

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

DOKUMENTATION



VOR DEM RATHAUS AM SA. 29.07.2023

Infostand auf dem Wochenmarkt von 9:30 bis 14:00 Uhr

IM BAHNHOFQUARTIER AM SA. 29.07.2023

11:00 Uhr Spaziergang durch das Bahnquartier

Anmeldung erforderlich über mitmachen.offenburg.de/bahnhof oder telefonisch 0781 82-2272.

ONLINE VOM 17.07. BIS 06.08.2023

mitmachen.offenburg.de/bahnhof



Im Jahr 2022 hat die Stadt Offenburg im Rahmen eines städtebaulichen Planungswettbewerbs ein Gesamtkonzept für das Bahnhofsquartier erarbeiten lassen. Während des Wettbewerbs haben 15 Planungsteams ganz unterschiedliche Antworten auf die Aufgabenstellung gefunden. Das Preisgericht hat Mitte März 2022 die besten Ideen ausgewählt. Diese wurden anschließend im Austausch mit Fachleuten und der Bürgerschaft weiterentwickelt. Im Herbst 2022 wurde der Entwurf der Arbeitsgemeinschaft um Faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA beratende Ingenieure und Thomas Schüler Architekten Stadtplaner sowie Fichtner Water & Transportation GmbH als Siegerentwurf des Wettbewerbs ausgewählt.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs wird der Rahmenplan für das Bahnhofsquartier erarbeitet. In die Erarbeitung des Rahmenplans wurde die Öffentlichkeit durch unterschiedliche Beteiligungsformate einbezogen.

Online-Beteiligung auf mitmachen.offenburg.de

Vom 17.07. bis 06.08.2023 konnten auf mitmachen.offenburg.de Anregungen zu den Inhalten des Rahmenplans eingebracht werden. Die Inhalte des Rahmenplans wurden in einzelne Themenfelder unterteilt und jeweils mit Plänen, Visualisierungen und Erläuterungstexten vorgestellt. Zu den Themenfeldern wurden konkrete Fragen gestellt, zu denen Beiträge eingebracht werden konnten. Zudem konnten Beiträge anderer Bürger*innen bewertet und kommentiert werden.

Die Fragen der Online-Beteiligung in der Übersicht:

Bahnhof Süd

- Welche Ideen haben Sie für mögliche Nutzungen im neuen Gebäude zwischen Bahnhof und Pavillon?
- Was ist Ihnen bei der Gestaltung der Freiflächen (Pfählerpark, Umfeld Pavillon) besonders wichtig?

Bahnhof Nord/ ZOB

- Was ist Ihnen bei der Gestaltung des Bahnhofvorplatzes besonders wichtig?
- Welche Nutzungen fehlen Ihnen im Umfeld des ZOB? / Welche ergänzenden Nutzungen könnten Sie sich im Parkhaus vorstellen?

Östlich der Bahnlinie

- Welche Vorteile/Nachteile sehen Sie bei den beiden Varianten für den barrierefreien Zugang Nord-Ost?
 - o V1: kürzere, steilere Rampe mit Aufzug, Platz für 660 Fahrradstellplätze
 - o V2: längere, barrierefreie Rampe mit Zwischenpodesten, Platz für 410 Fahrradstellplätze
- Welche Erfahrungen haben Sie mit den unterschiedlichen Systemen zum Fahrradparken gemacht?
 - o manuelles Fahrradparkhaus

- automatisiertes Fahrradparkhaus
- Fahrradtiefgarage

Verkehr und Mobilität

- Haben Sie Fragen zum KFZ-Verkehr, Busverkehr, Radverkehr oder Fußverkehr? (Sie können bei Ihrer Frage gerne ergänzen, ob Sie im Quartier wohnen oder wie Sie das Bahnhofsquartier nutzen)

Insgesamt wurde die Online-Beteiligung etwa 1000mal aufgerufen. Etwa 20 Personen formulierten knapp 45 Beiträge, die wiederum rund 50mal bewertet wurden. Neben Input zu den gestellten Fragen, stellten die Teilnehmenden auch häufig Verständnisfragen zur Gesamtplanung. Diese Fragen wurden durch die Moderation von mitmachen.offenburg.de in Abstimmung mit den entsprechenden Fachabteilungen soweit möglich beantwortet. Die Antworten der Moderation auf Fragen, wurden bei der Anzahl der Beiträge nicht mitgezählt.

Die im Vergleich zur Anzahl der abgegebenen Beiträge und Bewertungen sehr hohe Zahl der Seitenaufrufe zeigt, dass das Online-Angebot überwiegend zur Information und nur vereinzelt zur aktiven Beteiligung genutzt wurde.

Stand auf dem Wochenmarkt

Am 29.07.2023 waren Mitarbeiter*innen der Verwaltung sowie des Planungsbüros faktorgruen zwischen 9:30 Uhr und 14:00 Uhr mit einem Informationsstand auf dem Offenburger Wochenmarkt. Am Stand wurden die Pläne und Fragen der Online-Beteiligung auf Stellwänden vorgestellt. Die Öffentlichkeit konnte sich über den aktuellen Planungsstand informieren, Fragen stellen sowie Anregungen einbringen.

Dieses Angebot wurden von den Offenburger*innen sehr gut angenommen. Zahlreiche Bürger*innen nutzten die Möglichkeit sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren und sich vor Ort mit den Mitarbeiter*innen auszutauschen.

Ähnlich wie bei der Online-Beteiligung lag der Fokus auf Information und Beantwortung von Fragen. Vereinzelt wurden Anregungen zu den Planungen eingebracht.



