

## **Machbarkeitsstudie zum barrierefreien Ausbau der Nordunterführung Kurzdarstellung der Ergebnisse**

### **1. Einleitung**

Der Bahnhof Offenburg verfügt heute über zwei Bahnsteigunterführungen als Zugang zu den Bahnsteigen. Die Südunterführung ist durch Aufzüge barrierefrei ausgebaut, nicht jedoch die Nordunterführung.

Die Nordunterführung soll künftig auf die Ostseite des Bahnhofs zur Rammersweierstraße durchgeführt werden, wie dies bereits bei der Südunterführung der Fall ist. Sie soll dem Fußgänger- und Fahrradverkehr dienen. Beide Verkehre sollen getrennt geführt werden. Dem Fußgängerverkehr soll die Südseite der Unterführung dienen, dem Fahrradverkehr die Nordseite der Unterführung.

Die Bürgergemeinschaft Nordwest hat mit Schreiben vom 28.01.2021 und 13.04.2021 das Anliegen eingebracht, auch die Bahnsteig-Nordunterführung mit Aufzügen barrierefrei auszubauen und dies auch in die Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofsquartiers aufzunehmen.

Um hierzu über Grundlagen zu verfügen, wurde das Ingenieurbüro Inros Lackner mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammengefasst dargestellt.

### **2. Untersuchte Varianten für die Bahnsteige Gleis 1/2, Gleis 3/4 und Gleis 5/6**

Das Büro hat für die Bahnsteige Gleis 1/2, Gleis 3/4 und Gleis 5/6 sechs unterschiedliche Möglichkeiten genauer untersucht.

Dabei wurde stets ein Aufzug entsprechend den Standardmaßen der Deutschen Bahn AG mit einer Fahrkabine 1,1 m x 2,1 m zu Grunde gelegt.

Zu den verschiedenen Varianten wird auf die Plandarstellungen in der Anlage verwiesen.

#### **2.1 Variante Süd 1: Bau von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung neben den bestehenden Treppen**

Plandarstellung: Anlage 6.1

Der Bau von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung neben den bestehenden Treppen ist bei den Bahnsteigen Gleis 1/2, Gleis 3/4 und Gleis 5/6 grundsätzlich möglich.

Der Aufzugkorb kann mit dem Standard-DB-Maß von 1,10 m x 2,10 m ausgeführt werden. Der Aufzugsschacht darf nicht breiter als 1,70 m sein, was eine Abweichung vom Standard-Schachtmaß der DB von 2,20 m erfordern würde.

Die Treppen zu den Bahnsteigen bleiben unverändert mit einer Breite von 3,50 m bestehen.

Die Kosten für den Bau von Aufzügen an den 3 Bahnsteige Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 werden bei dieser Lösung auf in der Summe 2,4 Mio. Euro geschätzt.

Bei dieser Lösung können Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Unterführung gut getrennt werden. Eine Zustimmung der DB zu einer Abweichung vom Standardmaß des Aufzugsschachts ist erforderlich. Der Aufzugskorb kann mit dem Standardmaß vorgesehen werden.

## **2.2 Variante Süd 2: Bau von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung neben neuen in der Lage verschobenen Treppen**

Plandarstellung: Anlage 6.2

Bei einem Neubau der Treppen zu den Bahnsteigen Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 in verschobener Lage können die Aufzugsschächte auf der Südseite der Unterführung mit dem Standard-DB-Maß errichtet werden.

Die neuen Treppen könnten z.B. mit 2,80 m Breite neu errichtet werden.

Die Kosten für Aufzüge an den 3 Bahnsteige Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 werden bei dieser Lösung auf in der Summe 4,1 Mio. Euro geschätzt.

Bei dieser Lösung können Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Unterführung gut getrennt werden.

## **2.3 Variante Süd 3: Bau von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung bei Verschmälerung der Treppen**

Plandarstellung: Anlage 6.3

Bei einer Verschmälerung der bestehenden Treppen zu den Bahnsteigen Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 auf eine Breite von 2,90 m können die Aufzugsschächte mit dem Standard-DB-Maß errichtet werden.

Die Kosten für Aufzüge an den 3 Bahnsteige Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 werden bei dieser Lösung auf in der Summe 2,6 Mio. Euro geschätzt.

Bei dieser Lösung können Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Unterführung gut getrennt werden.

