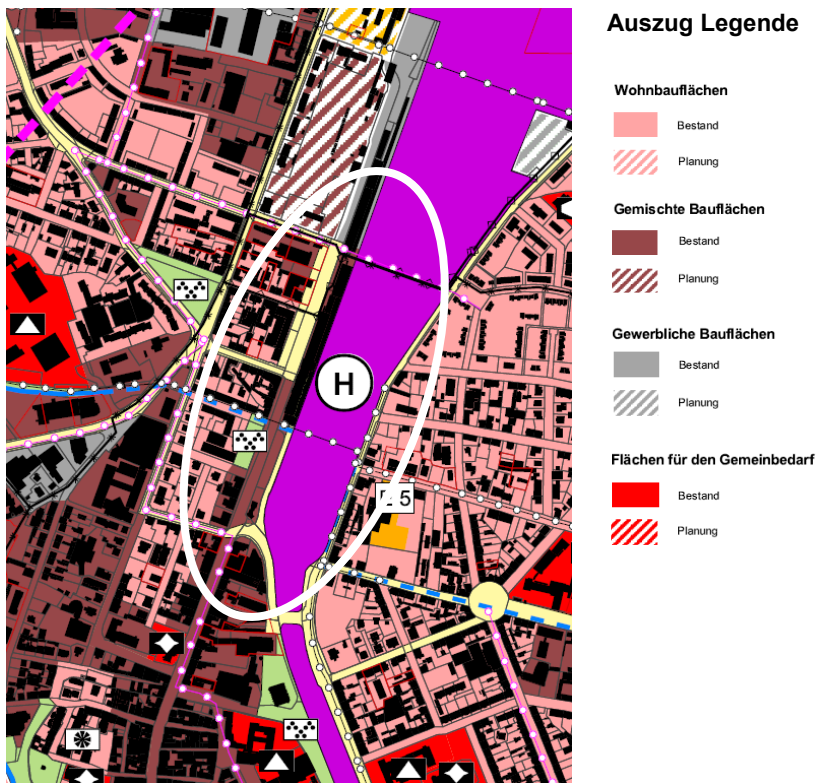


Abb. 10 – Auszug Flächennutzungsplan 2009, 1. Änderung Mai 2014, Lage des Plangebietes

2.5.4.3 Vorhandene Bebauungspläne im Umfeld

Der Umgriff des Wettbewerbsgebiets ist durch folgende Bebauungspläne überplant:

Westseite

- Bebauungsplan Nr. 111 "Vor dem Bahnhof II", letzte Rechtskraft 09.12.2005, ausführliche Beschreibung siehe Kapitel „12.2.4 Errichtung des ZOBs 1989-2000“
- Bebauungsplan Nr. 133 "Güterbahnhof-Süd", letzte Rechtskraft 30.04.2011
- Bebauungsplan Nr. 105 "Innenstadt" (Ausschluss von Vergnügungsstätten und ähnlichen Nutzungen), letzte Rechtskraft 24.10.2011

Ostseite

- Bebauungsplan Nr. 149 "Goethestraße", letzte Rechtskraft 07.07.2012
- Bebauungsplan Nr. 99 "B5 - Sophienstraße - Schillerstraße", letzte Rechtskraft 06.03.2004
- Bebauungsplan Nr. 159 "Finanzamt", letzte Rechtskraft 09.12.2017

Die bestehenden Bebauungspläne stellen keine Vorgabe für die Wettbewerbsaufgabe dar, sondern sollen nach dem Wettbewerb an die künftige Planungskonzeption angepasst werden.

Auf die Ausführungen im Kapitel 12.4 zu einer Festsetzung im Bebauungsplan „Vor dem Bahnhof II“ wird jedoch verwiesen.

Die im Bebauungsplan „Güterbahnhof-Süd“ festgesetzte öffentliche Grünfläche nördlich der Rheinstraße soll auf der Grundlage eines bereits abgeschlossenen städtebaulichen Vertrags in nächster Zeit realisiert werden. Sie soll mit einem von der Rheinstraße ausgehenden Weg für Fußgänger erschlossen werden.

2.5.5 Sonstiges Baurecht

Baurechtliche Vorgaben ergeben sich aus den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen in ihrer jeweils gültigen Fassung (BauGB, LBO EnEV, etc.).

Abstandsflächen:

- Zwischen den einzelnen Gebäuden, zu den Bestandsgebäuden und gegenüber den Nachbargrundstücken sind die nach der Landesbauordnung erforderlichen Abstandsflächen zwingend nachzuweisen und können nicht nach § 6 LBO unterschritten werden. Abstandsflächen dürfen auf öffentlichen Flächen liegen, bei Straßen bis zur Mitte der Straße.
- Nach § 5 Abs. 2 der LBO müssen die Abstandsflächen auf dem Grundstück selbst liegen. Sie dürfen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen liegen, bei beidseitig anbaubaren Flächen jedoch nur bis zu deren Mitte.
- Nach § 5 Abs. 7 LBO beträgt die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 der Wandhöhe (allgemeines Wohngebiet), sie darf jedoch 2,5 m, bei Wänden bis 5 m Breite 2 m nicht unterschreiten.
- Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß LBO sind zulässig, wenn dies städtebaulich begründet ist und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben.

