

Teil A: Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Vorgehen.....	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Methodisches Vorgehen	4
2	Rahmenbedingungen.....	6
2.1	Baugeschichtlicher Hintergrund.....	6
2.2	Lage im Stadtraum.....	7
2.3	Verkehrliche Anbindung und Infrastruktur	7
2.4	Erschließung und Bestandssituation	8
3	Erste Planungsphase: Erschließungskonzept.....	10
3.1	Variantenfamilien	10
3.2	Variantenbeschreibung und Vorauswahl.....	11
3.3	Variantenbewertung	13
4	Zweite Planungsphase: Nutzungskonzept.....	17
4.1	Nutzungsideen	17
4.2	Ideen und Ansätze der „Initiative HBFOF“	18
4.3	Funktions- und Raumprogramm	19
4.4	Umfeldmaßnahmen	22
5	Baukonstruktive und bautechnische Aspekte.....	25
5.1	Baukonstruktion	25
5.2	Aussagen zum Brandschutz.....	25
5.3	Aussagen zum ökologischen und Energiekonzept	26
6	Kosten und Wirtschaftlichkeit.....	27
6.1	Kostenschätzung	27
6.2	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.....	28
6.3	Betreiberlösungen	30
7	Zusammenfassung und weiteres Vorgehen.....	31

Anlagen

1 Hintergrund und Vorgehen

1.1 Aufgabenstellung

Das Empfangsgebäude des Offenbacher Hauptbahnhofs befindet sich aktuell im Besitz der DB Station&Service AG, die das Gebäude für sich als entbehrlich ansieht und einen Verkauf anstrebt.¹ Tatsächlich hat der Hauptbahnhof aufgrund der verkehrlichen Entwicklungen, zu denen auch die Entscheidung zählt, die S-Bahn Richtung Frankfurt nicht über den Hauptbahnhof zu führen und stattdessen die Offenbacher Innenstadt durch den S-Bahnhof Marktplatz zu erschließen, deutlich an Bedeutung verloren. Aktuell halten am Hauptbahnhof nur Regionalverkehrszüge, das Bahnhofsumfeld macht einen wenig attraktiven Eindruck und das Empfangsgebäude wird für den Bahnbetrieb und für fahrgastbezogene Funktionen nur zu einem kleinen Teil benötigt. Einzig verblieben ist die Funktion als Bahnsteigzugang durch die Bahnhofshalle.²

Aufgrund der stadträumlichen Bedeutung des Empfangsgebäudes als wichtiges Element der Offenbacher Baukultur strebt die Stadt Offenbach eine Reaktivierung an. Voraussetzung für den damit verbundenen Erwerb durch die Stadt ist allerdings das Vorliegen eines tragfähigen Nutzungskonzepts sowie einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die – basierend auf den derzeit feststellbaren Erkenntnissen – nachweist, dass und unter welchen Bedingungen ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. In diesem Zusammenhang spielen auch bereits vorliegende Nutzungsideen eine wichtige Rolle.

So setzt sich eine Initiative engagierter Bürger*innen („Initiative HBFOF“) für eine öffentliche und gemeinwohlorientierte Nutzung ein. Zentrale Idee ist die Belebung des Gebäudes und dessen Verkehrsfunktion im Sinne einer Neudefinition als Mobilitätsdrehscheibe mit angegliederten kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzungen. Konkrete Ideen gehen von Räumen für Vereine und Kultur bis zu gastronomischen Angeboten. Ein weiterer, nicht konkurrierend-alternativ, sondern als Ergänzung zu sehender Ansatz basiert auf dem Ziel der Hochschule für Gestaltung (HfG), einen Schwerpunkt im Bereich Mobilität und Design zu schaffen. Hierzu gehört auch ein Konzept für ein Gründerzentrum im Bereich Mobilität, das im Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs untergebracht werden könnte.

Diese bereits bestehenden Nutzungsvorstellungen waren in der vorliegenden Machbarkeitsstudie zusammenzuführen und mit weiteren Ideen zu kombinieren. Ziel war dabei nicht nur das Aufzeigen prinzipieller Möglichkeiten, sondern auch die Darstellung konkreter räumlich-funktionaler Bedürfnisse

¹ Zur eigentumsrechtlichen Situation vgl. Anlage 1: Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG.

² Zur verkehrlichen Lage des Hauptbahnhofs im Netz vgl. Anlage 2.

und Konzepte in einem aussagefähigen Maßstab, um erstens zu klären, welche Raumansprüche aus welcher Nutzungsidee resultieren, und um zweitens festzustellen, ob es auch die Möglichkeit eines Nutzungsmix' aus den oben genannten Ansätzen geben kann. Dieser Prozess konnte nur in enger Abstimmung mit der Initiative HBFOF, der HfG und der Stadt Offenbach erfolgen, wobei die interessierte Öffentlichkeit vor Ort bei weiteren Schritten eingebunden werden soll. In diesem Zusammenhang ist auch der Stadtentwicklungsprozess im Umfeld des Empfangsgebäudes (Städtebauförderprogramm Sozialer Zusammenhalt) zu sehen.

Gegenstand der Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung des Empfangsgebäudes sind im Einzelnen Aussagen zum

- Erschließungskonzept: Festlegungen u.a. zur Bahnsteigerschließung und zur barrierefreien Erschließung des Gebäudes und der Verkehrsstation,
- Nutzungskonzept: Funktions- und Raumprogramm für alle Geschosse des Empfangsgebäudes,
- Finanzierungs- und Realisierungskonzept: grobe Kostenschätzung und Wirtschaftsplan.

Zu den planerischen Aufgaben gehört eine umfangreiche Variantendiskussion mit der Festlegung und dem Durcharbeiten einer Vorzugsvariante. Hierbei ist neben einem tragfähigen Nutzungskonzept die wirtschaftliche Betrachtung von besonderer Bedeutung. Um überhaupt einschätzen zu können, ob und unter welchen Bedingungen der Erwerb und die Sanierung des Empfangsgebäudes sinnvolle Optionen für die Stadt Offenbach darstellen, ist es wichtig, eine erste Vorstellung von den Kosten, den möglichen Einnahmen und damit von der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit zu erhalten.

1.2 Methodisches Vorgehen

Um die Planungen möglichst intensiv und kontinuierlich mit den Beteiligten abstimmen zu können, wurde ein Kommunikationsprozess entwickelt, der auf mehreren Diskussions- und Abstimmungsformaten basierte:

- Kreativ-Workshops mit der Stadt Offenbach, der Initiative und der HfG
- Projektbegleitender Arbeitskreis (PAK) mit den oben genannten sowie weiteren Akteuren
- Arbeitsgespräche zwischen den Beteiligten nach Bedarf

Kreativ-Workshops

Es wurden zwei Kreativ-Workshops durchgeführt, in denen die jeweils erarbeiteten Lösungsideen offen diskutiert wurden. Gemeinsam wurden die Vor-

und Nachteile sowie Alternativen thematisiert, wobei die Akteure eigene Vorstellungen einbringen konnten.

Projektbegleitender Arbeitskreis (PAK)

Die Hauptaufgabe des PAK, in den neben der Stadt Offenbach und dem Planungsbüro die Initiative HBFOF, die HfG, die Deutsche Bahn AG (DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Frankfurt/M.) und der RMV eingebunden waren, bestand darin, einen Blick auf die jeweiligen Arbeitsstände zu werfen und diese aus möglichst vielen Blickwinkeln zu durchleuchten. Gerade durch die frühe Hinzuziehung der Deutschen Bahn AG und des RMV in die Gebäudeentwicklung sollte vermieden werden, dass die Planungskonzepte nicht zielführende Maßnahmen beinhalten. Hier waren unter anderem die Überlegungen der Deutschen Bahn AG zur barrierefreien Bahnsteigerschließung³ von Bedeutung.

³ Zur Planung der barrierefreien Erschließung durch die DB Station&Service AG vgl. Kapitel 3.3.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Baugeschichtlicher Hintergrund

Im Jahr 1873 erfolgte die Eröffnung des an der Frankfurt-Bebraer Bahn gelegenen Hauptbahnhofs und des im Stil der Neorenaissance gebauten Empfangsgebäudes. Es handelte sich hierbei um ein Gebäudeensemble aus

- einem dreigeschossigen, vorspringenden, zentralen Hauptkubus mit einem flachen Walmdach,
- zwei zurückgesetzten, dreigeschossigen Kopfbauten, ebenfalls mit flachen Walmdächern, sowie
- zweigeschossigen Verbindungsbauten zwischen Hauptkubus und Kopfbauten mit Staffelgeschossen als Obergeschosse sowie flachen, traufständigen Satteldächern.

In den 1920er-Jahren erfolgte die Höherlegung der Gleisanlagen mit einem Umbau und Erweiterung des Empfangsgebäudes bis 1927 als kubischer Baukörper mit Stilelementen des Expressionismus. Unter anderem wurde das Walmdach über dem Hauptkubus durch ein giebelständiges Satteldach mit abgetrepptem Staffelgiebel ersetzt.⁴

Die Erweiterung bestand darin, das Erdgeschoss der zwei zurückgesetzten Kopfbauten und der Verbindungsbauten in Richtung Bismarckstraße bis auf einen geringen Versatz an die Vorderkante des zentralen Hauptgebäudes zu vergrößern. Zusätzlich wurde ein Nebengebäude errichtet, welches ursprünglich als Neben-Empfangsgebäude für Berufspendler*innen gedacht war, später aber für die Expressgutabfertigung genutzt wurde. Von dort aus verlaufen zwei nebeneinanderliegende Tunnelstiche (Gepäcktunnel) zur Erschließung der Mittelbahnsteige. Die beiden Tunnel sind durch mehrere kurze Querverbindungen miteinander verbunden. Außerdem wurde in der Hauptachse des Gebäudes (Verlängerung Kaiserstraße) ein durchgehender Personentunnel geschaffen, der die durch die Höherlegung der Bahngleise getrennten Stadtquartiere verbindet.⁵

Das Empfangsgebäude wurde als Kulturdenkmal nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz unter Schutz gestellt. Der auf dem Bahnsteig Gleis 1/2 befindliche, von Bruno Schäfer gestaltete Vogelbrunnen stellt ein wichtiges Kunstdenkmal dar.

⁴ Zum Ursprungsbau von 1873 und Umbau aus den 1920er-Jahren vgl. Anlage 3: Historische Fotos und Pläne.

⁵ Zum Zustand nach dem Umbau 1927 vgl. die historischen Fotos und Grundrisse in den Anlagen 3 und 4.

2.2 Lage im Stadtraum

Der Hauptbahnhof befindet sich in zentraler Lage, an der Grenze zwischen dem Zentrum und dem Senefelderquartier. Im Zuge des Umbaus 1927 entstand in Verlängerung der Kaiserstraße die heutige fußläufige Stadtteilverbindung, die durch das Gebäude führt und in die Schäferstraße mündet (s.o.). Die Kaiserstraße verbindet den Hauptbahnhof mit der nahegelegenen Fußgängerzone mit zentralen Einrichtungen und verbindet als „Kulturachse“ den Bahnhof mit dem Hafen.⁶

2.3 Verkehrliche Anbindung und Infrastruktur

Der Hauptbahnhof Offenbach stellt im aktuellen Verkehrsangebot keinen Fernbahnhalt dar, bietet den ca. 3.500 Reisenden (als werktäglicher Durchschnitt) jedoch Regionalbahn-Anschlüsse in unterschiedliche Richtungen.

Aktuell verkehren hier die folgenden Regionalverkehrslinien:

- RE50 im Stundentakt: (Bebra –) Fulda – Offenbach Hbf – Frankfurt/Main Hbf
- RB51 im Stundentakt: (Fulda / Bad Soden Salmünster –) Wächtersbach – Offenbach Hbf – Frankfurt/Main Hbf
- RE55 im Zweistundentakt (bzw. in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt): (Bamberg –) Würzburg Hbf – Offenbach Hbf – Frankfurt/Main Hbf
- RE85 im Zweistundentakt: (Erbach (Odw) –) Groß-Umstadt Wiebelsbach – Offenbach Hbf – Frankfurt/Main Hbf

Für die Fern- und S-Bahn dient der Hauptbahnhof lediglich als Ausweichbahnhof im Falle von Havarien oder größeren Baumaßnahmen, die beispielsweise eine Bedienung des S-Bahn-Tunnels unter der Offenbacher Innenstadt mit den Halten an den innerstädtischen Stationen Kaiserlei, Ledermuseum und Marktplatz nicht zulassen.

Die Bahnhofsinfrastruktur besteht aus drei Mittelbahnsteigen mit insgesamt 6 Gleisen, wobei das südlich gelegene Gleis 6 nur noch von Osten anfahrbar ist. Da die am südlichen Bahnsteig liegenden Gleise im Regelbetrieb nicht bedient werden, ergibt sich für die Gleise 1-4, die mit einer Länge von jeweils 400 m eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung für eine bedeutendere verkehrliche Rolle des Hauptbahnhofs bieten, die folgende Gleisbelegung:

- Gleise 1 und 2: Züge in Richtung Frankfurt
- Gleise 3 und 4: Züge in Richtung Bebra, Bamberg, Fulda, Würzburg, Wächtersbach, Groß-Umstadt-Wiebelsbach und Erbach (s.o.)

⁶ Zur stadträumlichen Lage des Hauptbahnhofs vgl. Anlage 5.

Die ÖPNV-Erschließung erfolgt durch den Busverkehr: Unmittelbar östlich des Empfangsgebäudes befindet sich ein Busbahnhof mit zwei langen Haltestellenkanten, der jedoch einer gestalterischen und funktionalen Aufwertung bedarf. Hier verkehren die Linien 41, 102, 104, 106, X83 und X97. Hinzu kommen Taxis; der Taxistand mit 4 Stellplätzen befindet sich unmittelbar vor dem Empfangsgebäude an der Bismarckstraße.

Darüber hinaus stellt der Hauptbahnhof aktuell den größten Standort für Car-Sharing in Offenbach dar, wobei das Angebot sowohl stationsgebundene als auch Free-Floating-Fahrzeuge umfasst.

