Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

1. Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

2. Beratungsfolge:

	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	16.05.2022	öffentlich
2. Gemeinderat	23.05.2022	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, den Sachstand zur geplanten Lärmsanierung an der Rheintalbahn und das weitere Vorgehen zur Kenntnis zu nehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Sachverhalt/Begründung:

1. Strategische Ziele

Diese Vorlage dient der Erreichung der folgenden strategischen Ziele:
- Ziel B4: Die Stadt Offenburg fordert und fördert nach finanziellen Möglichkeiten einen menschenverträglichen sowie städtebaulichen und umweltverträglichen Ausbau des Bahnverkehrs.
- Ziel C3: Die Stadt gewährleistet eine richtlinienkonforme Verkehrsinfrastruktur, welche möglichst allen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird.

2. Bisherige Planung

Mit dem Antrag der Fraktion Freie Wähler Offenburg vom 15.10.2021 (Anlage 3) wurde eine Erweiterung der Lärmschutzwand entlang der Rheintalbahn beantragt.

Bei der Lärmsanierung handelt es sich um ein Programm des Bundes, an besonders durch Lärm belasteten Bahnstrecken Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Es ist ein freiwilliges Programm, das durch die Deutsche Bahn umgesetzt wird. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung besteht grundsätzlich nicht.

Die Rheintalbahn ist im Abschnitt Offenburg bis Riegel in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen worden. Mit Drucksache 199/14 wurde der Gemeinderat ausführlich über die lärmtechnische Untersuchung und die förderfähigen Lärmsanierungsmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Personenbahnhof Offenburg und der südlichen Stadtgrenze zu Hohberg informiert. Mit den Vorlagen 175/20 und 058/21 erfolgten die letzten Zwischenberichte mit dem Schwerpunkt Gestaltung. Insgesamt fanden jeweils sechs Beratungen im Planungsausschuss und Gemeinderat statt und es wurden vier Bürgerforen im Jahr 2016 durchgeführt.

Im Verlauf der Planung wurden die Bereiche, in denen eine Lärmsanierung vom Bund förderfähig sind, erweitert. Die zum heutigen Zeitpunkt förderfähigen Bereiche sind in der Abbildung dargestellt. Rote Linien stellen bereits gebaute Lärmschutzwände dar. Gestrichelt rot stellt die angefragte Wandverlängerung der Lärmschutzwand 1 dar und die gestrichelt blauen Linien stellen die Wände in Planung dar. Die Lärmschutzwände 1 bis 3 sind bereits fertiggestellt. Wesentlicher Inhalt dieser Vorlage ist der rot gestrichelte kurze Abschnitt im Bereich Zähringer Straße.

Anlage 1: Übersichtsplan der förderfähigen Lärmschutzwände (Stand: April 2022)

Anlage 2: Detaildarstellung der angefragten Wandverlängerung (rot gestrichelt).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Eine Besonderheit stellt die Lärm- und Sichtschutzwand am Freizeitbad Stegermatt, die ebenfalls im Antrag thematisiert wurde, dar: In diesem Bereich bestand zunächst kein Anspruch auf Schallschutz (vgl. Vorlage 199/14, S. 15). Deshalb wurde durch die Technischen Betriebe Offenburg (TBO) in Abstimmung mit der DB Netz AG die Planung einer Sichtschutzwand für den Bereich des Saunagartens im Freizeitbad Stegermatt in Auftrag gegeben. Im Laufe des Planungsprozesses wurde im Jahr 2019 eine neue Förderrichtlinie für die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herausgegeben. Aufgrund der neuen Förderrichtlinie wurde das schalltechnische Gutachten im Auftrag der DB Netz AG überarbeitet. Demnach ist in Offenburg eine weitere Schallschutzwand zwischen der Kurve an der Zähringerstraße und dem Hubert Burda Medienpark förderfähig. Die Höhe der Lärmschutzwand reicht allerdings nicht für einen Sichtschutz im Bereich des Saunagartens des Freizeitbad Stegermatt aus. Deshalb wird die Erhöhung der Lärmschutzwand zu einer Sichtschutzwand durch die Stadt Offenburg / Technischen Betriebe Offenburg finanziert. Die Erhöhung der Lärmschutzwand als Sichtschutz geht nach Errichtung in den Besitz der DB Netz AG über und wird von dort dauerhaft unterhalten. Die Kosten der Errichtung und der Ablöse sind deutlich geringer als die ursprüngliche finanzielle Belastung. Die ursprüngliche Planung zur Errichtung der Sichtschutzwand belief sich zum damaligen Zeitpunkt auf rd. 510 TEUR (netto). Die Kosten für die aktuell geplante Erhöhung belaufen sich auf rd. 150 TEUR (netto). Diese Kosten sind zu großen Teilen geschätzt, sie beinhalten sowohl die Herstellung der Erhöhung als auch die Ablösekosten.