Für die Stellplatzpflicht bei Neubauten ist die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums zur Änderung der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 23. September 2020 maßgeblich. Auf Grund der Nähe zum ÖPNV ist ein ÖPNV-Abschlag von 40 % möglich. Beim historischen, unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsempfangsgebäude und anderen historischen Bestandsgebäuden können die auf Grund der bisherigen Nutzung nach heutigen Maßstäben fiktiv anzusetzenden Stellplätze bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplätze im Fall einer Nutzungsänderung abgezogen werden.

3 Wettbewerbsaufgabe

3.1 Zusammenfassende Darstellung der Wettbewerbsaufgabe und der Planungsziele

Der Bahnhof und das Bahnhofsquartier sollen städtebaulich und verkehrlich weiterentwickelt werden. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Weiterentwicklungen der Verkehrsinfrastruktur soll daher ein städtebauliches Gesamtkonzept für das Bahnhofsquartier entwickelt werden.

Zielstellung des städtebaulichen Gesamtkonzepts ist im Rahmen der ganzheitlichen Ideenfindung insbesondere auch eine Reaktivierung des Bahnhofsempfangsgebäudes. Die Zugänge zum Bahnhof und den Bahnsteigen sollen gestalterisch und funktional aufgewertet werden. Das Zusammenspiel Innen-Außen ist dabei elementarer Baustein für eine nachhaltige Belebung und Nutzung des Gebäudes.

Hierbei soll auch die Ostseite des Bahnhofs als weiterem Zugangsbereich zum Bahnhof neben der Westseite gestärkt werden.

Um das Bahnhofsempfangsgebäude soll ein attraktiv gestalteter Bahnhofsvorplatz als öffentlicher Raum entstehen und als attraktives Bindeglied zur zukünftigen Belebung und Nutzung des Empfangsgebäudes fungieren. Ein wichtiges Ziel ist dabei die nachhaltige Stärkung der Verbindungsachse Bahnhof - Innenstadt. Eine gut gestaltete, der städtebaulichen Situation angemessene Bebauung kann den Raum einfassen. Für heutige und künftige Baukörper sollen standortangemessene Nutzungsmöglichkeiten vorgeschlagen werden.

Ziel ist weiter die Neuordnung und Optimierung der vorhandenen Verkehrsfunktionen und die Anpassung des Bahnhofsareals an die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten (Multimodalität) und die Abstimmung der Schnittstellenbereiche (Intermodalität). Dabei sind zwei denkbare Varianten für die Neupositionierung / Neuanlage eines ZOB derzeit in der Diskussion. Je nach städtebaulicher Präferenz sollen die Teilnehmenden am Wettbewerb auf eine der denkbaren Varianten zurückgreifen.

Anlass einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung wurden die Planungsziele zu verschiedenen Themenfeldern wie folgt in Stichpunkten zusammengefasst:

Themenfeld	Planungsziele
Städtebau und Stadtgestaltung	• Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren • Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren • Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen • Achse Bahnhof – Innenstadt städtebaulich stärken • Grundstücke mit Potential für das Quartier neu in Wert setzen
Freiraum und Umwelt	• Grün erhalten und weiterentwickeln • Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen • Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken • Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten
Bus und Bahn	• Pünktlichkeit fördern • Kurze Fahrzeiten anstreben • Hohe Fahrgastkapazität schaffen • Flexibilität vorhalten

Radverkehr	• Rad- und Kfz-Verkehr trennen • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige und sichere Wegeführung herstellen • Abstellanlagen ausbauen und verbessern
Fußverkehr	• Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige, sichere Wegeführung herstellen • Wege attraktiv gestalten • Kurze Wegestrecken anstreben
Kfz-Verkehr	<u>Durchgangsverkehr:</u> • Verkehrsfluss großräumig gewährleisten • Belastung für Anlieger verringern <u>Zielverkehr:</u> • Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen • Parken und Halten neu organisieren

3.2 Städtebauliche Aufgabenstellung

3.2.1 Bahnhofs-Empfangsgebäude und Bahnanlagen

Das Bahnhofs-Empfangsgebäude soll als wichtiges Kulturdenkmal erhalten bleiben. Heutige Leerstände sollen wieder einer angemessenen Nutzung zugeführt werden. Hierfür sollen im Rahmen des Wettbewerbs Ideen entwickelt werden. Insbesondere sollen Ideen entwickelt werden, die das Empfangsgebäude nachhaltig beleben und in den städtebaulichen Kontext einbinden und verflechten. Im Rahmen der vorgelagerten Bürgerbeteiligung wurde der gestalterische und funktionale Handlungsbedarf sowohl im Gebäude als auch in den Unterführungen und Bahnsteigzugängen unterstrichen. Konkrete Anregungen für aus Bürgersicht wünschenswerte Nutzungen können der Dokumentation der Bürgerbeteiligung entnommen werden.