2.4 Erschließung und Bestandssituation

Erschließung

Das Empfangsgebäude hat zwei Hauptzugänge und mehrere Nebenzugänge. Ein Hauptzugang befindet sich in der zentralen Gebäudeachse zur Bismarckstraße hin und wird über eine vorgelagerte Treppe erreicht. Über den Personentunnel ist das Gebäude rückseitig, aus Richtung Süden barrierefrei erschlossen. Nebeneingänge befinden sich jeweils an den Stirnseiten des Gebäudes bzw. am Ostflügel (seitlich an der Bismarckstraße) und am Westflügel (an der Rückseite zum Bahnkörper), sind jedoch für den Publikumsverkehr (Bahnsteigerschließung und Stadtteilverbindung) nicht geöffnet.⁷

Der inneren Erschließung dienen 4 Treppenhäuser, wobei eines der Treppenhäuser (in den Plänen: Treppenhaus 2) ein innenliegendes und daher als notwendiges Treppenhaus im Sinne des Brandschutzes nicht nutzbar ist. In den oberen Geschossen erschließt jedes Treppenhaus einen Bereich; diese Bereiche sind nicht miteinander verbunden.

Gebäudenutzung

Abgesehen von der Wartehalle, die dem Zugang zu den Bahnsteigen und zum Personentunnel dient, ist das Gebäude für den Fahrgastbetrieb derzeit ungenutzt. An die Wartehalle angegliedert sind das ehemalige Reisezentrum und ein ehemaliger Kiosk. Darüber hinaus befinden sich im Erdgeschoss die Flächen der ehemaligen Gaststätte und die sich nicht mehr im Betrieb befindliche Gepäckabfertigung.

Im Obergeschoss des zentralen Baukörpers (über der Halle) befindet sich eine Wohnung in Vermietung. Die übrigen Räumlichkeiten der Obergeschosse sind Wohnungen und ehemalige Büroräume der Deutschen Bahn AG, die derzeit leerstehen.

⁷ Zur Bestandssituation vgl. auch die Fotodokumentation in Teil B des Abschlussberichts.

Im Keller befinden sich, neben Leerstand, bahnbetrieblich genutzte Räume. Hierzu zählen ein Zählerraum, ein Schaltschrank der DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT) sowie diverse Kabeltrassen im Kanalgraben zwischen dem Empfangsgebäude und der Gleisanlage.

Bauzustand

Aufgrund des längeren Leerstandes befindet sich das Empfangsgebäude aktuell nachvollziehbar in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Gravierende bauliche Mängel, die umfangreiche Sanierungsarbeiten mit massiven Eingriffen in die tragende Struktur des Gebäudes notwendig machen, wurden bei einer ersten Ortsbesichtigung am 31. Januar 2020 nicht festgestellt. Allerdings weisen die besichtigten Räume in allen Geschossen Vandalismusschäden und vor allem in den Nebenbereichen des Erdgeschosses einen teilweise rohbauartigen Zustand auf.⁸

Die Dächer sind ohne erkennbare massive bauliche Schäden, aber ebenfalls stark sanierungsbedürftig. Nicht ausgeschlossen ist hier die Notwendigkeit konstruktiver Maßnahmen (z.B.: Austausch von Dachbalken und Sparren).

Die Kellerräume sind weitgehend trocken. Allerdings ergab eine zweite Ortsbesichtigung am 14.10.2020, dass die wetterexponierten Kelleraußenwände straßen- und gleisseitig teilweise feucht bis sehr feucht sind. Die Deckenhöhen im Keller sind mit einer Höhe von ca. 2,50 m für die angedachten Nutzungen ausreichend.

⁸ Siehe Fotodokumentation zum Bauzustand (Ortsbegehungen am 31.01.2020 und am 06.02.2020) in Teil B des Abschlussberichts.

3 Erste Planungsphase: Erschließungskonzept

3.1 Variantenfamilien

Grundlage für die Variantenentwicklung bilden unterschiedliche Ansätze für die barrierefreie Bahnsteigerschließung und die Durchwegung des Empfangsgebäudes. Hierzu wurden verschiedene, sich grundsätzlich unterscheidende Erschließungskonzepte („Variantenfamilien“)⁹ betrachtet:

- Variantenfamilie A: Nutzung der Bahnhofshalle und der bestehenden Personenunterführung
- Variantenfamilie B: Nutzung des vorhandenen Gepäcktunnels mit Erschließung außerhalb der Halle
- Variantenfamilie C: Kombination aus A und B (mit barrierefreier Erschließung durch den Gepäcktunnel)

Aus diesen Grundvarianten wurden die folgenden konkreten Lösungen abgeleitet:

Variantenfamilie A

- A1 (Aufzug) Erschließung Gebäude und Bahnsteig von vorne (mit Aufzug) und über bestehenden Personentunnel (Stadtteilverbindung)
- A1 (Rampe) Erschließung Gebäude und Bahnsteig von vorne (mit Rampe) und über bestehenden Personentunnel (Stadtteilverbindung)
- A2 Erschließung Gebäude und Bahnsteig über Rampe am Seiteneingang (Nebengebäude Ost) und über bestehenden Personentunnel
- A3 Erschließung Gebäude und Bahnsteig über Nebeneingang (West) und über bestehenden Personentunnel

Variantenfamilie B

- B Erschließung Bahnsteig über Nebengebäude (Ost) und Gepäcktunnel (mit Durchstich); das Empfangsgebäude spielt für den Bahnbetrieb keine Rolle mehr

⁹ Vgl. hierzu Anlage 6: Erschließungsvarianten (Übersicht).

Variantenfamilie C

- C Erschließung Gebäude und Bahnsteig durch Nutzung des bestehenden Personentunnels und des Gepäcktunnels (barrierefreie Bahnsteigerschließung)

3.2 Variantenbeschreibung und Vorauswahl

Bei der näheren Betrachtung der genannten Variantenfamilien wurden die folgenden Varianten aus der weiteren Untersuchung ausgeschlossen:

Variante	Begründung für den Ausschluss
A1 (Rampe)	Eine Rampe vor dem denkmalgeschützten Gebäude wurde als nicht akzeptabel eingestuft
A3	Die Nutzung des Nebeneingangs West wurde als nicht zumutbar eingestuft (Aspekte: Weglänge, soziale Kontrolle, Angstraum)
C	Die doppelte Erschließung durch die Nutzung beider Unterführungen als Bahnsteigerschließung wurde als nicht wirtschaftlich eingestuft

Dadurch verblieben die folgenden Varianten in der näheren Betrachtung:

- Variante A1 (Aufzug)
- Variante A2 (seitliche Rampe)
- Variante B

Variante A1 (Aufzug)

Die Halle ist zentrales Erschließungselement und zugleich Stadtteilverbindung bzw. Zugang zu den Bahnsteigen. Der barrierefreie Zugang findet zentral neben dem Haupteingang durch einen Aufzug statt. Allerdings ist die Barrierefreiheit von der Funktionsfähigkeit des Aufzug abhängig.

Der bestehende Charakter des Empfangsgebäudes bleibt in seiner Grundstruktur erhalten. Links und rechts der Halle gliedern sich die Nutzungen an und können dem Publikumsverkehr nach Bedarf zugeschaltet werden und die Halle kann getrennt von den anderen Nutzungen betrieben werden, was ein hohes Maß an Flexibilität für den Betrieb darstellt.

Variante A2 (seitliche Rampe)

Die Halle ist zentrales Erschließungselement und zugleich Stadtteilverbindung bzw. Zugang zu den Bahnsteigen, ist aber auch durch den seitlichen

Zugang über den Ostflügel über eine Rampe erschlossen. Diese ist gegenüber dem Aufzug in Variante A1 mit dem Vorteil eines fehlenden Ausfallrisikos verbunden.

Der bestehende Charakter des Empfangsgebäudes bleibt weitgehend in seiner Grundstruktur erhalten. Der Ostflügel muss für den Publikumsverkehr durchgehend geöffnet bleiben und bietet eine direkte Wegeverbindung vom Busbahnhof zum Bahnhof, ist aber auch anfällig für Vandalismus wegen größerer nichteinsehbarer Bereiche und nicht ganz so flexibel nutzbar wie Variante A1.

Variante B

Das Empfangsgebäude wird für den Publikumsverkehr geschlossen und auch nicht mehr als Stadtteilverbindung genutzt. Für die Bahnsteigerschließung wird das Nebengebäude, die ehemalige Gepäckabfertigung (Ost) und der Gepäcktunnel (Stich), als Hauptzugang genutzt.

Das Empfangsgebäude spielt für die Bahnsteigerschließung keine Rolle mehr, was einen flexibleren Umgang mit den Flächen ermöglicht. Da der Personentunnel aber weiter als Stadtteilverbindung genutzt werden soll (ohne Bahnsteigerschließungsfunktion), wird der Zugang über den Nebeneingang West als nachteilig gesehen, da er mit weiten Wegen durch eine enge Gasse (zwischen Empfangsgebäude und Gleisanlage) verbunden ist. Alternativ müsste eine neue Stadtteilverbindung über den Durchstich des Gepäcktunnels erreicht werden.

Dabei ist anzumerken, dass dies mit einem erhöhten baulichen Aufwand verbunden wäre (laufender Bahnbetrieb, Sicherung Bahndamm, Versetzung Oberleitungsmast) und dass die Lage des Tunnels städtebaulich nachteilig wäre (fehlender direkter Anschluss an die Schäferstraße). Erschwerend wäre außerdem die Größe des Gepäcktunnels, der aus zwei nebeneinanderliegenden, miteinander verbundenen Tunneln besteht. Ein Tunnel wäre als Stadtteilverbindung deutlich zu klein, bei beiden Tunnel zusammen gäbe es viele nichteinsehbare Nischen und somit Angsträume.

Bezüglich der Nutzung der Halle des Empfangsgebäudes wurde zwischen zwei Untervarianten differenziert:

- Variante B1: Nutzung als Zugangsbereich/Foyer für die bahnbetriebsunabhängigen Nutzungen im Gebäude
- Variante B2: Eingangsbereich für eine Markthalle

3.3 Variantenbewertung

Bewertungskriterien

- Erschließung allgemein

Ziel: kurze, gut sichtbare Wege aus der Innenstadt und dem Senefelderquartier zur Personenunterführung und zu den Bahnsteigen

→ positive Bewertung der Varianten A1 und A2, da der Zugang zu den Bahnsteigen in der Sicht- und Wegeachse aus der Innenstadt (Kaiserstraße) liegt und rückseitig gut an das Senefelderquartier (Sicht- und Wegeachse der Schäferstraße) angebunden ist

→ negative Bewertung der Variante B, da die Erschließung auf beiden Bahnhofseiten (Bismarck- und Marienstraße) mit Umwegen verbunden und für Ortsunkundige weniger leicht auffindbar ist

- Barrierefreie Erschließung (Wege)

Ziele: kurze Wege und leichte Auffindbarkeit; Vermeidung von Umwegen für mobilitätseingeschränkte Personen

→ positive Bewertung der Variante A1

→ neutrale Bewertung der Variante A2, da die barrierefreie Erschließung über die Rampe mit einem Umweg verbunden ist

→ negative Bewertung der Variante B, da die barrierefreie Erschließung mit Umwegen (seitlich am Empfangsgebäude vorbei) verbunden ist; bei einem Verzicht auf eine Verlängerung des Gepäcktunnels entstehen sehr lange Umwege aus dem Senefelderquartier

- Barrierefreie Erschließung (Verfügbarkeit)

Ziel: Vermeidung eines Ausfallrisikos durch Vandalismus oder technische Schäden

→ positive Bewertung der Varianten A2 und B, da die Barrierefreiheit in beiden Lösungen ohne Aufzüge gegeben ist

→ negative Bewertung der Variante A1, da der Aufzug mit einem Ausfallrisiko verbunden ist

- Flexibilität

Ziel: Abtrennbarkeit der Nutzungen und Räume

→ positive Bewertung der Varianten A1 und B, da der östliche Erdgeschossflügel von der Halle abtrennbar ist (A1) bzw. das gesamte Erdgeschoss frei vermertkbar ist (B); dadurch ist die Flexibilität der Nutzung in beiden Varianten erhöht

- negative Bewertung der Variante A2, da die barrierefreie Erschließung durch den östlichen Erdgeschossflügel führt
- Soziale Kontrolle
 - Ziel: Vermeidung von nichteinsehbaren Zonen und Angsträumen
 - positive Bewertung der Varianten A1 und A2, da die Erschließung ohne Umwege erfolgt und der Anschluss an die Umfelder (Nord- und Südseite) in den Achsen der Kaiser- und Schäferstraße gegeben ist
 - negative Bewertung der Variante B, da der Anschluss an das Senefelderquartier wenig einsehbar ist; bei einem Verzicht auf eine Verlängerung des Gepäcktunnels erfolgt die Anbindung aus dem Senefelderquartier über den bestehenden Personentunnel und den seitlichen Durchgang am Empfangsgebäude oder über den Straßentunnel an der Luisenstraße, was in beiden Fällen zu Problemen bezüglich der sozialen Sicherheit führen kann
- Nutzbarkeit und Vermarktbarkeit der Flächen
 - Ziele: Größtmögliche Ausnutzung der vermietbaren Fläche; Schaffung von vom Bahnbetrieb unabhängigen Funktionsbereichen
 - positive Bewertung der Variante B, da das Empfangsgebäude ohne Reisendenfunktion und somit frei vermarktbar ist
 - neutrale Bewertung der Variante A1, da bei der Vermarktung des Erdgeschosses teilweise auf die Reisendenfunktion Rücksicht genommen werden muss
 - negative Bewertung der Variante A2, da bei der Vermarktung des Erdgeschosses in höherem Maße auf die Reisendenfunktion Rücksicht genommen werden muss (barrierefreie Erschließung erfolgt durch den östlichen Gebäudeflügel)
- Lage der Vermarktungseinrichtungen im Verkehrsstrom
 - Ziel: Gute Lage an der Haupterschließungsachse
 - positive Bewertung der Varianten A1 und A2, da die Bahnsteighalle als zentraler Gebäudeteil von allen Reisenden und den Bahnhof querenden Passanten besucht wird
 - neutrale Bewertung der Variante B, da der Verkehrsstrom abseits der Halle geführt wird
- Realisierungskosten
 - Ziele: Wirtschaftlichkeit der Investition; möglichst guter Kosten-Nutzen-Faktor

- neutrale Bewertung der Varianten A1 und A2, da die Maßnahme zwar mit relativ hohen Kosten verbunden sein dürfte, aber eine fahrgastfreundliche Lösung darstellt
- negative Bewertung der Variante B, da die zu erwartenden Kosten aller Voraussicht nach deutlich höher liegen dürften; dies gilt vor allem für den Fall einer südlichen Verlängerung des Gepäck隧nells

Das Kriterium der Realisierungskosten ist unter dem Vorbehalt zu sehen, dass aktuell keine konkrete Planung und somit auch keine Kostenschätzung oder -berechnung vorliegen.