## **2.4 Variante Süd 4: Bau von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung bei noch stärkerer Verschmälerung der Treppen**

Plandarstellung: Anlage 6.4

Bei einer noch stärkeren Verschmälerung der Treppen auf nur 2,00 m Breite und einem nur 1,40 m breiten Aufzugsfahrtschacht können die Aufzüge im Bereich der bestehenden Treppen errichtet werden und der Eingriff so minimiert werden.

Die Kosten wären so deutlich geringer mit nur 1,7 Mio. Euro.

Bei dieser Lösung können Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Unterführung gut getrennt werden. Die geringe Treppenbreite ist jedoch nicht zu befürworten, weshalb diese Lösung zu verwerfen ist.

## **2.5 Variante Nord: Bau von Aufzügen auf der Nordseite der Unterführung**

Plandarstellung: Anlage 6.5

Der Bau von Aufzügen auf der Nordseite der Unterführung wäre möglich. Vor den Aufzügen müsste eine genügend große Aufstellfläche für die Nutzer geschaffen werden, damit diese nicht in der Unterführung stehen und dort den Radverkehr behindern.

Die Kosten für Aufzüge an den 3 Bahnsteige Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 werden bei dieser Lösung auf in der Summe 2,4 Mio. Euro geschätzt.

Nachteilig an dieser Lösung ist, dass der Radverkehr durch Fußgänger gekreuzt werden muss, um zu den Aufzügen zu gelangen.

## **2.6 Variante Mitte: Bau von Aufzügen mittig in der Unterführung bei einer Aufweitung der Unterführung**

Plandarstellung: Anlage 6.6

Die Aufzüge könnten mittig in der Unterführung errichtet werden. Hierzu müsste die Unterführung mindestens im Bereich der Aufzüge aufgeweitet werden, damit ausreichende Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sind.

Untersucht wurde eine Aufweitung auf 7,00 m Breite. Bei einer Aufzugsbreite von 2,2 m (DB-Standardmaß) verbleiben im Bereich der Aufzüge 4,80 m für Fußgänger und Radfahrer. Zwischen den Aufzügen stehen 7,00 m zur Verfügung.

Die Kosten für Aufzüge an den 3 Bahnsteige Gl. 1/2, Gl. 3/4 und Gl. 5/6 werden bei dieser Lösung auf in der Summe 2,6 Mio. Euro geschätzt.

Bei dieser Lösung können Radverkehr und Fußgängerverkehr in der Unterführung gut getrennt werden. Im Bereich der Aufzüge würde jedoch den Fußgängern weniger Platz zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich wäre auch eine darüberhinausgehende Aufweitung denkbar, mit der jedoch die Kosten deutlich ansteigen.

## 2.7 Vergleichende Übersicht

Variante	Breite Treppe	Kreuzung Radverkehr	Nutzbreite Unterführung	Sonderbauform Aufzug	Kosten in Mio. €	Erfüllt Anforderungen
Ist (ohne Aufzug)	3,50	nein	6,00	-	-	-
Süd 1	3,50	nein	6,00	ja	2,4	Ja
Süd 2	2,80 - 3,50	nein	6,00	nein	4,1	Ja
Süd 3	2,90	nein	6,00	nein	2,6	Ja
Süd 4	2,00	nein	6,00	ja	1,7	Nein
Nord	3,50	ja	6,00	nein	2,4	Ja
Mitte	3,50	nein	4,80 / 7,00	nein	2,6	Ja

## 3. Varianten für den Bahnsteig Gleis 7

Plandarstellung: Anlage 6.7

Der Bahnsteig Gleis 7 ist aktuell nicht an die Nordunterführung angebunden. Diese Anbindung soll jedoch künftig erfolgen.

Die Anordnung eines Aufzugs an diesem Bahnsteig ist bisher nicht durch das Büro Inros Lackner im Rahmen der Machbarkeitsstudie bearbeitet. Hierzu können jedoch die nachfolgenden Aussagen getroffen werden.

Der Bahnsteig Gleis 7 ist erheblich schmaler als die anderen Bahnsteige. Die Anordnung von Aufzügen auf der Südseite der Unterführung ist dort daher voraussichtlich nicht möglich. Möglich ist daher nur eine Anordnung auf der Nordseite der Unterführung oder, bei einer Aufweitung, in der Mitte der Unterführung.

In der Anlage 6.7 ist dargestellt, wie ein Aufzug nördlich der Unterführung angeordnet werden könnte.

