

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof

DOKUMENTATION

Bürgerdialog Bahnhofsquartier am 18.2.2020



18. Februar 2020

DOKUMENTATION

Sanierungsgebiet Bahnhof-Schlachthof Bürgerdialog Bahnquartier am 18.2.2020

Inhalt

1	Einleitung und Ablauf	3
2	Dialogphase I – Planungsziele	5
2.1	Impuls	5
2.2	Ergebnisse	6
3	Dialogphase II – Varianten der Verkehrsführung	8
3.1	Impuls	8
3.2	Ergebnisse aus Dialogphase II	14
4	Anlagen	15

1 Einleitung und Ablauf

Als Teil der städtebaulichen Erneuerung im Sanierungsgebiet „Bahnhof–Schlachthof“ soll das Offenburger Bahnhofsareal als wertvoller Stadtraum erlebbar und in seiner Funktion als Mobilitätsdrehscheibe zukunftsicher gestaltet werden. Mit über 27.000 Reisenden pro Tag stellt der Offenburger Bahnhof ein bedeutendes regionales Drehkreuz für den Nah- und Fernverkehr dar. Zugleich ist er pulsierender Knotenpunkt unterschiedlicher Verkehrsarten. Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto – täglich kreuzen sich hier die Wege tausender Menschen. Doch nicht nur der Zielverkehr in das unmittelbare Bahnhofsquartier, sondern insbesondere der Durchgangsverkehr stellen eine große Herausforderung dar, wenn es darum geht, das Potenzial des Bahnhofs – als zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität – vollständig auszuschöpfen und das gesamte Quartier städtebaulich aufzuwerten. Hierfür erfordert es eine Neuorganisation der Verkehrssituation. Vor diesem Hintergrund beauftragte die Stadt Offenburg bereits im Jahr 2018 die INOVAPLAN GmbH mit einer ersten Verkehrsuntersuchung zum Bahnhof. Mit einer Folgeuntersuchung – durchgeführt durch die Rapp Trans AG - erarbeitet die Stadt Offenburg derzeit ein Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld. Um darin die vielseitigen Belange und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen des Bahnhofsareals zu berücksichtigen, wurde der aktuelle Arbeitsstand auf dem „Bürgerdialog Bahnhofsquartier“ einem breit gefächerten Publikum vor- und zur Diskussion gestellt.

Der Bürgerdialog fand am 18. Februar 2020 von 18.30 bis ca. 21 Uhr in der Kulturstätte „Salmen“ statt. Der Teilnehmerkreis von ca. 150 Personen setzte sich aus Interessierten des Sanierungsgebietes Bahnhof Schlachthof, Verkehrs-, Umwelt- und Mobilitätsverbänden, anliegenden Unternehmen und Geschäftstreibenden, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Stadträtinnen und Stadträten zusammen. Nach der Einführung durch Herrn Bürgermeister Martini war der inhaltliche Austausch in zwei Phasen gegliedert. Zu Beginn jeder Phase präsentierte der Fachbereichsleiter Tiefbau/ Verkehr Dr. Becker jeweils einen fachlichen Impuls im Plenum, anschließend diskutierten die Teilnehmenden in insgesamt 14 kleinen Arbeitsgruppen von etwa 10 Personen.

Phase I fokussierte die städtischen Planungsziele, die von den Teilnehmenden diskutiert, ergänzt und priorisiert wurden. In Phase II wurden unterschiedliche Möglichkeiten der zukünftigen Verkehrsführung im Detail erörtert, ohne jedoch ein abschließendes Votum abzufragen. Die Arbeitsgruppen diskutierten und bearbeiteten die jeweiligen Aufgabenstellungen mit den Verantwortlichen der Verwaltung sowie Mitarbeitenden des Verkehrsplanungsbüros Rapp Trans AG.

Einführung

Herr Bürgermeister Oliver Martini eröffnete den Bürgerdialog und ordnete die Veranstaltung zunächst in den Gesamtkontext der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme „Sanierungsgebiet Bahnhof–Schlachthof“ ein. Das Sanierungsgebiet wurde Anfang 2019 durch den Gemeinderat festgesetzt und steht somit noch am Beginn der etwa 10-jährigen Laufzeit. Bereits auf einem sogenannten „Markttag“ im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung im April 2018 waren zur verkehrlichen Situation und Gestaltung des Bahnhofsumfelds zahlreiche Anregungen der Bürgerschaft gesammelt worden, die auch in die Formulierung der übergeordneten Sanierungsziele Eingang genommen haben. Die vertiefenden verkehrlichen Untersuchungen konkretisieren diese Ziele, wozu auch der heutige Bürgerdialog beitragen soll. Im Ergebnis wird ein tragfähiges Verkehrskonzept für das Bahnhofsumfeld unter Berücksichtigung weiträumiger Auswirkungen im städtischen Verkehrsnetz erarbeitet.

Die übergeordneten Sanierungs- und Entwicklungsziele im Bereich des Bahnhofs lauten:

- *Den Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe stärken*
- *Den Bahnhof zu einem attraktiven Eingangstor zur Stadt in einem hochwertig gestalteten Stadtraum entwickeln*
- *Das Bahnhofsquartier als lebenswertes und gut funktionierendes Wohn- und Geschäftsquartier entwickeln und bewahren*

Das hohe Entwicklungspotenzial des Quartiers verdeutlichte Herr Martini anhand von Zukunftsvisionen für das Areal:



Abbildung 1: Zukunftsvisionen Bahnhofsquartier (Quelle: Stadt Offenburg 2020)

2 Dialogphase I – Planungsziele

2.1 Impuls

Herr Dr. Becker fasst zunächst die wichtigsten Mängel des Bahnhofsumfeldes vorwiegend aus verkehrlicher Sicht zusammen:



Abbildung 2: Ergebnisse der Mängelanalyse

Anschließend stellte er die von der Stadt bislang erarbeiteten Planungsziele vor, welche zukünftige „Marschrichtung“ in den sechs Themenfeldern *Bus und Bahn*, *Radverkehr*, *Fußverkehr*, *Kfz-Verkehr*, *Freiraum/ Umwelt*, *Städtebau/ Stadtgestaltung* definieren sollen:

Tabelle 1: Vorgestellter Stand der Planungsziele

Themenfeld	Planungsziele
Bus und Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit fördern • Kurze Fahrzeiten anstreben • Hohe Fahrgastkapazität schaffen • Flexibilität vorhalten
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Rad- und Kfz-Verkehr trennen • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige und sichere Wegführung herstellen • Abstellanlagen ausbauen und verbessern
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden • Kurze Wartezeiten planen • Durchgängige, sichere Wegführung herstellen • Wege attraktiv gestalten • Kurze Wegestrecken anstreben
Kfz-Verkehr	<p><u>Durchgangsverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfluss großräumig gewährleisten • Belastung für Anlieger verringern <p><u>Zielverkehr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen • Parken und Halten neu organisieren
Freiraum und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Grün erhalten und weiterentwickeln • Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen • Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken • Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten

Städtebau und Stadtgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • 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
--------------------------------------	---

2.2 Ergebnisse

Im Anschluss diskutierten die Teilnehmenden in 14 Kleingruppen zu je etwa zehn Personen mit den Verantwortlichen der Verwaltung sowie des Verkehrsplanungsbüros RAPP und ergänzten bzw. vertieften diese mit weiteren Anregungen und Ideen. Alle Gruppen diskutierten dabei dieselben Inhalte. Abschließend wurde ein Stimmungsbild der Teilnehmerschaft zu prioritären Planungszielen erstellt.

Diskussion, Konkretisierung und Ergänzung der Planungsziele

Die von der Verwaltung vordefinierten Planungsziele für das Bahnhofsquartier wurden intensiv, lebhaft und dennoch sachlich diskutiert. In den Kleingruppen war es möglich, auf Verständnisfragen einzugehen und Unklarheiten bestmöglich zu beseitigen. Grundsätzlich war breite Zustimmung erkennbar. Die Planungsziele wurden in der Diskussion vertieft und konkretisiert, zum Teil auch präzisiert bzw. um zusätzliche Aspekte ergänzt. Besonders umfangreich waren die dokumentierten Ergänzungen in den Themenfeldern Bus und Bahn und Kfz-Verkehr. Insbesondere im Themenfeld Bus & Bahn kam es im Ergebnis auch zu Anpassungen bzw. Ergänzungen der Planungsziele, da bestimmte, in den vorgegebenen Zielen nicht ausdrücklich berücksichtigte Aspekte während der Diskussion gehäuft vorgebracht wurden. So wurde ein hoher Fahrgastkomfort, ein kurzer Umsteigeweg Bahnhof-ZOB und Barrierefreiheit für den ÖPNV ergänzt sowie die direkte Anfahrbarkeit des Bahnhofs mit dem Kfz gewünscht. Viele Rückmeldungen gab es auch zum Thema Tarife, die in einem neuen, eigenständigen Planungsziel gebündelt wurden, allerdings nicht im Rahmen des räumlichen Verkehrskonzepts des Bahnhofsquartiers bearbeitet werden können.