3. Entfall des Wandabschnitts Zähringer Straße

Aus einer Visualisierung zu Beginn des Planungsprozesses war der ursprüngliche Wandverlauf der Lärmschutzwand 1 bis Höhe Philosophenweg ersichtlich. In dieser frühen Planungsphase gab es noch keine vertiefte Prüfung der technischen Machbarkeit. Bereits in Drucksache 147/16 war der Entfall dieses Abschnittes vermerkt. Entsprechend hat die verkürzte Wand auch Eingang in die Unterlagen der Planfeststellung gefunden.

Die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen erfolgte vom 12.06. bis 11.07.2018, am 25.07.2018 endete die Einwendungsfrist. Es gab weder seitens der Bürger noch seitens der Stadt Offenburg eine Einwendung gegen die Verkürzung der Lärmschutzwand. Der Planfeststellungsbeschluss für die Lärmsanierung wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt am 30.04.2020 erlassen. Für eine Verlängerung der Lärmschutzwand gibt es heute kein Planungsrecht.

Der Antrag der Freien Wähler Offenburg vom 15.10.2021 lautet, die Lärmschutzwand bis zur Stegermatt-Brücke zu verlängern.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

4. Lärmschutzeffekte im Bereich Zähringer Straße

Im Antrag wird auf die veränderte Wahrnehmung des Lärms seit der Fertigstellung der Lärmschutzwand eingegangen. Konkret wird der verbleibende Lärm als störender empfunden als vor dem Bau der Lärmschutzwände, da er plötzlicher auftritt.

Derartige Wahrnehmung sind typisch beim Neubau von Lärmschutzwänden, da sich eine seit langer Zeit gewohnte Geräuschsituation verändert. Plötzlich sind Geräusche zu hören, die bisher vom lauten Schienenverkehrslärm überlagert wurden. Der ankommende Zug ist erst später zu hören. Mitunter entsteht der Eindruck, dass der Zug plötzlich da ist und als laute Schallquelle aus dem Schallschatten der Wand tritt. Diese Geräuschphänomene werden von den Betroffenen nicht selten als subjektiv störend wahrgenommen. Im schalltechnischen Sinne resultiert daraus jedoch kein messbarer Anstieg der Beurteilungspegel im Vergleich zur Situation ohne Schallschutzwände. Die Ursache hierzu liegt in der Pegelminderung der Schallschutzwände begründet. Nur hierdurch wird erreicht, dass der Zug erst später gehört wird. Durch die hochabsorbierende Verkleidung der bahnseitigen Oberflächen der Wände werden relevante Pegelerhöhungen des Schienenlärms durch Reflexionen unterbunden.

Die Stadt Offenburg hat den konkreten Sachverhalt von der Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG aus lärmgutachterlicher Sicht im Herbst 2021 prüfen und bewerten lassen. Eine Lärmschutzwand würde für den Bereich eine nennenswerte Schallminderung von etwa 7 - 8 dB bringen, die vom menschlichen Ohr deutlich wahrnehmbar wäre. Allerdings sind die Hindernisse für die Verlängerung der Lärmschutzwand gravierend. Aus technischen Gründen hat die DB Netz AG bereits in der Planungsphase von der Verlängerung der Schallschutzwand Abstand genommen. Auf Basis des Antrags erfolgte jedoch seitens der Bahn und der Stadt eine erneute Prüfung, deren Ergebnisse nachfolgend dargestellt werden.