Der Bahnsteig Gleis 7 ist erheblich schwächer frequentiert als die anderen Bahnsteige, da er nur ein Gleis und nicht zwei Gleise andient, und an diesem Gleis nur kurze Regionalzüge verkehren. Daher sind weniger Konflikte bei einer nördlichen Anordnung eines Aufzugs zu erwarten als an den anderen Bahnsteigen.

## **Anlagen:**

Anlage 6.0: Übersichtsplan Bestandssituation

Anlage 6.1: Übersichtsplan Variante Süd 1

Anlage 6.2: Übersichtsplan Variante Süd 2

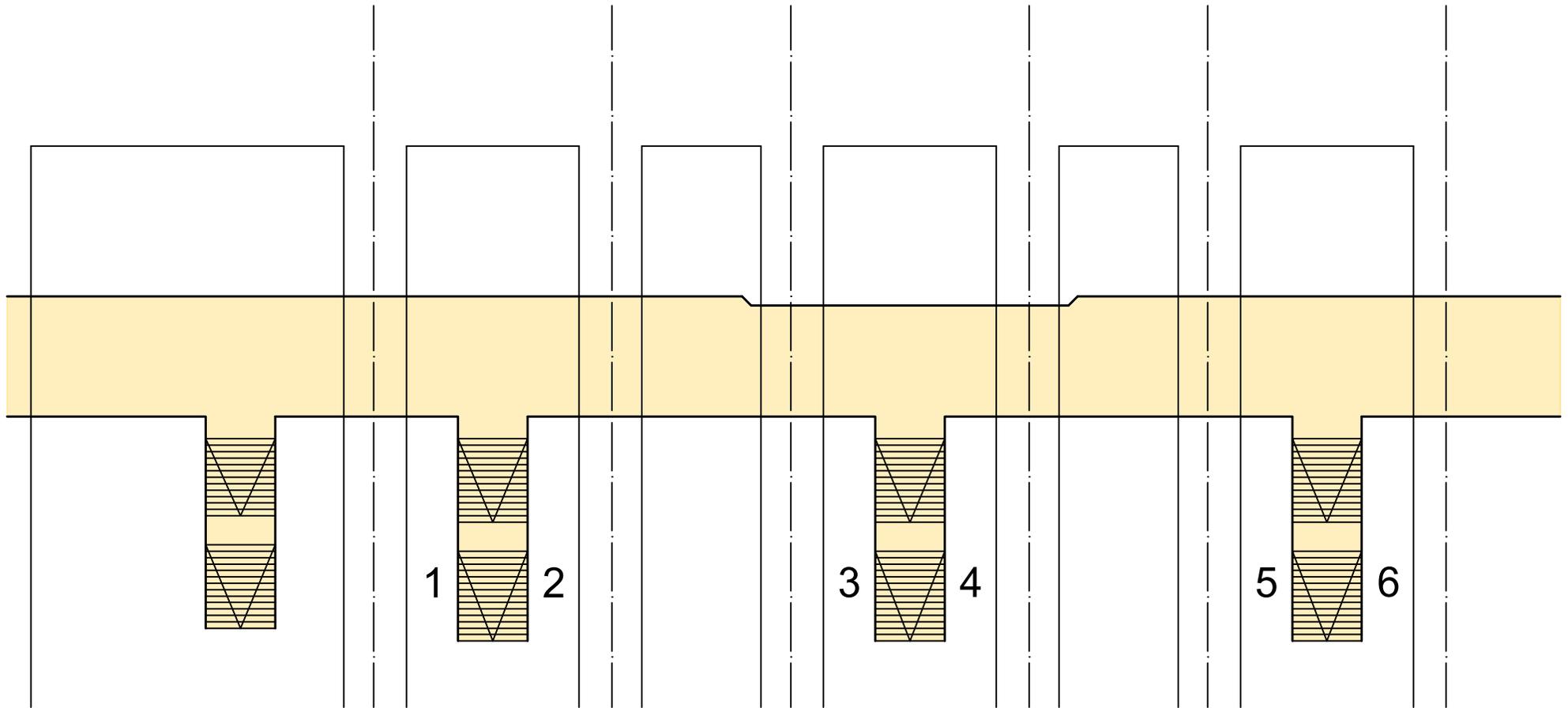
Anlage 6.3: Übersichtsplan Variante Süd 3

