

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
06.12.2022

1. **Betreff:** Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrag mit Ermittlung der Anforderungen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	25.01.2023	öffentlich
1. Gemeinderat	30.01.2023	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise

_____ €

44350000 Allg. Planungsaufwand
MMP 200: Neubau der Unionbrücke

2024
Stufe 2
Stufe 3

30.000 €
200.000 €
2.000.000 €
7.800.000 €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 100.000 €
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./.

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 100.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme _____ €
Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./.

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

06.12.2022

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrag mit Ermittlung der Anforderungen

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die Verwaltung mit der Ermittlung der Anforderungen für ein Ersatzbauwerk der Unionbrücke zu beauftragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 06.12.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrakt mit Ermittlung der Anforderungen

Sachverhalt/Begründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen werden folgende strategischen Ziele erreicht:

- C3 „Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird“
- E1: „Der Verkehr wird in stärkerem Maße umwelt- und stadtverträglich gestaltet“

1 Zusammenfassung

Die Unionbrücke ist aufgrund ihrer besonderen konstruktiven Merkmale nicht sanierungsfähig. Ein vorgesehener und beschlossener Neubau um 2010 kam nicht zu Stande, da einerseits im damaligen Planungsprozess kein Konsens über die zu realisierende Variante gefunden werden konnte und andererseits durch eine Ertüchtigung mittels zusätzlicher, dauerüberwachter Spannglieder die Restnutzungsdauerzeit bis 2030 ausgedehnt werden konnte. Eine weitere Verlängerung der Restnutzungsdauer wurde jedoch schon damals ausgeschlossen.

Baumaßnahmen an Kreuzungsbauwerken mit der Bahn benötigen einen sehr langen Vorlauf. Erforderliche Unterbrechungen des Bahnverkehrs müssen rund 5 Jahre im Voraus auf den Tag genau bei der Bahn angemeldet werden. Im Fall der Unionbrücke ist dies aus Sicht der Bahn besonders komplex, da nicht nur die Rheintalbahn Mannheim – Offenburg – Basel – Konstanz, sondern auch die Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen und die Abstellgleise im Bahngraben betroffen sind.

Daher muss die Planung zur Zukunft der Unionbrücke frühzeitig angegangen werden. Die Erfahrung zeigt, dass der Planungsprozess für diese komplexe Aufgabe ebenfalls viel Zeit in Anspruch nimmt. Zunächst muss hierfür geklärt werden, welche Funktionen die Unionbrücke künftig übernehmen soll. Daher sollen schon jetzt die Anforderungen an das neue Bauwerk definiert werden.

Die Planungen um das Jahr 2010 haben sich in vielfacher Hinsicht überholt. Folgende wesentliche Änderungen sind seither zu berücksichtigen:

- Mit dem Masterplan Verkehr wird eine neue strategische Ausrichtung der Verkehrsplanung in Offenburg ausgearbeitet. In diesem Zusammenhang wird auch die Nordquerung mitbetrachtet.
- Für das Bahnhofsumfeld wurde ein Sanierungsgebiet eingerichtet. In diesem Rahmen wird die Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld neu geordnet und insbesondere der ZOB an die Rheinstraße verlegt. Der Kfz-Verkehr wird maximal einstreifig je Richtung geführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 06.12.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrakt mit Ermittlung der Anforderungen

- Das Rée-Carreé wurde inzwischen fertig gestellt und eröffnet. Die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage sind inzwischen als verkehrsberuhigte Bereiche neu gestaltet. Östlich der Bahn an der Rammersweierstraße wurde das Flurstück inzwischen neu bebaut.
- Auch aus Sicht der Bahn besteht Klarheit, dass der notwendige Ausbau des Schienenkorridors Karlsruhe – Basel im Stadtgebiet Offenburg durch einen Güterzugtunnel realisiert wird und der Bahngraben nicht mehr aufgeweitet werden muss. Der Güterzugtunnel soll allerdings erst 2035 zur Verfügung stehen.
- Das Liniennetz im Stadtbusverkehr wurde 2017 neu geordnet. Mit dem neuen ZOB werden hier Anpassungen erforderlich sein.
- Die Ertüchtigung der Unionbrücke im Jahr 2011 führte zu einer längeren Sperrung für den Kfz-Verkehr. Dabei gewonnene Erfahrungen sind ebenfalls für das weitere Vorgehen nützlich.

Aus diesen wesentlich veränderten Rahmenbedingungen ist abzuleiten, dass sich auch die Anforderungen an die neue Unionbrücke sehr deutlich verändert haben. Daher schlägt die Verwaltung vor, den Planungsprozess für den Neubau neu aufzusetzen und nicht auf den bestehenden Planungen und Entwürfen aufzubauen.