Bewertung

Zum Abschluss der Dialogphase konnten die Teilnehmenden mittels eines Punktesystems bewerten, welche drei Planungsziele oder Ergänzungen ihnen persönlich am wichtigsten schienen (3 Punkte/TN, Kumulierung möglich). Insgesamt wurden 395 Punkte vergeben. Die meisten Punkte wurden in den Themenfeldern *KFZ-Verkehr* sowie *Bus und Bahn* vergeben. Eine weitergehende Auswertung auf Ebene der Planungsziele zeigt, dass die am höchsten bewerteten Planungsziele aus fünf der sechs Themenfelder stammen. Daraus lässt sich ableiten, dass aus Sicht der Teilnehmenden eine große Bandbreite von Anliegen wichtig für eine gute Lösung für das Bahnhofsquartier ist.

Tabelle 2: Kurzübersicht der Bewertung in Dialogphase I

Themenfeld	Planungsziel	Punkte	Summe Themenfeld
KFZ Verkehr	Belastung für Anlieger verringern	32	96
	Parken und Halten neu organisieren	28	
	Verkehrsfluss großräumig gewährleisten	24	
	Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen	6	
	Sonstige Anmerkungen	6	
Bus und Bahn	Kurze Fahrzeiten anstreben / Taktung verbessern (ERWEITERT)	26	86
	Sonstige Anmerkungen	18	
	Hohe Fahrgastkapazität schaffen	15	
	Attraktives Tarifsystem und einfaches Ticketing (NEU)	14	
	Flexibilität vorhalten	7	
	Pünktlichkeit fördern	4	
	Infrastruktur verbessern (NEU)	2	
Radverkehr	Durchgängige, sichere Wegeführung	33	65
	Rad- und Kfz-Verkehr trennen	19	
	Abstellanlagen ausbauen und verbessern	10	
	Kurze Wartezeiten planen	3	
Freiraum und Umwelt	Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten	30	59
	Grün erhalten und weiterentwickeln	15	
	Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen	8	
	Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken	5	
	Sonstige Anmerkungen	1	
Fußverkehr	Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	22	45
	Durchgängige sichere Wegeführung herstellen	17	
	Kurze Wegestrecken anstreben	2	
	Sonstige Anmerkungen	2	
	Kurze Wartezeiten planen	1	
	Wege attraktiv gestalten	1	
Städtebau und Stadtgestaltung	Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen	14	44
	Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren	12	
	Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	8	
	Achse Bahnhof - Innenstadt städtebaulich stärken	5	
	Sonstige Anmerkungen	3	
	Grundstücke mit Potenzial für das Quartier neu in Wert setzen	2	

3 Dialogphase II – Varianten der Verkehrsführung

3.1 Impuls

Herr Dr. Becker stellte einführend das Vorgehen und den aktuellen Sachstand bei der Ausarbeitung verschiedener Optionen der zukünftigen Verkehrsführung vor. Das Verkehrsplanungsbüros Rapp hat in enger Kooperation mit der Stadtverwaltung insgesamt 12 verschiedene Varianten einer Neuordnung des Verkehrsgeschehens im Bahnhofsumfeld untersucht. Dabei wurden drei Stellschrauben vertiefend beleuchtet, die jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die sechs Themenfelder Bus und Bahn, Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr, Freiraum und Umwelt, Städtebau und Stadtgestaltung haben:

ZOB-Standort im Norden oder im Süden



Varianten der Verkehrsführung

ZOB Süd oder Nord



- Erweiterung des ZOB bis an den Gleiskörper
- Philipp-Reis-Straße im Zweirichtungverkehr



- Verlegung des ZOB nach Norden
- Angliederung des ZOB an das Bahnhofsbauwerke



Varianten der Verkehrsführung

ZOB Süd oder Nord

- großer Einfluss auf Bus und Bahn
- großer Einfluss auf Radverkehr
- großer Einfluss auf Fußverkehr
- großer Einfluss auf Städtebau
- geringer Einfluss auf motorisierten Verkehr

Abt. 6.2 Verkehrsplanung

38

Abt. 6.2 Verkehrsplanung

39

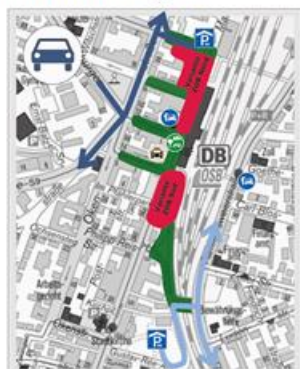
Abbildung 3: Mögliche Standorte des ZOB und deren Auswirkungen

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert



Varianten der Verkehrsführung

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert



Varianten der Verkehrsführung

Durchgangsverkehr im Quartier oder verlagert

- großer Einfluss auf motorisierten Verkehr im gesamten Stadtgebiet
- Einfluss auf Bus und Bahn
- Einfluss auf Radverkehr
- Einfluss auf Fußverkehr
- Einfluss auf Städtebau

Konflikt Querung
Philipp-Reis-Straße

Abt. 6.2 Verkehrsplanung

40

Abt. 6.2 Verkehrsplanung

41

Abbildung 4: Mögliche Kfz-Verkehrsführungen und deren Auswirkungen

Nordquerung vorhanden oder nicht

Nordquerung vorhanden oder nicht



Abb. 5.2 Verkehrsplanung

42

Abb. 5.2 Verkehrsplanung

43

Nordquerung vorhanden oder nicht

- großer Einfluss auf motorisierten Verkehr im gesamten Stadtgebiet
- geringer Einfluss auf Bus und Bahn
- geringer Einfluss auf Radverkehr
- geringer Einfluss auf Fußverkehr
- geringer Einfluss auf Städtebau

Abbildung 5: Die Nordquerung und deren Auswirkungen

Für die Diskussion mit der Bürgerschaft im Rahmen des Bürgerdialogs Bahnhofsviertel wurden die möglichen Varianten verdichtet und hinsichtlich der jeweils unterschiedlichen Einflüsse auf die sechs Themenfelder grafisch aufbereitet. Hr. Dr. Becker stellte diese Pläne vor und erläuterte die jeweiligen Auswirkungen:

Bus und Bahn

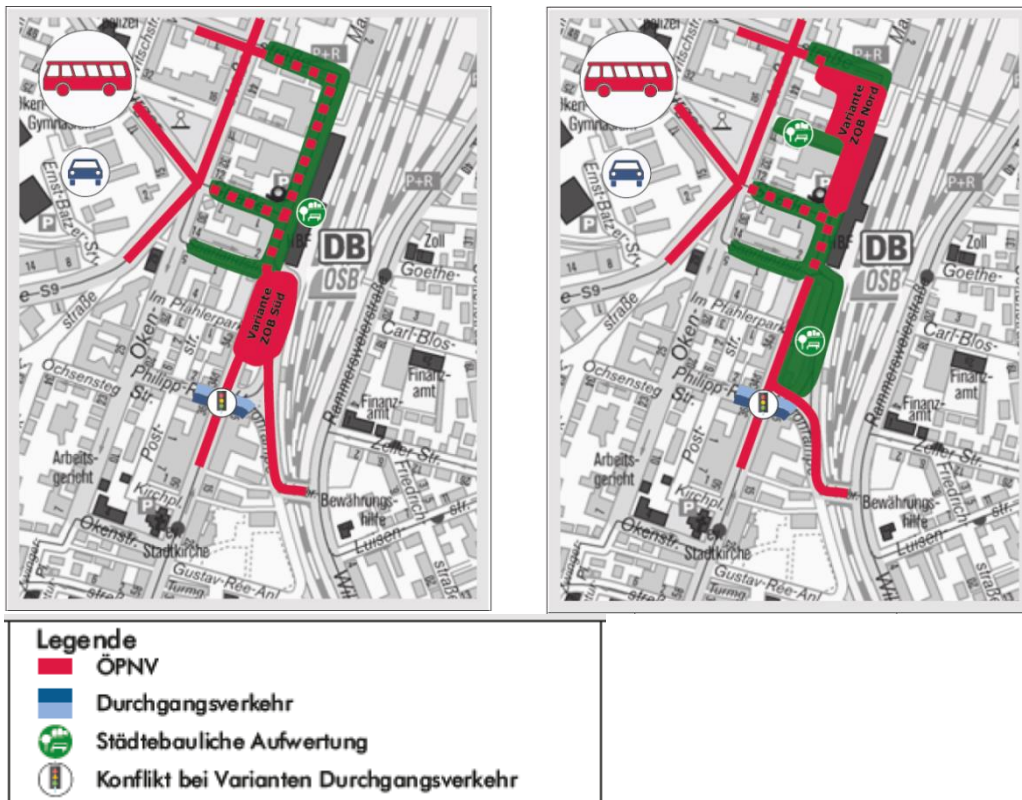


Abbildung 6: Die Varianten aus Blickwinkel des ÖPNV

- Variante ZOB Nord hat größeres Flächenpotential als Südvariante dank Grundstücke im städtischen Eigentum
- An- und Abfahrt in beiden Varianten über ähnliche Strecken – bei Nordvariante mehr Fahrten auf Bahnhofsplatz
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten
- Verknüpfung Umweltverbund auch mittels Mobilitätsstationen und innovativer Ansätze