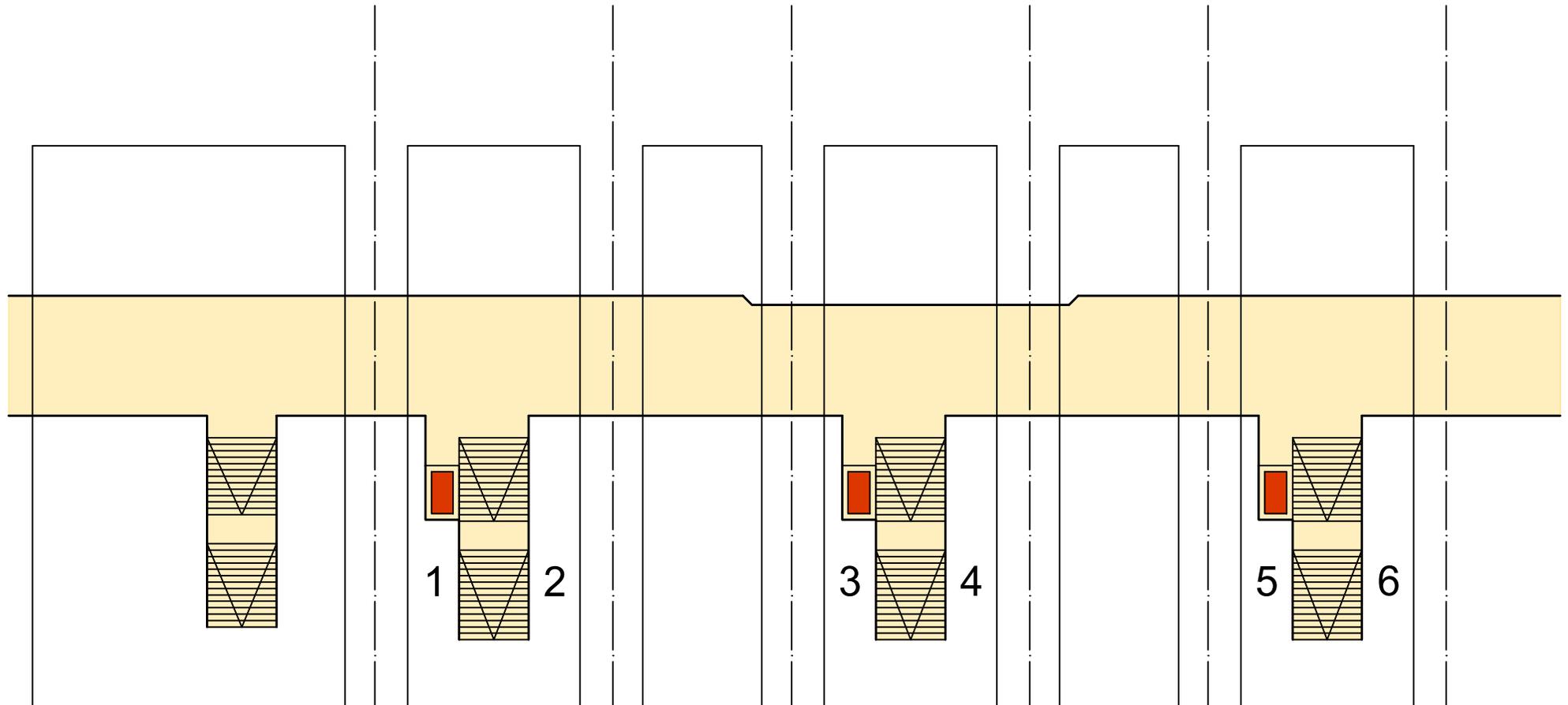
Anlage 6.4: Übersichtsplan Variante Süd 4

