Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

1. Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

2. Beratungsfolge:

	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss	24.10.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	21.11.2016	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht) — Nein ☐ Ja ☒

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit: — Nein ☒ Ja ☐

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

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 1.500.000,00 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./. 0,00 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 1.500.000,00 €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €
Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der Durchführung der Maßnahme _____ €

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./. _____ €
Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

a) Dem Gestaltungskonzept zur städtebaulichen Integration der von der DB Netz AG vorgesehenen Lärmschutzwände entlang der Rheintalbahn inklusive der Vorschläge zur Freiraumgestaltung wird grundsätzlich zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zwecks der Erstellung der Ausführungsplanung weiter auszuarbeiten.

b) Der hierfür dargelegte Kostenrahmen von 1,5 Mio. € ist in der Haushaltsplanung für 2019 (1 Mio. €) bzw. 2020 (0,5 Mio. €) zu berücksichtigen.

c) Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für eine Erneuerung der Königswaldstraße zu erstellen, hierbei den Umfang der Erneuerungsmaßnahme zu definieren und die Kosten zu ermitteln, und die Planung dem Verkehrsausschuss und Gemeinderat zur Beratung vorzulegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Sachverhalt/Begründung:

Zusammenfassung

Im Rahmen der Lärmsanierung Rheintalbahn plant die DB Netz AG die Errichtung von Lärmschutzwänden in den Bereichen Stegermatt, Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch mit einer Gesamtlänge von ca. 3.045 m. Zur Reduzierung der negativen städtebaulichen Auswirkungen der Lärmschutzwände wurde von der Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit zwei Planungsbüros ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Drei Bürgerbeteiligungen im Jergerheim fanden statt, um insbesondere die Anwohner bei der Konzeptentwicklung einzubeziehen.

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden entsprechend des unterschiedlichen Bedarfs zur Realisierung von Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände verschiedene Abschnitte gebildet, für die jeweils unterschiedliche Gestaltungsansätze ausgearbeitet wurden. Ergänzend dazu wurden für die den Lärmschutzwänden vorgelagerten Bereiche Vorschläge zur freiraumplanerischen Gestaltung erarbeitet. Insgesamt ergeben die Vorschläge zur Wand- und Grüngestaltung ein abgestimmtes Gesamtkonzept.

Die Realisierung würde einen städtischen Kostenbeitrag im Rahmen von 1,5 Mio. € erfordern. Diese Summe enthält die Kosten für die Gestaltung der Lärmschutzwand (transparente Elemente, künstlerische Gestaltung), für die Bepflanzung und für in Zusammenhang mit der Bepflanzung erforderliche Anpassungen an der Königswaldstraße (z.B. Versetzung von Bordsteinen).

Nach der grundsätzlichen Zustimmung des Gemeinderats zu dem Gestaltungskonzept kann, abgestimmt mit den Planungen der DB Netz AG, die Ausführungsplanung erfolgen. Die Realisierung der Lärmschutzwände ist seitens der DB Netz AG für 2019 vorgesehen. Die Maßnahmen zur Gestaltung der Wand erfolgen in einem Zug mit ihrer Errichtung. Die Bepflanzungsmaßnahmen können dann nach Fertigstellung der Wand im Jahr 2020 durchgeführt werden. Entsprechend müssten die Mittel in die jeweiligen Haushalte eingestellt werden.

Es wird empfohlen, im Zuge der Maßnahme auch die Königswaldstraße gesamthaft zu sanieren, die ohnehin erneuerungsbedürftig ist, und so den Stadtraum gesamthaft aufzuwerten. Die Verwaltung empfiehlt, hierfür einen Planungsauftrag zu erteilen, um den Umfang der Maßnahme genauer zu bestimmen und Kosten zu ermitteln.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

1. Strategische Ziele

Diese Vorlage dient der Erreichung der folgenden strategischen Ziele:

- Ziel A2: Die Stadt Offenburg verfolgt eine innovative städtebauliche Entwicklung und eine hochwertige Gestaltung des Stadt- und Ortsbilds. Sie bewahrt das baukulturelle Erbe.
- Ziel B4: Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs.

2. Sachstand

Die grundsätzlichen Rahmenbedingungen und möglichen Maßnahmen zur Lärmsanierung der Rheintalbahn auf der Gemarkung der Stadt Offenburg sowie eine erste, nach Wandabschnitten differenzierende städtebauliche Ersteinschätzung sind mit Drucksache Nr. 199/14 dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 02.02.2015 zur Kenntnis gegeben worden.

Im Nachgang zur Gemeinderatssitzung wurde am 10.02.2015 die Öffentlichkeit in einer Informationsveranstaltung in der Reithalle über die vorgesehene Lärmsanierung ausführlich informiert.

Auf Basis der Anträge der Gemeinderatsfraktionen von FDP und SPD wurde durch die Stadtverwaltung im März 2015 eine Bürgerbefragung veranlasst, um ein Meinungsbild als Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat zu erhalten. Bei der Befragung, an der sich knapp 30 % der direkt betroffenen Einwohner beteiligt haben, sprachen sich 76 % der Teilnehmer für Lärmschutzwände aus.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 11.05.2015 (Drucksache Nr. 049/15) auf Basis des Bürgervotums die DB Netz AG gebeten, die konkreten Planungen für die Lärmschutzwände in den Bereichen Stegermatt, Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch aufzunehmen. Die Stadtverwaltung wurde beauftragt, die Planungen der Lärmschutzwände städtebaulich zu prüfen und gegebenenfalls Gestaltungsvorschläge zu erarbeiten.

Nachdem aus der im Dezember 2015 vorgelegten Vorplanung der Bahn die genaue Lage der Lärmschutzwände entnommen werden konnte, konnten in der Folge mögliche städtebauliche und grüngestalterische Maßnahmen genauer untersucht werden.

Hierbei wurde die städtebauliche Ersteinschätzung aus der Drucksache 199/14 grundsätzlich bestätigt. Des Weiteren wurden grundsätzliche Überlegungen bezüglich geeigneter Maßnahmen zur Abmilderung der negativen städtebaulichen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Auswirkungen der Wände angestellt. Dabei wurden insbesondere die Ausführung der Lärmschutzwände mit transparenten Elementen, die Einbindung von der Wand vorgelagerten künstlerischen Elementen sowie die Bepflanzung des der Wand vorgelagerten Bereichs genannt. Der Abschnitt der Königswaldstraße zwischen den Einmündungen des Fliederweg und des Kornblumenwegs wurde in diesem Zusammenhang als Bereich mit einem aus städtebaulicher Sicht besonders hohen Bedarf an Maßnahmen zur Reduzierung der Höhenwirkung der Wand herausgearbeitet.