Radverkehr

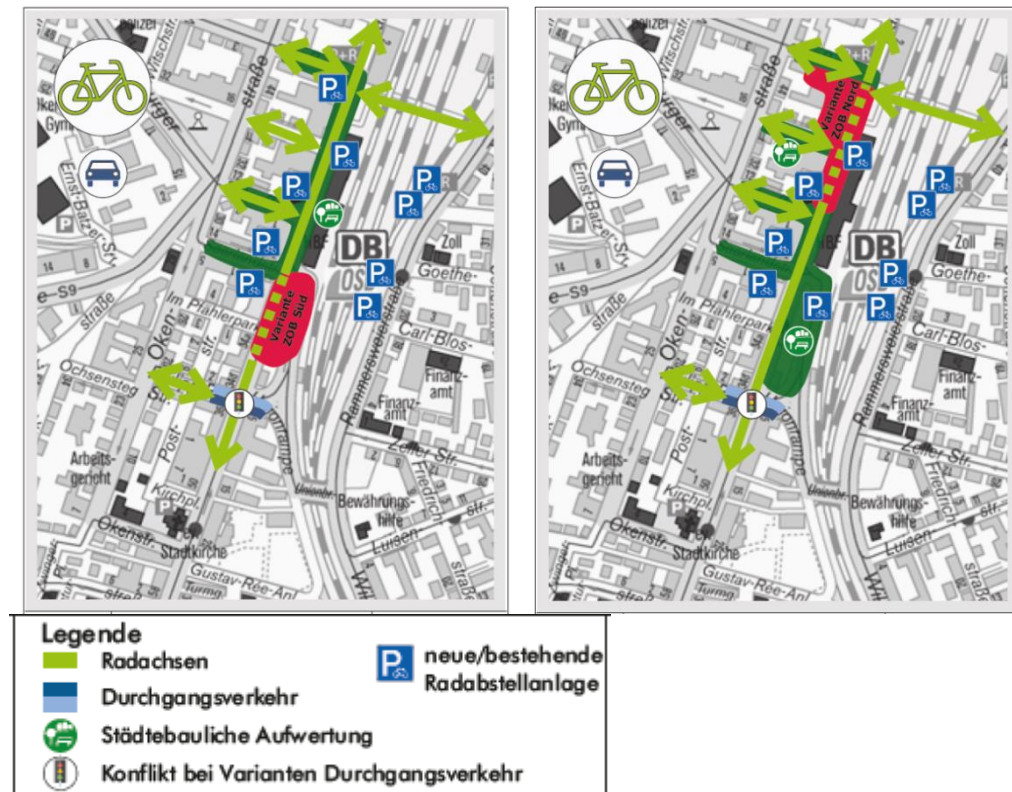


Abbildung 7: Die Varianten aus Blickwinkel des Radverkehrs

- Bei beiden Varianten deutlich bessere Führung Ost-West und Süd-Nord möglich
- Variante ZOB-Süd wird geringere Radwegbreite im ZOB-Bereich bedingen
- Erweiterung der Kapazität und Qualität der Radabstellanlagen auf beiden Seiten der Bahnanlagen
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten bei Achse ZOB-Innenstadt
- Keine Radverkehrsanlagen in Straßen mit Kfz-Durchgangsverkehr wegen Platzmangel möglich

Fußverkehr

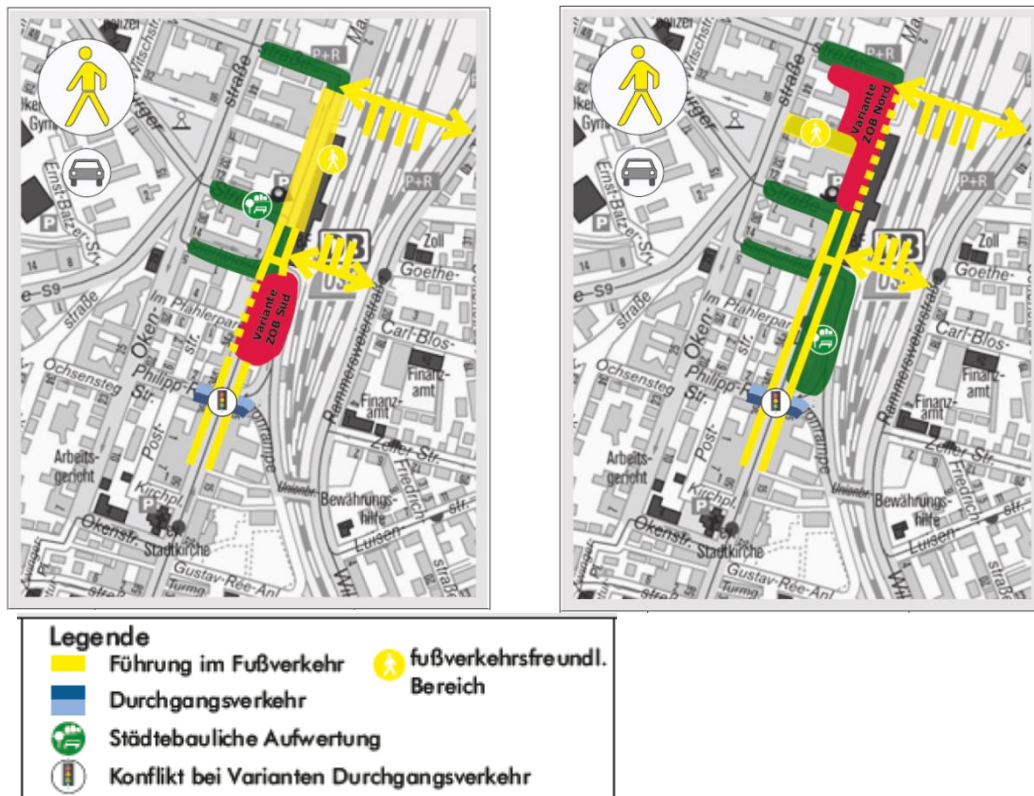


Abbildung 8: Die Varianten aus Blickwinkel des Fußverkehrs

- Nordvariante hat größere Entfernung zu wichtigen Zielgebieten wie Innenstadt und Schulen
- Südvariante ist mit barrierefreiem Bahnsteigzugang bereits erschlossen
- Mit Kfz-Durchgangsverkehr über Philipp-Reis-Str.: Konfliktpunkt und Wartezeiten bei Achse ZOB-Innenstadt

Kfz-Verkehr

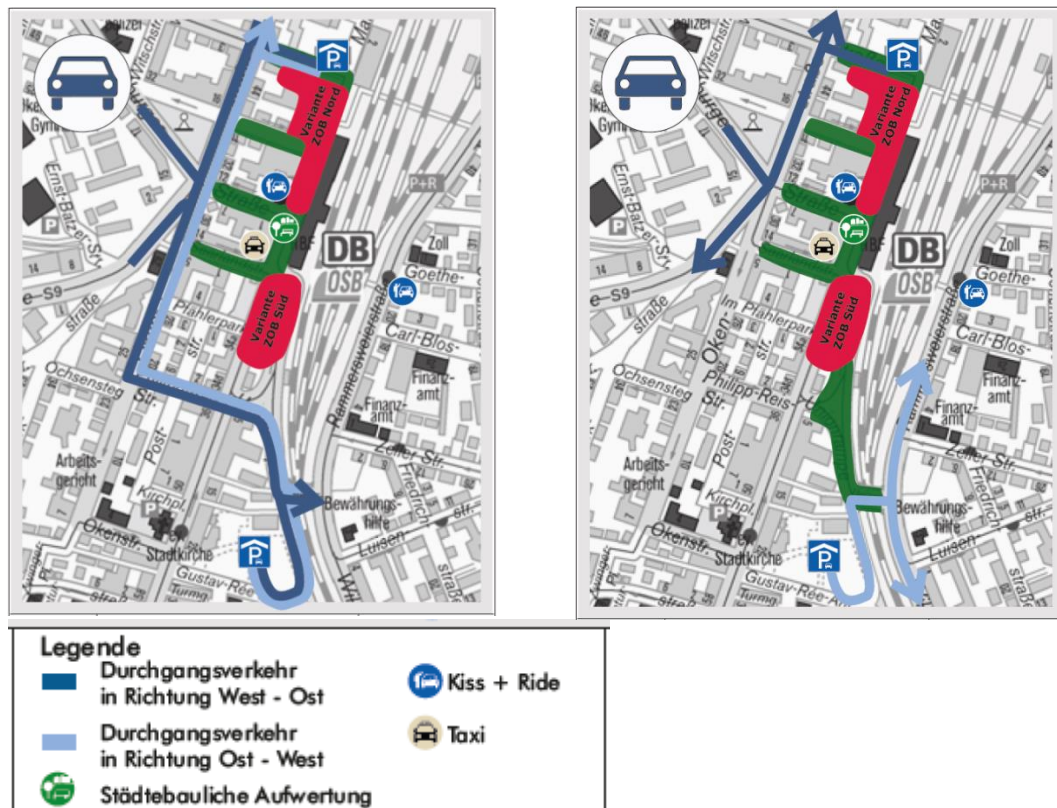


Abbildung 9: Die Varianten aus Blickwinkel des Kfz-Verkehrs

- Variante Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung West in Richtung Okenstraße, in Fahrtrichtung Ost aus allen Richtungen zur Unionbrücke
- Variante Durchgangsverkehr mit Führung von heute 12.000 Kfz über Okenstr., Philipp-Reis-Str. und Unionrampe
- Variante Verlagerung ermöglicht Zufahrt Parkhaus Ree-Carre und damit Parkmöglichkeit für Bahnhofsquartier aus Richtung Osten
- Variante Verlagerung ermöglicht weiterhin Querung der Bahn im Norden über Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke und ggf. neue Nordquerung und im Süden über Grabenallee und Südring
- Beide Varianten mit Parkhaus im Norden und graphisch nicht dargestellter Erschließung des Bahnhofs für Hol- und Bringfahrten
- Beide Varianten gewährleisten die Kfz-Erschließung aller Anlieger im Gebiet
- Hol- und Bringmöglichkeit auf östlicher Seite