Bewertungsmatrix

Kriterium	A1	A2	B
Erschließung allgemein	+	+	-
Barrierefreie Erschließung (Wege)	+	0	-
Barrierefreie Erschließung (Verfügbarkeit)	-	+	+
Flexibilität	+	-	+
Soziale Kontrolle	+	+	-
Nutzbarkeit und Vermarktbarkeit	0	-	+
Lage im Verkehrsstrom	+	+	0
Kosten	0	0	-
Summe	+4	+2	-1

Zusammenfassung

Nach Bewertung aller Kriterien wurde die Variantenfamilie A als Vorzugslösung festgelegt. Ausschlaggebend waren hierbei die bessere Erreichbarkeit und Auffindbarkeit der Bahnsteigerschließung sowie die Beibehaltung der Bahnhofsfunktion der Halle. Eine Lösung, bei der die Bahnsteigerschließung durch den Gepäck隧nells erfolgt, wurde dagegen negativ beurteilt. Dies gilt unabhängig von der Frage, ob der Gepäck隧nells auf die Südseite verlängert wird oder ob die bestehende personenunterführung als Stadtteilverbindung erhalten bleibt. Im einen Fall (Verlängerung) führt die Lösung zu bautechnischen Problemen und hohen Kosten; im anderen Fall zu massiven Umwegen bei der Bahnsteigerschließung aus dem Senefelderquartier.

Diese Einschätzung deckt sich mit ersten Aussagen der Deutschen Bahn AG zur barrierefreien Bahnsteigerschließung. Allerdings muss hier mit belastbaren Aussagen so lange abgewartet werden, bis die von der DB Station&Service AG beauftragte Entwurfsplanung abgeschlossen ist.¹⁰

¹⁰ Vgl. hierzu Kapitel 7.

Eine Abwägung zwischen den Varianten A1 und A2, die sich planerisch nur bezüglich der barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnhofshalle unterscheiden, hängt von mehreren Faktoren ab. Für Variante A1 sprechen die kurzen Wege und die Möglichkeit, den östlichen Erdgeschossbereich vom Bahnhofsbetrieb (Durchgang zur Personenunterführung) zu trennen. Vorteil von Variante A2 ist dagegen die Vermeidung eines Ausfallrisikos der barrierefreien Erschließung. Daher bietet sich eine Lösung an, die beide Aspekte verknüpft: Bestandteil der Vorzugsvariante ist demzufolge der Aufzug in Variante A1 und – als Redundanz für eine technische Störung – die Rampe aus Variante A2.

4 Zweite Planungsphase: Nutzungskonzept

4.1 Nutzungsideen

In Abstimmung mit der Stadt Offenbach und der Initiative Hauptbahnhof Offenbach wurden für Variante A1 (mit zusätzlicher Rampe am östlichen Gebäudeende) mögliche Nutzungen und Nutzungsmodelle diskutiert und festgelegt. Zentrale Idee war dabei ein belebtes Gebäude, dessen nach wie vor vorhandene Bahnhofsfunktion erlebbar ist und das als lebendiges Element in sein Umfeld integriert ist.¹¹ Von besonderer Bedeutung war dabei die Bahnhofshalle. Durch die Entscheidung für eine Lösung, bei der die (barrierefreie) Bahnsteigerschließung nach wie vor durch die aktuell aktive Personenunterführung erfolgt, hat auch die Halle eine eindeutig verkehrliche Bedeutung. Hinzu kommt die Rolle als zentrales Zugangs- und Verteilerelement des Hauptbahnhofs: Von hier aus sind die weiteren Nutzungen erreichbar, wobei der imposante Raumeindruck die Besonderheit des Ortes unterstreicht und die Attraktivität der angegliederten Nutzungen verstärkt.

Darüber hinaus trennt die Bahnhofshalle die Funktionsbereiche im Erdgeschoss: Während sich im östlichen Flügel eher flexible, stadtteil- und mobilitätsbezogene Nutzungen konzentrieren, sind es im westlichen Flügel eher kommerzielle Nutzungen.¹²

Bei der Konzepterarbeitung wurde besonderer Wert auf eine sinnvolle Nutzungsmischung gelegt, die unter anderem der Lage im Senefelderquartier und sozialen Aspekten (Bürgernähe, Empfangsgebäude als sozialer Treffpunkt) gerecht werden sollte.¹³

In diesem Kontext und unter Hinzunahme von Best-Practice-Beispielen¹⁴ wurden unter den Akteuren die folgenden Ansätze diskutiert:¹⁵

Gemeinwohlorientierte Nutzungen

- Veranstaltungs-/Versammlungsräume
- „Haus der Vereine“¹⁶
- HbfOF-Büro/Verwaltung

¹¹ Die Ideen der Initiative werden im folgenden Kapitel 4.2 näher beschrieben.

¹² Hierzu vgl. Kapitel 4.3.

¹³ Zu den Nutzungsideen vgl. die Lagepläne im Teil D des Abschlussberichts.

¹⁴ Zu den Best-Practice-Beispielen vgl. Zusammenfassung im Teil C des Abschlussberichts.

¹⁵ Durch den Begriff HBFOF sind unter anderem auch Nutzungen gekennzeichnet, bei denen sich die Initiative vorstellen kann, selbst aktiv zu werden. Zu den Nutzungsideen der Initiative vgl. Kapitel 4.2.

¹⁶ Parallel zur Machbarkeitsstudie für das Empfangsgebäude wurde seitens der Stadt Offenbach eine Studie für ein „Haus der Vereine“ beauftragt. In dieser wurde das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs als geeignete Immobilie identifiziert.

- HbfOF-Lounge
- HbfOF-Café
- HbfOF-„Hinterzimmer“

Fahrgastbezogene Nutzungen/Angebote

- Öffentliche Toilette
- Fahrkartenverkauf
- Mobilitätszentrale/Reiseshop/„Ankommen in Offenbach“

Vermarktungsorientierte Nutzungen

- Büros/Co-Working
- Praxen
- Restaurant
- Hostel
- Ladengeschäft
- Hochschule für Gestaltung (HfG) ¹⁷

4.2 Ideen und Ansätze der „Initiative HBFOF“

Von Anfang an waren die HfG und die „Initiative HBFOF“ bei der Entwicklung und Diskussion der Funktions- und Nutzungskonzepte beteiligt. Vor allem durch die Initiative wurden dabei wichtige Hinweise gegeben, wobei großer Wert auf eine möglichst große Flexibilität der Nutzungen gelegt wurde. Dies bedeutet, dass die einzelnen Nutzungen nicht isoliert voneinander betrachtet werden sollen; sofern möglich, sollen Synergien und Nutzungsüberschneidungen (z.B.: gemeinsam genutzte Funktionsbereiche) ermöglicht werden.

Konkret wurden seitens der Initiative unter anderem die folgenden Nutzungsmöglichkeiten für die Erdgeschossflächen in den Diskussionsprozess eingebracht:

- Gastronomie/Café als „Herzstück des sozialen Zusammenhalts“; mögliche Verbindung mit Erzählcafé, Repair-Café, Tausch-/Verschenke-Regal, Bücherschrank etc.

¹⁷ Die mögliche Nutzung durch die HfG wird hier aufgeführt, obwohl es sich nicht um eine vermarktungsorientierte Nutzung im engeren Sinne handelt; entscheidend ist, dass durch diese Nutzung oder Alternativen (klassische Büronutzung) kontinuierliche Mieteinnahmen generiert werden.

- Veranstaltungshalle: wandlungsfähiger Raum als Angebot für die Nachbarschaft und Stadtgesellschaft mit Infrastruktur für diverse Nutzungen (Kulturveranstaltungen, private Feiern etc.)
- Multifunktionsräume: Tagungs- und Gemeinschaftsräume für unterschiedliche Gruppengrößen
- Ausstellungsflächen als Ort für Künstler*innen und Proberäume
- „Ankommen in Offenbach“: Info-Center als Kombination aus Stadtinformation, Bürgerbeteiligungs-Koordinationsstelle, „Made-in-Offenbach“-Läden etc.
- DB ServiceStore: von der Deutschen Bahn AG vermarktete Kombination aus Kiosk, Backshop, Fahrkartenverkauf
- Concièrge-Service („Pendlerexpressgut“): Dienstleistungen, die vorbestellt werden können und beispielsweise nach Feierabend zur Abholung bereitliegen; hier ist eine Kombination mit weiteren Dienstleistungen (z.B. Paketabholung) denkbar
- Fahrradservice, z. B. Lastenräderverleih, Werkstatt etc.
- Öffentliche Toiletten

Für die Obergeschossflächen wurden weitere Ideen formuliert. Hierzu zählen unter anderem Wohnen, Hostel und Co-Working-Space.

4.3 Funktions- und Raumprogramm

Die intensive Diskussion der Nutzungsideen führte dazu, dass bestimmte Ideen nicht weiterverfolgt wurden. Hierzu zählte beispielsweise die Idee studentischen Wohnens sowie Wohnen generell. Entscheidender Grund hierfür war die Lärmschutzproblematik: Im Gegensatz zur Hostel-Funktion wurde die Nähe zur in Betrieb befindlichen Bahnstrecke als nicht kompatibel für die Funktion dauerhaften Wohnens angesehen.

Funktionsprogramm der Vorzugsvariante

Nach Festlegung der Vorzugsvariante wurden die Grundrisse hinsichtlich ihrer Nutzungen und Funktionalität in enger Abstimmung mit den Projektbeteiligten optimiert:¹⁸

- Im Erdgeschoss des Westflügels befindet sich neben der Rezeption und Bar des Hostels die Gastronomie mit Anschluss an den Biergarten. Der Gastronomieraum dient auch als Frühstücksraum des Hostels.
- Der Biergarten befindet sich in der halbkreisförmigen Freianlage am westlichen Gebäudeende; diese weist eindeutige räumliche Qualitäten auf.

¹⁸ Zum Raumprogramm vgl. Anlage 7.

- Die zur Gastronomie dazugehörige WC-Anlage ist – mit kontrolliertem Einlass – öffentlich nutzbar.
- Die Funktion Mobilitätszentrale/Reiseshop ist ebenfalls im Westflügel verortet und hat einen direkten Anschluss an die Wartehalle.
- Im Erdgeschoss des Ostflügels sind die stadtteilbezogenen Nutzungen untergebracht. Die zentrale historische Schalterhalle (HbfOF Lounge) bildet dabei das Herzstück, um das herum die übrigen Nutzungen angelagert sind. Dieser Bereich soll möglichst viel Flexibilität bieten für unterschiedliche Veranstaltungen.
- Ein Ladengeschäft ist, mit direktem Anschluss an die Wartehalle und die Lounge, ebenso im Ostflügel verortet. Die Lage an der Halle resultiert aus dem Bestreben, die Vermarktbarkeit durch die Laufkundschaft (Bahnkunden und Passanten, die die Personenunterführung als Stadtteilverbindung nutzen) zu verbessern. Durch die räumliche Nachbarschaft zur Lounge ist es denkbar, diese Einheit zugleich (oder alternativ) auch an den öffentlichen Bereich im östlichen Gebäudeflügel anzuschließen.
- Im Ostflügel gibt es eine weitere, der Lounge zugeordnete WC-Anlage; dadurch kann dieser Gebäudeteil bei Veranstaltungen getrennt von den übrigen Nutzungen betrieben werden.
- Im anschließenden Nebengebäude, der ehemaligen Gepäckabfertigung, befindet sich ein multifunktionaler Veranstaltungsraum.
- Der Vorplatz des Nebengebäudes wird mit einer Rampe und Zugangstreppe ausgestattet, die der barrierefreien Erschließung des multifunktionalen Versammlungsraums und der HbfOF Lounge dienen.
- Zusätzlich zu den vier Treppenhäusern sind drei Aufzüge vorgesehen. Der Aufzug neben dem Haupteingang stellt den barrierefreien Zugang zum Gebäude bzw. zu den Bahnsteigen sicher. Der von der Halle aus erreichbare Aufzug erschließt den Mittelbau bis ins zweite Obergeschoss; ein weiterer Aufzug befindet sich zwischen Ostflügel und multifunktionalem Versammlungsraum und erschließt den östlichen Kopfbau bis ins zweite Obergeschoss.
- Über diesen Aufzug kann man direkt von den Nutzungseinheiten der oberen Geschosse zum Versammlungsraum gelangen, ohne den Ostflügel durchqueren zu müssen.
- Alle drei Aufzüge erschließen den Keller.
- Im ersten Obergeschoss des Ostflügels befindet sich eine Nutzungseinheit für ein Büro, eine Praxis oder das „Haus der Vereine“.
- Im zweiten Obergeschoss des östlichen Kopfbaus befindet sich eine Nutzungseinheit für ein Büro, eine Praxis oder das „Haus der Vereine“.
- Im ersten Obergeschoss des Westflügels befinden sich die Räume des Hostels.

- Im zweiten Obergeschoss des westlichen Kopfbaus und zentralen Hauptbaus befinden sich die Räume des Hostels.
- Der Ausbau der Dachräume der Kopfbauten und des zentralen Hauptbaus für weitere Nutzungen wurde nicht in Betracht gezogen, da hier der zweite Fluchtweg durch ein zweites Treppenhaus bzw. ein Anleitern nicht möglich ist.
- Der Ausbau der Dachräume der Verbindungsbauten kann optional erfolgen, wenn diese jeweils an die zwei notwendige Treppenhäuser angeschlossen werden. Diese Maßnahme muss allerdings mit dem Denkmalschutz abgestimmt werden.
- Für die natürliche Belichtung der HbfOF Lounge bzw. Bereiche der Flächen der Gastronomie sollten bereits bestehende historische Oberlichter wieder geöffnet werden.
- In einem weiteren Schritt soll geprüft werden, ob die Dachflächen über dem Erdgeschoss im Ost- bzw. Westflügel als Terrassen (ggf. inklusive Urban Gardening) genutzt werden können.
- Im Keller befinden sich Lagerflächen, welche in 7 Kellerbereiche eingeteilt wurden, wovon drei Bereiche durch ihre Randlage natürlich belichtet sind und als Aufenthaltsräume genutzt werden können.
- Kellerbereiche, Technikräume und DB-Technikräume sind an einen zentralen Erschließungsgang angeschlossen, der alle vier Treppenhäuser miteinander verbindet.
- Vom zentralen Erschließungsgang erschließen sich durch zwei Stiche die DB-Bereiche unterhalb der Gleisanlage.