Stand auf dem Offenburger Wochenmarkt, Foto: Stadt Offenburg

Spaziergang durch das Bahnhofsquartier

Ebenfalls am 29.07.2023 wurde um 11:00 Uhr ein Spaziergang durch das Bahnhofsquartier angeboten. Herr Feuerlein (Abteilungsleiter Abteilung Stadtplanung) führte rund 25 Personen durch das Quartier. Die Route startete gegenüber dem Bahnhofsgebäude und führte über den Pfählerpark und die Karrendurchfahrt im Norden des Bahnhofs zur Rammersweierstraße, östlich des Bahnhofs. Während des rund 1,5 stündigen Spaziergangs tauschten sich die Teilnehmenden intensiv mit Herrn Feuerlein aus.



Spaziergang durch das Bahnhofsquartier, Foto: Stadt Offenburg

Zusammenfassung der Beiträge

Die Beteiligungsmöglichkeiten wurden durch die Öffentlichkeit überwiegend dazu genutzt, sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren und offene Fragen zu klären. Zudem wurden insbesondere zum Thema Begrünung sowie Verkehr und Mobilität Anregungen zu den vorliegenden Planungen eingebracht.

Übergeordnet können folgende wesentliche Aspekte der Rückmeldungen zusammengefasst werden:

- **Begrünung/ Mikroklima Bahnhofsquartier**
Die Teilnehmenden legten großen Wert auf den Erhalt der Bestandsbäume und wünschen sich ein durchgrüntes Bahnhofsquartier. Damit das Quartier auch in Zukunft attraktiv bleibt, sollen insbesondere bei der Gestaltung der Platzbereiche auch die Themen Wärmeentwicklung und Retentionsflächen/ Versickerungsmöglichkeiten berücksichtigt werden.
- **Nutzungen im Bahnhofsquartier**
Die Nutzungen im Bahnhofsquartier sollen an den Bedarfen der Nutzenden orientiert sein. Als wichtige Nutzungen am Bahnhof/ ZOB wurden eine Apotheke, eine Bäckerei sowie Post-Service (Postfiliale, Packstation) genannt. Auch ergänzende Nutzungen wie z.B. eine „Kulturtankstelle“ oder ein Technikmuseum wurden vorgeschlagen.

- **Bebauung im Bahnhofsquartier**
Bzgl. der Bebauung im Bahnhofsquartier sprachen sich die Teilnehmenden für einen Erhalt des Gebäudebestands (insb. Gegenüber des Bahnhofs) aus. Neubauten sollen sich in der Höhenentwicklung am Bestand orientieren und interessant gestaltet sein.
- **Zugang Nord-Ost & Zugang Süd-Ost**
Für den Zugangsbereich Süd-Ost wurden unterschiedliche Systeme zum Fahrradparken vorgeschlagen. Dabei favorisieren die Teilnehmenden ein manuelles, oberirdisches Parkhaus.
- **Mobilität und Verkehr**
Zu diesem Thema wurden sowohl online als auch vor Ort die meisten Fragen und Anregungen eingebracht. Insgesamt wird die Verkehrsberuhigung vor dem Bahnhof positiv bewertet. Teilweise wird befürchtet, dass sich durch die vorgeschlagene Verkehrsführung die Verkehrsbelastung verlagern könnte bzw. das Ziel der Verkehrsberuhigung nicht erreicht wird. Die Verkehrsführung für den Radverkehr ist für die Teilnehmenden teilweise nicht zufriedenstellend.

Die Anregungen werden geprüft und fließen in die weitere Ausarbeitung des Rahmenplans für das Bahnhofsquartier ein.

Im Folgenden sind die Rückmeldungen nach den zuvor genannten Themenfeldern gegliedert ausführlich dargestellt.

Begrünung / Mikroklima Bahnquartier

Bei allen Beteiligungsmöglichkeiten war den Teilnehmenden der Erhalt der Bestandsbäume sowie eine generelle Begrünung des Bahnquartiers durch vielfältige Begrünungsmöglichkeiten wie z.B. Fassadenbegrünung besonders wichtig. In diesem Zusammenhang sollten bei der Gestaltung der Platzbereiche und der Auswahl der Beläge auch die Themen Wärmeentwicklung und Retentionsflächen/ Versickerungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Die Teilnehmenden des Quartiersspaziergangs wiesen zudem darauf hin, dass die Begrünung des Bahnquartiers mit Blick auf die Landesgartenschau 2032 eine Vorbildfunktion einnehmen sollte.

Kommentare Online-Beteiligung

<p>Sind durch diese Planungen Bestandsbäume betroffen?</p> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Planungsziel ist der Erhalt der Bestandsbäume und die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen. Im Bahnquartier soll es künftig mehr Grün geben als heute. Das städtebauliche Konzept berücksichtigt daher z.B. die zwei Blutbuchen am Dreher-Pavillon und die Platanen auf dem Bahnvorplatz vor dem ehemaligen Gewerkschaftshaus als zu erhaltende Bäume. Es kann sein, dass zum Beispiel für den Bau des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) einzelne Bäume gefällt werden müssen. Bei der weiteren Vertiefung der Planungen wird dies genauer untersucht werden und eine detaillierte Übersicht erstellt werden. Auch für die im städtebaulichen Konzept vorgeschlagenen Baumneupflanzungen müssen die einzelnen Standorte noch genauer untersucht und abschließend festgelegt werden, so dass sich hier noch Änderungen ergeben können.</i> 	
<p>Wichtig ist mir der Erhalt der bestehenden Bäume und die Pflanzung möglichst vieler weiterer Bäume. Das erhält und erhöht die Aufenthaltsqualität im Hinblick auf immer heißere Sommer und wirkt dem Aufheizen der vielen Freiflächen entgegen.</p> <p>Kommentare zu diesem Beitrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Genau, und ergänzend fände ich es noch super, wenn Baumarten, die gegen den Klimawandel resilient sind (es gibt ja bekannte Arten, sie fallen mir gerade nicht ein) gepflanzt werden. Und bei Grünflächen gerne heimische und insektenfreundliche Pflanzen, auch wenn die vielleicht nicht ganz so stylish sind :)</i> - <i>Unbedingt. Bäume und auch Grünflächen sind immes wichtig. Eine Wiederholung des Fehlers im Rée Carré und in der Lange Straße durch eine Versiegelung großer Flächen muss unbedingt vermieden werden!</i> 	<p>5x Daumen hoch</p> <p>3x Daumen hoch</p>