Freiraum & Umwelt / Städtebau & Stadtgestaltung

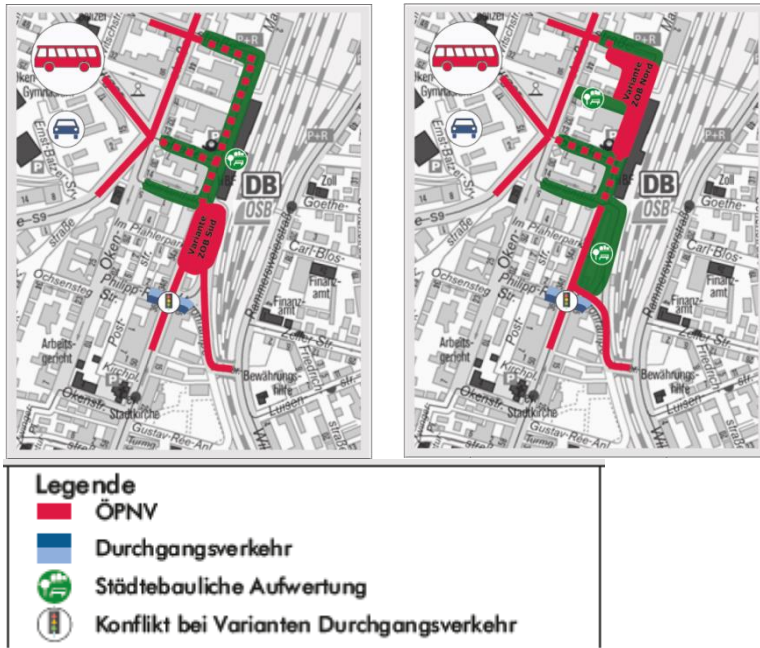


Abbildung 10: Die Varianten aus Blickwinkel des Städtebaus

Lage des ZOB hat Einfluss auf:

- Wie kann das Bahnhofsgebäude besser genutzt werden?
Bei Lage des ZOB im Norden mehr Frequenz im Norden, neue Nutzungsmöglichkeiten für den Nordteil des Bahnhofsgebäudes
- Wo kann ein Bahnhofsvorplatz gestaltet werden?
in Abhängigkeit von den Flächen, die der ZOB belegt
- Wie kann eine attraktive Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt erfolgen?
Bei ZOB im Süden Querung/Vorbeilaufen an ZOB erforderlich, bei ZOB im Norden mehr Raum im Süden für Fußgänger/Radfahrer und für Gestaltung
- Auf welchen Grundstücken können ergänzende Bebauungen und Nutzungen angeordnet werden?
Bei ZOB im Süden mehr Bebauungsmöglichkeiten im Norden

Führung des Durchgangsverkehrs hat Einfluss auf:

- Wie kann das Bahnhofsgebäude besser genutzt werden?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr mehr Möglichkeiten zu barrierefreier Erschließung des Gebäudes (z.B. durch vorgelagerte Rampen) sowie für vorgelagerte Nutzflächen (z.B. Außengastronomie)
- Wo kann ein Bahnhofsvorplatz gestaltet werden?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr freierwerden von Flächen für Gestaltung
- Wie kann eine attraktive Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt erfolgen?
Bei Wegfall Durchgangsverkehr attraktivere Anbindung möglich
- Wie können gute Bedingungen für Wohnen und Gewerbe im Bahnhofsquartier geschaffen und Freiräume gestaltet werden
Bei Wegfall Durchgangsverkehr bessere Wohnqualität, bessere Möglichkeiten für Gewerbe, da höhere Aufenthaltsqualität vor Gewerbelokalen, Außenbewirtung möglich

3.2 Ergebnisse aus Dialogphase II

In Dialogphase II stand der direkte Austausch der Teilnehmenden mit den VertreterInnen der Verwaltung und des Verkehrsplanungsbüros RAPP im Vordergrund. Die Teilnehmenden konnten sich frei je nach persönlichem Interesse zwischen den Themenfeldern bewegen und informieren sowie individuelle Anmerkungen und Anregungen hinterlassen. Neben Rückmeldungen zu den drei für die weitere verkehrliche Ausarbeitung zentralen Variablen (ZOB Standort, Umgang mit Durchgangsverkehr, Nordquerung) trugen die Teilnehmenden dabei viele sonstige/weitergehende Hinweise und Anregungen zu andern Aspekten der sechs Themenfelder zusammen.

ZOB-Standort – Nord oder Süd

Ob der südliche oder nördliche Standort des neuen ZOB besser geeignet ist, wurde im Themenfeld Bus & Bahn sowie nachgeordnet auch bei Fuß- und Radverkehr diskutiert. Dabei spielt der kürzere Weg in die Innenstadt das zentrale Argument für die Beibehaltung des südlichen Standorts. Argumente für die Nordvariante liegen hingegen insbesondere im größeren Flächenpotential (mehr Möglichkeiten zur verkehrlichen Entflechtung und stadtgestalterischen Aufwertung, höhere Kapazitäten und Zukunftssicherheit).

Durchgangsverkehr – im Quartier oder verlagert

Zur Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs wurde insbesondere an den Themeninseln Kfz-Verkehr diskutiert; z.T. auch an der Themeninsel Städtebau & Stadtgestaltung. Vorteile einer Verlagerung sind nach Aussage der Teilnehmenden die Verkehrsberuhigung des Quartiers und eine daraus resultierende höhere Sicherheit und attraktivere Stadtgestaltung. Ebenso verwiesen die Teilnehmenden auf die generelle Notwendigkeit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor dem Hintergrund einer zukunftsfähigen Mobilität. Auf der anderen Seite stellte sich die Notwendigkeit einer Ost-West-Verbindung als wesentliches Argument für eine Beibehaltung des Durchgangsverkehrs heraus. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Philipp-Reis-Straße/Hauptstraße traten Zweifel auf.

Nordquerung

Die Option einer zusätzlichen Ost-Westverbindung nördlich des Bahnhofs (Kreisel Moltkestraße/Englerstraße) diskutierten die Teilnehmenden insbesondere an den Kfz-Themeninseln. Dabei konnten unterschiedliche pro- und contra-Argumente aufgenommen werden. Neben der von Seiten der Stadt eingebrachten oberirdischen Lösung brachten einige der Teilnehmenden auch Vorschläge für eine zusätzliche Ost-West-Verbindung durch eine Tunnellösung ein.

Weitere Anregungen zu den sechs Themenfeldern

Auch jenseits der drei zentralen Fragestellungen wurden in Dialogphase II vielfältige Anregungen für die sechs inhaltlichen Themenfelder vorgebracht. Zum Teil decken sich diese mit den Ergebnissen aus Dialogphase I, zum Teil vertiefen oder ergänzen sie neue Aspekte.

Tabelle 3: Kurzübersicht der Anregungen in Dialogphase II

Themenfeld	Schwerpunkte weitere Anregungen
Bus und Bahn	<ul style="list-style-type: none">• Pendelbus-Verbindung zwischen ZOB und Innenstadt als Ergänzung bzw. Alternative zur Busverkehrsführung durch die Innenstadt• Tarife• Taktung• Linienführung• Fahrgastkomfort• Nutzerfreundlichkeit und Nähe ZOB/Bhf
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehrsfreundliche Ausstattung• Radquerung• Radwegführung
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Schulwege• Verkehrssicherheit für Fußgänger• Barrierefreiheit
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none">• Parken• Geschwindigkeitsreduzierung• Direkte Anfahrbarekeit Bahnhof
Städtebau/Stadtgestaltung Freiraum/Umwelt	<ul style="list-style-type: none">• Grüngestaltung• Aufenthaltsqualität,• Anbindung Stadtteile

Eine detaillierte Übersicht sämtlicher Aussagen zu den drei zentralen Fragestellungen sowie aller sonstigen Anregungen findet sich in Anlage 2.