Mit Beschluss vom 11.04.2016 (Drucksache 021/16) hat der Gemeinderat im Sinne der Gewährleistung eines optimalen Lärmschutzes für das Planfeststellungsverfahren einer Ausführung aller Wände in Aluminium und mit 3 m Höhe über Schienenoberkante zugestimmt. Weiterhin wurde die Stadtverwaltung beauftragt, folgende weitere Maßnahmen hinsichtlich ihrer städtebaulichen Wirkung und Kostenwirksamkeit für die Stadt vertieft zu untersuchen:

- Prüfung einer durchgehend transparenten Ausführung der Wandelemente oberhalb von 2,0 m Höhe über Schienenoberkante in den städtebaulich besonders problematischen Bereichen;
- Prüfung einer transparenten Ausführung der Wand über die gesamte Höhe in Bereichen von Einmündungen und an allen Eisenbahnüberführungen sowie gegebenenfalls an weiteren Orten, wo wichtige Sichtbeziehungen bestehen oder eine Durchsichtmöglichkeit wünschenswert ist;
- Prüfung der Machbarkeit einer der Aluminiumwand vorgesetzten Gestaltung bzw. einer vorgelagerten Grünbepflanzung in städtebaulich besonders problematischen Abschnitten.

Art und Umfang der Maßnahmen zur städtebaulichen Integration sollten in Form einer Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeiten und verkehrsplanerischer Aspekte inklusive einer groben Schätzung des erforderlichen städtischen Kostenbeitrags aufgearbeitet und dem Gemeinderat noch vor dem Planfeststellungsverfahren für eine Grundsatzentscheidung vorgelegt werden. Dies erfolgt vorliegend.

3. Planungen der DB Netz AG

3.1 Grundsätzliches

Die Standorte der Lärmschutzwände richten sich nach den Vorgaben des Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Die DB Netz AG sieht die Errichtung von Lärmschutzwänden nur in förderfähigen Bereichen vor. Dementsprechend ist die Errichtung der Lärmschutzwände an folgenden Standorten vorgesehen:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Mühlbachbrücke und Zähringerstraße ist auf der Südseite der Bahnstrecke eine 560 m lange Schallschutzwand förderfähig (Lärmschutzwand 1, Bereich Stegermatt). Ursprünglich war die Errichtung einer Lärmschutzwand bis zur Brücke der Zähringerstraße über die Bahngleise angedacht; diese Variante wurde jedoch von Seiten der DB Netz AG nicht weiter verfolgt. Weiterhin ist auf der Südseite der Strecke zwischen dem Buswendeplatz Hildboltsweier und der Kinzigbrücke eine 1.560 m lange Lärmschutzwand förderfähig (Lärmschutzwand 2, Bereich Uffhofen und Hildboltsweier). Auf der Nordseite der Rheintalbahn ist zwischen der B3/33-Querung und dem Sportplatz des SC Offenburg eine 835 m lange Wand förderfähig (Lärmschutzwand 3, Bereich Albersbösch). Eine Übersicht zur Lage der Lärmschutzwände ist dieser Vorlage beigefügt (siehe Anlage 1).

Grundsätzlich ist von der DB Netz AG vorgesehen, die Lärmschutzwand aus standardisierten Elementen zusammenzusetzen, die jeweils 2,50 m oder 5,00 m breit und 0,5 m, 0,75 m oder 1,00 m hoch sind.

Die Planungen der Bahn sehen dabei bereits die standardmäßige Verwendung von transparenten Elementen im Bereich von Bauwerken vor (z. B. Eisenbahnüberführungen). Es wird hierbei jeweils die obere Hälfte der jeweiligen Wand transparent gestaltet. An anderen Stellen sind von Seiten der Bahn keine transparenten Elemente vorgesehen. Laut Auskunft der DB Netz AG ist eine Verschiebung der standardmäßig vorgesehenen Elemente an andere Stellen aus grundsätzlichen Erwägungen heraus nicht möglich.

Ohne eine zusätzliche Gründung ist der Einbau von transparenten Teilen außerhalb der ohnehin hierfür von der Bahn vorgesehenen Bereiche nur möglich, wenn sich an die Standardmaße gehalten wird. Ausnahmen bestehen, wenn von Seiten der DB Netze ohnehin zugeschnittene Passelemente erforderlich sind. Diese können, sofern sie nicht im Bereich von Masten stehen, auch an andere Stelle „geschoben“ werden, wenn das der Gestaltungsplanung entgegen kommt. Die Kostendifferenz zwischen eigentlich vorgesehenen Aluminium-Bauteilen und von der Stadt gewünschten transparenten Elementen muss von der Stadt getragen werden.

3.2 Planfeststellungsverfahren

Die DB Netz AG wird zur Erlangung des Baurechts für die Lärmschutzwände ein Planfeststellungsverfahren gemäß §18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchführen. Dadurch werden alle öffentlichen und privaten Belange formal in diesem Verfahren abgehandelt und in strittigen Fällen abgewogen. Die Eingriffe durch die Lärmsanierungsmaßnahme in private oder öffentliche Grundstücke sind zwar gering und objektive Beeinträchtigungen wie z.B. Verschattungen in größerem Umfang sind durch die Lärmschutzwände nicht gegeben, sodass auch ein Plangenehmigungsverfahren in Frage käme. Aufgrund der kritischen Haltung der Bürgerinnen und Bürger

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

gegenüber Bahnvorhaben, ist das formale Einbinden aller Belange in ein Verfahren der bessere und vor allem transparentere Weg. Im Plangenehmigungsverfahren müssten z.B. die oben genannten Belange vorab mit jedem einzelnen Betroffenen im Einvernehmen geklärt werden, wobei nicht sichtbar würde, dass dieses Einvernehmen immer mit gleichem Maßstab erlangt würde.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden auch alle zum Bau der Wände notwendigen Baueinrichtungsflächen und Zufahrtswege zur Baustelle sowie der Bauablauf und die Beeinträchtigungen durch Lärm etc. behandelt. Auch hierzu gab es schon kritische Nachfragen aus der Bürgerschaft, inwieweit z.B. sehr laute Rammen zur Errichtung der Fundamente eingesetzt werden sollen.

Es ist von der DB Netz AG geplant, die Planfeststellungsunterlagen voraussichtlich im November 2016 beim Eisenbahnbundesamt einzureichen. Die Offenlage ist dann für Frühjahr 2017 vorgesehen.

4. Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

4.1 Erarbeitungsprozess

Die Planung von Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Büro GJL Grube Jakel Löffler BDA aus Karlsruhe. Das Büro hat in der Vergangenheit bereits umfangreiche Erfahrungen mit der Erstellung von Gestaltungskonzepten für Lärmschutzanlagen gesammelt, u. a. entlang einer Bahntrasse in Karlsruhe-Grötzingen und im Bereich der Südtangente am Bulacher Kreuz, ebenfalls in Karlsruhe.