Notwendige Stellplätze

Im Zusammenhang mit dem Nutzungskonzept ist auch die Thematik des Nachweises notwendiger Stellplätze für die im Empfangsgebäude enthaltenen Funktionen zu sehen. Gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Offenbach sind für die in der Vorzugsvariante enthaltenen Funktionen insgesamt 28 Pkw-Stellplätze (inkl. 2 Behindertenstellplätze) und 49 Fahrradstellplätze vorzusehen.

Aufgrund der Tatsache, dass hierfür keine auf dem Grundstück des Empfangsgebäudes liegenden Flächen angeboten werden können, muss gegebenenfalls in Richtung Bahnhofsumfeld ausgewichen werden. Eventuell könnte ein Teil des Bedarfs auf der Südseite, an der Marienstraße (zwischen Schäfer- und Senefelderstraße) verortet werden. Allerdings handelt es sich hier um öffentliche Stellplätze, sodass diese Fläche nur für einen Teil der nachzuweisenden Stellplätze überhaupt in Frage kommen kann. Andere Möglichkeiten bestehen aus einer Anmietung von Flächen im Bahnhofsumfeld und einem künftigen Angebot im Bereich des Busbahnhofs.

Für die notwendigen Fahrradstellplätze bieten sich zwei der am westlichen Durchgang zwischen Gebäude und Bahndamm, unter dem Bahndamm liegenden Räume an. Hier können – frei zugänglich oder gesichert – 44 Fahrräder an Anlehnbügel untergebracht werden. Die übrige Kapazität wird durch eine kleine Anlage mit Anlehnbügel östlich des Empfangsgebäudes gewährleistet. Bei den Flächen am westlichen Durchgang handelt es sich um Räume der Deutschen Bahn AG, sodass diese Lösung einer Einigung bezüglich des Nutzungsrechts und eventuell der daraus resultierenden Vergütung bedarf.

4.4 Umfeldmaßnahmen

Die Gestaltung des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes gehört nicht zum Umfang der Machbarkeitsstudie, doch lassen sich Aussagen zu den folgenden Bereichen treffen:

- Busbahnhof und Verkehrsverknüpfung
- Angrenzender Straßenraum
- Gänge zwischen Empfangsgebäude und Bahndamm

Busbahnhof und Verkehrsverknüpfung

Der am östlichen Gebäudeende anschließende Busbahnhof weist deutliche gestalterische und funktionale Mängel auf und bedarf einer Neuordnung. In diesem Zusammenhang sind auch der Übergang ins Empfangsgebäude (Zugang an der östlichen Stirnseite des Gebäudes) und die weiteren Verknüpfungsanlagen (Bike+Ride, Pkw-Stellplätze für Bringen und Holen sowie Car-Sharing) neu zu definieren. Ziel sollte dabei eine fahrgastfreundliche Lösung der Umsteige- und Zugangssituation sein, die zugleich ein Höchstmaß an Aufenthaltsqualität bietet.

Eine grobe Skizze ¹⁹ zeigt eine denkbare Funktionsaufteilung der Fläche, wobei die darin enthaltenen Lösungen für Bus, Bike+Ride und „Kiss+Ride“ (Kurzzeitparkplätze für Bringen und Holen) nur als erste Ideen zu verstehen sind, die weder auf konkreten Planungen oder Planungsabsichten noch auf Abstimmungen mit den Beteiligten (z.B. Infrastrukturbetreiber, RMV) zum notwendigen Mengengerüst oder zu betrieblichen Anforderungen basieren. Ausgegangen wird in dieser Skizze von einem kompaktem Busbahnhof mit einer zentralen Haltestelleninsel, die im Uhrzeigersinn umfahren werden kann und Platz für vier Busse bietet, die unabhängig voneinander abfahren können. Hinzu kommen zwei seitlich angeordnete Pausenplätze.

¹⁹ Vgl. hierzu Anlage 8 (Skizze Busbahnhof und Umfeld).

Auf eine Darstellung von Park+Ride-Stellplätzen wurde in der Skizze aus Platzgründen und verkehrlichen Überlegungen (gute ÖPNV-Anbindung und fußläufige Erreichbarkeit, Stärkung des Umweltverbundes als wichtiges verkehrsplanerisches Ziel) verzichtet.

Zu beachten sind außerdem die bahnbetrieblich notwendigen Anlagen (Technikräume und Leitungsbestand). Im Bereich des Busbahnhofs verläuft, am bahnseitigen Rand der Anlage, ein Lichtwellenleiterkabel (LWL-Kabel) der DB Netz AG.²⁰ Da keine wesentliche Nutzungsänderung der betreffenden Fläche vorgesehen wird – der Busbahnhof bleibt auch bei einer Neuordnung Verkehrsfläche –, sind keine wesentlichen, das Vorhaben massiv erschwerenden Hindernisse zu erwarten. Dies gilt auch für den Telekommunikations- und Stromversorgungsraum, der sich unmittelbar östlich des Empfangsgebäudes befindet.

Angrenzender Straßenraum

Trotz der idealtypischen Lage des Empfangsgebäudes am Ende der Kaiserstraße lässt die Zugangssituation städtebauliche Großzügigkeit vermissen. Ursache hierfür sind das Fehlen eines Bahnhofsvorplatzes und die engen Gehwegbereiche der Bismarckstraße. Daher sind Maßnahmen sinnvoll, die vor dem Gebäude etwas mehr Raum für den Fußgängerverkehr schaffen. Überlegenswert ist in diesem Zusammenhang die Verlagerung der Taxistellplätze (westlich des Hauptzugangs) und der Fahrradstellplätze (östlich des Hauptzugangs) in Richtung der heutigen Busbahnhofsfläche (s.o.); dabei ist auf möglichst kurze Wege und eine gute Sicht- und Erreichbarkeit zu achten. Die Fahrradstellplätze weisen aufgrund der engen Platzverhältnisse und des fehlenden Witterungsschutzes ohnehin deutliche Qualitätsdefizite auf.

Nicht sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang der Verzicht auf die Kellerzugänge an der straßenseitigen Längsfassade. Zum einen könnte diese Maßnahme mit den Belangen des Denkmalschutzes kollidieren, zum anderen haben diese nach wie vor eine Funktion als Zugänge und dienen der Versorgung der angrenzenden Kellerräume mit Tageslicht.

Gänge zwischen Empfangsgebäude und Bahndamm

Auch die offenen Bereiche zwischen dem Gebäude und dem Bahndamm sollten in den weiterführenden Planungen vertieft betrachtet werden. Hier kommt vor allem dem westlichen Erschließungsgang eine besondere Bedeutung zu. Dieser ermöglicht zum einen einen barrierefreien Zugang zur Personenunterführung. Für den Fall, dass die Bahnhofshalle aufgrund eines veränderten Nutzungskonzepts nachts geschlossen werden soll oder aus anderen Gründen nicht für die Bahnsteigerschließung zur Verfügung steht, kann dieser Durchgang den Nacht- bzw. Notzugang zur Personenunterführung

²⁰ Zum Leitungsbestand vgl. Anlage 9: Bestandsleitungsplan (DB)

und damit zu den Bahnsteigen darstellen. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine möglichst attraktive Gestaltung, die Maßnahmen zur Vermeidung von Angsträumen beinhaltet. Wichtig ist in diesem Zusammenhang vor allem eine ausreichende Beleuchtung.

Darüber hinaus erschließt dieser Durchgang die unter dem Bahndamm liegenden, katakombenartigen Räume – vorstellbar sind hier beispielsweise Proberäume sowie Fahrradabstellmöglichkeiten (s.o.) –, die allerdings im Besitz der Deutschen Bahn AG bleiben und daher nicht Gegenstand der Machbarkeitsstudie sein können.

5 Baukonstruktive und bautechnische Aspekte

5.1 Baukonstruktion

Während der Erdgeschossgrundriss aufgrund der offenen Bereiche – zentrale Eingangshalle und seitliche Halle der Güterabfertigung – relativ viele Freiräume bei der Raumgestaltung gewährt, sind die Obergeschosse weniger frei in der Raumgestaltung. Vor allem die Mittelgangerschließung in den Verbindungsbauten legt eine ähnliche räumliche Struktur nahe, wenn die Eingriffe in die tragende Bausubstanz in Grenzen bleiben sollen. Hierauf reagieren die vorgesehenen Nutzungen (Büro/HfG und Hostel), wobei auch andere, auf einer Büronutzung basierende Konzepte (z.B. Co-Working) mit der vorhandenen Substanz ohne grundsätzliche Eingriffe kompatibel sind.

Das bedeutet, dass das bestehende statische System und die Gebäudesubstanz in der Vorzugslösung weitgehend erhalten bleiben. Eingriffe beschränken sich auf das Mindestmaß, das nötig ist, um die Flächen effektiv nutzen zu können. Besonderer Wert wird dabei auf den Erhalt des historischen Erscheinungsbildes gelegt. Dies gilt in besonderem Maße für die Bahnhofshalle und die angrenzenden Erdgeschossflächen.

5.2 Aussagen zum Brandschutz

Das aktuell innenliegende Treppenhaus 2 wird zum Haupteingang verlegt, sodass der zentrale, zweigeschossige Hauptbau durch zwei notwendige Treppenhäuser erschlossen wird. (Ein Anleitern ist hier nicht möglich.)

Die beiden Kopfbauten haben jeweils ein außenliegendes Treppenhaus, an das angeleitet werden kann. Die Treppenhäuser sind insgesamt so angeordnet, dass die Vorschriften zu Fluchtwegen eingehalten sind; die Obergeschosse der beiden Verbindungsbauten weisen notwendige Treppenhäuser auf, sodass eine Entfluchtung möglich ist.

Ein Brandschutzkonzept ist Gegenstand späterer Planungsphasen (Objektplanung Gebäude). Allerdings ist davon auszugehen, dass es mit dem östlichen und westlichen Gebäudeteil mindestens zwei Brandabschnitte geben wird. Außerdem ist sehr wahrscheinlich, dass sich das Brandschutzkonzept auf das Gesamtgebäude beziehen muss; ein „Herauslösen“ bestimmter Gebäudeteile im Sinne einer stufenweisen Sanierung ist zwar konzeptionell und baulich möglich, muss aber mit einem Brandschutzkonzept im Sinne eines Gesamtkonzepts verbunden werden.

5.3 Aussagen zum ökologischen und Energiekonzept

Das Empfangsgebäude wird denkmalgerecht und zugleich nach sinnvollen energetischen Gesichtspunkten saniert. Näheres hierzu ist Gegenstand späterer Planungsphasen (Objektplanung Gebäude).

Hierzu zählt auch die Frage, ob eine Dachbegrünung möglich ist. Neben einer Positionierung vom Gesichtspunkt der Denkmalpflege aus ist die Tragfähigkeit der Dachkonstruktion von entscheidender Bedeutung. Da die tragende Konstruktion voraussichtlich nicht ersetzt, sondern allenfalls punktuell verstärkt werden muss, ist eine Begrünung als problematisch anzusehen.

6 Kosten und Wirtschaftlichkeit

6.1 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung ²¹ basiert auf einer Vergleichsrechnung mit einem aktuellen, im Jahr 2019 fertiggestellten Projekt: Die Sanierung des Empfangsgebäudes Cuxhaven ist aus folgenden Gründen mit dem Projekt Offenbach Hauptbahnhof vergleichbar:

- Funktion als Empfangsgebäude und Reisendenzahl (Regionalverkehr)
- Mehrgeschossiger Baukörper (unterkellertes Erdgeschoss, Obergeschoss und Dachgeschoss) mit guter Bausubstanz, aber deutlichem Sanierungsbedarf
- Nutzungskonzept mit fahrgastrelevanten Funktionen und Gastronomie im Erdgeschoss sowie Büronutzung und Dienstleistung im Ober- und Dachgeschoss

Die Vergleichsrechnung basiert auf den Brutto-Geschossflächen (BGF) in m², berücksichtigt die Kostengruppen 300-400 ²² und setzt einen aus dem Vergleichsprojekt Bahnhof Cuxhaven abgeleiteten Schlüssel (in €/m²) an, der mit einem Faktor versehen wurde. Dieser Faktor richtet sich nach dem Ausbaustandard und wird gemäß der KG 300, 400 (Elektro) und 400 (HLS) differenziert.

Darüber hinaus wurden die auf diese Weise ermittelten Kosten in Höhe von 7.691.910,00 € netto mit einem regionalen Baukosten-Index in Höhe von 17,56% versehen. Als geschätzte Baukosten ergeben sich für die Sanierung des Empfangsgebäudes des Offenbacher Hauptbahnhofs dadurch Baukosten in Höhe von 9.042.948,00 € netto.

Dieser Wert wurde einer Plausibilitätsprüfung unterzogen, indem statt der BGF der Brutto-Rauminhalt in m³ angesetzt wurde. Die dadurch ermittelten Kosten liegen nur ca. 5% unter den auf BGF-Basis ermittelten Kosten, sodass der BGF-basierte Netto-Baukosten-Wert als Grundlage für die nachfolgende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung herangezogen wurde.

Schließlich wurden die geschätzten Baukosten um die Baunebenkosten (pauschaler Ansatz: 30% der Baukosten) und um einen angenommenen Wert für

²¹ Hierzu vgl. Teil D des Abschlussberichts.

²² Die Kostengruppen enthalten jeweils einzelne, nach den Kriterien der Bauplanung zusammengehörende Kosten. Dabei handelt es sich bei den Kostengruppen 300 und 400 um Bauwerkskosten (300: Baukonstruktion; 400: Technische Anlagen), während andere Kostengruppen Grundstückskosten (100) und Vorbereitende Maßnahmen (200), Außenanlagen und Freiflächen (500), Ausstattung und Kunstwerke (600), Baunebenkosten (700) und Finanzierung (800) betreffen.

den Grunderwerb (Ansatz: 400.000,00 €²³) ergänzt. Die dadurch entstehenden Gesamtkosten (Bau und Planung) betragen 12.155.832,00 € netto.