Um das Gebäude für neue Nutzungen attraktiv zu machen, ist insbesondere auch an eine gute Zugänglichkeit und an eine gute Verknüpfung mit der Umgebung und den Bahnsteigen zu denken.

Eine Durchwegung des Gebäudes im Innern (Passage von Süd nach Nord) wird aufgrund der damit verbundenen Eingriffe als nicht realisierbar eingeschätzt.

Um das Gebäude besser nutzbar zu machen, können auch Um- und Anbauten, unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, vorgeschlagen werden. Die direkte Zuordnung von Freiflächen - als erweiterte Nutzflächen für das Empfangsgebäude - sollte im Kontext der angedachten Nutzungen mit beplant werden.

Grundlegend soll das Empfangsgebäude in seiner Grundstruktur - insbesondere Beibehaltung der Tragwerksstruktur – erhalten werden. Eingriffe in Decken und Fundamente müssen besonders begründet sein.

Im Kontext der Fragestellung, wie das Empfangsgebäude besser belebt und an die heutigen und künftigen Personenströme angebunden werden kann, bestehen insbesondere beim südlichen Gebäudebereich (Antritt Bahnsteigunterführung und heutiges Bäckereipro-

visorium) sowie im nördlichen Bereich (heutige Fahrradabstellanlage unter Gleisdach) Gestaltungsspielräume. Hier sollten Ideen für ein schlüssiges Gesamtkonzept entwickelt werden.

Um eine bessere Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Empfangsgebäudes zu erreichen, kann für heute vorhandene Fahrradstellplätze insbesondere auf dem Hausbahnsteig eine andere Lösung vorgesehen werden.

Nördlich des Bahnhofs-Empfangsgebäudes befindet sich eine offene Dachkonstruktion mit einer Größe von ca. 51 m x 17 m, die mit dem Bahnsteigdach des früheren Hausbahnsteigs baulich verbunden ist. Die lichte Höhe unter dieser Dachkonstruktion beträgt mindestens 4 m. Eingriffe in diese Dachkonstruktion sind zu vermeiden. Einhausungen und Einbauten unter der Dachkonstruktion und eine Unterbauung sind jedoch zulässig.

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. Dies muss durch ein schlüssiges Gesamtkonzept begründet sein. DB Information und DB Reisezentrum sollten jedoch möglichst gut von den beiden Bahnsteigunterführungen zugänglich sein. Von der Bahnsteig-Südunterführung ist ein barrierefreier Zugang erforderlich.

Im Bahnhofs-Empfangsgebäude kann auch das von der Stadt Offenburg gemeinsam mit dem ADFC geplante Mobilitäts-Informations-Zentrum angeordnet werden. Das Mobilitäts-Informations-Zentrum soll zur Information, Beratung und Fortbildung zu umweltfreundlichen Mobilitätsthemen und -angeboten wie dem öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad und Car-Sharing dienen. Es soll einen Beratungsbereich (ca. 50 m²) und zusätzlich einen Raum für Schulungen, Ausstellungen und kleinere Veranstaltungen (mit Nebenräumen ca. 100 m²) umfassen. Das Mobilitäts-Informations-Zentrum soll an einem gut erreichbaren und frequentierten Standort eingerichtet werden. Es kann auch mit anderen Nutzern, wie beispielsweise dem Reisezentrum, kombiniert werden. Wegen des Beratungsangebots zum Thema „ÖPNV“ soll es möglichst nahe am ZOB liegen. Alternativ zum Bahnhofsempfangsgebäude könnte das Mobilitäts-Informations-Zentrum daher auch im Bereich des künftigen ZOB untergebracht werden.

Die heutigen und künftigen Zugänge zu den Bahnsteigunterführungen sollten gut auffindbar, barrierefrei 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.

Zu berücksichtigen ist der 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 Bahnsteig-Südunterführung ist bereits barrierefrei mit Aufzügen ausgebaut. Die Bahnsteig-Nordunterführung soll sowohl auf der

Westseite wie auch auf der Ostseite der Bahnanlagen mit einer Rampe als Zugang versehen werden, so dass sie von den angrenzenden Straßen barrierefrei zugänglich sein wird (siehe unten, Kapitel Rad- und Fußgängerverkehr). Ob und mit welchem Aufwand auch barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen geschaffen werden können, wird parallel zum Wettbewerb in einer technischen Machbarkeitsstudie untersucht.

Die bestehenden Anlagen für den Bahnverkehr (Gleisanlagen, Bahnsteige, Bahnsteigzüge) sind zu erhalten. Die Gleisanlagen werden weiterhin vollumfänglich benötigt, es können keine Gleise entfallen. Zusätzliche Gleisanlagen oder Bahnsteige sind nicht erforderlich. Eingriffe in die beiderseits der Bahnstrecke vorhandenen Oberleitungsmasten sind nicht möglich, diese sind vollumfänglich an ihrem Standort zu erhalten.