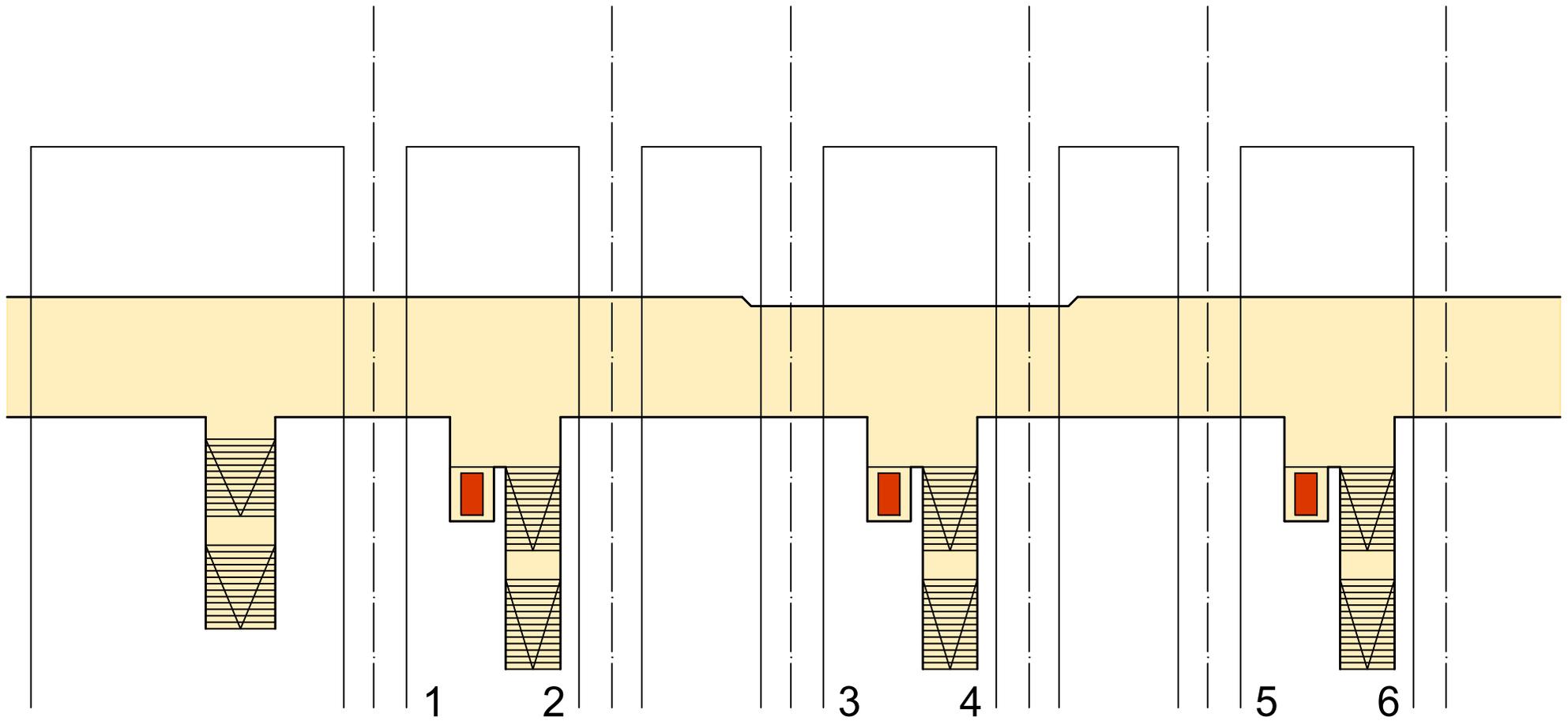
Anlage 6.5: Übersichtsplan Variante Nord