4 Anlagen

Anlage 1: Ergebnisse Dialogphase 1

Anlage 2: Ergebnisse Dialogphase 2

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 2: Ergebnisse Dialogphase II - ZOB Standort

Argumente pro ZOB Nord
Halt wieder nach Norden.
Ggf. mehr Wachstum für ZOB-Fläche möglich
Gut: Entflechtung von Fuß- (Richtung Süd) und Radverkehr Richtung Nord
Nordvariante teilt Zugpassagiere, ZOB: Nordausgang, Stadt: Südausgang – weniger Stau an der Treppe
Nordvariante: ja – mehr Platz, mehr Gestaltungsmöglichkeit für einen attraktiven Bahnhofsvorplatz; bessere Möglichkeit für einen genügend großen ZOB-Wartebereich
ZOB im Norden und Pendelbus in die Stadt
ZOB Nord finde ich sinnvoller
ZOB Nord Ja: - Bahnhofsvorplatz kann in Innenstadt fließend übergehen - Vielfältiger Einzelhandel möglich - Mehr Grün (Bäume --> Schatten) - Gute Anbindung für neue Seniorenanlage in Maria- und Geord-Dietrich-Str. - Gute Anbindung neues Hotel
Variante ZOB Nord: Vorteil, dass mehr Busse Freiburger Straße fahren könnten. Ausstieg Freiburger Straße Höhe Lidl --> attraktiv Schulen
„Busrunde“ in Innenstadt (kl.- Busse) mit Anschluss an nördl. Zentralbusbahnhof
[ZOB Süd] Keine Wachstumsmöglichkeiten -spielräume
[ZOB Nord] Gefällt
[ZOB Nord] TOP Lösung
ZOB Vorzug- / Nord --> Vorteilsvariante
[ZOB Nord:] Weniger Risiko für Fußgänger und Radfahrer
ZOB Süd: Zu eng für Radfahrer + Fußgänger
Variante Süd – es werden Stellflächen für Fahrräder entfallen und damit die Attraktivität
ZOB im Norden attraktiviert das Bahnhofsgebäude u. bringt Frequenz. In Verbindung mit Shuttle in die City ist die Distanz kein Problem

Argumente pro ZOB Süd
Für Busse aus Norden (Kehl, Achern usw.) müssten mehrere hundert Meter weiterlaufen bei ZOB Nord – das ist nicht zumutbar
Nordvariante bringt längere Wege für viele Busse
Schlechte Anbindung zur Innenstadt bei der ZOB Nord Variante
So [bei ZOB Nord] steigt keiner in Bus mit Ziel Fußgängerzone
ZOB [Nord] zu weit weg von der Innenstadt
[ZOB Nord] Zu langer Fußweg (Richtung Innenstadt)
[ZOB Nord] Zu weiter Weg in die Stadt für Fußgänger, erhöhte Busfrequenz in der Innenstadt, in der bereits viele Busse fahren.
Busbahnhof Süd: Gute Verbindung zur Innenstadt
[ZOB Süd:]Super kurzer Weg zur Innenstadt
Unbedingt Südvariante! Kürzerer Weg in die Stadt
OSB Züge sind kurz und halten nur im Süden
Der Fußweg zum ZOB Nord ist mir zu weit, ich will in die Innenstadt und nicht nach Norden.
Regio-Busse beginnen und enden an ZOB – eine Verlagerung nach Norden ca. 300m Fußweg
Weiterer Weg zum Schulzentrum Nordwest!

ZOB-Standort - Aussagen ohne Präferenz
Regio-Busse enden und beginnen am ZOB
Kurze Taktung Busse ermöglicht ZOB Nord zudem (300m längerer Fussweg!)
(pro) Kurze Wege in die Innenstadt ; (contra) ZOB Süd zu klein in 10 Jahren?
Verkehrsströme heute und in Zukunft sind maßgeblich für Thema, Entscheidungsrelevanz --> diese analysieren und großflächig entzerren durch mehrere Standorte

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020
Anlage 2: Ergebnisse Dialogphase II - Durchgangsverkehr

Argumente für Beibehaltung Durchgangsverkehr
CO2 Emissionen durch längere Wege
Unionbrücke bitte für PKW frei lassen
Verknüpfung Ost-West fehlt
Durchgangsverkehr erhalten

Argumente für Verlagerung Durchgangsverkehr
Autos nur Anwohner – verkehrsberuhigt –
Die KFZ-Verlagerung wertet das Areal deutlich auf
Die Zukunft heißt -> weniger Autos -> Durchgangsverkehr raus
KFZ total verringern – Statt Bequemlichkeit – Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
Nordquerung ja; Durchgangsverkehr raus
KFZ-Verkehr sperren
Verkehr raus aus der Innenstadt
Alles vor dem Horizont des Pariser Klimaabkommens denken – Reduzierung des KFZ-Verkehrs unumgänglich – Status Quo unmöglich
Blockade Übergang Reissstraße befürchtet
Diese Variante mit Durchgangsverkehr Ost-West mit Kreuzung der Hauptstraße war bis ca. 1980 Totales Chaos. Schon damals bei weniger Verkehrsaufkommen
Verkehrsberuhigt kein Durchgangsverkehr
Durchgangsverkehr Raus
Funktionalität nur ohne Durchgangsverkehr
Radverkehr ohne KFZ-Durchgangsverkehr
Kein Durchgangsverkehr - Zufahrt von Norden bis Parkhaus, Andienung Bahn etc. durch Überführung, Zubringer Taxi über Saarlandstraße mit Wendeschleife
Konflikt Durchgangsverkehr Rad

Verlagerung Durchgangsverkehr - weiterführende Überlegungen
Freiburger Platz mit Kreisverkehr
Schleichverkehr vermeiden
Pilotversuch Sperrung Durchfahrt

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 2: Ergebnisse Dialogphase II - Nordquerung

Überlegungen zur Nordquerung
Nordquerung als Entlastung f. Luft und Umwelt
Nordquerung
Nordquerung: Mehr Verkehr in Oststadt
West–Ost Erschließung ohne Nordquerung ermöglichen
Südunterfahrung der Innenstadt (Grabenallee/Freiburger Straße) ist sehr weitläufig. Daher Nordquerung beim Kreisel Rammersweierstraße zu weit weg. Vorschlag: von DRK zur Güterstraße

Vorschläge für Tunnellösung
Tunnellösung für Durchgangsverkehr Bahnhof
Tunnel Oststadt – Freiburger Platz
Tunnel Fuß + PKW
KFZ-Unterführung Haupt-/Philipp-Reisstr.
KFZ-Unterführung Philipp-Reis-Str. – Hauptstraße
Unterführung KFZ [an Kreuzungspunkt Unionrampe / Hauptstraße]
Unterführung KFZ [Kreuzung Unionrampe/Hauptstraße]
Offener Durchgang zur Entlastung der Wilhelmstraße

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 2: Ergebnisse Dialogphase II - Weitere Anregungen

Bus & Bahn
<i>Pendel-/Kleinbusse ZOB-Innenstadt</i>
Busse halten OG-Nord und OG Süd (Hauptstr.) Fahrgäste pendeln mit kleineren Bussen in die Innenstadt
E.–Stadt– Kleinbusse durch Karrendurchfahrt mit Haltestellen unter der Bahn / u. für Sicherheit
Pendelbus in die Stadt --> weniger Busse in der Fußgängerzone
Pendelbus vom ZOB – Innenstadtring Elektrobus
Für alle Gruppierungen von Fußgängern – Pendelbus in die Innenstadt
Shuttle Verkehr anbieten als Erschließungsmöglichkeit
<i>Nutzerfreundliche Ausstattung ZOB/BHF</i>
Zugabfahrt am ZOB anzeigen
Gepäckschließfächer
Städtische Schließfächer bei BHF/ZOB; als Fußgänger schlendern, shoppen ohne Ballast
Trinkbrunnen BHF Bereich
E-Mobilität: Leihwagen + Zapfsäulen Wagen [verortet an Parkhausstandort]
<i>Sonstige Anregungen Bus & Bahn</i>
Der Zugang zu den Gleisen sollte unter der Straße hindurch fortgeführt werden = Entflechtung von Fußgängern und PKW
Verlängerung der Gleisunterführung unter der Rammersweier Straße hindurch
Ring-Buslinie (Bahnhof-Kino-Kufo [Kulturforum]-Klinik-Meiko-Schulzentrum Nordwest) Beide Richtungen
Enge Taktung Busse in Innenstadt
Kostenlose Busfahrt vom ZOB in Innenstadt
Kostenloser, günstiger ÖPNV
Barrierefreiheit nördliche Gleisanbindung?
Seilbahn von ZOB Nord in Innenstadt
Seilbahn Hauptstraße
Überdachung von Unionbrücke bis nördl. Ende des Bahnhofsgebäudes - Drin 2 Ebenen für Fuß, Rad, Aufenthalt - Magnet für Touristen (s. Brücke Freiburg)
Radverkehr
<i>Radverkehrsfreundliche Ausstattung ZOB/Bhf</i>
Fahrrad-Schiebe-Schiene an Treppe zu Gleis [verortet mittig im Bhf Bereich]
Rampe zu den Gleisen [verortet mittig im Bhf Bereich]
Zusätzliche Radbügel [Ostseite Bhf.]
Radhaus (neues großes Ost + West)
Wenn Parkhaus für Autos, dann auch für Fahrräder – mindestens die Hälfte davon für Lastenräder!
Lastenfahrrädevleih
Schließfächer für Fahrradkleidung + Einkaufstasche
<i>Eigene Querungsmöglichkeit für Radverkehr</i>
„blaue“ Fahrradbrücke neben Unionsbrücke mit Querung Rammersweierstr.
Lösung durch Brücke (s. Freiburg) für durchfahrende Radfahrer [Verortet auf ZOB Süd]
Radüberquerung Nord als Brücke über Bahnsteig mit Anschluß (Rolltreppen und Aufzüge) Statt Unterführung (z.B. Karrendurchfahrt Ersatz)
Radweg über das Bahngleis (parallel)
Unterführung für Rad/Fußgänger [an ZOB Süd]
Vorschlag: Unterführung f. Rad- u. Fußgänger unter ZOB/P.-Reis-Str.
<i>Radwegeführung im Bahnhofsumfeld</i>
Fahrradachse auf beiden Seiten des Bahnhofsgeländes + Kreuzung Nord als Brücke v. Rheinstr. zur Rammersweier Str. kombiniert mit Fußg. / Bahnsteig
Radstreifen absetzen [Ostseite Bhf.]