2 Ausgangslage

Mit DS 086/10 hat der Gemeinderat beschlossen, die Planungen für den Neubau der Unionbrücke auszusetzen und stattdessen das Bestandsbauwerk zu stabilisieren. Diese Maßnahmen wurden im Jahr 2011 durchgeführt. Damit konnte die Restnutzungsdauer der Brücke mit Einschränkungen (Lastreduktion) bis 2030 verlängert werden. Eine weitere Erhöhung der Restnutzungsdauer ist jedoch aus heutiger Sicht nicht möglich.

Die gewählte Variante der umfangreichen Planungen sahen damals eine Aufteilung in zwei Überbauten vor, die jeweils zwei Fahrspuren im Richtungsbetrieb sowie einen Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr aufgenommen hätten (siehe Anlage 1). Die beiden Überbauten waren verkehrlich als Bestandteil eines zweisepurigen Turbokreisels mit vier Ausfahrten (Rammersweier Straße, Wilhelmstraße, Unionrampe und Gustav-Rée-Anlage) geplant.

Die Kosten wurden damals auf rund 28 Mio. Euro beziffert. Entscheidend für die Belastung des städtischen Haushalts ist dabei der Kostenteilungsschlüssel zwischen Stadt und Bahn sowie die Möglichkeiten zur Bezuschussung. In DS 086/10 wurde ein Kostenteilungsschlüssel von 60 % Bahn und 40 % Stadt unterstellt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 06.12.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrag mit Ermittlung der Anforderungen

Der damalige Planungsprozess war sehr intensiv und hatte ein breit getragenes Ergebnis. Dennoch zeigen die Unterlagen aus der Vergangenheit auch, dass vielfache Prüfungen von Alternativen in unterschiedlichste Richtungen durchgeführt wurden, um etwaige Nachteile der gewählten Variante zu minimieren.

3 Geänderte Anforderungen

Seit dem Jahr 2010 haben sich wesentliche Änderungen ergeben, die auch die Anforderungen an das Bauwerk neu definieren.

3.1 Masterplan Verkehr

Der Masterplan Verkehr als integrierter Verkehrsentwicklungsplan wird aktuell erstellt. Wesentliches Ziel ist dabei die Ausrichtung als Klimamobilitätsplan gemäß den Anforderungen des Landes Baden-Württemberg.

Der Masterplan Verkehr soll im 1. Halbjahr 2023 fertiggestellt werden. Die Ergebnisse des Masterplans stehen somit rechtzeitig zum Planungsbeginn für die Unionbrücke zur Verfügung.

Im Masterplan Verkehr wird auch die Fragestellung geklärt, ob die so genannte Nordquerung weiterverfolgt werden soll. Dabei handelt es sich um einen weiteren Brückenschlag über die Bahn, und zwar auf Höhe der Englerstraße im Westen und der Straße Scheerbünd im Osten. Diese Brücke hat deutlichen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage der Unionbrücke. Die Unionbrücke wird aber weiterhin innerstädtischen Schwerverkehr und den Stadtbusverkehr aufnehmen müssen.

Wenn die Nordquerung weiterverfolgt wird, so wird diese jedoch voraussichtlich nach 2030 und damit nach dem Ersatzneubau der Unionbrücke in Betrieb gehen können.

3.2 Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof mit neuem ZOB

Für das Sanierungsgebiet Bahnhof/Schlachthof wurde 2022 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf sieht – wie auch alle anderen Entwürfe – einen neuen ZOB im Bereich der Rheinstraße vor. Dazu müssen die Verkehre im gesamten Quartier neu geordnet werden. Diese Maßnahmen werden bis zum Neubau der Unionbrücke abgeschlossen sein.

Als ein wesentlicher städtebaulicher Mangel wurde bei der Auslobung des Wettbewerbs der hohe Anteil des Durchgangsverkehrs über die Unionbrücke und durch das Quartier identifiziert. Daher wurde in der Aufgabenstellung des Wettbewerbs gefordert Lösungen aufzuzeigen, die sowohl das Ermöglichen eines Durchgangsverkehrs als auch dessen komplette Unterbindung zulassen. Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs ist aber in jedem Fall vorgesehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Pastorini, Marco	Tel. Nr.: 82-2471	Datum: 06.12.2022
---	-------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrakt mit Ermittlung der Anforderungen

3.3 Rée-Carré, Lange Straße, Gustav-Rée-Anlage und Bebauung Zeller Straße 8

Das 2010 bereits geplante, damals noch als Einkaufsgalerie titulierte Rée-Carré wurde inzwischen umgesetzt. Die erstellten Hochbauten definieren die für Verkehrsflächen nutzbaren Freiräume. Gegenüber den damaligen Planungen ergaben sich zu dem Nutzungsänderungen, die einen starken Einfluss auf die entstehenden Verkehre haben. So haben u.a. Dienstleistungen ein stärkeres Gewicht bekommen, die nicht nur in Summe, sondern auch im tages- und wochenzeitlichen Verlauf andere, gleichmäßiger verteilte Verkehre erzeugen.