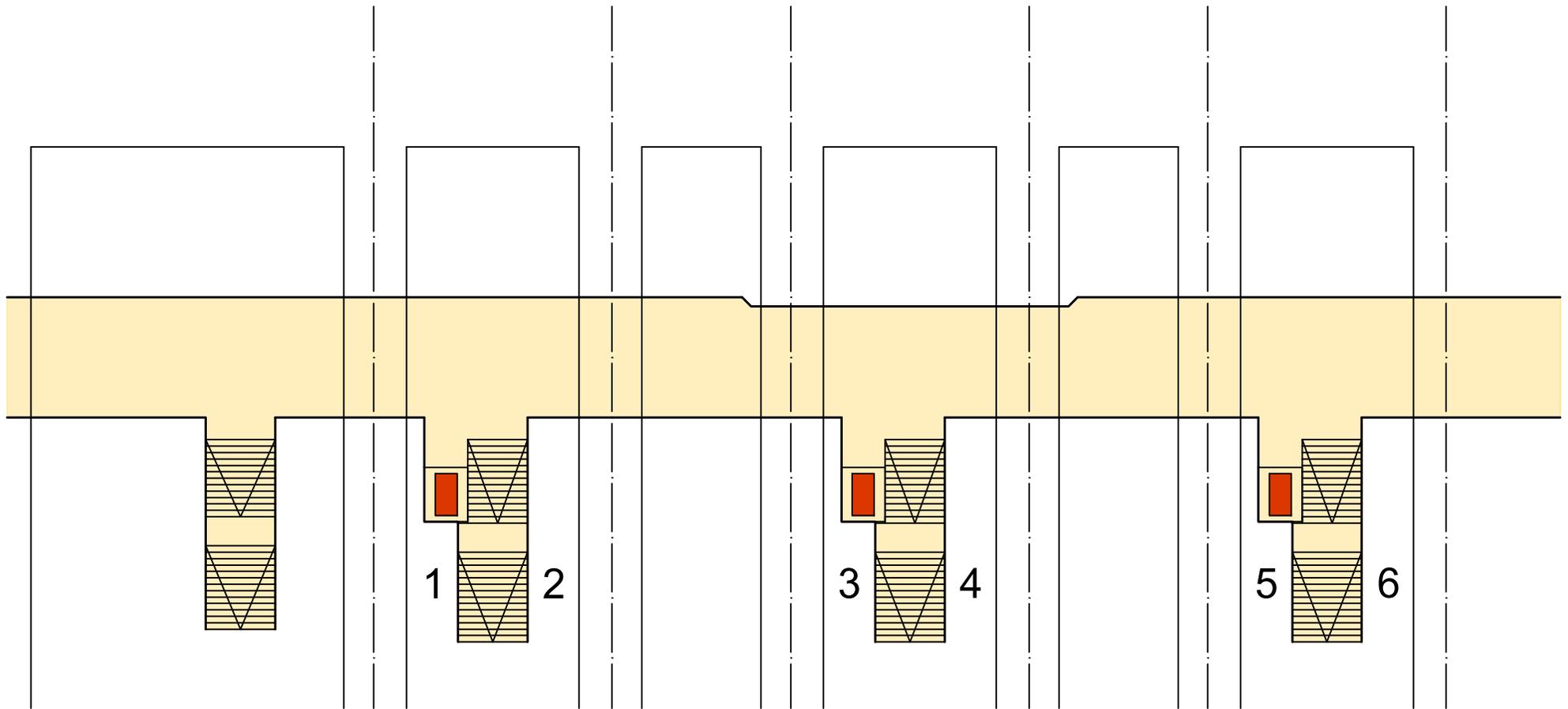
Anlage 6.6: Übersichtsplan Variante Mitte