Radweg [Ostseite Bhf.]
Schutz für Radfahrende [Ostseite Bhf.]
1 Kfz-Streifen in Okenstraße und Philipp-Reis-Str. als Radweg umfunktionieren (bisher fehlend in einer Richtung)
Auffahrt von Wilhelmstraße auf Unionbrücke sehr gefährlich. Radfahrer werden regelmäßig von Autos geschnitten
Ausbau der Ra[mmerweier]Str. zum Bahngleis
Fahrradweg als Austrag über das Bahngelände planen

Fußverkehr
<i>Schulwege/Sicherheit/Sauberkeit</i>
Schülerschaft – ihre Schulweg (Waldbach, Oken, Theo, Waldorfschule) berücksichtigen. Sichere Querungshilfen
Schulweg attraktiv gestalten!
Laufbus von BHF ZOB zu Schulen
Ausreichend Gehweg Beleuchtung (subjektive Sicherheit)
Saubere Gehwege – Mülleimer regelmäßig leeren bzw. unterirdische
<i>Verkehrssicherheit Fußverkehr</i>
Fußgänger Ampel mit Anzeige der Wartezeit (noch x Sek. bis grün)
Fußgänger Ampel vor Ende grün blinkend grün (wie gelb bei KFZ)
Bauliche Trennung: Gehweg, Radweg, KFZ-Weg
Klare Trennung unterschiedlicher Verkehrsarten
Fußgängerzone vom ZOB bis Hauptstraße
Fußgängerzone/Verkehrsberuhigte Zone durchgehend von der Innenstadt zum HBF
Unterführung Gleis verteilen – ZOB-südl. Philipp-Reis-Str. für Fußgänger
<i>Sonstige Anregungen Fußverkehr</i>
Beschattung – Bäume
Eigentlich breite Gehwege [durch z.B. Kundenstopper und Mülleimer] eingeengt
Blinden Leitlinien – Bhf/ZOB Fußweg
Sitzmöglichkeiten – Weg BHF zur Stadt

Kfz-Verkehr
<i>Parken</i>
Die Fläche vor dem Bahnhof ist zu wertvolle um KFZ-Parken zu realisieren. Besser an den Gemarkungsgrenzen parken und mit Shuttle reinfahren.
Ehrliche Kosten für Parkplätze
In Verbindung mit der Nordspange: Ist dann das Parkhaus noch notwendig?
Ein Neues Parkhaus -> Angebot schafft nur Nachfrage!
Öffnung Parkhaus Karstadt nachts
P+R am Bahnhof
Parkhaus in Verbindung mit Nordspange
Parkhausstandort zusätzlich auch auf Ostseite des Bhf. erwünscht
TG [Tiefgarage] an derzeitigen ZOB
Tiefgarage statt Parkhaus -> oberirdische Nutzung
Überdachung für Transfer Parken – Bahnhof[sgebäude]
Keine subventionierten Parkflächen
Parken nicht im Quartier und Nordwest
Parkplatz der Stadt und der Bahn nördlich der Rheinstr. Mit in das Konzept miteinbeziehen
Schaffung neuer Parkmöglichkeiten
Shuttle-Verkehr Bus von bestehenden Parkplätzen an den Bhf
Tarife Parken erhöhen, KFZ unattraktiver machen
<i>Geschwindigkeitsreduzierung</i>
Geschwindigkeitsreduzierung
Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h
Tempo 30 oder besser verkehrsberuhigt
Tempo 30 Rheinstraße
Tempo 30 Rheinstraße Westseite kein Durchgangsverkehr zur Straßburger Straße

30er Zone nicht sinnvoll bei dieser Variante[Verlagerung] + Fahrrad auf Straße auch nicht sinnvoll [verortet an Rammersweierstraße ggü. ZOB Süd]
Radar Okenstraße
Sonstige Anregungen Kfz
Straßenbau (Brücken) versus Schulsanierungen ???
Pendelverkehr KFZ-Bahn durch besseren ÖPNV vermeiden
Erreichbarkeit Krankenhaus
Erreichbarkeit Parkhäuser
Neue Verkehrsführung Ost <--> West

Freiraum & Umwelt, Städtebau & Stadtgestaltung
Grüngestaltung
Mehr Beschattung durch Bäume
Baumalleen schaffen
Fassaden- und Dachbegrünung fördern
Fläche entsiegeln
Flächen für Grün vorhalten
Mehr grün
Grüne Zimmer schaffen
Naschobstgärten für Anwohner
Selbstgestaltung von Beeten durch Bürger
Angenehmes Mikro-Klima schaffen
Anbindung Innenstadt, Oststadt, Entwicklungsgebiete
Wenn man aus dem Hbf rauskommt, sieht man nicht direkt wo es zur Innenstadt geht.
Auch den Ostadtteil des Quartiers mitdenken – Nachverdichtung überdenken mit Blick auf zusätzlichen Verkehr „neuer“ Bewohner: CO2-Reduktion, Durchlüftung, erhöhtes Aufkommen von Feinstaub durch Bahnhof
Wie kommt man von der Oststadt ins neue Klinikum in den Westen --> Brüche
Das NOCH Güterbahnhofsareal städtebaulich MITDENKEN!
Sonstige Anregungen zu Freiraum & Umwelt
Freiflächen [am Bahnhofsvorplatz] die bei jedem Wetter genutzt werden können (vgl. Zelt Marktplatz)
Frei verfügbare Flächen & Räumlichkeiten für kulturelle Aktivität
Gastronomieunabhängige Sitzmöglichkeiten
Gastronomieunabhängige Sitz- und Gruppenfläche
Trinkbrunnen schaffen
Aufenthaltsqualität steigern
Ja nicht bebauen [Marker im Bereich städtebaulicher Aufwertung des heutigen ZOB]

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Kfz-Verkehr

		Summe
Verkehrsfluss großräumig gewährleisten	18	
Neue Ost-West-Querung im Norden schaffen	3	
Eine weitere Ost-West-Verbindung schaffen im Norden	2	
Ost-West-Verbindungen nicht kappen	1	
Nordquerung	0	
Durchgangsverkehr lösen, Kreuzung Verkehrsarten entzerren	0	
Umleitung Kfz über Saarlandstraße	0	
Möglichkeit Rückbau DB Gleis 1 --> Dort Straße mit Durchgangsverkehr	0	24
Belastung für Anlieger verringern	14	
Durchgangsverkehr aus dem Bahnhofs-Areal heraushalten	5	
Autofrei zwischen Bahnhof und Innenstadt	4	
Durchgangsverkehr verringern	4	
Klimawandel: KFZ Reduzieren	2	
Durchgangsverkehr raus	1	
Durchgangsverkehr von Bahnhofsumfeld verlagern	1	
Alternativen zum Durchgangsverkehr schaffen	0	
Unterführung als Verkehrsverlagerung	1	
Bahntunnel für PKW-Durchgangsverkehr	0	
Durchgangsverkehr raus => Nordspange	0	
Mischflächen mit reduziertem Kfz-Verkehr	0	
Durchgangsverkehr neu organisieren	0	
Trennwirkung durch KFZ reduzieren	0	
Vor Bahnhof Verkehrsberuhigte Zone. Straßburger Straße Sackgasse --> Zugang v. Freiburger Platz --> Parkplätze für Einwohner	0	32
Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen	6	
Erreichbarkeit für Anlieger z.B. über Dauerparkplätze für Anwohner und Firmen	0	
Zielverkehr Bf. Kanalisieren	0	6
Parken und Halten neu organisieren	10	
Tiefgarage	7	
Pendlerparkplätze mit vertretbaren Kosten	4	
Parkhaus o.ä. Bf. Anwohnerparkausweise	2	
Dauer-/Pendlerparkplätze vs. Anwohnerparken	1	
Park and Ride am Stadtrand	1	
P+R außerhalb mit ÖPNV-Anbindung Bf	1	
Parkhaus mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge; Nicht einzelne Parkplätze [sondern] Parkhaus	1	
Parksituation für angrenzende Firmen, deren Mitarbeiter und Besucher	1	
Bestehende Park- und Haltemöglichkeiten nutzen -> Shuttle-Verkehr; P+R (auch von Stadtgrenze)	0	
P + Kiss Bahnhof im Parkhaus 30 min frei parken	0	
Parkhaus auf der Ostseite schaffen – auch auf der Westseite	0	
Pendler-Parken nicht am Bahnhof	0	
Pendlerparkhaus	0	
Städtebaulich attraktive Parkplätze (Tiefgarage...)	0	
TG [Tiefgarage] unter jetzigen ZOB	0	
Weniger aber sinnvollere Parkplätze am Bf.; Behindertenparkplätze nicht hintereinander	0	
Kurzzeitparkplätze am Bahnhof schaffen Ost + West --> nicht direkt vor dem Bahnhof	0	28