3.2.2 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 Warten auf Weiterfahrtmöglichkeiten vorhanden sein. Zudem sollten Freiflächen als erweiterte Nutzflächen für das Empfangsgebäude mitgedacht werden, um die Verknüpfung und Zusammenwirken Innen-Außen zu verbessern und den Raum zu beleben. Zudem sind Bereiche für die Anlieferung und Entsorgung mit zu berücksichtigen.

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.

Ein weiteres zentrales Ziel bei der Neugestaltung des öffentlichen Raums ist ein sicherer Aufenthalt und ein hohes Sicherheitsgefühl. Dies soll zum einen gestalterisch durch gute Einsehbarkeit und umfassende Beleuchtung erreicht werden, zum anderen wird eine verstärkte Belebung und somit soziale Kontrolle des öffentlichen Raums durch frequenzbringende Nutzungen angestrebt. Dieses Anliegen wurde auch in der Bürgerbeteiligung sehr stark eingebracht (siehe auch Dokumentation zur Bürgerbeteiligung).

Die öffentlichen Flächen und Freiräume sollen aber auch für die Quartiersbewohner nutzbar sein. Sie können Aktionsräume für Kinder und Jugendliche beinhalten und Ruhebereiche für ältere Menschen berücksichtigen.

Im gesamten Quartier gibt es eine nicht ausreichende Verteilung von Spielflächen im Sinne einer nähräumigen Versorgung. Potenziale für Spielräume 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 Bahnmissionsmission. Nördlich des Wettbewerbsgebiets ist eine Seniorenwohnanlage in der Realisierung. Die Nutzer sind darum im Quartier präsent und bei der Weiterentwicklung zu berücksichtigen.

Die barrierefreie Gestaltung „über alles hinweg“ ist zeitgemäß und 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 ersten Ideen zur Stadtmöblierung im Bahnhofsumfeld sollen in ihrer Gestaltung einheitlich, robust und zeitlos sein und in ihrer Anordnung einem Gesamtgestaltungskonzept entsprechen, welches einer schnellen Auffindung 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. Vorschläge und Ideen aus der Bürgerschaft zu Ausstattung und Möblierung sind in der Dokumentation der Bürgerbeteiligung aufgeführt.

Für die Beleuchtungskonzeption gelten die Rahmenbedingungen des Lichtmasterplans der Stadt Offenburg. 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 mittelfristig auch mit einem Beleuchtungskonzept inszeniert werden, erste Ideen im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung sind erwünscht.

3.2.3 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 Bahnhofsempfangsgebäude (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 Gebrauchswagenhandel, 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.

Für das bahneigene Grundstück östlich des ZOB zwischen „Dreher-Pavillon“ und Bahnhofsempfangsgebäude (Flst.-Nr. 552/49) mit einer Größe von 1361 m² ist im rechtskräftigen Bebauungsplan „Vor dem Bahnhof II“ eine Nutzung als Kerngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,9 und einer maximalen Gebäudehöhe von 18 m festgesetzt. Das durch Baulinien abgegrenzte Baufeld hat im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss eine Größe von rund 975 m², ab dem 2. Obergeschoss eine Größe von rund 1162 m². Dies entspricht einer Brutto-Geschossfläche von rund 4.274 m² bei viergeschossiger Bauweise bzw. rund 5.436 m² bei fünfgeschossiger Bauweise. Die Deutsche Bahn legt Wert darauf, dass eine Bebauungsmöglichkeit in diesem Umfang und mit dieser Nutzungsart auch in der Zukunft besteht. Die so definierte Baumasse kann jedoch auch ganz oder in Teilen auf einem anderen Grundstück im Wettbewerbsgebiet angeordnet werden, unter der Voraussetzung, dass ein Grundstückstausch erfolgen kann und sich das Grundstück mit der Bebauungsmöglichkeit künftig vollumfänglich im Eigentum der Deutschen Bahn befinden wird.

Da der Bahnhofsbereich außerhalb der eigentlichen Einkaufsinnenstadt liegt, ist gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt Offenburg die Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel (z.B. Bekleidung) nicht gewünscht.

Einzelhandel mit Nahversorgungsfunktionen oder nicht zentrenrelevanten Sortimenten kann vorgesehen werden. Nahversorgungssortimente, die angesiedelt werden können, sind gemäß Einzelhandelsgutachten: Nahrungs- und Genussmittel inklusive Lebensmittelhandwerk, Reformwaren, Papier- und Schreibwaren, Schulbedarf, Zeitschriften, Bücher, Briefmarken, Drogeriewaren (inklusive Wasch- und Putzmittel), Kosmetika, Pharmazie, Schnittblumen.

3.2.4 Stadtgrün und Klimawandelanpassung

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 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 dabei nach Möglichkeit erhalten bleiben, weiterentwickelt werden und durch zusätzliche Pflanzungen ergänzt werden. Auch in der Bürgerbeteiligung wurde deutlich das Anliegen geäußert, den Baumbestand zu erhalten und den Grünanteil auszuweiten. Auch die in Offenburg stattfindende Landesgartenschau 2032 kann hierbei in die Überlegungen einbezogen werden.