6.2 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Methodisches Vorgehen

Grundlage der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung²⁴ sind die oben dargestellten, grob abgeschätzten Bau- und Planungskosten. Aus diesen und weiteren Annahmen wurde der jährliche Aufwand zur Bewirtschaftung des Gebäudes abgeleitet.

Dem Aufwand wurde ein geschätzter Erlösbetrag gegenübergestellt, der sich aus den zu erzielenden Mieteinnahmen auf der Basis des in der Vorzugsvariante entwickelten Nutzungskonzepts – vermindert um einen Risikofaktor für Mietausfall – zusammensetzt.

Bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung handelt es sich um ein dynamisches Instrument: So kann aufgezeigt werden, wie hoch die öffentliche Förderung und das Eigenkapital sein müssen, damit das Projekt kostendeckend ist. Andererseits ergibt sich – auf der Basis einer realistischen Annahme der öffentlichen Förderung – unter Umständen ein jährlicher Zuschussbedarf und damit eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Stadt Offenbach, ob sie das Projekt tatsächlich angehen möchte.

Wesentliche Steuerungsfaktoren sind dabei die folgenden Größen:

- Vorsteuerabzugsberechtigung des Vorhabenträgers
- Finanzierungsanteil aus Fremdkapital, Finanzierungsbedingungen
- Höhe der eingeworbenen Fördermittel und deren Konditionen
- Wirtschaftliche Nutzungsdauer bzw. Abschreibungszeiträume der Anlagen
- Umfang der vermietbaren Flächen und kalkulierte Nettokaltmieten
- Umfang der Mieterausbauleistungen
- Umfang der nicht umlagefähigen Betriebskosten

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kann hier nur eine erste Annäherung an die Thematik sein und ersetzt keine detaillierte Investitionsrechnung des Vorhabenträgers in den späteren Projektphasen.

²³ Hierbei handelt es sich um eine fiktive Annahme. Aktuell wird durch die Stadt Offenbach ein Wertgutachten beauftragt, um eine belastbarere Grundlage zu erhalten; letzten Endes ist der Kaufpreis von der Einigung mit der Deutschen Bahn AG abhängig.

²⁴ Hierzu vgl. Teil D des Abschlussberichts.

Ergebnis

Als Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung lässt sich zusammenfassend sagen, dass eine Sanierung des Gebäudes nach aktuellen Erkenntnissen zu Kosten und Erlösen nur wirtschaftlich darstellbar ist, wenn die Fördermittelzuwendung mit ca. 84,0% der Gesamtkosten hoch ist und ca. 10.210.899,00 € beträgt. Da zum Nutzungskonzept vor allem in den Obergeschossen kommerziell betriebene, nicht Fahrgastzwecken dienende Funktionen gehören, erscheint eine solche Fördersumme wenig realistisch.

Setzt man hingegen eine (realistischere) Förderung in Höhe von ca. 40% an, ergibt sich ein jährlicher Zuschussbedarf in Höhe von ca. 209.000,00 €; dabei wird davon ausgegangen, dass die Gebäudehülle (Fassade, Dach, Fenster) nicht komplett förderfähig ist. Wird diese Komplettberücksichtigung hingegen angenommen, reduziert sich der notwendige jährliche Zuschuss für den Betrieb des Gebäudes auf ca. 114.000,00 €.

Zu berücksichtigen ist, dass das Konzept Funktionen enthält, die von hohem gesellschaftlichen Nutzen sind und bei einer Verlagerung kommunaler Funktionen in das Empfangsgebäude an anderer Stelle Kosten eingespart werden können. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist daher ein Hilfsmittel für den notwendigen Abwägungsprozess. Strategisch ist zu entscheiden, ob als wirtschaftliche Zielstellung lediglich der laufende Objektbetrieb ohne Zuschussbedarf ermöglicht werden soll oder die Erlöse auch die nicht durch Fördermittel gedeckten Abschreibungsanteile der Investition finanzieren müssen.

Werden die Abschreibungen nicht berücksichtigt, reduziert sich der Zuschussbedarf bei einer 40%-igen Förderung auf ca. 37.000 € pro Jahr (Förderung Gebäudehülle nur anteilig) bzw. ca. 1.500 € pro Jahr (Förderung Gebäudehülle komplett).

Der Zuschussbedarf kann reduziert werden, wenn die Stadt mit der DB Station&Service AG die Mitfinanzierung der Investitionen mittels Baukostenzuschuss sowie der laufenden Kosten aufgrund des weiterhin bestehenden öffentlichen Bahnsteigzugangs vereinbart. Relevant kann dies zum Beispiel für die Bahnhofshalle als zentraler Baustein der Bahnsteigerschließung sein.

Im Teil D des Abschlussberichts sind zwei Eck-Szenarien dargestellt:

- Szenario „Vollförderung“ mit einer Förderquote von 84% und einer daraus resultierenden jährlichen Rendite
- Szenario „Förderung bei gemischter Nutzung“ mit einer Förderquote von 40%, einer nur anteiligen Berücksichtigung der Gebäudehülle und einem daraus resultierenden jährlichen Zuschussbedarf

6.3 Betreiberlösungen

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Studie sollte in einer nächsten Projektphase ein Betreibermodell entwickelt und entschieden werden. Dabei sind mehrere Modelle denkbar, um das Risiko und die Kosten für die Stadt Offenbach kalkulierbar zu halten:

- Das Eigentum verbleibt bei der DB Station&Service AG; die Stadt Offenbach oder ein Entwicklungspartner wird Generalpächter.
- Die Stadt Offenbach wird Eigentümerin und führt ein Ausschreibungsverfahren bzw. Interessenbekundungsverfahren für einen Entwicklungspartner durch; dieser saniert das Gebäude, wird Generalpächter und vermietet Teileinheiten weiter (erforderlich: Klärung der Weitergabe von Fördermitteln durch die Stadt an den Entwicklungspartner).
- Die Stadt Offenbach wird Eigentümerin, saniert das Gebäude und vermietet Teileinheiten weiter (ggf. nur Rohausbau durch die Stadt, kombiniert mit Mieterausbau).
- Die DB Station&Service AG veräußert das Gebäude an einen Entwicklungspartner, der gemeinsam im Rahmen eines gemeinsamen Auswahlverfahrens gefunden und vertraglich gebunden wird.

Entwicklungspartner*innen können dabei sein:

- Kommunale Gesellschaft (Bereich Liegenschaften/Immobilien)
- Neuzugründende Bürger*innengenossenschaft (Beispiele: Bahnhofsgenossenschaften in Cuxhaven und Lutherstadt Eisleben)
- Private Immobilienunternehmen

7 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Mit der Machbarkeitsstudie für das Empfangsgebäude des Offenbacher Hauptbahnhofs liegen belastbare Aussagen zu möglichen Nutzungen und zu den finanziellen und fördertechnischen Zusammenhängen vor, die als Grundlage einer Entscheidung der Stadt Offenbach bezüglich eines möglichen Gebäudeerwerbs dienen können.

Neben der grundsätzlichen politischen Entscheidung der Stadt, ob sie sich für den Kauf und die Sanierung des Gebäudes engagiert, sind in nachfolgenden Schritten weitere Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG – u.a. zum Kaufpreis und zu bahntechnischen Abhängigkeiten – notwendig. Von besonderer Bedeutung ist hierbei auch die Frage einer barrierefreien Bahnsteigerschließung: Aktuell ist diese Gegenstand eines bahnternen Planungsprozesses; eine Rückkoppelung mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ist zwischen der Stadt Offenbach und der DB Station&Service AG, die in den mit der Machbarkeitsstudie verbundenen Diskussions- und Abstimmungsprozess eingebunden war, besprochen.

Konkret bedeutet das – auf der Basis eines grundsätzlich positiven Votums der Stadt Offenbach – die folgenden nächsten Abstimmungsschritte:

- Abstimmung mit dem Land Hessen und gegebenenfalls weiteren Fördermittelgebern zu einem realistischen Fördermix.
- Abstimmung mit der DB Station&Service AG zu den Konditionen eines Erwerbs und zu einer möglichen Mitfinanzierung. Ob das Konzept eines „Hybridgebäudes“, bei dem von der DB Station&Service AG aktivierbare Fördermittel (Bundesmittel zur Empfangsgebäudesanierung) ebenso einfließen können wie Zuschüsse des Landes Hessen für die Stadt Offenbach, muss geklärt werden, ist nach Aussage des Bahnhofsmanagements Frankfurt am Main jedoch nicht vollkommen ausgeschlossen.
- Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB Station&Service AG und DB Netz AG) zur barrierefreien Bahnsteigerschließung. Aktuell befindet sich die Planung hierzu im Stadium der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) und eine Bestätigung des barrierefreien Ausbaus der bestehenden Personenunterführung ist wahrscheinlich. Allerdings sind die Ergebnisse der Planung abzuwarten, bis hier tatsächlich Klarheit besteht.
- Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen zum Umgang mit der Bausubstanz (Dachterassen über dem Erdgeschoss, Dachbegrünung, Kellerzugänge etc.).
- Abstimmung mit den hierfür relevanten städtischen Gesellschaften bezüglich möglicher Aufgabenteilungen.

Planerisch sind auf Basis der Machbarkeitsstudie die folgende Schritte sinnvoll:

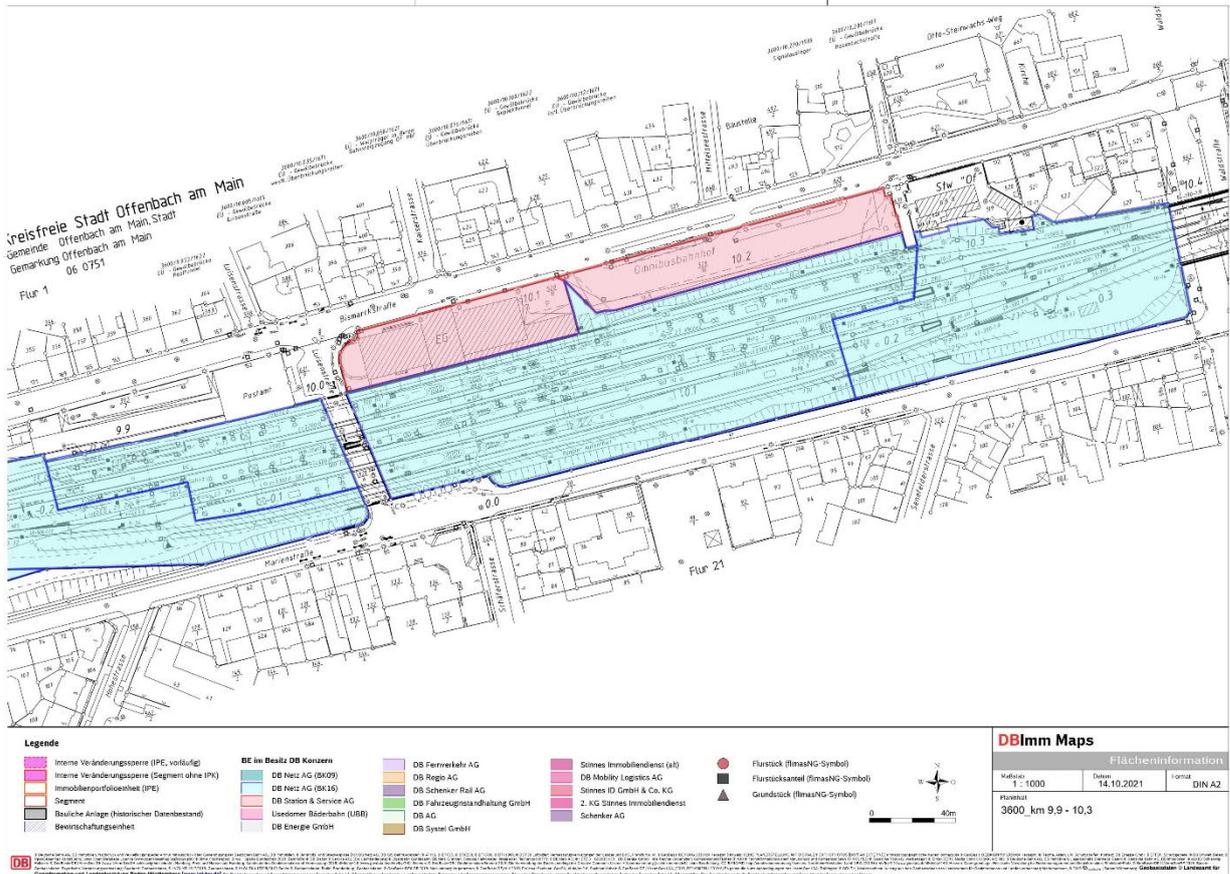
- Konzept für das unmittelbare Bahnhofsumfeld; hierzu zählen vor allem der Busbahnhof und der direkt an das Empfangsgebäude angrenzende Straßenraum
- Erarbeitung einer über die Aussagen in der vorliegenden Machbarkeitsstudie hinausgehenden Bauzustandsanalyse und eines Holzgutachtens, um die Einschätzungen zum Sanierungsbedarf in den Dachstühlen zu verifizieren
- Vermessung bzw. Aufmaß des Gebäudes
- Aktive, ggf. Internet-unterstützte Mietersuche und Konkretisierung des Nutzungskonzepts
- Objektplanung Gebäude in den Leistungsphasen 1-4 HOAI sowie weitere Fachplanungen (Tragwerksplanung, Elektro, Gebäudeautomation, Brandschutz); hierzu gehört auch eine Kostenschätzung, die sich an den ermittelten Massen und Einheitspreisen orientiert und somit eine belastbarere Basis für die Wirtschaftlichkeit darstellt
- Konkretisierung der Betriebsmodelle und des Umsetzungskonzepts hinsichtlich Kosten und Aufgaben für die Stadt sowie potentielle Partner:innen

Bei der Konkretisierung des Konzepts und der Objektplanung sollten neben der Stadt Offenbach auch die Bahnhofsinitiative HBFOF und die HfG intensiv einbezogen werden, um einen kontinuierlichen Planungsprozess zu gewährleisten.