Für die Bearbeitung landschaftsplanerischer Fragestellungen in Zusammenhang mit der Planung der Lärmschutzwände wurde ferner das Büro BHM Bresch Henne Mühlinghaus aus Bruchsal beauftragt, welches das Thema der Gestaltung und Bepflanzung des den Wänden vorgelagerten Bereichs bearbeitet hat.

Der Prozess der Erarbeitung der Gestaltungsplanung erfolgte unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Hierzu fanden zwecks der Information und Diskussion mit betroffenen Anwohnern und weiteren Interessierten insgesamt drei Bürgerveranstaltungen im „Jerger-Heim“ in Hildboltsweier statt.

Im Rahmen der ersten Veranstaltung am 16.06.2016 wurden die Ergebnisse der von der Verwaltung erarbeiteten grundsätzlichen städtebaulichen Bewertung vorgestellt. Außerdem wurden von Seiten des Büros GJL prinzipielle Gestaltungsoptionen erläutert. Die anwesenden Besucher der Veranstaltung nutzten die Gelegenheit zur Äußerung von Wünschen, Anregungen und kritischen Einwendungen. Die grundsätzliche abschnittsweise städtebauliche Bewertung der einzelnen Wandabschnitte konnte

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

nachvollzogen werden. Außerdem wurden u. a. folgende weitere Punkte vorgetragen:

- möglichst umfangreiche Verwendung transparenter Elemente insbesondere im obersten Wandbereich;
- grundsätzlich positive Betrachtung der Verwendung von Holz für die Vorsatzschale, jedoch auch Anmerkung der begrenzten Haltbarkeit und der zu erwartenden Farbveränderung im Laufe der Zeit;
- Verwendung heller, freundlicher Farben;
- Errichtung der Vorsatzschale in Lamellenstruktur, zur Verhinderung der Verunstaltung durch Graffiti;
- Regelmäßige Reinigung der verwendeten Glaselemente bzw. Verwendung von Materialien, die nicht schnell verschmutzen;
- Bepflanzung nur mit Pflanzen, die keine Allergien o. ä. hervorrufen;
- Wunsch der Prüfung möglicher Kleinklimaveränderungen durch die Errichtung der Lärmschutzwände.

Die einzelnen Punkte wurden den bearbeitenden Büros zur Prüfung einer möglichen Erarbeitung in die Gestaltungsplanung überlassen bzw. von der Stadtverwaltung geprüft; die Ergebnisse dieser Prüfung wurden in der zweiten Bürgerveranstaltung am 19.07.2016 präsentiert. U. a. wurde mitgeteilt, dass ein maximaler Anteil von 15 bis 20% an transparenten Elementen hinsichtlich der Lärmschutzwirkung vertretbar und dass die Reinigung der transparenten Elemente bahnseitig grundsätzlich nicht vorgesehen ist. Ferner wurde darüber informiert, dass davon auszugehen ist, dass mit der Errichtung der Lärmschutzwände keine nennenswerten kleinklimatischen Effekte verbunden sein werden. Außerdem wurden mögliche Veränderungen der Fahrbahnbreite der Königswaldstraße diskutiert – hier wurde entsprechend der verkehrlichen Anforderungen eine durchgängige Verschmälerung der Fahrbahn auf minimal 5,00 m sowie weitere punktuelle Verengungen für die Ausbildung von Baumquartieren in Aussicht gestellt. Grundlage hierfür ist, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt und der Begegnungsfall Lkw-Lkw äußerst selten vorkommt. Außerdem sind durch die vielen Straßeneinmündungen Aufweitungen zum Ausweichen vorhanden.

Gleichzeitig erfolgte im Rahmen der zweiten Bürgerinformation die Vorstellung einer durch das Büro GJL exemplarisch für die Königswaldstraße ausgearbeiteten Gestaltungsidee, die auf der im Rahmen der ersten Bürgerinformation präsentierten prinzipiellen Gestaltungsoptionen aufbaute.

Anschließend wurde die Gestaltungsidee für die komplette Länge der einzelnen Lärmschutzwände ausgearbeitet. Dabei wurden nun entsprechend der Standortbedingungen, Flächenverfügbarkeiten und Anforderungen der DB landschaftsplanerische Gestaltungsvorschläge für die der Wand vorgelagerten Bereiche eingearbeitet.

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Die öffentliche Präsentation des vollständigen Gestaltungskonzepts erfolgte durch die Stadtverwaltung gemeinsam mit den Büros GJL und BHM zur dritten Bürgerveranstaltung am 29.09.2016.

4.2 Gestaltungsprinzipien

Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Gestaltungskonzepts war eine städtebauliche Analyse des Umfelds der vorgesehenen Lärmschutzwände. Hierfür konnte auf die Ergebnisse der durch die Stadtverwaltung erarbeiteten überschlägigen städtebaulichen Bewertung (siehe Drucksache 199/14) zurückgegriffen werden. Diese beinhaltete grundsätzliche Aussagen hinsichtlich der Notwendigkeit von gestalterischen Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände in den verschiedenen Teilbereichen des Wandverlaufs.

Für die Ausarbeitung des Gestaltungskonzepts wurde diese Ersteinschätzung entsprechend der Maßstabsebene der Planung weiter konkretisiert und in erforderlichem Umfang an die Gegebenheiten des jeweiligen Standorts angepasst. Eine Übersicht mit der Verortung der verschiedenen Gestaltungsbedarfe ist dieser Vorlage beigefügt (siehe Anlage 2).

Im Rahmen der Ausarbeitung des Gestaltungskonzepts wurden in gemeinsamer Abstimmung der Büros GJL und BHM mit der Stadtverwaltung zunächst grundsätzliche Gestaltungsprinzipien erarbeitet. Diese kommen, angepasst an die jeweiligen standörtlichen Gegebenheiten, wiederkehrend für alle in der städtebaulichen Bewertung gleich oder ähnlich beurteilten Bereiche zum Einsatz.

Folgende Gestaltungsprinzipien sind für die Wandgestaltung vorgesehen:

a) Gestaltete Vorwand mit transparenten Elementen

In den Bereichen, die hinsichtlich der städtebaulichen Integration der Lärmschutzwand einen besonders hohen Gestaltungsbedarf aufweisen bzw. über Unterführungen und an Brücken, wo eine Begrünung aus technischen Gründen nicht möglich ist, ist die Anbringung einer Vorsatzschale vor die standardmäßig errichtete Aluminium-Lärmschutzwand der Bahn vorgesehen. Diese Vorsatzschale ist aus verschiedenen naturfarbenen Holzelementen zusammengesetzt, die gemeinsam eine lamellenstrukturartige optische Wirkung erzeugen. Punktuell wird die Holz-Vorsatzschale mit Holzstelen versehen, die im Sinne eines „Baumersatzes“ für eine Rankbegrünung vorgesehen sind.