Um über ausreichende Spielräume bei der erforderlichen Neugestaltung des Quartiers und seiner Verkehrsinfrastruktur zu verfügen, sind 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 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). 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.

3.3 Verkehrliche Aufgabenstellung

3.3.1 Allgemeine Zielsetzung

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

Zukunftsweisende Ideen sind ausdrücklich erwünscht. Gleichzeitig ist die Finanzierbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit auch im Hinblick auf die Eigentumsverhältnisse in die Überlegungen maßgeblich einzubeziehen. Gegebenenfalls ist auch eine mögliche abschnittsweise Umsetzung bei zunächst fehlender Verfügbarkeit von Grundstücken planerisch zu untersuchen und darzustellen.

3.3.2 Verkehrsuntersuchung

Im Vorfeld zum Wettbewerbsverfahren wurde eine Verkehrsuntersuchung beauftragt. Im Jahr 2018 erfolgte die 1. Phase der Verkehrsuntersuchung zum Bahnhof durch die INOVAPLAN GmbH. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden im Rahmen einer 2. Phase von 2019 bis 2020 durch Rapp Trans AG vertieft.

Die 1. Phase umfasste zunächst eine Mängelanalyse. Neben weiteren Themen lag der Schwerpunkt dann auf einer Untersuchung und Vorauswahl möglicher ZOB-Standorte.

In der 2. Phase wurden Standort und Funktionalität des ZOB vertieft untersucht, zum anderen erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit der zukünftigen Führung des Kfz-Verkehrs im Bahnhofsbereich.

Die Ergebnisse der Untersuchung des Büros Rapp wurden am 08.07.2020 mit der Beschlussvorlage Nr. 082/20 im Verkehrsausschuss des Gemeinderats vorgestellt. Deutlich wurde in der Diskussion vor allem, dass das Verkehrskonzept für das Bahnhofsquartier in einem engen Zusammenhang mit dem künftigen Verkehrskonzept für die Gesamtstadt, dem aufzustellenden „Masterplan Verkehr“, steht, und dass hierzu noch weiterer Prüfbedarf gesehen wird.

3.3.3 Richtlinien

Für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen sind grundsätzlich folgende Richtlinien zu Grunde zu legen:

- Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsflächen aus der Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt06).
- Empfehlungen zur Anlage des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (EAÖ)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (HBS)

3.3.5 Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

3.3.5.1 Stadt- und Regionalbusverkehr

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 im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs ein Vorschlag für den neuen ZOB entwickelt werden, um die städtebaulichen Potentiale – je nachdem, welche Lösung von den Teilnehmenden am Wettbewerb favorisiert wird – herauszuarbeiten.

Der neue ZOB soll folgenden Zielen entsprechen:

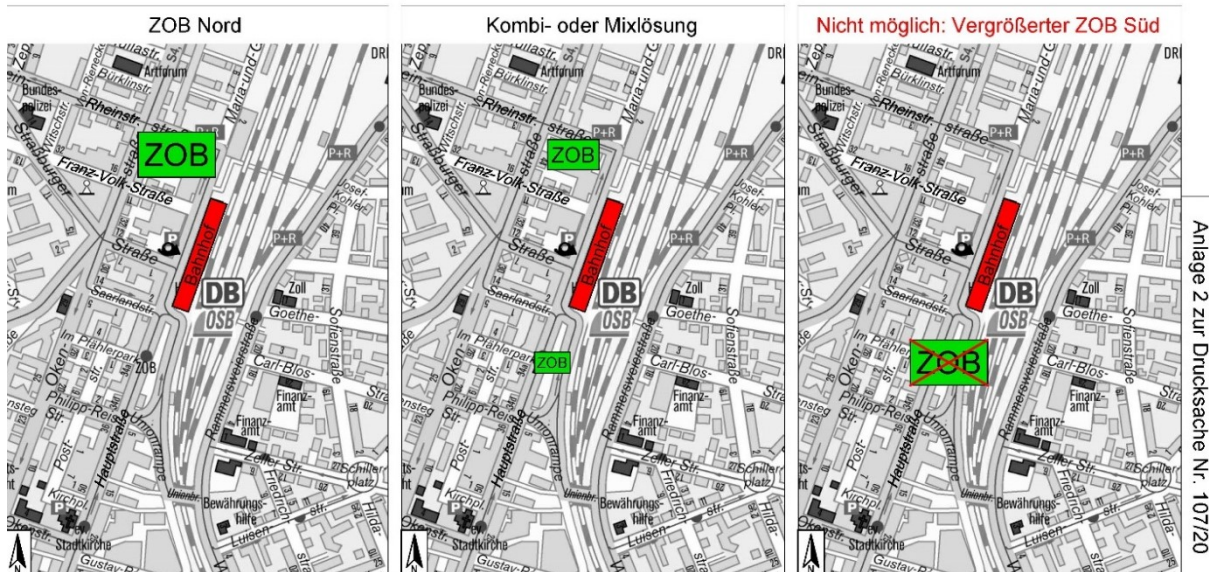
- **Zukunftssicher:** Der ZOB soll alle künftig denkbaren sinnvollen Betriebskonzepte ermöglichen
- **Leistungsstark:** Zu diesen Konzepten gehören auch solche mit extrem gesteigerter Betriebsleistung
- **Flexibel:** Der ZOB soll keine negativen Auswirkungen auf die Betriebskonzepte haben und Reserven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