Sonstige Anmerkungen		
2 Ebene: eine für PKW – eine für Bus	3	
E-Mobilität: Leihwagen/Roller, E-Tanksäulen, Car-Sharing	2	
Problem/Herausforderung Unionbrücke	1	
Autos in Hauptstraße	0	
Die gesamte Verkehrsplanung ist verbesserungswürdig. Die Querungsmöglichkeiten über die Eisenbahn sind zu wenig und werden	0	
Durchgangsverkehr Alternative zur Unionbrücke möglich???	0	
Durchgangsverkehr nicht zu weit raus verlagern zwecks Vermeidung Verlagerung in unsensible Gebiete	0	
Konflikte zwischen Bus- & Bahnverkehr vermeiden	0	
Mobilitätsstation am Bahnhof stärken	0	
Kostenwahrheit im Verkehr	0	6

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Bus und Bahn

		Summe
Pünktlichkeit fördern	3	
Busse müssen pünktlich, verlässlich sein	1	4
Kurze Fahrzeiten anstreben / Taktung verbessern (ERWEITERT)	5	
Bustaktung verdichten; leichter Umstieg	3	
Buszeiten ausweiten, u. a. abends	5	
Anschluss ÖPNV gewährleisten (Umland!)	4	
Busspur separieren	0	
Kurze Umsteigebeziehungen	0	
Taktung der Buslinien (insb. am Wochenende erhöhen)	0	
Engere Taktungen	2	
Taktung Umstieg Bahn-Bus, Bus-Bus / Taktung der Busanbindung	2	
Sonntags Busverbindungen anbieten	0	
Höhere Taktung der Busse	1	
Verbesserung der Taktung	1	
Kurze Wege Bus/Bahn	1	
Attraktivität steigern – Taktzeiten, Erreichbarkeit, Optimierung der unterschiedlichen Verkehrsmittel	0	
ÖPNV attraktiver gestalten (Stoßzeiten)	1	
Abstimmung bei Übergang von Bus und Bahn gewährleisten (zeitlich u. räumlich)	1	
Schnittstelle Bahn & Bus soll funktionieren	0	26
Hohe Fahrgastkapazität schaffen	10	
Erweiterung Bestand	3	
Kleine Busse aber mehr	0	
Moderne Fahrzeuge Bus/Zug	1	14
Flexibilität vorhalten	1	
Anbindung Umland	1	
Bahnsteige vergrößern (Gleis 6 + 7)	1	
Bessere Anbindung an umliegende Gemeinden und Städte, auch französische Pendler	1	
Bus: Abend + Nachtverkehr	1	
Direkte Busverbindungen zum Bahnhof	1	
Neue Verkehrskonzepte einbeziehen z.B. Seilbahn	0	
Mehr Haltestellen	0	
Übersichtlichkeit und bessere Wahrnehmung der Buslinien (Schrägstellung)	0	
Flix-Bus & Co – Wohin mit?	0	
Neue Verkehrskonzepte einbeziehen z.B. Seilbahn	0	
Regional- / Stadtbusse mit Fernbussen zusammenlegen	0	
Fernbus Halt	0	
Verknüpfung ZOB + Pendlerparkplatz	1	
Entlastung des Bahnhofs durch weitere Haltepunkte (LA, Messe,...)	0	
Schnellbusse zu weiter entlegenen Orten / zu grösseren Firmen	0	7
Attraktives Tarifsysteem und einfaches Ticketing (NEU)		
Tarifvergünstigung	0	
Preiskonzept durchdenken z.B. Kurzstreckentarif; auch Bezahlmöglichkeiten	0	
Online Tickets	0	
Günstige Tarife	1	
Fahrtreise attraktiv gestalten, dass ÖPNV angenommen wird	0	
Mobilitäts-App! Wie komme ich wo/wann vom Bahnhof nach...	0	
Kostenloser Anschluss Bus für Regionalbahn	0	
Ticketautomaten in Buchten nicht Durchgang	0	

Kostenverhältnis PKW–ÖBVB	3	
Günstigere Preise	5	
Anreize schaffen! Tarife anpassen	2	
Attraktiveres ÖPNV Angebot – günstiger, häufiger	2	
Bus als bezahlbare Alternative zum Individualverkehr stärken	1	14

Infrastruktur verbessern (NEU)		
Aufenthaltsqualität an ÖV-Haltestellen	0	
Fahrrad-Schiebe-Schiene an Treppe zum Gleis	0	
Gesamtüberdachung Bhf. Inkl. Zugänge	0	
Schließfächer für persönliche Sachen	0	
Einbindung Nordunterführung	1	
Bahnhof soll attraktives Reiseziel werden	1	
Toiletten (Qualität)	0	
Gleis 7 mit anbinden (über Nord-unterführung)	0	
Wartebereich im Bahnhof	0	
Mobilitätseingeschränkte + Kindewägen + Fahrräder an Aufzug Stress. Zeit.	0	2

Sonstige Ergänzungen		
S-Bahn für OG	0	
ZOB unter den Bhf. legen	0	
Entflechtung der Verkehrsarten	1	
Weniger Parkplätze am Bahnhof	0	
Busverkehr stärken + Umstieg auf Umweltverbund	6	
„Ringverkehr“ mit Zentrale Bhf	2	
Mehr ÖPNV Marketing	2	
Kurze Wege in die Innenstadt	0	
Sicherheit der Fahrgäste	1	
NW-Innenstadt – Oststadt-Ring : Rundkurs Bus / Querachsen Bus	0	
Kleinere Omnibusse	0	
Platz schaffen durch Stilllegung von Gleisen	0	
Kluges in die Zukunft gerichtetes Verkehrskonzept (ZOB --> OB Nord u. OB Süd – dazwischen 15 min Taktung emissionsfrei	3	
Tram durch und nach Offenburg/ganze Ortenau	3	18

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020
Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Radverkehr

Summe

Rad- und Kfz-Verkehr trennen	17	
Rad- und Fußverkehr entzerren	0	
Rad- und Fußverkehr trennen	0	
Radverkehr und Fußgänger im Bereich des ZOBs trennen	0	
Konflikt zwischen Taxen und Radweg [vermeiden]	0	
Rad- und Fußverkehr trennen	2	19
Kurze Wartezeiten planen	0	
Ampelschaltung gibt keine Priorisierung für Rad	1	
Keine „Bettel“-Ampeln, dafür Kontaktschleifen	1	
Keine Priorisierungen von Bussen bei Ampelschaltung aber kürzere Intervalle	1	3
Durchgängige, sichere Wegeführung	22	
Trennung Parkbereiche Radweg	4	
Durchgehende Radrouten	3	
Beachtung von Sichtverhältnissen Rad-Kfz	2	
Durchgängige Wege in beide Richtungen	2	
Besseres Radwegenetz, durchgängig	0	
Breite Radwege	0	
Einbindung Radwegenetz	0	
Gefahr durch zu schnelle Radfahrer eindämmen	0	
Gute Radroute Nord-Süd	0	
Wegebeziehung Bhf.-Klinikum stärken	0	
Vorrang Fahrrad vor PKW am Bahnhof	0	
Schnelle, attraktive Nord-Süd-Verbindung	0	
Längsverbindung Radachsen	0	
Mehr Querungsmöglichkeiten zwischen Ost und West oberirdisch	0	
Kreuzungsfreier Radverkehr – mehr Radabstellplätze, breitere Radwege	0	33
Abstellanlagen ausbauen und verbessern	7	
Vorhandene Abstellrichtungen während der Bauzeit erhalten	2	
Radabstellfläche Gleis 1 zu schmal	1	
8 Fahrräder passen auf ein 1 Auto Parkplatz	0	
Abstellanlage Ostseite	0	
Auch für Lastenräder und Anhänger Abstellanlagen schaffen	0	
Fahrradabstellanlagen vor Geschäften	0	
Fahrradboxen mit temporär Euro Münze	0	
Fahrradreparaturmöglichkeit	0	
Ladestationen für E-Bikes	0	
Radabstell auch westlich der Gleise	0	
Radboxen individuell abschließbar dennoch stapelbar / regel immer liegend	0	
Richtiges Fahrradparkhaus – Diebstahlsicherheit	0	
Sichere Fahrradparkplätze	0	
Einkaufen: wo kann Fahrrad sicher abgestellt werden?	0	10
Sonstige Ergänzungen	0	
Ausleihstationen für Räder	0	
Fahrradmitnahme in Bussen	0	
Lastenradverleih schaffen / ausbauen	0	
Querverbindung Radachsen z.B. über Bahn	0	
Während der Bauzeit Ersatzlösung	0	0

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020

Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Freiraum und Umwelt

Summe

Grün erhalten und weiterentwickeln	6	
Grün erhalten + schaffen/ Beschattung	1	
Urban Gardening – solidarische Gärten	3	
Pfälerpark attraktiv gestalten	0	
Mehr Bäume	0	
Fassaden- und Dachbegrünung (ökologisch sinnvoll)	1	
Ganz viele Pflanzen im Öffentlichen Raum / Urban Gardening	3	
Urbanes Gärtnern fördern (nicht als Deko-Grün -> Biodiversität)	1	
„richtiges“ Grün	0	
Biodiversität + Artenvielfalt stärken	0	
Baum, Hochbeet um Baumscheibe	0	15
Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen	3	
Weniger versiegelte Flächen	2	
Bahnhofsvorplatz: keine komplette Versiegelung	0	
Entsiegelung und Begrünung von Flächen	3	
Hohe Beschattung durch Bäume	0	8

Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken	5	
Kindergerechte Bereiche müssen sicher sein	0	
Kindergerechte Angebote schaffen	0	5

Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten	16	
Durchgangsverkehr reduzieren	4	
Sicherheit steigern (bzw. Sicherheitsgefühl) insbesondere im Bereich Unterführung: Beleuchtung -> Entgegengewirkung; Durchlauf „Verwahrlosung“	3	
Erhaltung attraktiver Wohn- & Freiflächen	2	
Frei verfügbare Flächen und Räume für kulturelle Aktivitäten	1	
Sicherheit im öffentlichen Raum, – Licht + Leben	0	
Sitzen und Verweilen ... Bänke im Schatten , ...älter werdende Bevölkerung	0	
Soziale Sicherheit erhöhen	0	
Zivile Sicherheit	0	
Insbesondere Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude schaffen	0	
Bänke und Aufenthaltsmöglichkeiten	0	
Helle, gute Ausleuchtung	0	
Konsumfreier Aufenthalt	3	
Konsumfreie Flächen	1	30

Sonstige Anmerkungen		
Soziale Durchmischung ermöglichen	1	
Andere Nutzung am Bahnhof	0	
Bahngraben überdeckelung + Parkhaus und Park auf dem Deckel;	0	
Der Wirtschaftsraum / Oberzentrum ist mit einer BVerordnung von Fuß- und Radverkehr zu steigern. Oder: Die Innenstadt wird unattraktiver als	0	
Lösung: Bessere Nord-Süd-Verbindung schaffen z.B. durch das Parkhaus „Marktplatz“ hindurch. 3-D Lösung suchen, für 2-D- fehlt der Platz.	0	1

Dokumentation Bürgerdialog Bahnquartier 18.2.2020
Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Fußverkehr

		Summe
Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	9	
Verkehrsberuhigter Bereich am Bahnhof	0	
Konfliktvermeidung mit anderen Verkehrsmitteln	0	
Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bedenken -> entschärfen	2	
Überführungen --> Gesamtkonzept + Rad/Fuß mit ZOB-Zugang	6	
ZOB großzügig gestalten, so dass auch wartende Fußgänger nicht in Konflikt mit laufenden Fußgängern geraten	1	
Fußgänger Sicherheit Konflikt Radverkehr	2	
Gleisüberführung bis zum ZOB verlängern, dto auf der Ostseite (=Entflechtung PKW – Fußgänger	2	22
Kurze Wartezeiten planen	1	1
Durchgängige sichere Wegerführung herstellen	6	
Keine FGZ [Fußgängerzone] aber durchgängige Fußwege	5	
Sichere Fußgängerüberwege	0	
Sicherheit	0	
Sicherheit durch gute Beleuchtung	0	
Komfortable Radwege (Wurzeln, Äste, Split, Scherben)	0	
Fuß- / Radverkehr „oben“ KfZ / Busverkehr „unten“	0	
Durchgehende Fußgängerzone von Innenstadt bis Bahnhof	0	
Wegstrecken an Schulen anpassen	4	
Barrierefreiheit(en) in + um den Bahnhof / Bahnhofsumfeld	2	17
Wege attraktiv gestalten	0	
Gute Beleuchtung	1	1
Kurze Wegestrecken anstreben	1	
Zugang zu den Gleisen von Norden und von Süden schaffen!	0	
Wege von Bus zu Bahn optimieren	1	2
Sonstige Ergänzungen	0	
Bei ZOB Norden: Zugang zu den Gleisen auf Ebene -1 (= als Rampe)	1	
Barrierefreiheit Nordunterquerung Bhf	0	
Gute Aufenthaltsqualität auf dem Bhf. / im Bhf.-Gebäude	0	
Jetzige Situation muss verbessert werden	0	
Sitzmöglichkeiten	0	
Smartphone Zombies als Problem	0	
Sauberkeit Aufzüge	1	2

Dokumentation Bürgerdialog Bahnhofsquartier 18.2.2020
Anlage 1: Dialogphase I - Übersicht der Ergänzungen

Städtebau und Stadtgestaltung

Summe

Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren	6	
Architektonisch Aufwertung Bahnhof	1	
Bahnhofsgebäude: historischen Kern bewahren und mit modernen lichtdurchfluteten Gebäuden ergänzen	1	
Keine weiteren Räumlichkeiten schaffen (Cafés)	0	
Öffentliche Toilette am Bahnhof	0	
Öffentliche Toiletten vorsehen	0	
Erreichbarkeit der Geschäfte im Bahnhof sichern	1	
Nordunterführung aufwerten	1	
Karrendurchfahrt öffnen zu den Gleisen	1	
Gleis 1 von Wartehalle erreichbar	1	12
Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	7	
Bahnhofsgastro	0	
Belebung NACHTS ... Kneipe	0	
Keine weiteren Geschäftsflächen	1	
Touristische Infrastruktur INFO	0	
Mehr Cafés + Lokale	0	
Bisherige Nutzungen bewahren (Bhf.-Mission)	0	
Angebote für Obdachlose schaffen	0	
Im Bahnhof Platz für Bürgerschaftliches Engagement	0	8
Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen	8	
Aufenthaltsqualität stärken	1	
Hohe Aufenthaltsqualität (Tag + Nacht)	1	
Attraktivere Wartemöglichkeit für Bus+Bahn Reisende im Umfeld. Café etc.	0	
Autofreie Bereiche	0	
Bahnhof als Eingangstor zur Stadt attraktiver gestalten; Gastronomie, Infrastruktur, Stadtbild verschönern (Grünflächen)	0	
Bahnhofsgelände nicht ganz dem Denkmalschutz überlassen (zu unattraktiv)	0	
Bahnhofsvorplatz unverwechselbar gestalten	0	
Sicherheitsgefühl stärken	3	
Sicherheit mit Aktivität und urbanem Leben	0	
Raucherzonen nicht an Bhf.-Ein- und Ausgang	0	
Mehr Grün	1	14
Achse Bahnhof - Innenstadt städtebaulich stärken	5	
Branchen / Geschäfte in Nachbarschaft des Bahnhofs attraktiver gestalten	0	
Lange Öffnungszeiten für Einzelhandel	0	5
Grundstücke mit Potenzial für das Quartier neu in Wert setzen	2	
Städtebaulich das NOCH Güterbahnhofsareal mitdenken	0	
Keine Erhöhung der Mieten! Günstigen Wohnraum schaffen	0	
Neues + Altes Wohnquartier berücksichtigen / aufwerten	0	2
Sonstige Ergänzungen		
Bhf. als leerstehende Hampelbude	0	
Neue Querung / KFZ Ost-West	1	
Ebene +1 v Unionbrücke bis Bf.-Geb. Flexibilität Nutzungsanspr.	0	
Schulachsen stärken	2	
Technisches Zukunftsmuseum am Bahnhof	0	
Kultur integrieren (Eisenbahnmuseum)	0	
Kulturelle Angebote statt viele kommerzielle Angebote (Technikmuseum)	0	
Kulturelle Nutzung (Technikmuseum)	0	
Kulturelle Nutzung, Technikmuseum; Stadtinfozentrum + Aufenthaltsbereiche im Bahnhof; Tische / Stühle	0	
Eisenbahn + Technikmuseum	0	
Stadt für alle !	0	3

Dokumentation Bürgerdialog Bahnquartier 18.2.2020
Anlage 1: Dialogphase I - Ergebnisse der Priorisierung

Themenfeld	Planungsziel	Punkte	Summe Themenfeld
KFZ Verkehr	Belastung für Anlieger verringern	32	96
	Parken und Halten neu organisieren	28	
	Verkehrsfluss großräumig gewährleisten	24	
	Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen	6	
	Sonstige Anmerkungen	6	
Bus und Bahn	Kurze Fahrzeiten anstreben / Taktung verbessern (ERWEITERT)	26	86
	Sonstige Anmerkungen	18	
	Hohe Fahrgastkapazität schaffen	15	
	Attraktives Tarifsysteem und einfaches Ticketing (NEU)	14	
	Flexibilität vorhalten	7	
	Pünktlichkeit fördern	4	
	Infrastruktur verbessern (NEU)	2	
Radverkehr	Durchgängige, sichere Wegeführung	33	65
	Rad- und Kfz-Verkehr trennen	19	
	Abstellanlagen ausbauen und verbessern	10	
	Kurze Wartezeiten planen	3	
Freiraum und Umwelt	Aufenthaltsqualität und Sicherheit gewährleisten	30	59
	Grün erhalten und weiterentwickeln	15	
	Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen	8	
	Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken	5	
	Sonstige Anmerkungen	1	
Fußverkehr	Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	22	45
	Durchgängige sichere Wegeführung herstellen	17	
	Kurze Wegestrecken anstreben	2	
	Sonstige Anmerkungen	2	
	Kurze Wartezeiten planen	1	
	Wege attraktiv gestalten	1	
Städtebau und Stadtgestaltung	Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität schaffen	14	44
	Historisches Bahnhofsgelände erhalten und sanieren	12	
	Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	8	
	Achse Bahnhof - Innenstadt städtebaulich stärken	5	
	Sonstige Anmerkungen	3	
	Grundstücke mit Potenzial für das Quartier neu in Wert setzen	2	