Die Lange Straße und die Gustav-Rée-Anlage wurde zeitgleich komplett neu ausgebaut und gestaltet. Die Ausführung als verkehrsberuhigte Bereiche hat dabei zu einer deutlichen Reduktion der Kfz-Verkehre bei gleichzeitiger massiver Steigerung der Fußgängerfrequenzen geführt. Die gestiegene Aufenthaltsqualität führt zu einer deutlichen Belebung der östlichen Innenstadt. Eine ungeplante, durch eine private Hochbaumaßnahme bedingte Sperrung der Langen Straße für Kfz-Verkehre im Jahr 2022 führte temporär zu einer weiteren starken Beruhigung der verbleibenden Bereiche.

Das Grundstück an der Zeller Straße 8 (Finanzverwaltung) wurde inzwischen vom Eigentümer neu geordnet. In einem ersten Bauabschnitt wurden dabei die Gebäude an der Zeller Straße ersetzt. In einem weiteren Bauabschnitt sollen auch die südlich anschließenden Freiflächen bebaut werden. Da die bestehenden Planungen zur Unionbrücke keinen Vorteil von einer Inanspruchnahme dieser Flächen erkennen ließen, wurden hier auch keine weitergehenden Bedarfe angemeldet. Auch diese geplanten Bauten geben einen Rahmen für mögliche künftige Verkehrsflächen vor.

3.4 Planungen des Bahnausbaus

Zum Zeitpunkt der Planungen des Neubaus der Unionbrücke sahen die Planungen der Bahn noch vor, den Ausbau der Rheintalbahn durch zwei weitere Gleise parallel zur bestehenden Strecke im Offenburger Stadtgebiet zu realisieren (A3-Trasse). Hierfür sollte der Bahngraben im Bereich der Unionbrücke deutlich (ca. 4 m) aufgeweitet werden. Diese Planungen sind inzwischen überholt, der Ausbau soll nun im Offenburger Stadtgebiet durch einen Güterzugtunnel erfolgen. Dieser soll 2035 in Betrieb gehen. Damit werden die Bahngleise unter der Unionbrücke sehr stark vom Schienengüterverkehr entlastet. Allerdings wird sich perspektivisch auch die Zahl der Züge im Personenfern- und Nahverkehr deutlich erhöhen. Inwieweit dies Auswirkungen auf die Planungen zur Unionbrücke hat, muss im weiteren Prozess mit der Bahn geklärt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

06.12.2022

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrakt mit Ermittlung der Anforderungen

3.5 Weitere Anforderungen aus dem Bahnverkehr

Durch den Tunnelneubau muss zwar der Bahngraben nicht mehr aufgeweitet werden, jedoch wird die Bahn ein Verlangen bezüglich der lichten Höhe und der lichten Weite zwischen den Widerlagern stellen. Die Forderung der lichten Weite wird vermutlich aufgrund der zu schmalen Wartungsgänge entlang der Gleise gestellt werden.

Aus der Forderung einer größeren lichten Höhe ergeben sich erhebliche Änderungen in der Höhenlage der Anschlüsse an die Unionbrücke und somit auch für angrenzende Straßen. Die Rampenlänge wird größer werden, der dafür verfügbare Raum geringer.

3.6 Neuordnung Liniennetz Stadtbus

Im Jahr 2017 wurde das Liniennetz im Stadtbusverkehr in Offenburg neu geordnet. Nach weiteren Anpassungen verkehren nun sonntags bis freitags vier Stadtbuslinien über die Unionbrücke. Der Verkehrsvertrag endet 2027. Zur Weiterführung muss das Netz erneut ausgeschrieben werden. Ob es hierbei zu umfangreichen Neuordnungen kommt, kann noch nicht abgeschätzt werden. Absehbar sind in jedem Fall Änderungen durch die Neuanlage des ZOBs an der Rheinstraße, die Erschließung des Klinik-Campus sowie die Ermöglichung von Busverkehren in der Eisenbahnüberführung Badstraße. Eine Nutzung der Unionbrücke für den Stadtbusverkehr soll weiterhin möglich sein.