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 (**Variante A „Nordlösung“**), oder als Kombi- oder Mixtlösung Bussteige sowohl im Süden wie auch im Norden des Bahnhofs (**Variante B „Kombi- oder Mixtlösung“**) umfassen. Die Teilnehmenden am Wettbewerb haben ihre aus städtebaulich-gestalterischen und verkehrlichen Gründen favorisierte Lösung auszuarbeiten.

Mögliche ZOB-Standorte

bei Zugrundelegung der dargestellten Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr



Anlage 2 zur Drucksache Nr. 107/20

Abb. 11 – Mögliche ZOB-Standorte

Die **Variante B „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 entsprechend der **Variante A „Nordlösung“** 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.

Die Zu- und Abfahrt zum und vom ZOB muss grundsätzlich in folgende Richtungen möglich sein:

- Nach Süden von und zur Hauptstraße
- Nach Osten von und zur Unionrampe
- Nach Norden von und zur Okenstraße
- Nach Westen über die Okenstraße von und zur Freiburger Straße
- Nach Nordwesten über die Okenstraße von und zur Straßburger Straße (stadteinwärts) / Rheinstraße (stadtauswärts)

Nach Norden könnte alternativ zur Okenstraße auch die Maria- und Georg-Dietrich-Straße zur An- und Abfahrt von Bussen genutzt werden. Die heutige Haltestelle Güterstraße in der Okenstraße könnte dann allerdings nicht angefahren werden, sondern müsste in die Maria-und-Georg-Dietrich-Straße verlegt werden.

Im Einzelnen sind wie folgt Halteplätze vorzusehen:

a) Variante A „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. Halteplätze können wie nachfolgend dargestellt an einem Bussteig kombiniert werden und müssen dann nicht unabhängig voneinander anfahrbar sein.

ZOB Nord

Steig Nr. (fiktiv)	Halteplätze	Länge	Anfahrt mög- lich von	Abfahrt mög- lich nach
1	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
2	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
3	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
4	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
5	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
6	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
7	2	Gelenkbus + Standard- bus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
8	2	Gelenkbus + Standard- bus	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
9	1	Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	Okenstraße (s.o.)
10	2	Gelenkbus + Standard- bus	Hauptstraße, Unionrampe	Okenstraße (s.o.)
11	1	Gelenkbus	Okenstraße (s.o.)	Hauptstraße, Unionrampe
12	2	Gelenkbus + Standard- bus	Okenstraße (s.o.)	Hauptstraße, Unionrampe

Haltestelle Süd

13	2	Gelenkbus + Gelenkbus	ZOB Nord	Hauptstraße, Unionrampe
14	2	Gelenkbus + Gelenkbus	Hauptstraße, Unionrampe	ZOB Nord

b) Variante B „Kombi- oder Mixtlösung“ für den ZOB

Es sind je 10 Halteplätze im Norden und im Süden des Bahnhofs vorzusehen.

ZOB Nordteil

Steig Nr. (fiktiv)	Halteplätze	Länge	ZOB-Teil	Anfahrt mög- lich von	Abfahrt mög- lich nach
1	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
2	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
3	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
4	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
5	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
6	1	Gelenkbus	Nord	ZOB Südteil	ZOB Südteil
7	2	Gelenkbus + Standardbus	Nord	ZOB Südteil	Okenstraße (s.o.)
8	2	Gelenkbus + Standardbus	Nord	Okenstraße (s.o.)	ZOB Südteil

ZOB Südteil

Steig Nr. (fiktiv)	Halteplätze	Länge	ZOB-Teil	Anfahrt mög- lich von	Abfahrt mög- lich nach
9	2	Gelenkbus + Gelenkbus	Süd	Hauptstraße, Unionrampe	ZOB Nordteil
10	1	Gelenkbus	Süd	Hauptstraße, Unionrampe	ZOB Nordteil
11	2	Gelenkbus + Gelenkbus	Süd	ZOB Nordteil	Hauptstraße, Unionrampe
12	1	Gelenkbus	Süd	ZOB Nordteil	Hauptstraße, Unionrampe
13	2	Gelenkbus + Standardbus	Süd	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe
14	2	Gelenkbus + Standardbus	Süd	Hauptstraße, Unionrampe	Hauptstraße, Unionrampe

Allgemeine Hinweise

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

Aus dem gleichen Grund sollen die Zufahrten möglichst unabhängig von etwaigen Stauscheinungen erfolgen können. Wenn in den Zu- und Ausfahrbereichen Lichtsignalanlagen notwendig werden, so sollen diese für den Busverkehr eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe A bis B nach HBS) erreichen, und gleichzeitig noch eine ausreichende Qualität (Stufe D, in Ausnahmefällen E) für sonstige Verkehre bieten.