Anlagen

Anlage 1	Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG
Anlage 2	Verkehrliche Lage des Hauptbahnhofs im Netz
Anlage 3	Historische Fotos
Anlage 4	Historische Pläne (Zustand nach 1927)
Anlage 5	Stadträumliche Lage des Hauptbahnhofs
Anlage 6	Erschließungsvarianten (Übersicht)
Anlage 7	Vorzugsvariante: Raumprogramm
Anlage 8	Skizze Busbahnhof und Umfeld
Anlage 9	Bestandslageplan (DB)

Anlage 1 Flimas-Plan der Deutschen Bahn AG



Anlage 3 Historische Fotos

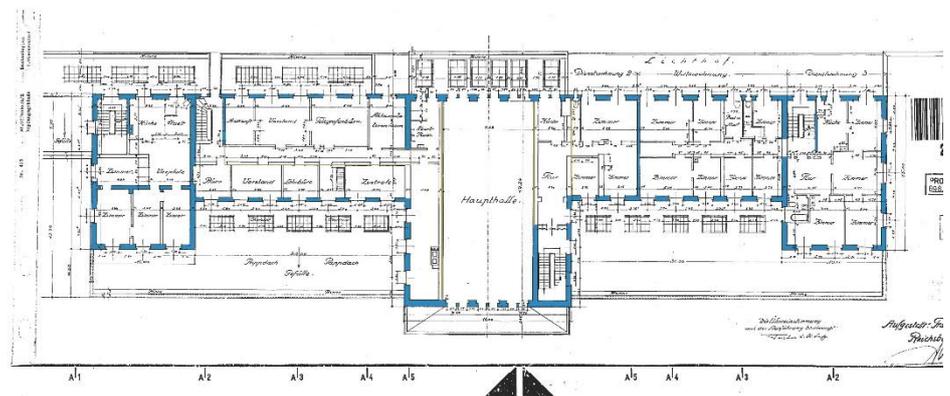
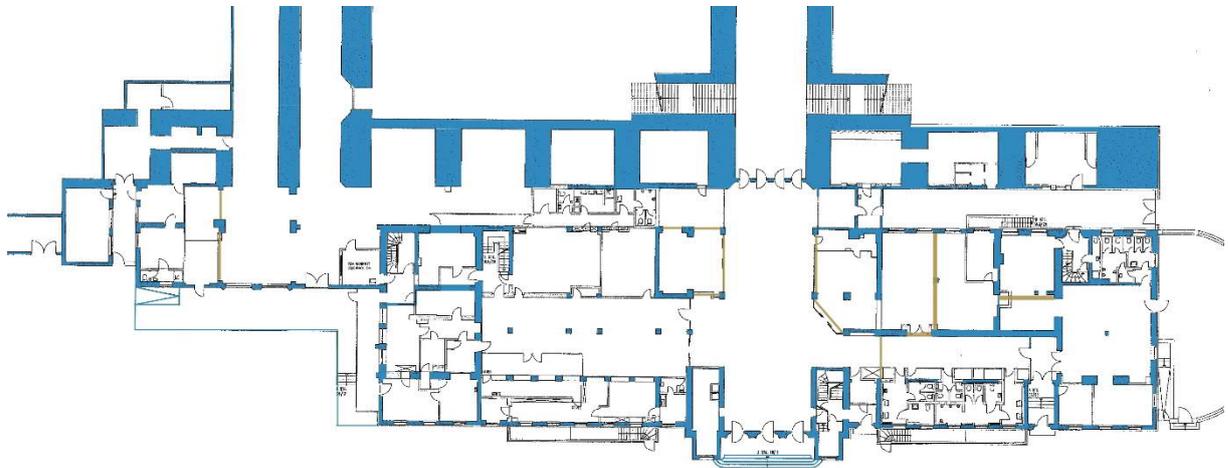


Links:
Darstellung um 1880



Mitte und unten:
Situation nach der Umgestaltung in
den 1920er-Jahren

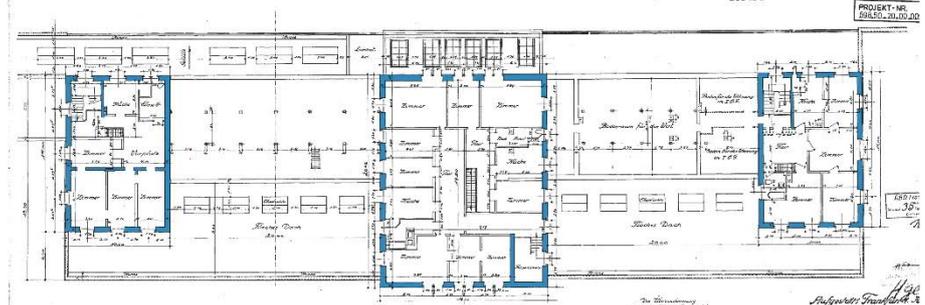
Anlage 4 Historische Pläne (Zustand nach 1927)



*Bestandsplan zum
Umbau Empfangsgebäude Offenbach a.M.
II. Obergesch.*

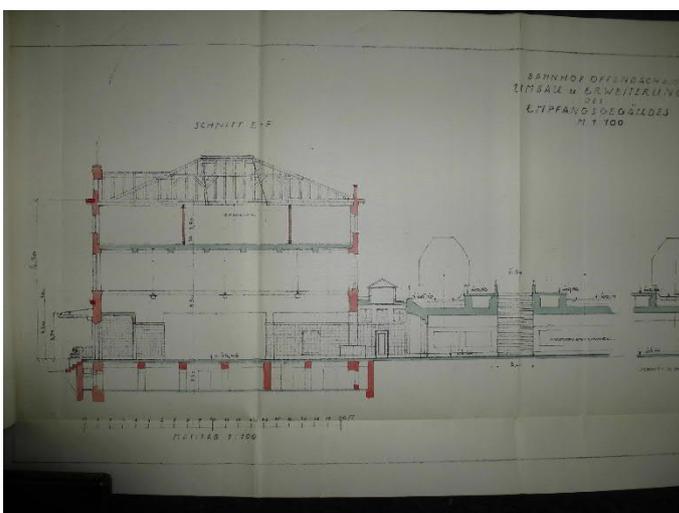
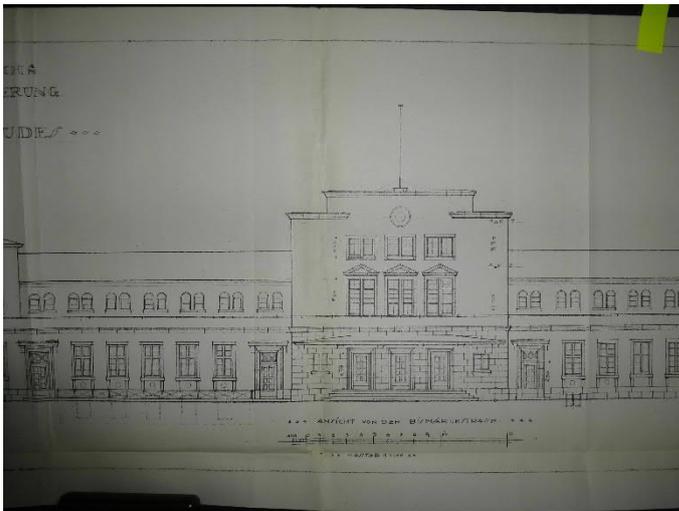


JDA/IT



Historische Grundrisse
(teilweise nachcoloriert):

- EG (oben)
- 1. OG (Mitte)
- 2. OG (unten)



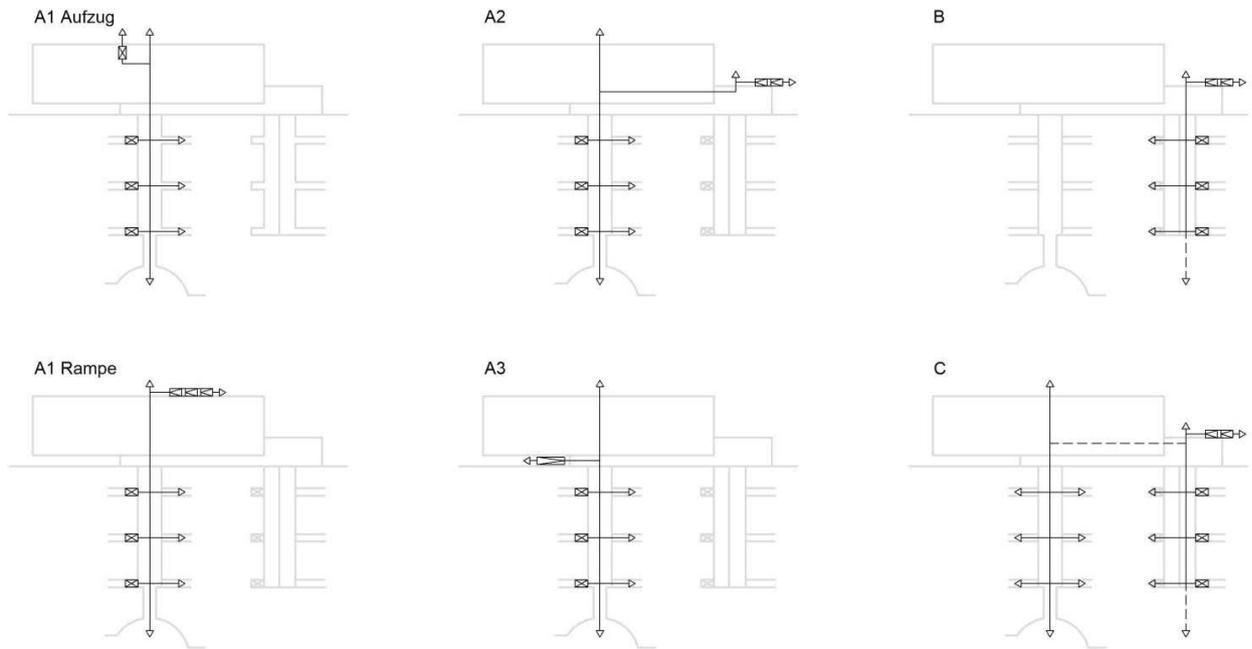
- Historische Ansichten (Situation nach 1927):
- Ansicht Bismarckstraße (oben)
 - Ansicht Bahnsteigseite mit Querschnitt Personentunnel (Mitte)
 - Schnitt Empfangsgebäude mit Längsschnitt Personentunnel (unten)

Anlage 5 Stadträumliche Lage des Hauptbahnhofs



aus: Open Street Map

Anlage 6 Erschließungsvarianten (Übersicht)