5. Technische Hindernisse einer Verlängerung

Die bereits realisierte Lärmschutzwand steht vollständig auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG. Im entfallenen Abschnitt grenzen der Verkehrsraum der Zähringer Straße und die Bahnfläche unmittelbar aneinander. Die Zähringer Straße steigt zur Stegermattbrücke hin an und ist auf einem Teilabschnitt durch eine Stützmauer zur Bahn getrennt (Abbildung 3 und 4).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Abbildung 1: Ansicht der Stützmauer Zähringer Straße

Abbildung 2: Ansicht der Rampe und Stützmauer Zähringer Straße

Auf dieser Stützmauer ist eine Lärmschutzwand grundsätzlich installierbar. Es ist zwar aus statischen Gründen keine Gründung auf oder direkt neben der Stützwand möglich, aber dies wäre im Rahmen einer Teilerneuerung der Stützwand im Rahmen des Brückenneubaus in den nächsten Jahren realisierbar.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Es verbleibt aber ein etwa 20 m langer Abschnitt zwischen dem Ende der in 2021 gebauten Lärmschutzwand und dem Beginn der Stützmauer, in dem eine technische Realisierung ausgeschlossen ist.

Die Hindernisse zur Herstellung dieses Abschnitts der Lärmschutzwand auf Gelände der Deutschen Bahn AG sind folgende:

- Eine Verschiebung der Wand in Richtung Bahn scheitert an den notwendigen Mindestabständen zwischen der Wand und den Gleisen.
- Ein Bau der Wand zwischen einem Fahrstromleitungsmast und dem Gehweg ist nicht realisierbar. Ursache ist der Verlauf der DB-Kabeltrasse (erdverlegte Kabel, bodenebene Kabeltröge und Speiseleitungen, die teilweise größere Bereiche des Bahnhofs mit Strom versorgen). Eine Verschiebung der Kabeltrasse zum Gleis hin ist nicht möglich, da die Kabel nicht über den Mast gehoben werden können. Eine Trennung und Neu-Verbindung durch Muffen ist bei einem Teil der Kabel ebenfalls nicht möglich. Diese müssten mit großem Aufwand über lange Strecken neu eingezogen werden. Eine Überbauung der Kabeltrasse ist ebenfalls nicht möglich, da diese lückenfrei (schalltechnisch dicht) erfolgen müsste und dann kein Zugang mehr zu den Kabeln bestünde. Die erforderliche Gründung für die Pfosten der Lärmschutzwand ist somit nicht möglich.

Der Bund stellt der Bahn jährlich Geld zur Verfügung, die Umsetzung der Maßnahmen müssen sich dabei an eine Förderrichtlinie halten, welche unter anderem besagt, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis grundsätzlich über 1 liegen muss, der Nutzen muss also größer sein als die Kosten. Dieser Wert liegt für diese Wandverlängerung bei 0,78 und somit deutlich darunter. Der Aufwand wäre für die Verlängerung der Lärmschutzwand auf Bahngelände höher als der Nutzen gewesen.

Daher müsste die Lärmschutzwand in diesem Bereich außerhalb des Bahngrundstücks und damit im Bereich des westlichen Fußweges der Zähringerstraße errichtet werden. Die bauliche Breite der Wand mit Gründung würde um 0,4 bis 0,5 Metern die Flächen des heutigen Gehwegs beanspruchen.

Die Zähringer Straße ist Teil des Hauptstraßennetzes (vgl. Drucksache 193/15), erfüllt aber schon im Bestand nicht die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen. Trotz der verkehrlichen Bedeutung wird den Anforderungen gerade für den Rad- und Fußverkehr, aber auch dem motorisierten Verkehr einschließlich Busverkehr, nicht Rechnung getragen.

Der Radverkehr entlang der Zähringer Straße hat eine sehr hohe Bedeutung. Das Kreisschulzentrum mit einer hohen Anzahl an Schülerinnen, Schülern und Lehrenden generiert zahlreiche Radfahrende (Radschulweg). Die Innenstadt- und Bahnhofsnähe erhöht ebenso den Radverkehrsanteil. Nicht zuletzt bildet die Zähringer Straße

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

von der Innenstadt aus mit ihrer Weiterführung nach Süden eine attraktive Fahrradstrecke nach Ortenberg, Elgersweier, Zunsweier und an der Kinzig entlang ins Kinzigtal.

Der Straßenquerschnitt beträgt im besagten Abschnitt nur 9 m (von West nach Ost: Gehweg 2 m, Radschutzstreifen 1,50 m, Fahrbahn 4,50 m, Radschutzstreifen 1 m, Schrammbord). Der Fußverkehr spielt ebenso wie der Radverkehr eine große Rolle. Der einseitige Fußweg stellt für einen Großteil der Wohnbevölkerung von Stegermatt die direkte Verbindung zur Innenstadt dar. Da die Distanz zur Innenstadt gering ist, wird der Weg gerne zu Fuß zurückgelegt. Zudem ist häufig zu beobachten, dass Schülerinnen und Schüler sowie Personen aus der Lehrerschaft gerne mittags in die Innenstadt laufen.