Nutzungen im Bahnhofsquartier

Am Marktstand und beim Spaziergang durch das Bahnhofsquartier wurden Ideen für die historische Tankstelle an der Rheinstraße geäußert. Die Teilnehmenden könnten sich an dieser Stelle eine „Kultur Tankstelle“, ein Kiosk oder ein Technikmuseum vorstellen.

In den Kommentaren der Online-Beteiligung wurden als wichtige Nutzungen am Bahnhof/ ZOB eine Apotheke, eine Bäckerei sowie Post-Service (Postfiliale, Packstation) genannt.

Kommentare Online-Beteiligung

<p>Für die, die pendeln, wären Post-Services (Postfiliale, Packstation) bestimmt sehr praktisch. Auch eine Apotheke, in die man schnell auf dem Heimweg vorbeischaun kann. Vielleicht könnte der Unverpackt-Laden auch hier seine Filiale haben (oder eine neue Filiale), da man da ja direkt ein paar unverpackte Kleinigkeiten einkaufen könnte.</p>	
<p>Es wäre schön, wenn es am ZOB eine Bäckerei geben würde, die auch sonntags geöffnet ist.</p>	
<p>"....ein neues Gebäude entstehen, als markantes Entreé. Im Erdgeschoss des Gebäudes könnten Nutzungen wie z.B. Geschäfte oder Cafés entstehen, die den öffentlichen Raum vor dem Gebäude beleben. " Das bedeutet, dass ein neues Bahnhofsgebäude entsteht? Was passiert mit dem alten Bahnhofsgebäude, gibt es darin dann keine Geschäfte, Cafés oder Büros mehr? Wofür wird das dann genutzt? Es erscheint mir nicht besonders nachhaltig, vorhandenes nicht mehr zu nutzen und dafür neu zu bauen.</p> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Es ist ausdrückliches Planungsziel, das bestehende Bahnhofsgebäude zu erhalten und künftig wieder intensiver zu nutzen. Durch das verbesserte Umfeld und den künftig verkehrsberuhigten Bahnhofsvorplatz soll dies befördert werden. Die Bahnnutzungen wie das Reisezentrum verbleiben im bestehenden Bahnhofsgebäude. Das Gebäude, das südlich des Bahnhofs geplant ist, schafft Raum für zusätzliche Nutzungen im Bahnhofsquartier und soll dazu beitragen, das historische Bahnhofsgebäude besser als heute an die Innenstadt anzubinden und den Pfählerpark stärker räumlich zu fassen.</i>	

Bebauung im Bahnhofsquartier

Während des Quartiersspaziergangs sprachen sich die Teilnehmenden dafür aus, den Gebäudebestand gegenüber dem Bahnhofsgelände zu erhalten. Die Höhen von Neubauten sollten sich an der Höhe des Bahnhofsquartiers orientieren. Zudem wiesen sie darauf hin, dass beim Bau des neuen Parkhauses nördlich des Bahnhofs auf einen guten Schallschutz geachtet werden sollte, damit die umliegenden Wohngebäude nicht beeinträchtigt werden.

In einem Kommentar der Online-Beteiligung wurde zudem darauf hingewiesen, dass die Fassaden der Neubauten interessant gestaltet werden sollten.

Kommentare Online-Beteiligung

Auch wäre es schön, wenn die Gebäude im Baufeld Nord interessantere Fassaden erhalten als die anderen Gebäude in der Maria-u-G-Dietrich-Straße, die alle sehr rechteckig und langweilig anzuschauen sind.	
---	--

Zugang Nord-Ost & Zugang Süd-Ost

In einem Kommentar der Online-Beteiligung wird die Einbindung des Josef-Kohler-Platzes in den Rahmenplan positiv bewertet. In Bezug auf die Situation rund um den Zugang Süd-Ost wird seitens der Teilnehmenden (Online-Beteiligung und Markstand) die Variante 1 mit einem manuellen, oberirdischen Parkhaus deutlich favorisiert.

Kommentare Online-Beteiligung Zugang Nord-Ost

<p>Insbesondere die Idee der Einbeziehung des Josef-Kohler-Platzes ist schön, damit die Nordoststadt besser in das Bahnhofsumfeld integriert wird.</p>	<p>1x Daumen hoch</p>
--	---------------------------

