



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

022/23

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:

26.01.2023

1. **Betreff:** Sachstandsbericht zum Haltepunkt Offenburg Süd sowie zur Eisenbahnüberführung Badstraße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	15.03.2023	öffentlich

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

Nein Ja

4. **Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:**

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(Nennung HH-Stelle mit Betrag und Zeitplan)

_____ €

MMP 163 Bahnhalt Offenburg Süd

2024: 150.000 €

Stufe III: 5.000.000 €

MMP 167 Ausbau DB Unterführung Kronenstraße/Badstraße

2024: 250.000 €

2025: 250.000 €

Stufe II: 11.550.000 €

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) _____ €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./_. _____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) _____ €

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.

022/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Haltepunkt Offenburg Süd sowie zur
Eisenbahnüberführung Badstraße

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

022/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Haltepunkt Offenburg Süd sowie zur Eisenbahnüberführung Badstraße

Sachverhalt/Begründung:

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

1. Zusammenfassung

Im Umfeld der Badstraße sind mehrere umfangreiche Maßnahmen geplant, die sich sowohl räumlich überlappen als auch funktionell sehr stark ineinandergreifen. Diese sind daher auch integriert zu betrachten. Mit diesem Sachstandsbericht soll daher sowohl zum Sachstand Haltepunkt Offenburg Süd als auch zur Eisenbahnüberführung (EÜ) Badstraße berichtet werden. Beide Maßnahmen stehen stark im Kontext der Landesgartenschau.

Nach der Erstellung einer technischen Machbarkeitsstudie (DS 070/21) erfolgt aktuell die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zum Haltepunkt Offenburg Süd. Diese betrachtet aus Bahnbetriebssicht einerseits die Leistungsfähigkeit der Strecke und andererseits die Auswirkungen auf den Fahrplan. Die Ergebnisse zur Leistungsfähigkeit liegen inzwischen vor. Durch kompensierende Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit der Strecke trotz der reduzierenden Wirkung des Haltepunkts insgesamt leicht erhöht werden, so dass auch aus dieser Sicht die Einrichtung des Haltepunkts möglich ist. Die Ergebnisse zur Fahrplanbetrachtung stehen noch aus.

Für die EÜ Badstraße wurde inzwischen in Folge der Beschlüsse zur Äußerung eines Verlangens seitens der Stadt (DS 061/15) und dem Entwicklungskonzept Badstraße (DS 196/17 und DS 099/18) eine Planungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn (DB Netz AG) und der Stadt Offenburg abgeschlossen. Die Erneuerung ist demnach in den Jahren 2029/2030 vorgesehen.

2. Haltepunkt Offenburg Süd: aktueller Stand der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung

Wie bereits in DS 070/21 geschildert, gehört die Rheintalbahn im betroffenen Streckenabschnitt zu den überlasteten Schienenwegen. Langfristig wird sich die Situation erst mit der Inbetriebnahme des Offenburger Tunnels und der Neubaustrecke entlang der Autobahn bis Riegel voraussichtlich im Jahre 2035 sowie der Inbetriebnahme zweier weiterer Streckengleise zwischen Orschweier und Kenzingen voraussichtlich im Jahre 2041 entschärfen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

022/23

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Pastorini, Marco	82-2471	26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Haltepunkt Offenburg Süd sowie zur Eisenbahnüberführung Badstraße

Die Deutsche Bahn hat daher einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) entwickelt und veröffentlicht. Dieser sieht verschiedene Infrastruktur- und Fahrplanmaßnahmen vor, die im Wesentlichen bis Dezember 2026 umgesetzt werden sollen. Eine dieser vielen Maßnahmen ist beispielsweise im Bahnhof Offenburg eine weitere Weichenverbindung, die dafür sorgt, dass die Regionalbahnen von Freiburg das üblicherweise genutzte Gleis 2 erreichen können, ohne das Gleis der Gegenrichtung mitzubenutzen.