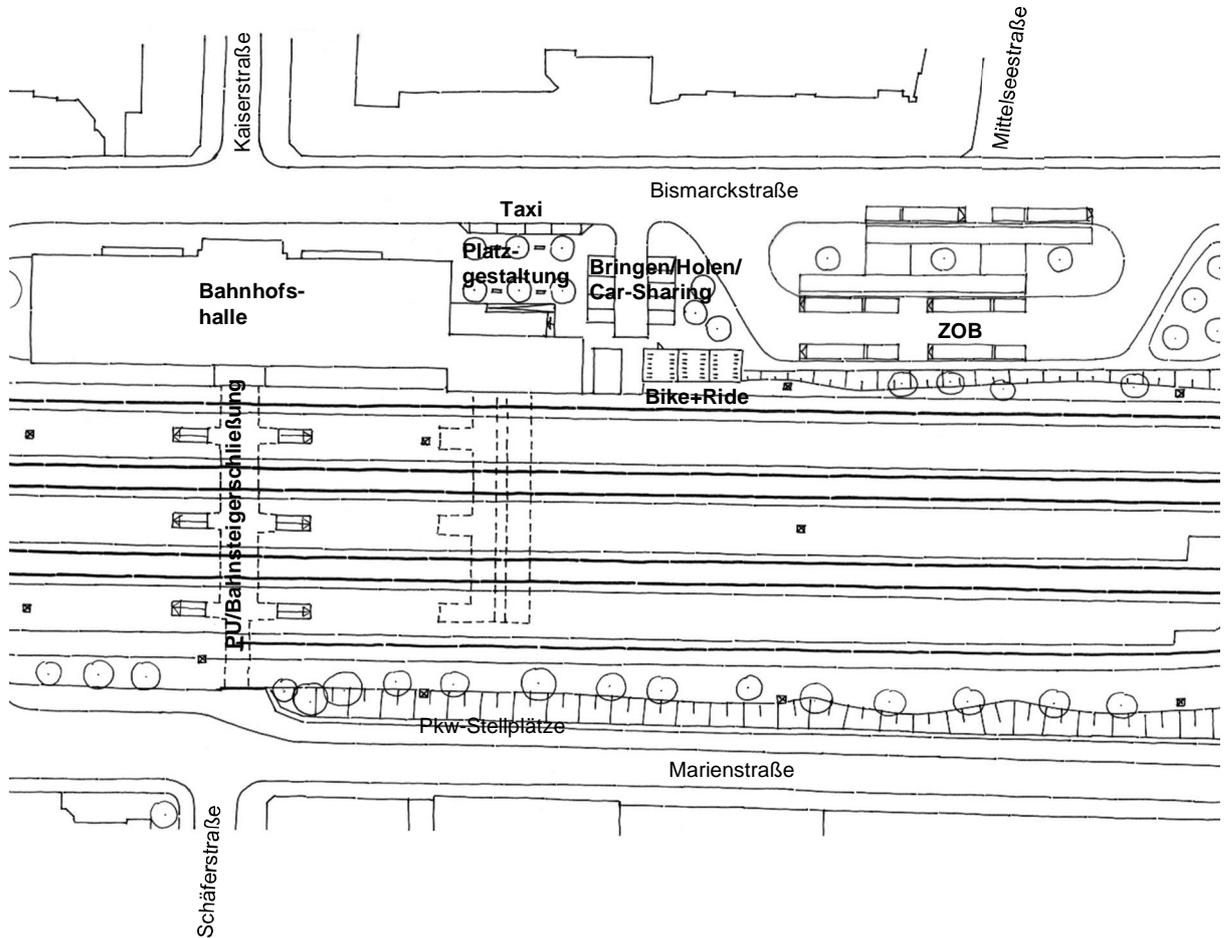
Anlage 7 Vorzugsvariante: Raumprogramm

VARIANTE A1 - Aufzug

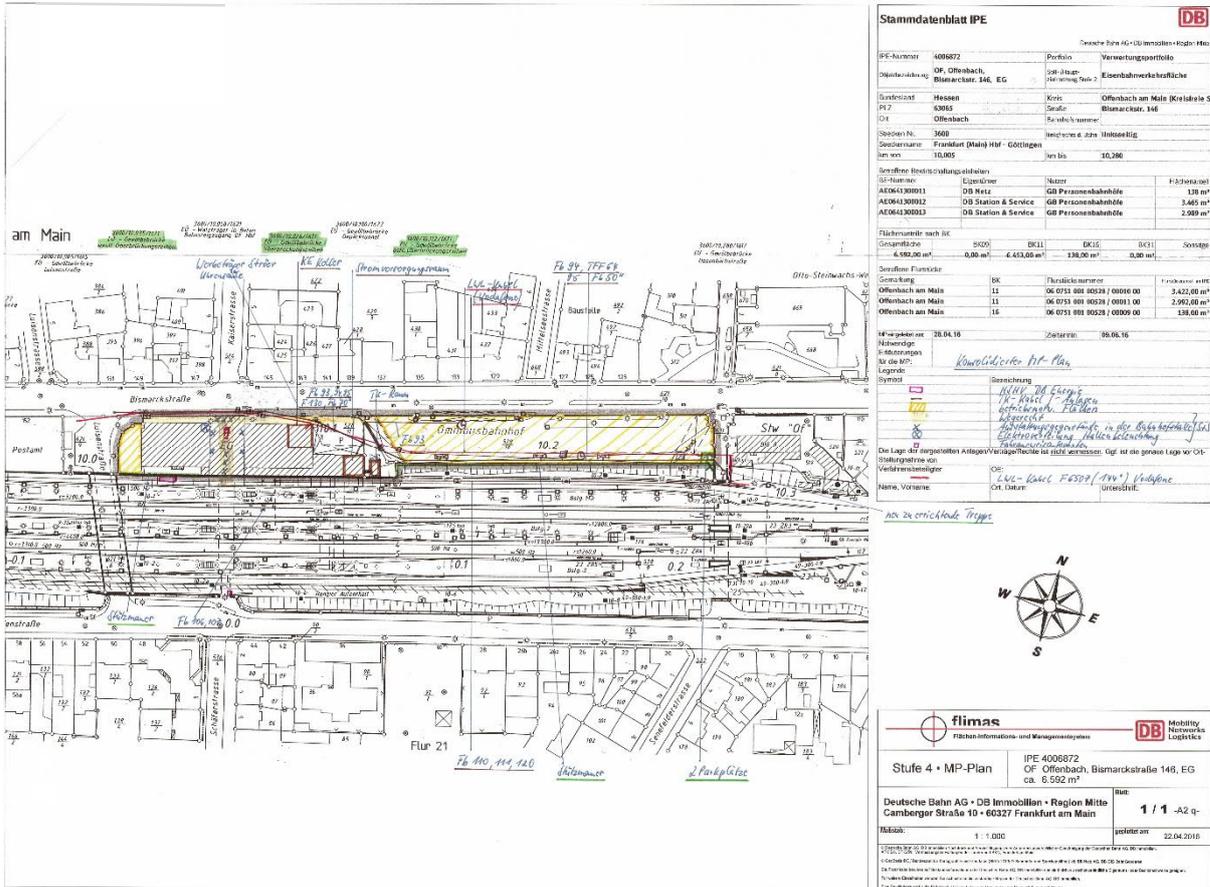
	Mietflä- chen	öffentl. Flächen	Erschlie- ßung	DB-Flä- chen	Summe
	[m ²]	[m ²]	[m ²]	[m ²]	[m ²]
Kellergeschoss	742	0	340	184	1266
Keller 1	163				
Keller 2	147				
Keller 3	108				
Keller 4	159				
Keller 5	70				
Keller 6	48				
Keller 7	47				
DB KT				37	
DB Zählerraum				16	
DB-Flächen 1				59	
DB-Flächen 2				72	
Technikraum			40		
Erschließung			300		
Erdgeschoss	962	462	119	0	1543
Halle/Durchgang/ Stadtteilverbindung		255			
HbfOF Lounge		178			
HbfOF Café	92				
HbfOF Hinterzimmer	70				
HbfOF Büro/Verwaltung	70				
Ladengeschäft	35				
WC		29			
Lager	16				
Veranstaltungsraum	217				
Info-Center	94				
Hostel/Gastronomie	368				
Erschließung			119		

1. Obergeschoss	553	0	94	0	647
Büro/Praxis/HFG	279				
Hostel	274				
Erschließung			94		
2. Obergeschoss	436	0	73	0	509
Büro/HFG	99				
Hostel	230				
Hostel	107				
Erschließung			73		
Summe	2693	462	626	184	3965

Anlage 8 Skizze Busbahnhof und Umfeld

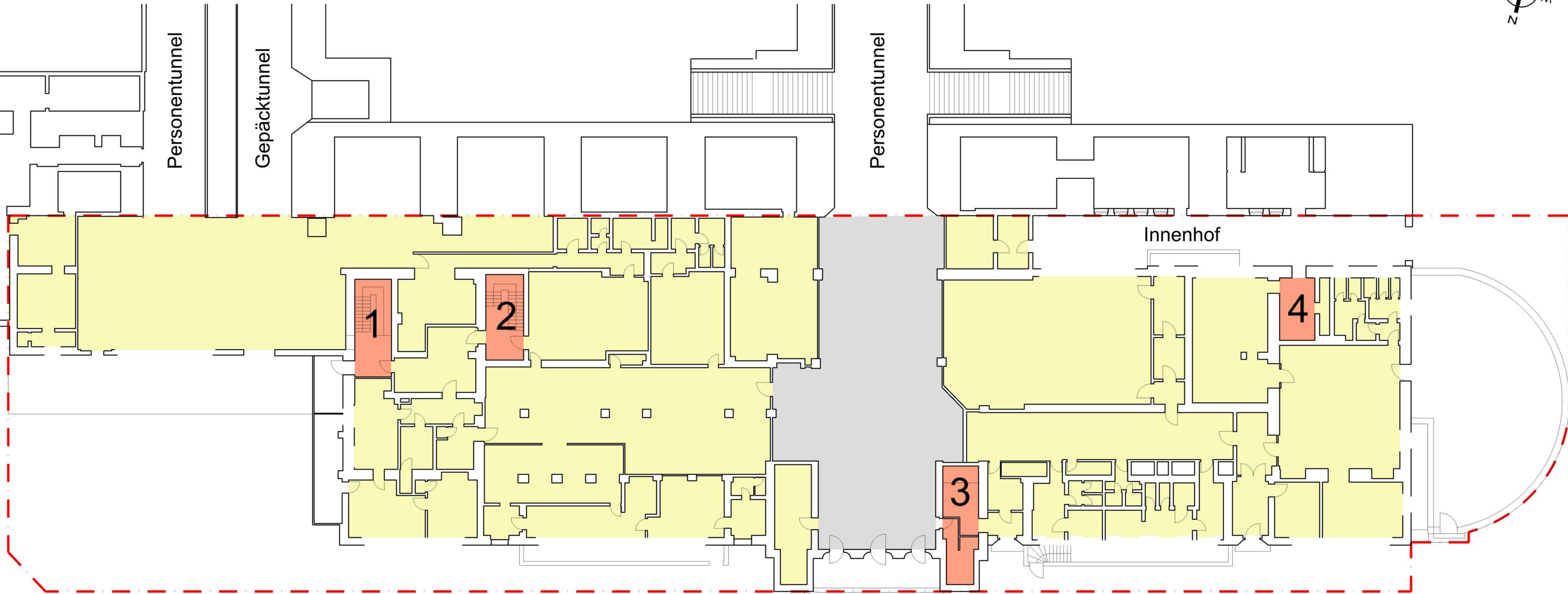
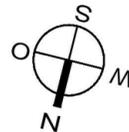


Anlage 9 Bestandsleitungsplan (DB)



Teil C: Pläne

Teil C1: Bestand

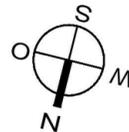


Grundstücksgrenze

Bestand - Erdgeschoss, M 1:200

stationova
Gesellschaft für neue Bahnhöfe
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude
Bahnhof Offenbach
Bestand - Erdgeschoss
Thilo Ostheimer
Stand: 28.04.2020

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg



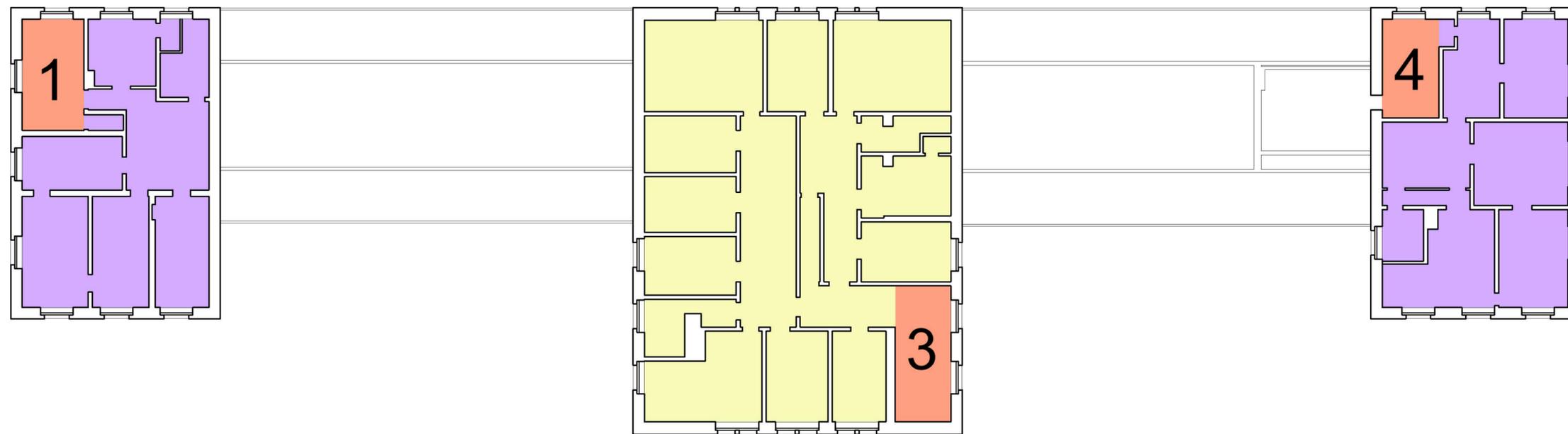
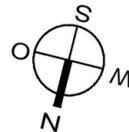
Luftraum

1

2

3

4



stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

Bestand - 2. Obergeschoss

Thilo Ostheimer

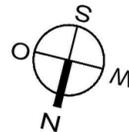
Stand: 28.04.2020

Teil C2: Varianten

Variante A1

Variante A2

Variante B



Grundstücksgrenze

stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

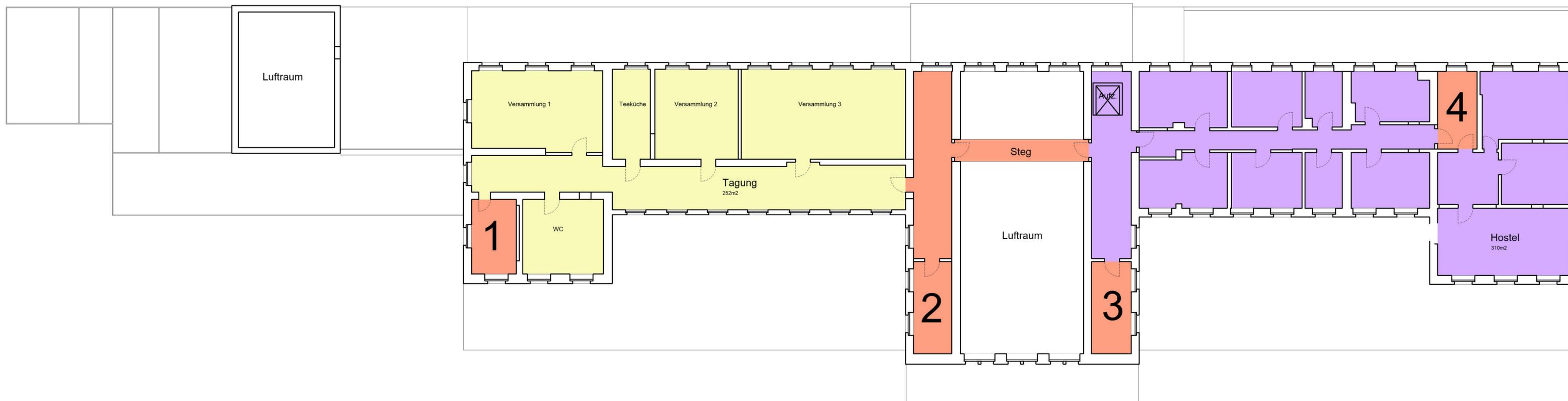
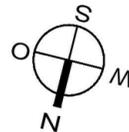
Variante A1 Aufzug - Erdgeschoss

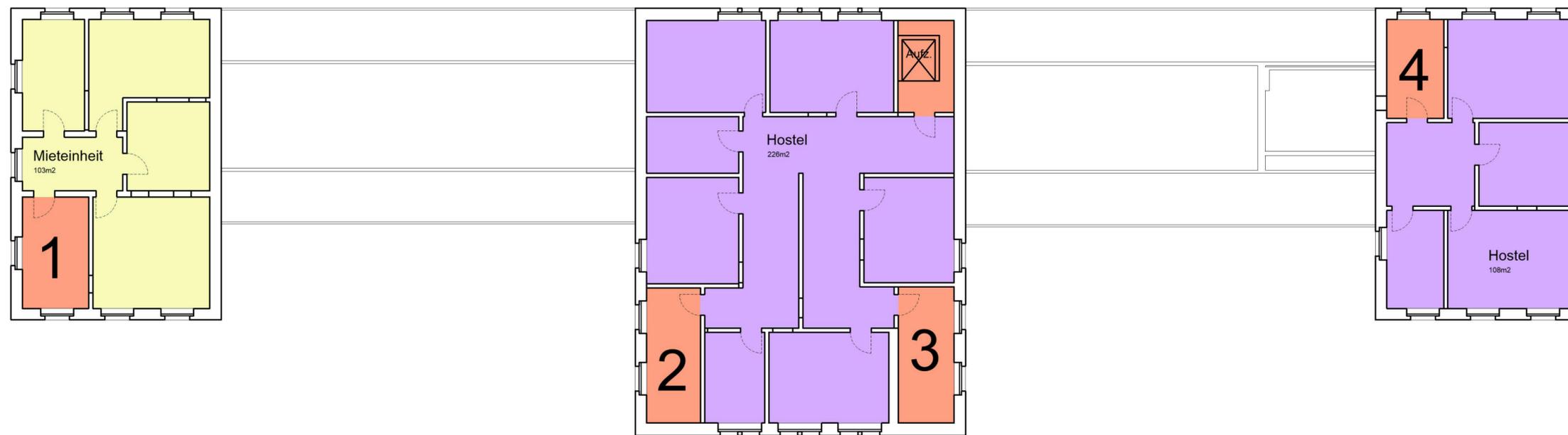
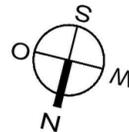
Thilo Ostheimer