Kommentare Online-Beteiligung Zugang Süd-Ost

<p>Was passiert mit dem vorhandenen Fahrradparkhaus?</p> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Das vorhandene Fahrradparkhaus (Radhaus) östlich des Bahnhofs wird erhalten.</i> 	
<p>Unbedingt Variante 1 weiterverfolgen</p>	<p>1x Daumen hoch</p>
<p>Variante 1 scheint die meisten Vorteile beim geringsten Aufwand zu versprechen. Radabstellanlagen besser robust, sicher und wenig fehleranfällig ausführen. Die Pläne sprechen von "Radwegen", wo es seit Jahren keine Radwege mehr gibt. Die weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung ist eine gute Idee angesichts der enormen Nutzungsverflechtung, sollte aber auch bis zum Josef-Kohler-Platz geprüft werden.</p>	<p>1x Daumen hoch</p>
<p>Zuerst stellt sich hier die Frage ob die Stadt Offenburg Eigentümer der benötigten Grundstücke ist und ob sie sich die notwendigen Investitionen in Grundstücke und in die 3 Varianten Oberirdische Parkgarage/Unterirdisches oder automatisiertes Parkhaus jeweils mit Wohn- und Geschäftshaus überhaupt leisten kann und will. Falls nicht, müsste vorab geklärt werden was die DB auf ihrem Gelände und in ihrem Gebäude zu tun bereit ist. Danach ob andere Investoren dazu bereit sind zu bauen und ob und welche laufenden Kosten für Betrieb dann auf die Stadt zukommen. Ferner ob die Gebäude und Parkgaragen vom Investor rein privatwirtschaftlich betrieben werden oder von der Stadt langfristig gepachtet werden sollen. Dies gilt im übrigen auch für das geplante Gebäude mit 600 Fahrradabstellplätzen beim Zugang Süd auf der Westseite. Vielleicht wäre es sinnvoll vor der Optimierung des Stadtbildes zuerst die Maßnahmen durchzuführen die kostengünstig und mit wenig laufenden Kosten betrieben werden können z.B. einfache überdachte kostenlose Radabstellplätze am Zugang Nord auf West und Ostseite. Und eine betreute Radabstellanlage mit Servicestation wie vom ADFC vorgeschlagen.</p>	

Mobilität und Verkehr

Das Thema Mobilität und Verkehr war bei allen Beteiligungsformaten das meist diskutierte Thema. Sowohl online als auch vor Ort wurden dazu viele Fragen und Anregungen eingebracht.

Generell wird die Verkehrsberuhigung im Bereich vor dem Bahnhof von den Teilnehmenden (Online und vor Ort) positiv bewertet. Teilweise wurde sowohl online als auch vor Ort vorgeschlagen die Verkehrsberuhigung in der Hauptstraße bis zur Phillip-Reis-Straße zu erweitern. Wichtig war den Teilnehmenden jedoch, dass der Bahnhof weiterhin für Taxis und das Abholen und Bringen von Reisenden anfahrbar bleibt. Bedenken wurden hinsichtlich einer steigenden Verkehrsbelastung im Umfeld des Bahnhofs geäußert (z.B. in Bezug auf die Straßburger Straße). Daher wurde vereinzelt vorgeschlagen, dass die Verkehrsberuhigung vor dem Bahnhofsgebäude erst umgesetzt werden sollte, wenn Alternativrouten, wie z.B. eine weitere Nordquerung über die Bahngleise, zur Verfügung stehen.

Eine Person machte am Stand auf dem Wochenmarkt zudem den Vorschlag, dass in den Planungen auch Platz für eine Straßenbahnlinie berücksichtigt werden sollte.

Die Verkehrsführung für den Radverkehr ist aus Sicht der Teilnehmenden nicht gut gelöst. Insbesondere die Verkehrssituation auf der Ostseite des Bahnhofs wird kritisch gesehen.

Bei der weiteren Ausarbeitung des ZOBs sollten die Fußwegeverbindungen beachtet werden, um eine gute Erreichbarkeit und ein schnelles Umsteigen zu ermöglichen.

Hinsichtlich dem Ausbau der Nordunterführung wurde angeregt, dass der Rad- und Fußweg baulich getrennt sein sollte. Während des Quartiersspaziergangs wurde zudem darauf hingewiesen, dass die Karrendurchfahrt erst geschlossen werden sollte, wenn die Arbeiten an der Nordunterführung abgeschlossen sind, damit weiterhin eine Ost-West-Verbindung für den Radverkehr besteht.

Am Stand auf dem Wochenmarkt wurde zudem darauf hingewiesen, dass bei der weiteren Planung der Wegeverbindungen eine gute Lichtplanung berücksichtigt werden sollte. Insbesondere die Unterführungen sollten gut beleuchtet sein, um Angsträume zu vermeiden.

Verkehrsführung Bahnhofsquartier	
Das ist eine gelungene Gestaltung. Danke für die mutige Entscheidung, die Autos aus dem Bereich heraus zu bringen.	6x Daumen hoch
Das Bild sieht toll aus, wäre schön, wenn es so wäre. Aber der Verkehr von der Unionbrücke geht doch hier vorbei und biegt dann nach links in die Strasburger Strasse. (oder habe ich einen Denkfehler) Dann sitzt man dann auf der Bank und kann die Autos beim täglichen Stau zusehen. 4 Busstation gibt' s ja auch noch.	1x Daumen hoch