Neben einigen ohnehin von der Bahn standardmäßig aus transparenten Glaselementen bestehenden Wandteilen v. a. im Bereich von Bauwerken sieht das Gestaltungskonzept auch an weiteren Stellen den Verbau von transparenten Glaselementen

Beschlussvorlage
Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

anstatt der standardmäßig vorgesehenen Aluminiumelemente vor. Dort wird die Holz-Vorsatzschale entsprechend unterbrochen, um ein Durchsehen durch die Wand zu ermöglichen. Damit können beispielsweise Sichtbeziehungen erhalten bzw. betont und die Barrierewirkung der Lärmschutzwand an diesen Stellen gemindert werden. Im Bereich von Straßeneinmündungen ist die Verwendung der transparenten Elemente beidseitig des Gleisverlaufs angedacht. Die Bemaßung der transparenten Elemente orientiert sich dabei an den von der Bahn vorgegebenen Maßen für Standard- oder Passelemente der Wand, um zusätzlichen Aufwand für die Gründung der Lärmschutzwände vermeiden zu können.

b) Aluminiumwand mit vollständiger Begrünung an Rankgerüsten

An anderen Stellen werden für die städtebauliche Integration der Lärmschutzwände weniger hohe Ansprüche gestellt. Dies sind Bereiche, in denen keine nennenswerten Sichtbeziehungen bestehen bzw. erhalten werden müssen und wo die zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen der Wand als weniger gravierend empfunden werden als beispielsweise entlang der Königswaldstraße, wo aufgrund des langen, graden Verlaufs eine höhere Gefahr gestalterischer Monotonie entsteht. In diesen städtebaulich weniger sensiblen Bereichen kann auf den Einsatz einer gestalteten Vorsatzschale und transparenter Elemente verzichtet werden.

Insbesondere in den Bereichen, in denen eine vorgelagerte Bepflanzung flächenmäßig nicht realisierbar ist, ist daher eine flächige Anbringung von Rankgerüsten an die Lärmschutzwand vorgesehen, die entsprechend begrünt werden und somit als „grüne Wand“ eine optische Aufwertung ermöglichen. Von Seiten der DB Netz AG wurde diesem Gestaltungsvorschlag zugestimmt, da davon ausgegangen wird, dass Wartungsarbeiten auch bei Anbringung von Rankgerüsten durchgeführt werden können.

c) Aluminiumwand ohne Gestaltung

An einigen Stellen sieht die Planung hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände keine besonderen Maßnahmen vor, da die städtebauliche Wirkung der Wände auf den öffentlichen Raum nur von untergeordneter Bedeutung ist. Dies gilt beispielsweise für die Bereiche, wo die Wände aufgrund der Lage hinter privaten Grundstücksflächen oder vorhandenen verdeckenden Grünstrukturen vom öffentlichen Raum aus nicht oder nur eingeschränkt sichtbar sind. Außerdem wird dort auf eine Anbringung von Rankgerüsten und ihre Begrünung verzichtet, wo aufgrund der ausreichenden Flächenverfügbarkeit eine freiraumplanerische Gestaltung des Areals vor der Lärmschutzwand möglich ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

d) Freiraumgestaltung des vorgelagerten Bereichs als Ergänzung zur jeweiligen Wandgestaltung

Neben der Wandgestaltung, die ja in Teilbereichen mit dem Einsatz von berankten Holzstelen bzw. der flächigen Verwendung von Rankgerüsten bereits grüne Elemente beinhaltet, werden in der Zone zwischen dem Wandstandort und parallel verlaufenden öffentlichen Straßen und Wegen weitere Maßnahmen der Freiraumgestaltung für erforderlich erachtet. Die freiraumplanerischen Gestaltungsvorschläge hierfür sind dabei mit den Gestaltungsprinzipien der Lärmschutzwände abgestimmt und ergeben gemeinsam mit diesen hinsichtlich der stadtgestalterischen Wirkung ein harmonisches Gesamtbild.

Zum einen wird insbesondere in den Bereichen ein höherer Aufwand für die Freiraumgestaltung vorgeschlagen, in denen ein geringerer Bedarf für die Gestaltung der Lärmschutzwände für erforderlich gehalten wird bzw. in denen die vorhandene Fläche weitergehende Optionen für eine Gestaltung mit geeigneten Bäumen oder Sträuchern bietet. Zum anderen agiert die Freiraumgestaltung wiederum zurückhaltend auf denjenigen Flächen, wo durch die hölzerne Vorsatzschale und die transparenten Elemente der höchste Aufwand für die Wandgestaltung erbracht wird und gleichzeitig wenig Raum für die Gestaltung des vorgelagerten Areals vorhanden ist. Stellenweise werden zur stadtgestalterischen Aufwertung Maßnahmen der Freiraumgestaltung auch auf nicht in der unmittelbaren Vorzone der Lärmschutzwände gelegenen, angrenzenden Grundstücken im Eigentum der Stadt vorgeschlagen.

Das Vegetationskonzept sieht dementsprechend je nach Flächenverfügbarkeit folgende Bepflanzungstypen vor:

- Typ 1: Bereiche, in denen Baumpflanzungen möglich sind
  - Typ 1a: Baumpflanzungen in bestehenden Vegetationsflächen, die erhalten werden
  - Typ 1b: Baumpflanzungen mit entsprechender Unterpflanzung, die neu anzulegen sind
- Typ 2: Bereiche, in denen maximal Großsträucher gepflanzt werden können
  - Typ 2a: Pflanzungen von Großsträuchern in bestehenden oder neuen Rasenflächen
  - Typ 2b: Pflanzungen von Großsträuchern mit anzulegender Unterpflanzung
  - Typ 2c: freistehende Rankstele mit Kletterpflanzen und anzulegender Unterpflanzung
  - Typ 2d: Pflanzungen von Großsträuchern in Fläche aus Landschaftsrasen
- Typ 3: Bereiche, in denen maximal eine flächige Bepflanzung sinnvoll erscheint
  - Typ 3a: flächige Bepflanzung mit Normal- oder Kleinsträuchern (Typ Blockbepflanzung)

- Typ 3b: flächige Pflanzung mit trockenheitsangepassten, bodendeckenden Zwergsträuchern in geeignetem Substrat
- Typ 3c: Ansaat von Landschaftsrasen mit Arten von Halbtrockenrasen

- Typ 4: Bereiche, in denen Bestandsvegetation erhalten werden kann

Fotografien mit exemplarischen Darstellungen zu den genannten Bepflanzungstypen sind dieser Vorlage beigefügt (siehe Anlage 3).