Die Mängel im Bestand sind erheblich:

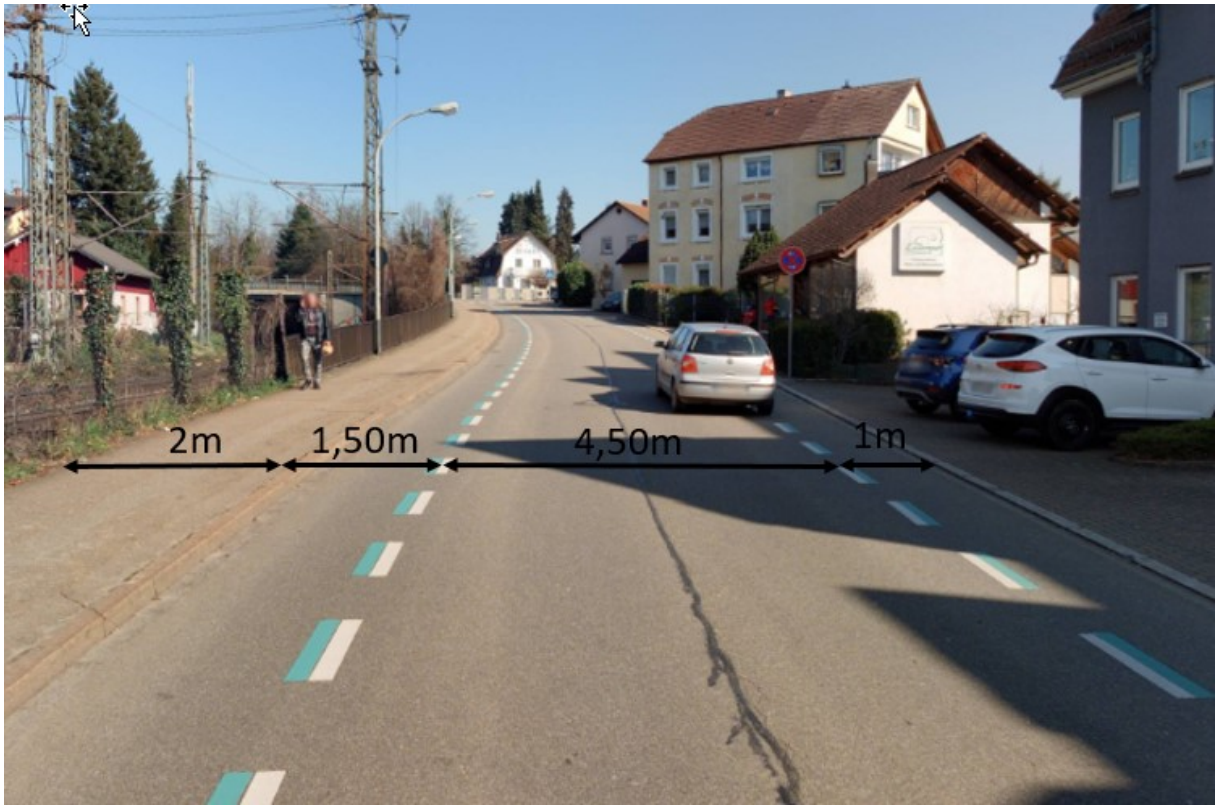
- Es fehlt ein Gehweg auf der Häuserseite (Ostseite), der Gehweg auf der Westseite ist nur 2,00 m breit.
- Der östliche Radschutzstreifen ist mit 1,00 m schmaler als das Mindestmaß von 1,25 m (Regelmaß 1,50 m).
- Die Kernfahrbahn von 4,50 m ist ebenso zu schmal, da der regelmäßige Begegnungsverkehr Pkw-Pkw bei 50 km/h von 4,75 m nicht innerhalb der Kernfahrbahn abgewickelt werden kann.
- Die Addition von Mindestmaßen ist nicht empfehlenswert und stellt bereits im Bestand ein Sicherheitsdefizit dar.
- Die Radverkehrsanlage (hier: Radschutzstreifen) ist vor dem Hintergrund der subjektiven Sicherheit nicht für einen Radschulweg geeignet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße



(Abbildung 3: Zustand im Bestand)