<p>Ein Ort zum Entspannen sieht eigentlich anders aus. Da helfen auch die Bäume nichts</p> <p>Kommentar zu diesem Beitrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Das dachte ich auch - die Verkehrsplanung scheint mir aus dem letzten Jahrhundert zu kommen. Wie soll da die Hauptstraße zu einem 'städtischen Boulevard' entwickelt werden. Andere Städte planen eine Zukunft mit sehr viel weniger Autoverkehr - hier scheint das nicht einmal gedacht zu werden!</i> 	<p>2x Daumen hoch</p>
<p>Laut Verkehrskonzept ist für Busse eine Fahrweg durch den Platz eingezeichnet; ist der Platz nun Auto und Busfrei? Wäre toll, wenn es so wäre. Ausweisung als Fußgängerzone heißt ja nicht, dass keiner fährt- siehe Hauptstraße</p> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Der Bereich wird künftig nur noch von Fahrrädern und Bussen befahren. Autos sind hier ausgeschlossen.</i> 	
<p>Ein verkehrsberuhigtes Bahnhofsquartier mit Aufenthaltsqualität vom Dreher Pavillon bis zur Saarlandstraße kann und wird es nur geben, wenn die Nordtangente gebaut wird, die den ganzen Durchgangsverkehr aufnehmen kann. Es sollten nur Anliegerverkehr und Busse direkt zur Westseite des Bahnhofs geführt werden. Damit könnte auch die Sanierung der Unionbrücke einfacher ausfallen, wenn nur noch Anliegerverkehr, Radfahrende und Fußgänger die Brücke passieren könnten. Wir schlagen vor, die Nordtangente zuerst zu planen und zu bauen, dann könnten die Planungen für den Bahnhofsbereich angepasst werden.</p> <p>Kommentare zu diesem Beitrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Ich teile diese Ansicht uneingeschränkt.</i> - <i>Ein verkehrsberuhigter Bahnhofsvorplatz wäre sicher schon jetzt erstrebenswert, jedoch habe ich Bedenken, dass die Kapazität der den Süd-Nord-Verkehr aufnehmenden Straßburger Straße dann bei weitem nicht mehr ausreicht, schon heute ist ein Rückstau vom überlasteten Freiburger Platz bis zum Bahnhofsvorplatz an der Tagesordnung. Auf der Ostseite des Bahnhofes ist die viel zu enge Rammersweierer Straße ebenfalls an der Belastungsgrenze und viel zu schmal (Gefahr für Radfahrer), und wenn die dann aktuell diskutierte Einbahnstrassenregelung Moltkestraße/Rammersweierer Strasse dann noch kommt, wird sich noch mehr Nord-/Süd-Verkehr in Richtung Bahnhof verlagern. Daher tendiere ich dazu, die aktuell funktionierende Strecke über den Bahnhofsvorplatz erst dann für den Individualverkehr zu sperren, wenn es zusätzliche Alternative in Form der Nordtangente gibt, sonst ist der Verkehrsinfarkt vorprogrammiert - auch mit Blick auf die zu erwartenden neuen Verkehrsströme Oststadt in Richtung neues Klinikum.</i> 	<p>3x Daumen hoch</p>

<p>"Die Hauptstraße wird zum begrünten städtischen Boulevard...". Nach den jetzigen Plänen wird mir das nicht ersichtlich. Autos und Busse von Hauptstraße, Philipp-Reis-Str. und der Union Brücke befahren diesen Boulevard und treffen wie bisher auf die Fußgänger und Fahrradfahrer vom und zum Bahnhof. Wie kommen die aneinander vorbei? Sieht so aus als ob der jetzige unsägliche Zebrastreifen direkt am Treppenabgang zu den Gleisen nur nach Süden verschoben wird. Gibt es bereits Pläne wie dann dort die Verkehrsführung angedacht ist (Fußgänger Unterführung, Ampel, Zebrastreifen, ..)? Das ist wohl doch der neuralgische Punkt wo alles aufeinander trifft.</p> <p>Kommentare zu diesem Beitrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Sehe ich genauso; das „Zebrastreifen-problem“ ist dann an diesem „neuen Punkt“ vorhanden. Ich verstehe nicht, wie man bei der Planung den Verkehr letztendlich genauso weiterlaufen lässt. Es ist doch bekannt, was täglich über die Unionbrücke Richtung Bahnhof fährt. Das Nadelöhr Unionbrücke sollte anders gelöst werden und nicht durch den neuen Boulevard der Hauptstrasse laufen. Jetzt läuft es ab dem Dreher Pavillon zweispurig. Das wird richtig eng in Zukunft. Die geplante Verkehrsführung ist meiner Meinung nicht gut gelöst. Der Verkehrsfluss ist nun mal da und da sollte man andere Lösungswege suchen. Meiner Meinung um den Verkehrsfluss über die Unionbrücke zu entschärfen, unabhängig wie dieser letztendlich aussieht, ist eine Nordüberführung über die Bahngleise ab dem Rammersweier Kreisel. Da würde schon viel Verkehr vom Norden kommend abgeleitet werden</i> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Am Knotenpunkt Hauptstraße/ Unionrampe/ Philipp-Reis-Straße besteht bereits heute eine Ampel. Es wurde zwar noch keine endgültige Entscheidung gefällt, derzeit wird aber von einer Beibehaltung der Regelung per Ampel ausgegangen.</i> 	
<p>Der Kfz-Durchgangsverkehr sollte in beide Richtungen komplett über Philipp-Reis-Str. und Okenstraße abgewickelt werden, die Erreichbarkeit des Bahnhofs/der Kiss-and-Ride-Stellplätze und Anliegerverkehr lassen sich problemlos über die zahlreichen Stichstraßen in West-Ost-Richtung realisieren (Pfähler, Saarland, Straßburger etc.). Dadurch wäre die Hauptstraße frei als leistungsfähige Nord-Süd-Achse für den Busverkehr, der dann zu Stoßzeiten nicht vom Kfz-Rückstau in der Straßburger Straße komplett zum Erliegen gebracht wird. Auch der Radverkehr müsste dann nicht wie geplant über verschwenkte Radwegstücke geleitet werden, sondern könnte gemeinsam mit den Bussen den breiten, baumbestandenen Boulevard vom Palmengarten bis zur Georg-Maria-Dietrich-Straße nutzen. Bei einer so langfristigen und großräumigen Planung sollte es zumindest grobe Überlegungen/Strategien auch für die neuralgischen Punkte in der Umgebung geben, die auf den bisherigen Plänen ausgespart sind: Was wird aus dem Freiburger Platz, der aktuell städtebaulich völlig unzureichend ist und die Nordweststadt abriegelt? Soll es dort einen Kreisverkehr geben? Wie sieht die Anbindung des neuen Großkrankenhauses aus Richtung Bahnhof aus? Ergibt es ggf. Sinn, den</p>	<p>1x Daumen hoch</p>