3.7 Erfahrungen aus den Sperrungen der Unionbrücke

Zur Ertüchtigung im Jahr 2011 wurde die Unionbrücke für mehrere Monate für Kfz gesperrt. Rad- und Fußverkehr konnte während der Bauzeit nahezu durchgängig aufrechterhalten werden. Im Busverkehr gab es erhebliche Änderungen im Liniennetz. Teilweise wurden Linien gebrochen, auch konnten nicht mehr alle Linien den ZOB anfahren.

Es wurde damals befürchtet, dass die Sperrung der Unionbrücke zu massiven Überlastungen im umgebenen Straßennetz führen würde. Durch eine intensive Vorbereitung mit entsprechenden Anpassungen im Straßennetz konnte dies jedoch vermieden werden. Nach einer Umgewöhnungszeit stellte sich eine gut akzeptable Qualität des Verkehrsablaufs ein.

Allerdings konnte damals noch die nicht umgebaute Lange Straße beispielsweise für Busverkehre und als lokale Ausweichroute in die Überlegungen einfließen. Durch den neu geschaffenen Zustand wird dies neu zu bewerten sein, so dass die damaligen Erfahrungen nur eingeschränkt übertragbar sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:

Pastorini, Marco

Tel. Nr.:

82-2471

Datum:

06.12.2022

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrag mit Ermittlung der Anforderungen

3.8. Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs

Auf der bestehenden Unionbrücke sind die Anlagen für den Rad- und Fußverkehr deutlich unterdimensioniert. Schon bei den bestehenden Planungen für den Ersatzneubau wurden deutlich großzügigere Anlagen für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen.

Die Unionbrücke ist Bestandteil der Maßnahmenachse 8 des Fahrradförderprogramms V+. Zwar wurde schon bei den Planungen zur Signalisierung überlegt, wie der Radverkehr im Bereich der Unionbrücke auf dem Bestandsbauwerk verbessert werden kann. Die gegebenen Platzverhältnisse lassen jedoch keine akzeptable Führung für alle relevanten Radverkehrsbeziehungen zu. Daher wurde das Thema bis zum Neubau der Unionbrücke zurückgestellt.

Die Unionbrücke ist außerdem Bestandteil des geplanten Radschnellwegs Offenburg-Appenweier-Achern. Dies ist bei den Planungen ebenfalls zu berücksichtigen.

4 Geplantes Vorgehen

Die Anmeldung der entsprechenden Baufenster bei der Bahn müssen im Jahr 2025 erfolgen. Diese Anmeldungen müssen ingenieurseitig vorbereitet werden, so dass die Erteilung eines Planungsauftrags mit entsprechendem Vorlauf erforderlich ist.

Aufgrund des Planungsumfangs wird für die Planungsleistung ein EU-weites Vergabeverfahren erforderlich. Die entsprechenden Fristen, die ein solches Verfahren beinhaltet, führen zu einer Verfahrenslaufzeit von rund einem halben Jahr.

Die Aufgabenstellung scheint so komplex, dass zumindest für die ersten Planungsschritte eine Bearbeitung in einer Konkurrenzsituation mehrerer Planer ratsam ist. Dies könnte zum Beispiel im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung oder einem anderen konkurrierenden Verfahren erfolgen.

Für die Aufgabenstellung müssen die Anforderungen und Erwartungen an die neue Unionbrücke möglichst eindeutig und qualitativ ausgereift definiert werden. Die oben geschilderten Änderungen zeigen auf, dass die künftigen Anforderungen intensiv zu diskutieren sind. Die Aufgabenstellung wird dem zuständigen Ausschuss voraussichtlich Mitte 2023 zur Beratung vorgelegt.

Damit ergibt sich folgender möglicher Zeitplan:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

188/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
06.12.2022

Betreff: Ersatzneubau Unionbrücke: Planungsauftrakt mit Ermittlung der Anforderungen

01/2023 – 06/2023	Ausarbeitung der Aufgabenstellung einschließlich der verkehrlichen Rahmenbedingungen
07/2023 – 12/2023	Ausarbeitung erster Planungsschritte in einer Konkurrenzsituation mehrerer Planer
01/2024 – 06/2024	Durchführung eines VGV-Verfahrens zur Vergabe der Ingenieurleistungen
07/2024 – 06/2025	Planung der Baumaßnahme zur Vorbereitung der Anmeldung der Baufenster bei der Bahn
07/2025	Anmeldung der Baufenster bei der Bahn
2026 - 2027	Genehmigungsplanung und Rechtsverfahren
2028	Ausführungsplanung
2029	Ausschreibung der Bauleistung
01/2030 – 12/2031	Neubau der Unionbrücke