Das Gestaltungskonzept ist mit den Anforderungen der DB Netz AG an die Errichtung der Lärmschutzwände abgestimmt. Grundsätzlich dürfen entsprechend einer Maßgabe der DB Netz AG Bäume nicht in Oberleitungsnähe wachsen. Es gelten die Abstandsregelungen der Geschäftsbereichsrichtlinie der Deutschen Bahn „Bepflanzungen an Bahnstrecken“. Sofern sich die Stadt verpflichtet, durch entsprechende Pflegemaßnahmen zu gewährleisten, dass die Oberleitungsbereiche frei bleiben und entlang der Lärmschutzwand ein Durchgang für Wartungsarbeiten offengehalten wird, können die Abstände gemäß Absprache mit der DB Netz AG unterschritten werden.

4.3 Die Maßnahmen im Einzelnen

Komplette Wandabwicklungen des Konzepts für die Wandgestaltung und die Freiraumgestaltung der vorgelagerten Zone sind für die drei Lärmschutzwände auf großformatigen Plänen abgedruckt, die den Fraktionen vorliegen. Jede Wand ist dabei in mehrere Abschnitte unterteilt.

Im Folgenden werden die vorgesehenen Maßnahmen zur Gestaltung der Lärmschutzwände und des vorgelagerten Bereichs im Einzelnen erläutert. Entsprechend der Darstellung auf den großformatigen Plänen erfolgt dies für die Lärmschutzwände 1 und 2 von West nach Ost sowie für die Lärmschutzwand 3 von Ost nach West.

Ausgewählte Elemente der vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen an den Lärmschutzwänden bzw. im Bereich der vorgelagerten Zone sind in Form grafischer Darstellungen dieser Vorlage beigefügt (siehe Anhänge 4-6).

a) Lärmschutzwand 1 (Östlich der Kinzig, südlich der Bahngleise)

Grafische Darstellungen siehe Anlage 4; großformatige Pläne: 3 Abschnitte

Die Lärmschutzwand verläuft im Süden der Bahngleise. Sie hat ihren westlichen Anfang westlich der Badstraße in Höhe des Vereinsheims des Offenburger FV (km 147,45) und endet im Osten an der Zähringer Straße in Höhe der Hausnummer 23 (km 146,89).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

---

Zwischen westlichem Beginn und Brücke über Badstraße/Mühlbach

Zwischen dem westlichen Beginn der Lärmschutzwand und der Brücke über die Badstraße und den Mühlbach ist keine Gestaltung der Lärmschutzwand vorgesehen.

Der vorgelagerte Bereich mit prominenter Böschung ermöglicht jedoch eine Pflanzung von Großsträuchern mit neu anzulegender Unterpflanzung (Typ 2b). Zur stadtgestalterischen Aufwertung wird zudem vorgeschlagen, zusätzlich punktuelle Baumpflanzungen auf dem südlich angrenzenden Parkplatz des Karl-Heitz-Stadions vorzunehmen.

Im Bereich der Brücke über die Badstraße und den Mühlbach ist eine Bepflanzung bzw. Berankung technisch nicht möglich; stattdessen ist hier die Anbringung der hölzernen Vorsatzschale vorgesehen, inklusive zweier Felder mit transparenten Elementen, die hier die vollständige Höhe der Lärmschutzwand einnehmen sollen.

Da laut Aussage der DB Netz AG voraussichtlich 2024 eine Sanierung der Eisenbahnüberführung über die Badstraße und den Mühlbach angedacht ist, wird die Lärmschutzwand von ihrem westlichen Beginn an bis zum östlichen Ende der Brücke bis zur Sanierung nicht realisiert. Dies gilt entsprechend auch für das Gestaltungskonzept im Bereich der Brücke, welches dann erst im Zuge des auf die Brückensanierung folgenden Baus der Lärmschutzwände umgesetzt werden kann.

Zwischen Brücke über Mühlbach/Badstraße und östlichem Ende

Zwischen der Brücke und dem östlichen Endbereich der Wand sind keine Gestaltungsmaßnahmen an der Wand vorgesehen. Die Wohnbebauung schließt hier nicht direkt an die Bahntrasse an, stattdessen sind Bebauung und Gleise durch vergleichsweise großzügige Grünflächen voneinander getrennt. Der der Wand vorgelagerte Bereich eignet sich daher flächenmäßig für die Realisierung freiraumplanerischer Maßnahmen.

Hinsichtlich der Bepflanzung ist in diesem Bereich größtenteils die Erhaltung der Bestandsvegetation vorgesehen (Typ 4). Die Lärmschutzwand ist hier von der Straße aus kaum sichtbar bzw. von der Bebauung aus gesehen durch eine bestehende Baumreihe abgedeckt. Kurz vor dem östlichen Endbereich sind Baumpflanzungen in neu anzulegenden Vegetationsflächen (Typ 1b) angedacht. Aufgrund der vorhandenen Böschung erscheint die Lärmschutzwand hier besonders hoch; der Abstand zum Bahnkörper lässt jedoch die Pflanzung schlankkroniger Baumarten zu.

Im östlichen Endbereich der Wand ist nochmals die Anbringung der hölzernen Vorsatzschale geplant, die mehrere transparente Elemente, teils über die gesamte Wandhöhe, enthält. Dieser Bereich ist aufgrund des auf die Wand zulaufenden

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Verlaufs der Zähringerstraße und der beginnenden Hochlage der Bahn westlich davon als stadtgestalterisch sensibel einzustufen. Am östlichen Ende der Lärmschutzwand läuft die Lamellenstruktur der Holz-Vorsatzschale allmählich aus, indem sich die Abstände zwischen den einzelnen Holzstäben kontinuierlich vergrößern. Das Gestaltungsthema wird dabei noch mehrere Meter über das Ende der Lärmschutzwand hinausgehend fortgeführt. Hier können dann die Holzelemente entsprechend nicht mehr an der Wand montiert werden; stattdessen sind sie hier im Boden verankert. Mit dem „Auslaufen“ der Gestaltung soll ein zu abrupter Übergang zwischen dem Bereich mit begleitender Lärmschutzwand und demselben ohne eine solche vermieden werden.

Die vorgelagerte Bepflanzung erfolgt am östlichen Ende der Wand durch Großsträucher mit neu anzulegender Unterpflanzung (Typ 2b).

b) Lärmschutzwand 2 (Westlich der Kinzig, südlich der Bahngleise)

Grafische Darstellungen siehe Anlage 5; großformatige Pläne: 7 Abschnitt

Die Lärmschutzwand verläuft im Süden der Bahngleise. Sie hat ihren westlichen Anfang im Bereich der westlichen Königswaldstraße, in Höhe zwischen Wendeschleife und der Einmündung Margeritenstraße (km 149,285). Die Lärmschutzwand endet im Osten kurz vor dem Kinzigdeich (km 147,77).