<p>Bus- und Rad-Boulevard über die Georg-Maria-Dietrich-Str. bis zur Englerstr. zu verlängern, damit möglichst viele Menschen mit ÖPNV und Rad ungestört vom Autoverkehr auf der Okenstraße zum Krankenhaus kommen?</p>	
<p>Kommentar zu Verkehrsströme insgesamt. Bei der vorliegenden Planung wird unterstellt, dass der Durchgangsverkehr aller Verkehrsarten in/aus der Innenstadt, zum/aus dem Parkhaus Reé Carreè und von und aus der Oststadt/ den Reblandgemeinden weiterhin gegenläufig über die Unionbrücke und Hauptstraße führt, und Kfz- Bus und Radverkehr als Einbahnstraßen über Okenstraße und Philipp-Reiss Straße bzw. Straßburger Straße. Dies wird aber nur störungsarm möglich sein, wenn der Motorisierte Individualverkehr/KFZ sich entweder extrem stark verringert und/oder wenn eine neue Nordüberführung vom Kreisverkehr Rammersweier über das Güterbahnhofsgelände zur Okenstraße und Englerstraße gebaut wird. Mit zu berücksichtigen sind auch die zukünftigen Verkehrsströme von Ost nach West zum neuen Klinikum, statt wie bisher von West nach Ost. Lediglich deren Fahrtrichtung wird sich umkehren. Sämtliche Verkehrsströme (Fußgänger/ Radfahrer/ ÖPNV/KFZ) sind in im Übersichtsplan Mobilität und Verkehr nur einzeln, unvollständig und extrem unklar und schematisch dargestellt. Es fehlt eine Gesamtdarstellung aller Verkehre und wie sie mit einander verflochten sind. Jedenfalls kreuzen sich sowohl zwischen Westausgang der Nordunterführung und ZOB und an den Einmündungen Hauptstraße/Franz-Volk-Straße, Hauptstraße/Straßburger Straße und Hauptstraße/ Saarlandstraße Fußgänger, Radfahrer, Busse, teilweise auch noch Taxis und und KFZ von Anwohnern und die Bahngäste abliefern, in gefährlicher Weise. Die wohl gefährlichste Stelle und größter Engpass befindet sich im Bereich Hauptstraße/Einmündung in die Straßburger Straße, zwischen Pfählerpark und vor dem Bahnhofsvorplatz. Wie hier noch Durchgangsverkehr fliesen soll, bleibt unklar, bei 3 Zebrastreifen/bzw. "geregelten Querungsstellen für Fußgänger", Haltestellen für 4 Busse und 5 Kiss and Ride Positionen, zusätzlich noch 6 Taxistände in der Saarlandstraße (Weitere 3 "geregelte Querungsstellen" sind im Bereich Abfahrt Unionbrücke/südliche Hauptstraße/Einmündung Okenstraße eingezeichnet).</p>	<p>1x Daumen hoch</p>

Verkehrsführung Ostseite Bahnhof	
Die Verkehrsplanung in diesem Bereich [östlich der Bahn] ist für den Fuß- und Radverkehr völlig unzureichend (teilweise 2,50m Wegbreite für kombinierten Weg direkt neben Längsparkplätzen?).	
Verkehrsberuhigung	
Sind in der Maria-u-G-Dietrich-Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Fahrbahnschwellen oder -verengungen) vorgesehen? Derzeit wird die Straße trotz Tempo 30 gerne als Rennstrecke verwendet. Erläuterung der Moderation: – <i>In der Georg-Maria-Dietrich-Straße sind derzeit keine weiteren Maßnahmen vorgesehen. Durch die Fußgängerzone und den ZOB vor dem Bahnhofsgebäude wird allerdings der Durchgangsverkehr nicht mehr auf der Hauptstraße bis zur Rheinstraße fahren können. Dadurch wird die Georg-Maria-Dietrichstraße entlastet</i>	1x Daumen hoch
Carsharing-Angebot	
Ich finde es wichtig, dass es auf der Ostseite des Bahnhofs, Platz für Car-Sharing Angebote gibt. Nur nördlich des Busbahnhofs in der Mobilitätsstation reicht nicht aus. Dafür ist das Gebiet insgesamt zu weitläufig. Kommentar zu diesem Beitrag: – <i>Das ist ein guter Einwand, wir kommen auch immer von Ost an den Bahnhof, bzw. verlassen diesen dort.</i> Erläuterung der Moderation: – <i>Auch auf der Ostseite ist eine Mobilitätsstation mit Car-Sharing vorgesehen</i>	3x Daumen hoch