Bei den Anforderungen handelt es sich um Mindestanforderungen, die aus fiktiven Betriebskonzepten abgeleitet sind. Großzügigere Anlagen mit mehr oder längeren Bussteigen sind zulässig.

Die Bussteige mit 2 Halteplätzen können so ausgebildet werden, dass der vordere Bus das nachfolgende Fahrzeug blockiert. Planungen, bei denen die beiden Halteplätze jeweils an einem separaten Steig platziert werden, sind zulässig.

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.

Die Zukunftsoption, an einem Teil der Bussteige Ladeeinrichtungen für Elektrobusse vorzusehen, soll gegeben sein. Anforderungen hierfür sind eine ausreichende Durchfahrts Höhe, eine ausreichende Standfläche für die Ladeeinrichtung und die Möglichkeit der Unterbringung von Betriebsräumen.

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 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 für einen Standardbus. 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 bevorzugte Richtung für die An- und Abfahrt stellt die Freiburger Straße dar. Es sind auch Vorschläge zulässig, bei denen die Anfahrt stattdessen über die Straßburger Straße (von Süden) und die Okenstraße (von Norden) erfolgt. Analog kann auch die Abfahrt über die Rheinstraße (nach Süden) und die Okenstraße (nach Norden) erfolgen.

Die Fernbushaltestelle sollte möglichst in der Nähe des Parkhauses liegen sowie kurze Wege zu einem der beiden ZOB-Teile aufweisen. Wenn die Platzverhältnisse dies zulassen, kann die Fernbushaltestelle auch in den ZOB integriert werden.

Bei der Fernbushaltestelle ist mit längeren Haltezeiten von Bussen teils auch in den Nachtstunden zu rechnen. Mögliche Beeinträchtigungen angrenzender Nutzungen, z.B. durch laufende Motoren oder wartende Fahrgäste und Bring- und Abholverkehr, sind bei der Standortwahl mit zu bedenken.

Taxi

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

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

3.3.6 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 Achsen vorzusehen.

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 Bahnhof-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.

Die Schaffung von barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen von der Bahnsteig-Nordunterführung durch Aufzüge ist seitens der Deutschen Bahn gegenwärtig nicht geplant. Die Stadt Offenburg beabsichtigt, hierzu parallel zum Wettbewerb eine technische Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen, wie hier ein barrierefreier Zugang durch Aufzüge geschaffen werden kann. Die Planung dieser Aufzüge ist daher kein Gegenstand der Wettbewerbsaufgabe.

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 % begrenzt, d.h. 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 ist 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.

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. Um eine bessere Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Empfangsgebäudes zu erreichen, kann ganz oder teilweise für heute vorhandene Fahrradstellplätze im Bereich des Empfangsgebäudes, insbesondere auf dem früheren Hausbahnsteig, auch eine andere Lösung vorgesehen werden.

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

3.3.7 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.

3.3.8 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

Gegenwärtig wird auch Kfz-Durchgangsverkehr durch das Bahnhofsquartier geführt. Im Ost-West-Richtung wird der Kfz-Durchgangsverkehr von der Unionbrücke über die Unionrampe auf die Hauptstraße vor dem Bahnhof geführt und dann weiter sowohl über die Straßburger Straße wie auch über die Rheinstraße zur Okenstraße und Freiburger Straße. In West-Ost-Richtung nutzt der Kfz-Durchgangsverkehr die Okenstraße, die Philipp-Reis-Straße und die Unionrampe zur Unionbrücke.

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-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