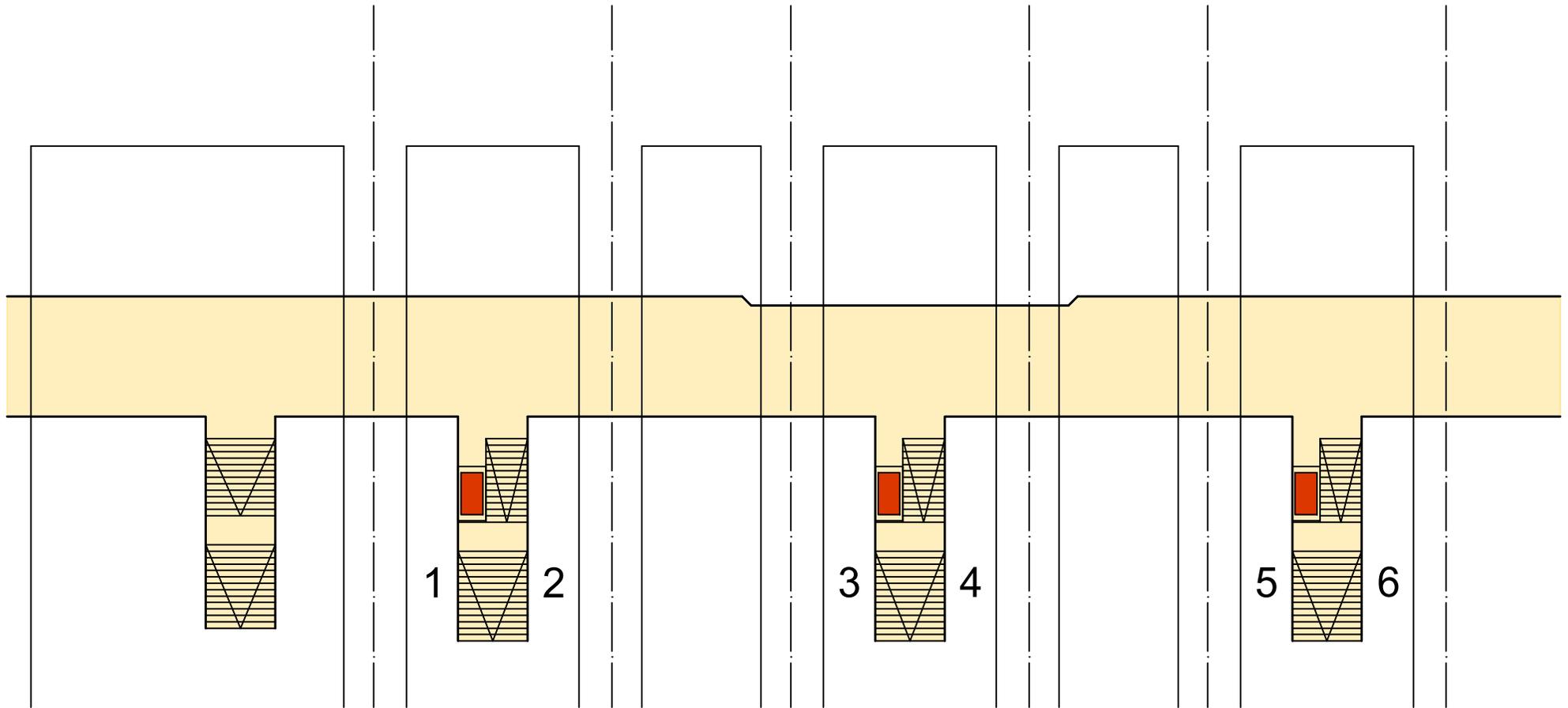
Anlage 6.7: Übersichtsplan Variante Süd 1 mit Aufzug am Bahnsteig Gl. 7