Eine weitere Erhöhung der Kapazität erfolgt durch die Ausrüstung der Strecke mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS. Da die Strecke jedoch bereits mit einem sehr leistungsfähigen Zugsicherungssystem ausgestattet ist, sind die Wirkungen gering.

In der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung wurden alle genannten Maßnahmen, d. h. der Haltepunkt Offenburg Süd, die Maßnahmen aus dem PEK und die Ausrüstung mit ETCS gemeinsam betrachtet. Sowohl im Bestand als auch auf dieser weiterentwickelten Infrastruktur wurde der Jahresfahrplan für die zweite Hälfte der 20er Jahre simuliert. Dieser ist auch für den Betrieb während der Landesgartenschau im Jahr 2032 maßgebend. Der Fahrplan beinhaltet die Inbetriebnahme wichtiger, im bundesweiten Kontext relevanter Infrastrukturprojekte wie dem Rastatter Tunnel und Stuttgart 21, die in Teilen des deutschen Schienennetzes zu einer umfangreichen Neuordnung v. a. des Fernverkehrs und in der Folge auch des Nah- und Güterverkehrs führen werden. Für den Abschnitt Offenburg-Kenzingen ergeben sich aber nahezu keine Änderungen im Vergleich zum heutigen Fahrplan. Im Ergebnis konnte für beide Fahrtrichtungen eine leichte Abnahme der Auslastung ermittelt werden, die Strecke bleibt aber nach wie vor auf hohem Niveau überlastet.

Die Ergebnisse der Fahrplanbetrachtung stehen noch aus. Dabei zeichnet sich ab, dass durch die Verlängerung der Gesamtfahrzeit Offenburg-Freiburg wegen des neuen Haltepunkts eine spätere Ankunft und eine frühere Abfahrt der Regionalbahn in Offenburg erfolgen muss. Hierdurch wird der wichtige Anschluss auf die Schwarzwaldbahn in Richtung Villingen-Singen-Konstanz gefährdet, ebenso in der Gegenrichtung. Deshalb wird derzeit geprüft, unter welchen Bedingungen dieser Anschluss erhalten werden kann. In der Sitzung des Verkehrsausschusses soll hierzu mündlich zum aktuellen Stand berichtet werden.

Die Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung betrachtet in einem weiteren Szenario auch die Wirkungen des Haltepunkts nach vollständigem Ausbau der Rheintalbahn und Umsetzung des Deutschlandtakts. Hierbei wird auch noch ein Haltepunkt Niederschopfheim berücksichtigt. Durch eine allgemein stark verbesserte Leistungsfähigkeit und einer geänderten Fahrplanlage der Regionalbahn sind hier jedoch nach derzeitigem Stand keine Schwierigkeiten zu erwarten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

022/23

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:
82-2471

Datum:
26.01.2023

Betreff: Sachstandsbericht zum Haltepunkt Offenburg Süd sowie zur
Eisenbahnüberführung Badstraße

3. EÜ Badstraße: aktueller Stand der Planung

Auf Basis der ermittelten Anforderungen aus DS 196/17 und 099/18 inklusive Ergänzung wurde inzwischen eine Planungsvereinbarung abgeschlossen (siehe Anlage 1). Mit dieser Planungsvereinbarung werden die Grundlagen, der Umfang, die Durchführung sowie die Kostentragung der Planung festgelegt. Für den Bau und Betrieb muss dann zu gegebener Zeit noch eine Kreuzungsvereinbarung geschlossen werden. Nach dieser Planungsvereinbarung erfolgt die Planung des Überführungsbauwerks und der Zusammenhangsmaßnahmen durch die DB Netz AG. Die Planung des Trogs für die Kfz-Fahrbahn, die Stützwand zwischen dem Geh- und Radweg und dem Mühlbach (soweit erforderlich und nicht Teil des Überführungsbauwerks) der Anpassungen im Straßenraum und der Leitungsträger (ausgenommen Leitungen der DB Netz AG) erfolgt durch die Stadt Offenburg. Hierfür ist es notwendig, dass auch Planungskapazitäten innerhalb der Verwaltung eingeplant werden.