<u>Zwischen westlichem Beginn und Unterführung Fliederweg</u>

Zwischen dem Beginn der Lärmschutzwand und dem Bereich der Unterführung Fliederweg ist keine Gestaltung der Lärmschutzwände vorgesehen. Stattdessen wird vorgeschlagen, die vorhandene Fläche vor der Lärmschutzwand freiraumplanerisch zu gestalten, und zwar durch Baumpflanzungen in bestehenden Vegetationsflächen, die erhalten werden (Typ 1a).
Außerdem ist jeweils im Bereich der Einmündungen Margeritenstraße und Krokusweg der Verbau von Gerüsten zur Berankung vorgesehen. Diese bewirken in den genannten, von Süden auf die Lärmschutzwand zulaufenden Straßen eine stadtgestalterische Aufwertung.

<u>Zwischen Unterführung Fliederweg und Einmündung Akeleiweg</u>

Wenige Meter westlich der Unterführung Fliederweg beginnt der Teilbereich der Lärmschutzwand, der städtebaulich als besonders sensibel einzustufen ist. Zwischen der Unterführung Fliederweg und der Einmündung Akeleiweg verläuft die Lärmschutzwand sehr dicht an der Fahrbahn der Königswaldstraße; die Zone zwischen Wand und Fahrbahn ist sehr schmal. Hier ist die Errichtung der Holz-Vorsatzschale vorgesehen. Die Pflanzung von Bäumen ist in diesem Bereich nicht möglich; deshalb

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

erfolgt punktuell ergänzend der Einsatz von Holzstelen zur Begrünung im Sinne eines „Baumersatzes“.

Die Holz-Vorsatzschale wird stellenweise durch transparente Wandelemente unterbrochen. Im Bereich der Einmündungen Fliederweg, Narzissenweg, Lilienweg und Kornblumenweg ist der Verbau transparenter Elemente auf der gesamten Wandhöhe vorgesehen. Gleiches gilt für den Bereich der Unterführungen westlich der Einmündung Fliederweg und östlich der Einmündung Kornblumenweg.

Hier entstehen transparente Felder in Ausmaßen von bis zu 3 x 5 m. Teilweise sind von diesen transparenten Feldern auch zwei direkt nebeneinander vorgesehen. Ansonsten sind im Wandverlauf bevorzugt gegenüber von Grundstückszufahrten und in unterschiedlichen Höhen weitere, einzelne transparente Elemente geplant. Diese sind zueinander asymmetrisch angeordnet, um eine spielerische, abwechslungsreiche Gestaltung zu bewirken.

Der Anteil der eingesetzten transparenten Elemente liegt im mittleren Abschnitt der Königswaldstraße bei ca. 19,8 %. Dies entspricht, wie unter 4.1 erläutert, einem hinsichtlich der Lärmschutzwirkung der Wand noch vertretbaren Wert; ein höherer Anteil würde die Wirkung in unerwünschter Form vermindern.

Im Bereich der Einmündung Akeleiweg läuft die Lamellenstruktur der Holz-Vorsatzschale allmählich aus, in ähnlicher Form wie auch beim östlichen Ende der Lärmschutzwand 1.

Hinsichtlich der Freiraumgestaltung sind an der Aufweitung der vorgelagerten Zone im Bereich der Unterführung Fliederweg Baumpflanzungen in neu anzulegenden Vegetationsflächen (Typ 1b) vorzunehmen. Vor den transparenten Elementen werden als niedrige Bepflanzung weiterhin eine flächige Verwendung trockenheitsangepasster Zwergsträucher (Typ 3b) in Kombination einer Ansaat von Landschaftsrasen mit Arten der Halbtrockenrasen auf Flächen, die mindestens 1,4 m breit sind (Typ 3c), vorgeschlagen.

Gegenüber der Einmündungen Narzissenweg und Lilienweg ist eine flächige Pflanzung mit trockenheitsangepassten Zwergsträuchern angedacht (Typ 3b). Jeweils zwischen den Kreuzungen der Königswaldstraße mit dem Narzissen- bzw. dem Lilienweg sowie zwischen den Kreuzungen der Königswaldstraße mit dem Kornblumen- und dem Akeleiweg ist ein Wechsel zwischen schlanken Großsträuchern mit niedriger Unterpflanzung (Typ 2b) und einer flächigen Bepflanzung mit trockenheitsangepassten Zwergsträuchern (Typ 3b) vorgesehen.

Letztere Variante (Typ 3b) wird auch als Option für eine niedrige, aber auffällige Bepflanzung vor großen Sichtfenstern im Kreuzungsbereich der Einmündung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Kornblumenweg favorisiert, in Kombination mit einer Ansaat von Landschaftsrasen mit Arten von Halbtrockenrasen auf Flächen, die mindestens 1,4 m breit sind (Typ 3c). Auf der angrenzenden Grüninsel bei dem Weg zur Unterführung bestehen weitere Gestaltungspotenziale.

Die Fahrbahn der Königswaldstraße ist heute durchgehend 6,0 m breit. Die Funktion ist eine Sammelstraße der Verbindungskategorie IV, also lediglich kleinräumige Bedeutung. Das Parken am Fahrbahnrand ist nur gering ausgeprägt. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es findet regelmäßiger Linienbusverkehr statt, der aber auch zukünftig mit der Umsetzung des Schlüsselbuskonzeptes 2017+ keine planmäßige Begegnung von Linienbussen vorsieht. Zur Ausgestaltung der vorgelagerten Pflanzzone soll die Fahrbahn in Abschnitten auf 5,5 bis 5,0 m verschmälert werden. Eine Fahrbahnbreite von 5,0 m erlaubt noch einen regelmäßigen Begegnungsverkehr Lkw bzw. Bus mit Pkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum, d. h. geringen Geschwindigkeiten. Dieses ist aufgrund der Tempo 30-Regelung in der Königswaldstraße erfüllt. Da die Straße keinen Durchgangsverkehr aufnimmt, ist eine Verschmälerung der Fahrbahn möglich, soweit in ausreichenden Abständen auch Ausweichstellen für eine Lkw-Lkw-Begegnung vorgesehen sind. Hier beträgt das Mindestmaß 5,90 m, was an den einzelnen Einmündungen der Nebenstraßen in die Königswaldstraße regelmäßig erfüllt ist. Allerdings können erst mit der Entwurfsplanung die konkreten Längen der Abschnitte mit Verschmälerungen der Fahrbahn abschließend festgelegt werden.