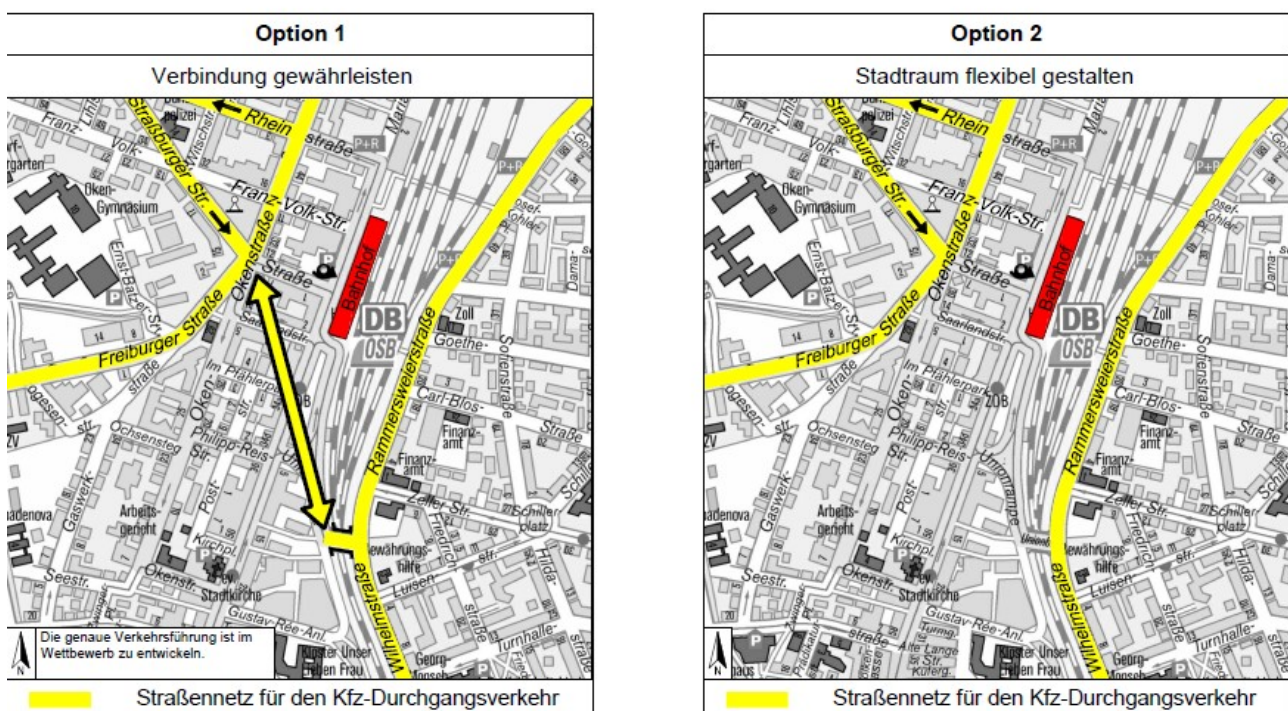


Abb. 12 – Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs im Bahnhofsquartier

Option 1 „Verbindung gewährleisten“: Der Kfz-Durchgangsverkehr wird mit einer durchgehenden Fahrspur je Richtung zwischen der Okenstraße/Freiburger Straße und der Unionbrücke 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 Bahnhoferschließung 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 soll für die Wettbewerbsteilnehmer zulässig sein, 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. 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. Denkbar ist auch eine Mischnutzung Parkhaus-Geschäftshaus. 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 Bahnsteig- und nordunterführung naheliegend. Die Teilnehmer sind hier jedoch frei in ihren Vorschlägen.

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

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

Für Einsatzfahrzeuge der Bundespolizei sind auf der Westseite des Bahnhofs weiterhin Stellplätze vorzuhalten. Darüber hinaus sind Anlieferzonen zu definieren, die die Ver- und Entsorgung des Empfangsgebäudes gewährleisten.

Die übrigen heute vorhandenen ebenerdigen Kfz-Stellplätze vor dem Bahnhofs-Empfangsgebäude können entfallen, wenn dies für die Anordnung von anderer Verkehrsinfrastruktur (z.B. neuer ZOB) oder für die städtebauliche Entwicklung erforderlich ist. Für gewerbliche Nutzungen sind jedoch die erforderlichen Lieferzufahrten oder Anlieferzonen zu berücksichtigen.

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, das dann die heutige P+R-Anlage an der Rammersweierstraße ersetzen kann.

Innerhalb des Wettbewerbsgebiets konnte auf der Ostseite des Bahnhofs jedoch bisher kein Grundstück festgestellt 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.

Auf der Ostseite des Bahnhofs ist der heute an der Südunterführung vorhandene Stellplatz für Einsatzfahrzeuge weiterhin vorzuhalten. Er kann jedoch in seiner Lage verändert werden.

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.

3.3.9 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 Standorten 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.

Auch ein Teil der Bussteige soll so ausgestaltet werden, dass entsprechende Ladeeinrichtungen vorgesehen werden können (siehe Kapitel oben).

Wie weiter oben schon dargestellt, soll im Bahnhofsbereich, idealerweise im Empfangsgebäude, künftig das durch die Stadt Offenburg geplante Mobilitäts-Informations-Zentrum angesiedelt sein, das zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten berät und vermittelt. Das Mobilitäts-Informations-Zentrum soll zur Information, Beratung und Fortbildung zu umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten wie dem öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad und Car-Sharing dienen. Es soll einen Beratungsbereich (ca. 50 m²) und zusätzlich einen Raum für Schulungen und kleinere Veranstaltungen (mit Nebenräumen ca. 100 m²) umfassen. Das Mobilitäts-Informations-Zentrum soll an einem gut erreichbaren und frequentierten Standort eingerichtet werden. Es kann auch mit anderen Nutzern, wie beispielsweise dem Reisezentrum, kombiniert werden. Wegen des Beratungsangebots zum Thema „ÖPNV“ soll es möglichst nahe am ZOB liegen. Alternativ zum Bahnhofsempfangsgebäude könnte das Mobilitäts-Informations-Zentrum daher auch im Bereich des künftigen ZOB untergebracht werden.