ÖPNV / ZOB	
<p>Geht bei allen Planungen der gesamte ÖPNV weiterhin durch die Fußgängerzone in der Hauptstraße? Was spräche dagegen, alle durchgehenden Linien durch die Freiburgerstraße zu schicken und ggf. die Fußgängerzone separat mit einem kleinen Elektrobussen zu erschließen? (gerne halbstündlich, mit 3, 4 Haltestellen)</p> <p>Erläuterung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Die Fragestellung der Führung des ÖPNV in der Innenstadt kann unabhängig von den Entwicklungen am Bahnhof betrachtet werden. Die Planungen am Bahnhof sind flexibel nutzbar. Es gilt jedoch zu bedenken, dass gerade die direkte, umsteigefreie Erreichbarkeit der zentralen Orte in der Innenstadt aus den Ortsteilen ein großer Vorteil des Stadtbusses ist. Dies kann eine separate Pendellinie nicht leisten</i> <p>Kommentar zu diesem Beitrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Erreichbarkeit ist sicher wichtig. Bei der umsteigefreien Erreichbarkeit muss meiner Meinung nach auch die Beeinträchtigung des Fußgängerbereichs mitgedacht werden. Meine Beobachtungen sagen mir, dass es täglich höchstens eine handvoll Menschen sind die tatsächlich dort ein- und aussteigen. Durch den starken Busverkehr (5-6 Busse jede halbe Stunde!) sind viel mehr Menschen dort beeinträchtigt...</i> 	<p>1x Daumen hoch</p>
<p>Kommentar zum Busverkehr/ZOB</p> <p>Gemäß den vorliegenden Plänen befindet sich am Ostende der Franz-Volk-Straße/Einmündung Hauptstraße (im Bereich derzeit Fa. Schaub) die Einfahrt der Busse in den ZOB. Die Position des ZOB im Norden des Bahnhofs bietet sehr viele Vorteile.</p> <p>Anzustreben wäre, dass durch die Verlegung des ZOB und Bau eines Parkhauses ein kurzer und direkter Übergang zur Bahn geschaffen wird, und dass sich die Anzahl der Nutzer in der Nordunterführung zu den Bahnsteigen stark erhöht, und dass diese Nutzer mit dem ÖPNV zum Bahnhof kommen und nicht mit dem PKW.</p> <p>Es entsteht aber der Eindruck als ob der ZOB von Bussen ausschließlich oder zum überwiegenden Teil nur über die Hauptstraße angefahren werden könnte. Der eingezeichnete Verkehrsfluss der Busse innerhalb und um den ZOB herum ist wenig verständlich, auch wie die Fernbusse oder andere Busse die über die Rheinstraße einfahren wieder zurück zur Okenstraße geführt werden können. Unabhängig vom Verlauf der derzeitigen Buslinien sollte ein Busbahnhof von allen Richtungen angefahren werden können und Busse sollten auch wieder in alle Richtungen abfahren können. Dadurch könnte flexibel auf Änderung der Betriebszustände und zukünftige neue Buslinienführungen reagiert werden. Es wäre auch zu prüfen ob alle Buslinien zwingend durch die Innenstadt geführt werden müssen und wie ein Shuttle Verkehr (möglichst mit kleineren Elektrobussen) z.B. zum neuen Klinikum oder ein Rundkurs durch die Innenstadt integriert werden können.</p>	<p>1x Daumen hoch</p>

<p>Die Einrichtung von 4 zusätzlichen Bushaltestellen nur ca. 200 m südlich des ZOB's im Bereich des Pfählerparks könnte zu vielen Nachteilen führen. Sehr wahrscheinlich sind zusätzliche Verkehrsbehinderungen für den abfließenden Durchgangsverkehr von der Hauptstraße über die Straßburger Straße. Diese Haltestellen könnten auch Fehlanreize für Busnutzer auslösen, bereits dort und nicht im ca. 200 m entfernten ZOB auszusteigen, z.B. bei Verspätungen oder weil möglicherweise nur der Südzugang zu den Gleisen barrierefrei möglich ist. In jedem Fall würden diese zusätzlichen Haltestellen die Busfahrzeiten generell um einige Minuten verlängern, je nach Verkehrssituation unkontrollierbar. Es ist sehr fraglich ob die kürzere Entfernung zur Innenstadt diese Nachteile rechtfertigt.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem im Gemeinderat beschlossenen Planungsauftrag Zukunft ÖPNV für die Beschaffung auch von Elektrobussen sollte vorab auch das geplante Ladekonzept festgelegt und geprüft werden ob im ZOB entsprechende Einrichtungen vorgesehen werden müssen.</p>	
<p>Ich kann mir nicht vorstellen, dass der dargestellte neue ZOB Platz für die bisherigen Buslinien, ggf. noch eine Erweiterung/Verdichtung des bestehenden regionalen Angebots und zusätzlich für Fernbusse bietet.</p> <p>Anmerkung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Der Neue ZOB bietet mit 16 Bussteigen deutlich mehr Platz als der bestehende ZOB. Angebotsausweitungen wie Taktverdichtungen im Stadt- und Regionalbusverkehr können so auch in größerem Umfang realisiert werden. Für Fernbusse sind zwei eigenständige Halteplätze geplant.</i> 	
<p>Radverkehr/ Fahrradparken</p>	
<p>Wenn in der Nord-Unterführung zukünftig Radfahrende auf der Ost-West-Achse, Umsteigende zwischen den Gleisen oder zwischen Bus/Bahn und Fußgänger auf der Ost-West-Achse gemeinsam unterwegs sind, muss der Radweg in der Unterführung unbedingt durch bauliche Maßnahmen (z.B. Absperrgitter) von den Fußgängern getrennt werden, sonst sind Unfälle vorprogrammiert.</p>	<p>2x Daumen hoch</p>
<p>Die Achse Franz-Volk-Str. - Nordunterführung ist eine der zentralen Ost-West-Achsen des Radverkehrs in Offenburg und sollte perspektivisch zur Radvorrangroute ausgebaut werden. Die aktuellen Planungen unterbrechen diese Achse im Bereich des Busbahnhofs komplett und lassen befürchten, dass die neue Situation in der Nordunterführung langfristig nicht leistungsfähig genug sein wird.</p>	