Stand: 28.04.2020

Variante A1 Aufzug - Erdgeschoss, M 1:200

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg





stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

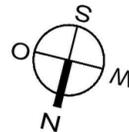
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

Variante A1 Aufzug - 2. Obergeschoss

Thilo Ostheimer

Stand: 28.04.2020



Grundstücksgrenze

stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

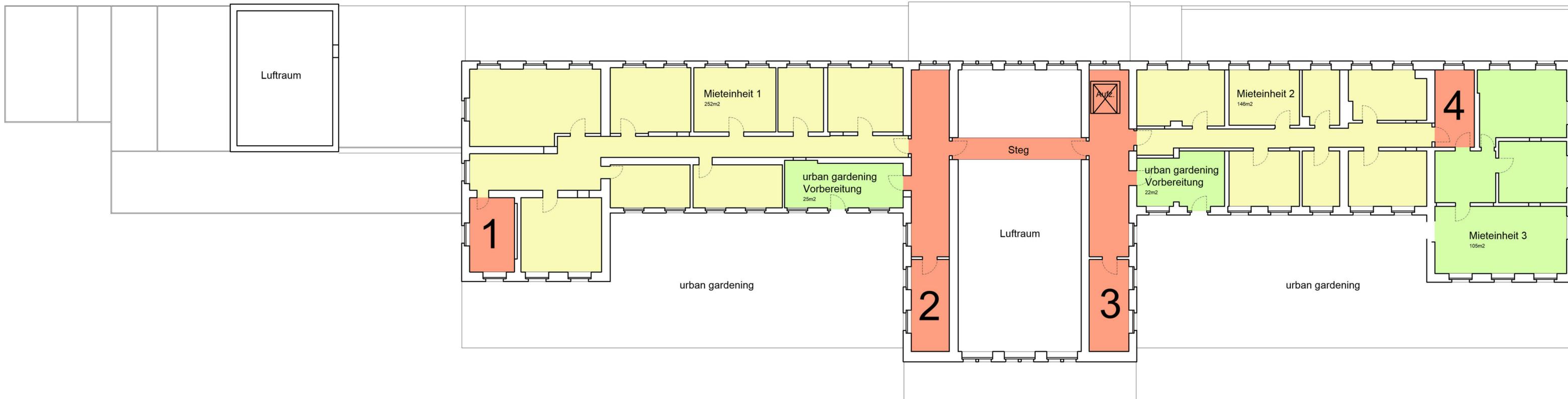
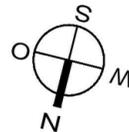
Variante A2 - Erdgeschoss

Thilo Ostheimer

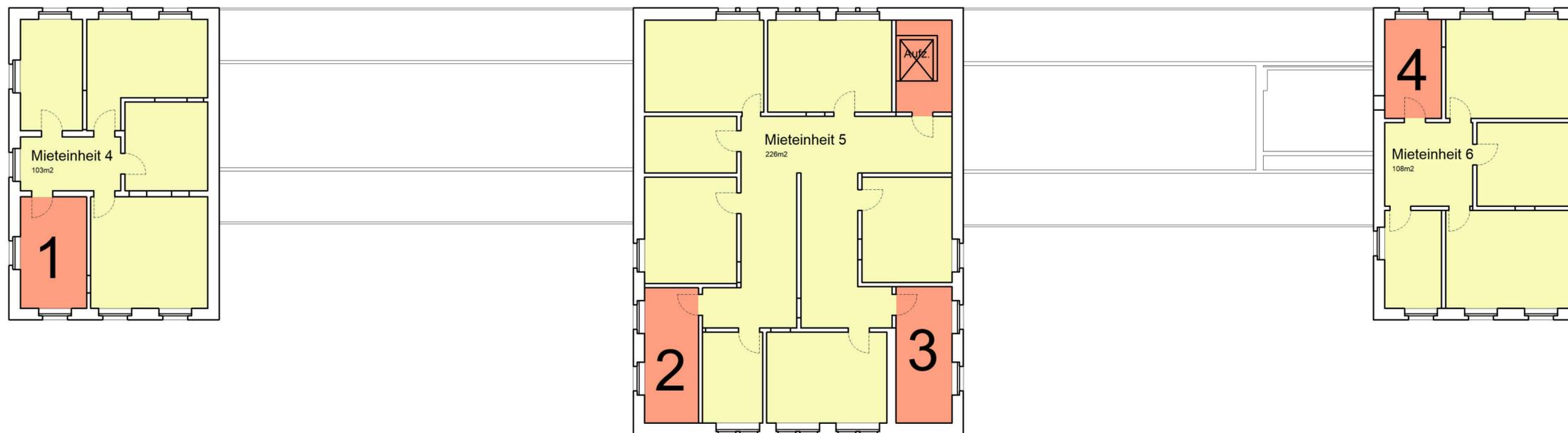
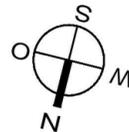
Stand: 28.04.2020

Variante A2 - Erdgeschoss, M 1:200

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg



\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg



stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

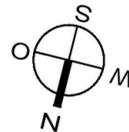
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

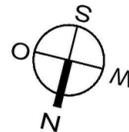
Variante A2 - 2. Obergeschoss

Thilo Ostheimer

Stand: 28.04.2020

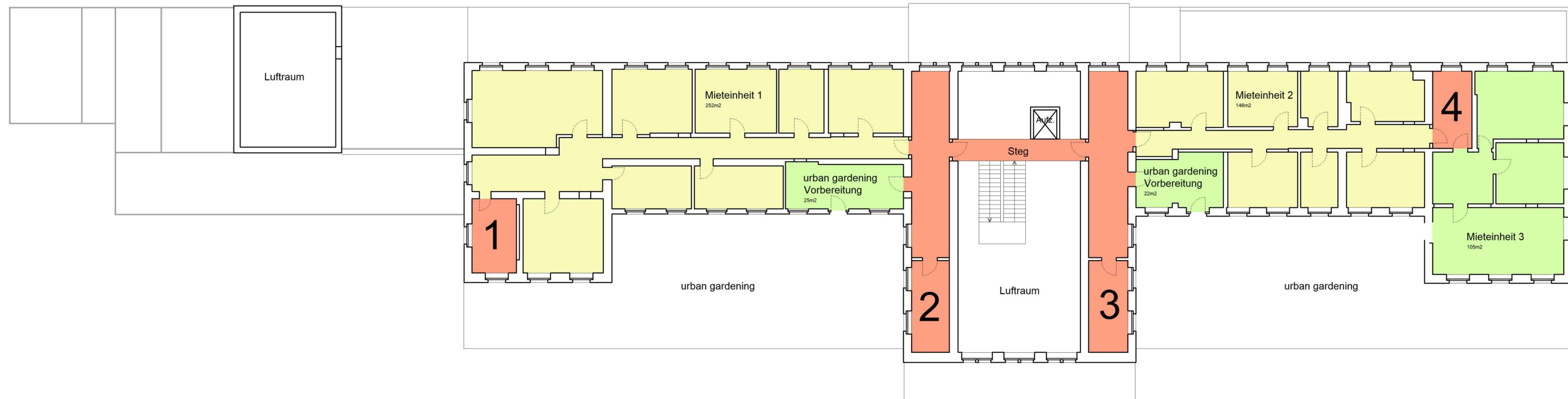
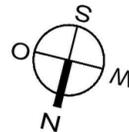


Grundstücksgrenze



Grundstücksgrenze

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg



stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

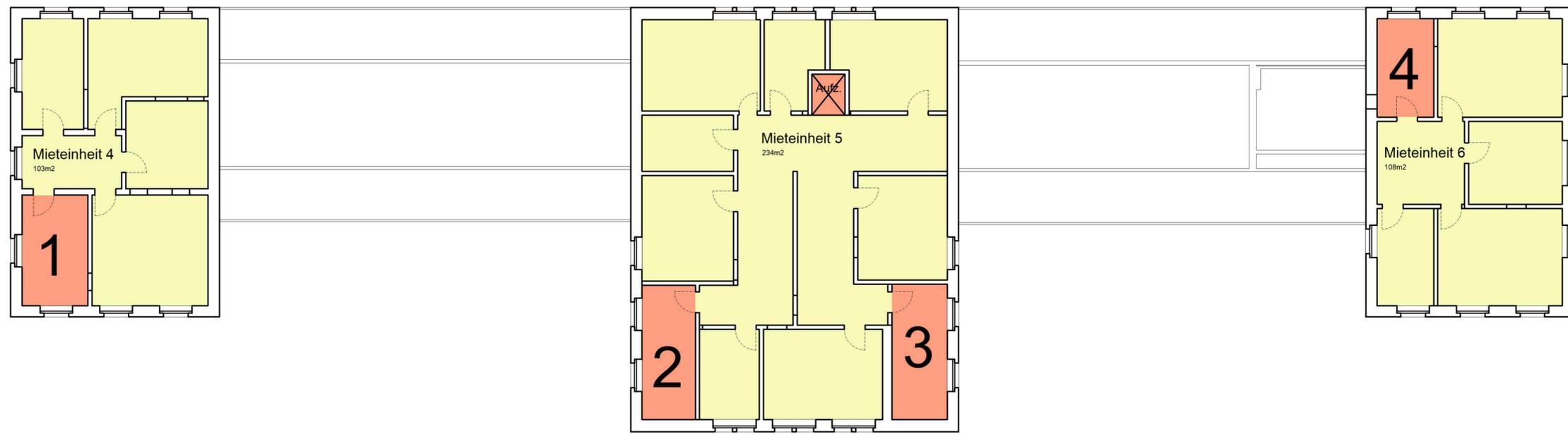
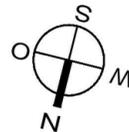
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

Variante B - 1. Obergeschoss

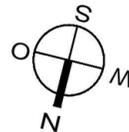
Thilo Ostheimer

Stand: 28.04.2020



\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\Pläne\20200428_Grundrisse_Varianten_Abschlussbericht.dwg

Teil C3: Vorzugsvariante

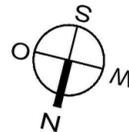


Grundstücksgrenze

Grundriss Kellergeschoss, M 1:200

stationova
Gesellschaft für neue Bahnhöfe
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude
Bahnhof Offenbach
Kellergeschoss
Thilo Ostheimer
Stand: 15.10.2021

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\20220208_Grundrisse_Abschlussbericht.dwg

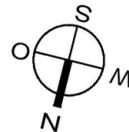


Grundriss Erdgeschoss, M 1:200

Grundstücksgrenze

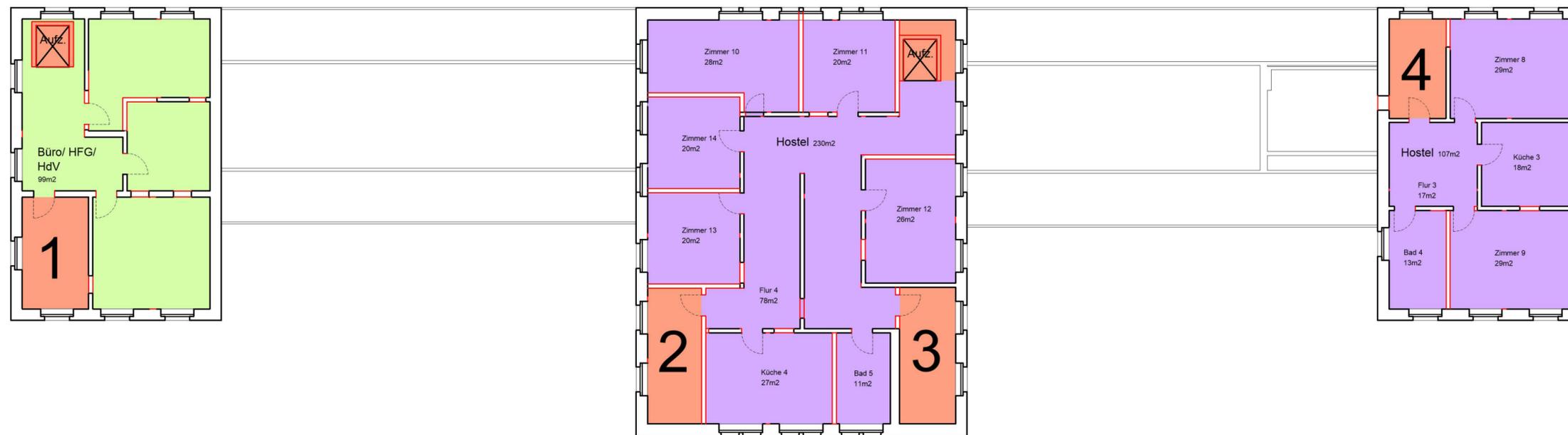
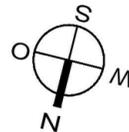
stationova
Gesellschaft für neue Bahnhöfe
Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude
Bahnhof Offenbach
Erdgeschoss
Thilo Ostheimer
Stand: 15.10.2021

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\20220208_Grundriss_Abschlussbericht.dwg



Grundriss 1. Obergeschoss, M 1:200

\\data02\Offenbach\Planung\Pläne\Pläne\20220208_Grundrisse_Abschlussbericht.dwg



stationova

Gesellschaft für neue Bahnhöfe

Machbarkeitsstudie Empfangsgebäude

Bahnhof Offenbach

2. Obergeschoss

Thilo Ostheimer

Stand: 15.10.2021