<u>Zwischen Einmündung Akeleiweg und Unterführung Pappelweg</u>

Zwischen der Einmündung Akeleiweg und dem Bereich der Unterführung Pappelweg sind keine Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen. Direkt östlich der Einmündung weitet sich der Bereich zwischen Wand und Fahrbahn; hier soll die Bestandsvegetation erhalten bleiben (Typ 4). Im weiteren Verlauf liegt die Lärmschutzwand hinter privaten Grundstücksflächen; die Wand ist vom öffentlichen Straßenraum aus durch Bebauung und den Vegetationsbestand verdeckt.

<u>Zwischen Unterführung Pappelweg und Einmündung Ulmenweg</u>

Zwischen der Unterführung Pappelweg und der Einmündung Ulmenweg wird wiederum ein mittlerer Gestaltungsaufwand für erforderlich gehalten. In diesem Bereich ist die Anbringung von Rankgerüsten vorgesehen, die über der Pkw-Unterführung Pappelweg durch transparente Elemente unterbrochen werden, die über die gesamte Höhe verlaufen. In der vorgelagerten Zone sind im Bereich der Unterführung Pflanzungen von Großsträuchern mit neu anzulegender Unterpflanzung (Typ 2b) und zusätzliche Baumpflanzungen auf der bestehenden Grüninsel bei der Abfahrt in die Unterführung angedacht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Im Bereich der Brücke der B3/B33 werden Gestaltungsmaßnahmen nicht als sinnvoll erachtet, da die an diesem Standort zu erwartende geringe Wirkung von Gestaltungsmaßnahmen den hohen Aufwand nicht rechtfertigt. Hinsichtlich der Bepflanzung sind im Bereich neben der Brücke Baumpflanzungen in neu anzulegenden Vegetationsflächen (Typ 1b) vorgesehen. Aufgrund des Schattenwurfs sind unter der Brücke keine besonderen Bepflanzungsmaßnahmen geplant.

Zwischen Einmündung Ulmenweg und östlichem Ende

Im weiteren Verlauf der Wand sind zwischen der Einmündung Ulmenweg und dem östlichen Ende der Lärmschutzwand kurz vor dem Kinzigdeich keine Gestaltungsmaßnahmen an der Wand vorgesehen. Hier verläuft die Lärmschutzwand hinter privaten Grundstücksflächen bzw. hinter Garagenhöfen, wo die Bestandsvegetation erhalten werden kann. Die Wand ist vom öffentlichen Straßenraum aus nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmbar.

In dem Bereich nördlich der Konrad-Adenauer- und Hansjakob-Schule ist der Lärmschutzwand ein bereits im Bestand zugewachsener Bereich vorgelagert, der die Lärmschutzwand vom öffentlichen Raum aus verdeckt. Die vorhandenen Grünstrukturen sollen erhalten werden (Typ 4).

Unterbrochen wird der Abschnitt ohne Gestaltungsmaßnahmen an der Wand im Bereich der Unterführung Platanenallee. Hier ist die Errichtung der Holz-Vorsatzschale angedacht, die wiederum durch transparente Elemente in voller Wandhöhe unterbrochen wird. Ähnlich wie im Bereich der Einmündung Akeleiweg und dem östlichen Ende der Lärmschutzwand 1 läuft die Lamellenstruktur der Holz-Vorsatzschale östlich und westlich der Unterführung allmählich aus. Im Vorbereich sind auf der prominenten Böschung Bepflanzungen von Großsträuchern mit neu anzulegender Unterpflanzung (Typ 2b) und auf der angrenzenden, bestehenden Grünfläche zusätzliche Baumpflanzungen vorgesehen.

c) Lärmschutzwand 3 (westlich der Kinzig, nördlich der Bahngleise)

Grafische Darstellungen siehe Anlage 6; großformatige Pläne: 4 Abschnitte

Die Lärmschutzwand verläuft im Norden der Bahngleise. Sie verläuft in etwa parallel zur Lärmschutzwand 2 und hat ihren östlichen Anfang westlich neben der Unterführung der B3/B33 über die Bahntrasse (km 148,265) und ihr westliches Ende in Höhe des Baumarkts (km 149,185).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Zwischen östlichem Beginn und Unterführung Finkenweg

Die Wand beginnt mit einem Bereich, in dem keinerlei Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen sind. Die Lärmschutzwand liegt hier zwischen den Bahngleisen und Garagenhöfen, sodass ein besonderer Gestaltungsaufwand hier nicht für erforderlich gehalten wird. Hinsichtlich der Bepflanzung wird vorgeschlagen, die Bestandsvegetation zu erhalten (Typ 4).

Unterbrochen wird dieser Teilabschnitt ohne Gestaltungsmaßnahmen an der Wand im Bereich der Unterführung Amselweg, der südlich der Wand in den Pappelweg mündet. Hier ist die Errichtung der Holz-Vorsatzschale angedacht, die wiederum durch transparente Elemente in voller Wandhöhe unterbrochen wird.

Zwischen Unterführung Finkenweg und Einmündung Königsberger Weg

Im Bereich der Fußgängerunterführung vom Finkenweg zum südlich der Gleise gelegenen Kornblumenweg beginnt der städtebaulich als besonders sensibel einzustufende Bereich nördlich der Bahntrasse. Bis zur Einmündung Königsberger Weg verläuft die vorgesehene Lärmschutzwand sehr dicht an der Fahrbahn des Fasanenwegs. Dieser mit einem hohen Gestaltungsbedarf bewertete Teilabschnitt liegt parallel zu dem gestalterischen Schwerpunktbereich südlich der Wand entlang der Königswaldstraße, ist insgesamt jedoch kürzer.

Hier finden sich auch die gleichen Bedingungen wie südlich der Wand: die Zone zwischen Wand und Fahrbahn ist sehr schmal; gleichzeitig muss die Lärmschutzwand für Wartungsarbeiten begehbar sein. Auch an dieser Stelle ist die Herausbildung von Baumquartieren nicht realisierbar und der gegebene Platz für eine stadtgestalterisch wirksame Bepflanzung nicht vorhanden. Daher wird auch hier die Errichtung der Holz-Vorsatzschale mit transparenten Elementen vorgeschlagen.

Im Bereich der Einmündungen Finkenweg, Drosselweg, und Königsberger Weg ist, jeweils gegenüber der südlich der Bahntrasse gelegenen Einmündungen Kornblumenweg, Lilienweg und Narzissenweg der Verbau transparenter Elemente auf der gesamten Wandhöhe vorgesehen. Ansonsten sind auch hier bevorzugt gegenüber von Grundstückszufahrten und in unterschiedlichen Höhen weitere, einzelne transparente Elemente vorgesehen. Der Anteil der eingesetzten transparenten Elemente liegt im Bereich des Fasanenwegs bei ca. 19,5 %.