<p>Was passiert mit den vorhandenen Veloboxen im Nordbereich des Bahnhofs?</p> <p>Anmerkung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Die vorhandenen Veloboxen im nördlichen Anbau des Bahnhofgebäudes werden durch eine betreute Radabstellanlage ersetzt. Damit können in dem Bereich deutlich mehr Fahrräder gesichert abgestellt werden.</i> 	
<p>Die nördliche Rammersweier Straße ab Bahnhof ist als Radschnellweg nach Appenweier und Achern geplant. Der gerade verabschiedete Masterplan Verkehr 2035 sieht eine hohe Priorität in der Integration der Radschnellverbindungen innerhalb Offenburgs vor. Aus den derzeitigen Plänen kann ich keine effiziente Radwegführung im östlichen Bahnhofsbereich erkennen, die diesen Ansprüchen genügen würde.</p>	<p>3x Daumen hoch</p>
<p>Bei der vorgestellten Planung der Fahrradwege verliert man aus meiner Sicht eine wichtige Chance, für Fahrräder eine gute Nord-Süd-Verbindung durch Offenburg zu schaffen.</p>	<p>1x Daumen hoch</p>
<p>Kommentar zu Radverkehr und Fußgängerverkehr</p> <p>Sehr nachteilig erscheint, dass per Gemeinderatsbeschluss die sog. Karrendurchfahrt mit derzeit 4 m Breite geschlossen werden soll. Die Karrendurchfahrt sollte erhalten bleiben und für den Ost/West Rad und Fußgängerverkehr weiter genutzt werden, auch um später kostspielige Neubauten für eine Radquerung der Bahnanlagen zu vermeiden. Auch sind je nach Planungsvariante auf der Ostseite bis zu 1260 zusätzliche Fahrradparkplätze geplant, die von der Westseite auch einfach zugänglich sein sollten.</p> <p>Die 6 m breite neue Nordunterführung zu den Gleisen (die richtigerweise bis zur Rammersweier Straße verlängert wird) erscheint viel zu schmal, um sowohl Bahnkunden als auch den Ost-West Radverkehr aufzunehmen.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass sich durch die Verlegung des ZOB und Bau eines Parkhauses die Anzahl der Nutzer in der Nordunterführung stark erhöht und ca. 50 % des Gesamtaufkommens betragen wird. Darunter sind auch viele mobilitätsbehinderte Personen, Menschen mit Gepäck, Kinderwagen und auch Fahrrädern.</p> <p>Seitens der Bürgervereinigung Nordwest wurde deshalb angeregt auch die Nordunterführung mit Fahrstühlen zu den Bahnsteigen auszustatten. Dies ist bisher nicht vorgesehen da die DB der Ansicht ist, dass Fahrstühle in einer von zwei Unterführung nach ihren Regularien ausreichend seien und die DB weitere Fahrstühle daher nicht finanzieren will. Auch die Stadt Offenburg will diese erheblichen Mehrkosten für die Fahrstühle bisher nicht selbst tragen.</p> <p>Die Weiterführung des Radverkehrs aus der Unterführung in Richtung Westen/Schulzentrum Nordwest/Fahrradschnellwege bleibt unklar und wurde nur schematisch dargestellt. Das Planungskonzept zeigt nur eine barrierefreie Rampe aus der Nordunterführung heraus kommend, die in der Hauptstraße vor dem neuen ZOB endet, aber keine Details, wie genau die Radfahrer in die Franz-Volk-Straße einfahren sollen. Jedenfalls</p>	

<p>kreuzen sich dort Radfahrer und Fußgänger mit den in den ZOB ein- und ausfahrenden Bussen.</p> <p>Die Franz-Volk-Straße zwischen Hauptstraße und Okenstraße wurde als gegenläufige Fahrradstraße eingezeichnet mit beidseitigen Fußgängerwegen. Gleichzeitig wird der Anliegerverkehr als Einbahnverkehr von der Okenstrasse kommend in Richtung Bahnhof geführt und soll dann an der Rückseite des ZOB entlang in die Rheinstraße geleitet werden. Es ist zu befürchten, dass nicht nur Anlieger KFZ diese Straße nutzen sondern auch Ortskundige, aufgrund der Nähe zum Bahnhof.</p> <p>Auch die genaue Führung des Radverkehrs Nord-Süd ist nur schematisch dargestellt.</p> <p>Die wohl gefährlichste Stelle und größter Engpass befindet sich im Bereich Hauptstraße/Einmündung in die Straßburger Straße, wo der vollständige KFZ-Durchgangsverkehr, Hol- und Bring Verkehr zum Bahnhof, Fußgänger, Radfahrer, Busse, teilweise auch noch Taxis gekreuzt werden. Ein ähnliche Situation ergibt sich zusätzlich im Bereich Unionrampe/Philipp-Reiss Straße/Hauptstraße.</p> <p>In Süd/Nord Richtung wurden in der Maria- und Georg Dietrich Straße nun je 2 gegenläufige Fahrstreifen für KFZ und für Radfahrer sowie 2 Gehwege eingezeichnet, zusätzlich noch 2 x2 Kiss and Ride Positionen nahe der Einmündung in die Rheinstraße. Es ist fraglich ob die verfügbare Breite dort ausreichend ist.</p>	
---	--

Hinweis technische Probleme

<p>Wenn man den als Übersichtsplan Nord bezeichneten Plan downloaded, erhält man den Bahnhofsplan Süd.</p> <p>Anmerkung der Moderation:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Der Download wurde angepasst.</i> 	
--	--