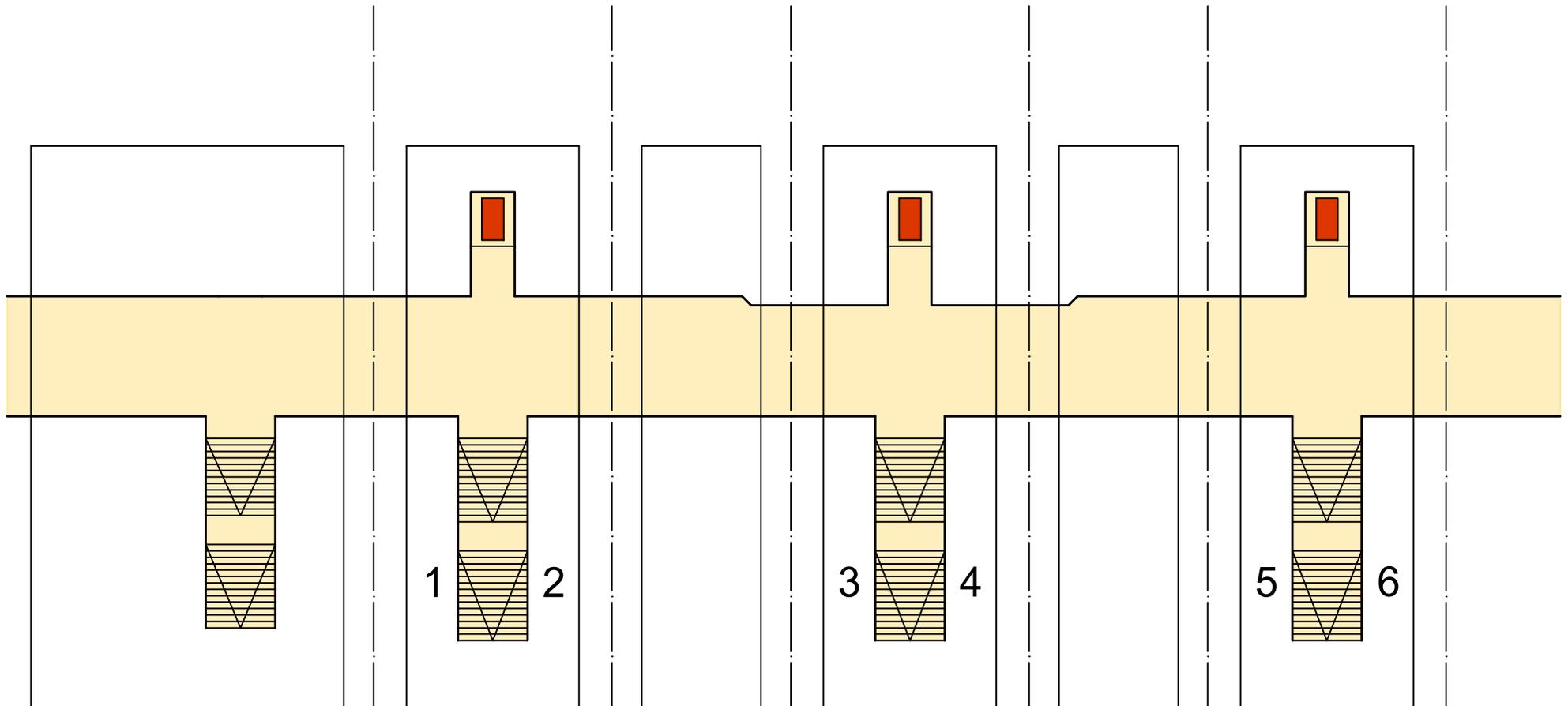


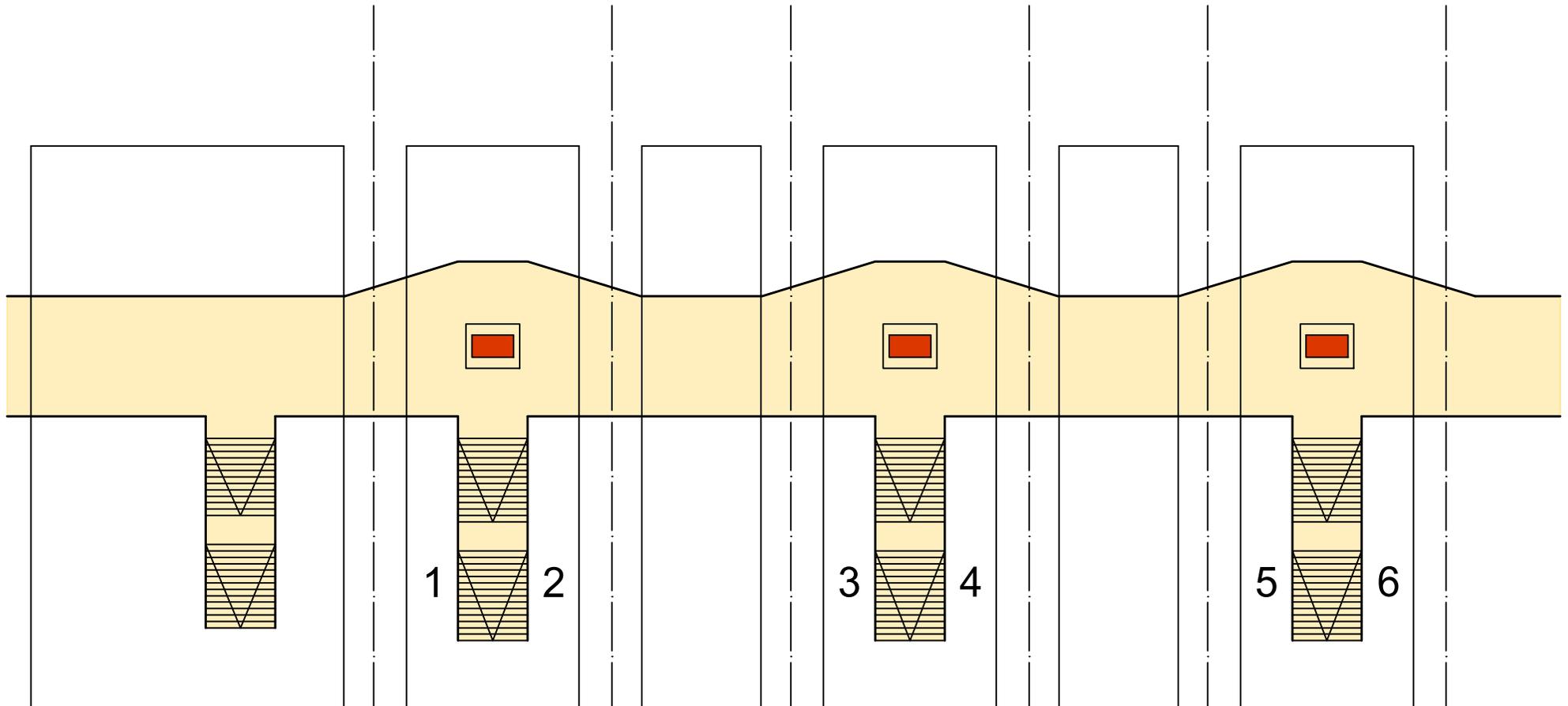












Anlage 6.7: Übersichtsplan Variante Süd 1  
mit Aufzug am Bahnsteig Gleis 7