Hinsichtlich der Bepflanzung des Vorbereichs ist vor den Sichtfenstern in den Kreuzungsbereichen des Fasanenwegs eine niedrige, flächige Pflanzung mit trockenheitsangepassten Zwergsträuchern (Typ 3b) sowie auf mindestens 1,4 m breiten Flächen die Ansaat von Landschaftsrasen mit Arten der Halbtrockenrasen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

vorgesehen. Zwischen den Kreuzungen werden Pflanzungen von Großsträuchern in einer Fläche aus Landschaftsrasen vorgeschlagen (Typ 2d).

Zwischen Einmündung Königsberger Weg und westlichem Ende

Zwischen der Einmündung Königsberger Weg und dem westlichen Ende der Wand sind wiederum keine Gestaltungsmaßnahmen an der Lärmschutzwand angedacht. In diesem Bereich verläuft die Wand zunächst wiederum hinter Garagenhöfen und an ihrem westlichen Ende gegenüber dem Sportplatz des SC Offenburg. Hier besteht insofern kein Bedarf an speziellen Gestaltungsmaßnahmen.

Lediglich im Bereich der Unterführung vom Reichenberger Weg zum Fliederweg südlich der Bahngleise ist nochmals ein Bereich mit Holz-Vorsatzschale vorgesehen, die auch dort durch transparente Elemente in voller Wandhöhe unterbrochen wird.

Es werden in diesem Bereich auch keine speziellen Bepflanzungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die Bestandsvegetation soll erhalten werden (Typ 4).

4. Kostenrahmen

Nach der vorliegenden Kostenschätzung ist für die Realisierung des Gestaltungskonzepts von folgenden, von der Stadt Offenburg zu tragenden Kosten auszugehen:

- Für die Realisierung des Gestaltungskonzepts für die Lärmschutzwand (transparente Elemente, Vorsatzschale) ist von Kosten in Höhe von rund 1 Mio. € brutto auszugehen. Davon entfallen ca. 175.000 € brutto auf zusätzliche transparente Elemente sowie ca. 800.000 € brutto auf die Gestaltung durch eine Vorsatzschale. Kosten für Herrichten und Erschließen sind hinsichtlich der Baustelleneinrichtung bereits in den einzelnen Positionen berücksichtigt, ansonsten sind diese in der Kostenschätzung für die freiraumplanerischen Maßnahmen enthalten.
- Für die Herstellung der vorgeschlagenen freiraumplanerischen Maßnahmen ist mit Kosten in Höhe von ca. 350.000 € brutto zu rechnen.
- Die Kosten für die erforderliche Anpassung der Königswaldstraße für die Umsetzung der Freiraumgestaltung (z.B. Versetzen von Bordsteinen) liegen bei ca. 140.000 €.

Somit ist insgesamt von einem Kostenrahmen von 1,5 Mio. € auszugehen.

Der spätere Unterhalt wird in der Verantwortung der Stadt liegen. Die Kosten hierfür sind noch nicht ermittelt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

5. Erneuerung der Königswaldstraße

Für eine stadträumliche Gesamtaufwertung der Königswaldstraße ist zu empfehlen, in diesem Zusammenhang die Königswaldstraße zu sanieren. Eine Erneuerung der Königswaldstraße steht ohnehin an, sie wurde bisher auch vor dem Hintergrund des früher geplanten Bahnausbaus noch nicht durchgeführt.

Eine Erneuerung der Königswaldstraße erfolgt dabei sinnvollerweise erst nach der Errichtung der Lärmschutzwand, also ab 2020.

Die Verwaltung empfiehlt, einen Planungsauftrag zur Erneuerung der Königswaldstraße zu erteilen. Im Rahmen der Planungen ist der Umfang der Maßnahme zu untersuchen und die Kosten zu ermitteln. Die Verwaltung wird die Planung dann dem Verkehrsausschuss und Gemeinderat zur Beratung vorlegen. Bei entsprechender Beschlussfassung wären die erforderlichen zusätzlichen Mittel dann in den Haushalt einzustellen.

6. Weiteres Vorgehen

Die DB Netz AG wird voraussichtlich noch im November 2016 beim Eisenbahnbundesamt den Antrag auf Planfeststellung stellen. Mit der DB Netz AG besteht Einvernehmen darüber, dass die förmliche Einbindung der Gestaltungsplanung in das Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist. Der Verzicht auf die Integration des Gestaltungskonzepts in den Verfahrensunterlagen ermöglicht eine weitgehende Flexibilität für etwaige geringfügige Anpassungen der Planung.

Nach jetzigem Stand ist davon auszugehen, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Frühjahr 2017 stattfindet. Gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 73 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist die Stadt Offenburg im Rahmen des Anhörungsverfahrens für die Auslegung der Planunterlagen zuständig. Es ist vorgesehen, dass im Rahmen der Offenlage die Pläne und Unterlagen zum Gestaltungskonzept als ergänzende Information außerhalb des förmlichen Verfahrens mit ausgelegt werden.

Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen sind in der dem Planfeststellungbeschluss folgenden Ausführungsplanung der Lärmschutzwände durch die DB Netz AG zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, die Ausführungsplanung dem Gemeinderat in 2017 zum Beschluss vorzulegen. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch eine Kosten- und Unterhaltungsregelung zwischen Stadt und DB Netz AG zu vereinbaren.

Die für die städtebaulichen und freiraumplanerischen Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel sind zum Haushalt 2019 (für die Wandgestaltung) bzw. 2020 (für die freiraumplanerischen Maßnahmen) anzumelden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
147/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Krebs, Maximilian	82-2407	30.09.2016
Fachbereich 6	Demny, Andreas	82-2308	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn - Maßnahmen zur stadtgestalterischen Integration der Lärmschutzwände

Eine Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen ist für 2019 vorgesehen. Die Umsetzung der Wandgestaltung (transparente Elemente, künstlerische Gestaltung) erfolgt in einem Zug mit dem Bau der Wand im Jahr 2019. Die Umsetzung der freiraumplanerischen Maßnahmen und die damit zusammenhängenden Anpassungen an der Königswaldstraße (z.B. Versetzen von Bordsteinen) erfolgen dann nach Fertigstellung der Lärmschutzwand im Jahr 2020. Der Ablauf ist noch mit der anzustrebenden Erneuerung der Königswaldstraße, die noch genauer zu planen ist, abzustimmen.

Anlagen
1. Übersichtsplan zur Lage der Lärmschutzwände
2. Verortung der Gestaltungsbedarfe
3. Exemplarische Darstellung für die vorgesehenen Bepflanzungstypen
4. Gestaltungskonzept Lärmschutzwand 1
5. Gestaltungskonzept Lärmschutzwand 2
6. Gestaltungskonzept Lärmschutzwand 3

Die Fraktionen erhalten jeweils Pläne mit der gesamten Wandabwicklung des Gestaltungskonzepts.