Ein idealer Straßenquerschnitt, der den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer entspräche, hätte eine Gesamtbreite von 15,50 m oder 16,50 m und hätte folgende Aufteilung (von West nach Ost):

- Gehweg 2,50 m
- Radfahrstreifen 2 m oder Radweg 2,50 m
- Fahrbahn 6,50 m (Begegnungsverkehr Bus-Bus)
- Radfahrstreifen 2 m oder Radweg 2,50 m
- Gehweg 2,50 m

Da bei einem vorhandenen Straßenquerschnitt von 9 m nicht die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer erfüllt werden können, müssten bei einer Neuaufteilung des Straßenraumes Kompromisse eingegangen werden.

- Die Breiten der Radverkehrsanlagen können nicht reduziert werden, da es sich hier um einen Radschulweg handelt. Eine Verschmälerung würde die Radverkehrssicherheit gefährden.
- Es müsste abgewogen werden, ob die Fahrbahnbreite auf 6,00 m (Begegnungsverkehr Bus-Bus bei reduzierter Geschwindigkeit) möglich wäre.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

- Der Verzicht auf den östlichen Gehweg entspräche zwar nicht dem Standard, würde aber keine Verschlechterung zum Bestand bedeuten – allerdings auch keine Verbesserung.

Selbst wenn die oben genannten Kompromisse eingegangen würden, wäre der benötigte Straßenquerschnitt mit 12 m immer noch deutlich breiter als der Bestand von 9 m. Alternativ müsste die verkehrliche Bedeutung der Zähringer Straße für den Kfz-Verkehr diskutiert werden. Mit einer Einbahnstraße ließe sich der Verkehrsraum neu ordnen. Die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz wären aber erheblich, die Erreichbarkeit des Kreisschulzentrums würde sich verschlechtern und die Linienführung des Stadtbusses müsste grundlegend umgestellt werden.

Die Entscheidung zwischen den Interessen aus Schutz vor Lärm und einer weiteren Verengung des öffentlichen Straßenraumes durch eine hohe Wand um 0,4 bis 0,5 m ist keine Abwägung mit Freiheitsgraden für planerische Gesichtspunkte. Jeder Dezimeter Platz wird dringend für die Sicherheit des Straßenverkehrs benötigt. Auch wenn heute kein Umbau des Straßenquerschnittes geplant ist, würden durch die Engstelle entlang der Lärmschutzwand bestehende Handlungsspielräume dauerhaft verbaut. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrende) sollen nicht das Nachsehen haben. In diesem Zusammenhang ist wichtig zu beachten, dass es sich bei den genannten Trassenbreiten um für die Verkehrssicherheit notwendige Breiten handelt.

6. Fazit und Ausblick:

Die beengten Platzverhältnisse und die Kabeltrassen im Bahnbereich begründen die planfestgestellte Verkürzung der Lärmschutzwand. Insofern hat auch die Stadt Offenburg gegenüber der DB Netz AG keine Möglichkeiten, eine Verlängerung durchzusetzen. Eine Bereitstellung eigener Flächen aus dem öffentlichen Straßenraum scheidet als Option aus.

Der Bau der Lärmschutzwände 1 bis 3 ist abgeschlossen. Derzeit werden die Gestaltungselemente montiert, diese Baumaßnahme soll bis Ende April 2022 abgeschlossen werden.

Auf Grund der neuen Förderrichtlinie hat sich eine neue Wand mit einer Länge von 744 m auf der westlichen Seite und die Verlängerung der Wand Königswaldstraße in südlicher Richtung um 82 m ergeben. Die Planung dafür ist abgeschlossen. Das Genehmigungsverfahren soll in der zweiten Jahreshälfte beginnen. Der Bau dieser Lärmschutzwände ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Im Bereich der noch zu bauenden Wände sind die passiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) ausgesetzt. Diese werden nach dem Bau im Jahr 2024 durch die DB Netz AG fortgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.
071/22

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr	Becker, Thilo, Dr.-Ing. Beisser, Alexandra	82-2308	06.04.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn, Prüfergebnis zur Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Des Weiteren sind passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Zähringerstraße ausgesetzt. Mit Abschluss der Prüfung, ob die Wand fortgeführt werden kann, können die passiven Maßnahmen weitergeführt werden. Davon werden genau die Gebäude von der Lärmwirkung entlastet, die auch von einer verlängerten Wand geschützt worden wären.