

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

- 
1. **Betreff:** ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord, Änderungsverfahren Schallschutzwände
- 

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss	25.02.2013	öffentlich
2. Gemeinderat	18.03.2013	öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die Stellungnahme zum Änderungsverfahren entsprechend der Empfehlung der Verwaltung in Kapitel 8 der Vorlage zu beschließen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord,  
Änderungsverfahren Schallschutzwände

## Sachverhalt/Begründung:

### 1. Strategische Ziele

Diese Vorlage dient der Erreichung des strategischen Zieles 1: Durchsetzung eines städtebaulich sowie menschen- und umweltverträglichen Bahnausbaus

### 2. Anlass / Einleitung

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, im Folgenden Bahn genannt, hat beim Eisenbahnbundesamt - als zuständiger Planfeststellungsbehörde - den Antrag auf Erteilung einer Planänderung zum Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 6, nördlich des Bahnhofs Offenburg, gemäß § 76 Abs. 2 i.V.m. Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz gestellt.

Da die beabsichtigten Änderungen im Verfahren geringfügig sind, veranlasst das Eisenbahnbundesamt kein Anhörungsverfahren und keine öffentliche Auslegung der Unterlagen wie im förmlichen Planfeststellungsverfahren, sondern bittet die Stadt Offenburg um eine Stellungnahme zum vorliegenden Planänderungsverfahren.

Im Folgenden werden die wesentlichen Randbedingungen des Verfahrens erläutert, damit die Inhalte des aktuellen Änderungsverfahrens verständlich werden.

### 3. Bisheriger Planungs- / Realisierungsstand im Planfeststellungsabschnitt 6

Der Planfeststellungsabschnitt 6 Offenburg (im Folgenden PfA 6 genannt), der den Bereich zwischen der Gemarkungsgrenze Appenweier/Offenburg im Norden bis kurz vor dem Bahnhof Offenburg umfasst, wurde mit Beschluss vom 28.11.1989 gemäß § 36 Bundesbahngesetz planfestgestellt.

Die Lage der Gleise (im Folgenden „Gleisplan“ genannt) im PfA 6 Offenburg hat nach dem Planfeststellungsbeschluss von 1989 mit den dort dargestellten Schallschutzvorkehrungen verschiedene Änderungen erfahren, welche sich auf die Lage der Schallschutzwände ausgewirkt haben.

Aufgrund einer Änderung der Betriebsweise (sog. Umstellung von Richtungsbetrieb auf Linienbetrieb) ergingen 1992 bis 1994 Änderungsbeschlüsse, die eine Überplanung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen beinhalteten.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Ilse Schaumburg	Tel. Nr.: 82-2412	Datum: 28.01.2013
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord, Änderungsverfahren Schallschutzwände

Bereits fertig gestellte Maßnahmen im Abschnitt 6 sind sämtliche Gleisanlagen sowie die Lärmschutzwände und -wälle von der Gemarkungsgrenze bis kurz vor den Bahnhof Offenburg (bis ca. 500 m nördlich der Bahn-Unterführung im Norden). Noch nicht gebaut sind die Lärmschutzwände unmittelbar nördlich des Bahnhofs.

Das aktuelle Änderungsverfahren im direkten Bereich des nördlichen Bahnhofs dient dazu, den Abschluss der notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in veränderter Form zu ermöglichen.

## 4. Geänderte Planung

Wie bereits in Kapitel 3 erläutert, wurden von den ursprünglich vorgesehenen Lärmschutzwänden viele realisiert, einige konnten jedoch nicht realisiert werden und müssen umgeplant werden.

Der alleinige Gegenstand dieses Planfeststellungsänderungsverfahrens gemäß § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz ist es, eine Rechtsgrundlage für die wegfallenden und neu geplanten Lärmschutzwände zu schaffen.

In der Gesamtbilanz sollen aufgrund der Änderungen gegenüber der Planfeststellung von 1989 und den Änderungen von 1992-1994 rund 134 m Lärmschutzwände mehr errichtet werden. Die neu zu erstellenden Schallschutzwände verlaufen westlich der Neubaustrecke des Gleis 1 und östlich von Gleis 6 im nördlichen Bereich des Bahnhofs Offenburg. Ein Übersichtsplan ist der Vorlage beigelegt (siehe Anlage 1).

Zusammenfassend sind folgende Änderungen vorgesehen:

Die östlich liegende Wand Nr. 29-B ist bereits realisiert und musste aufgrund der Gleisplanänderungen in drei Teile aufgetrennt werden, zwischen denen Lücken bestehen (siehe Nummern 29.1 bis 29.3 im Übersichtsplan der Anlage 1).

Die neue, mittig liegende Lärmschutzwand Nr. 31, östlich von Gleis 3 kann jetzt gebaut werden, weil durch die Gleisplanänderung Platz dafür entstanden ist. Sie ersetzt die Mittelschallschutzwand aus der Planfeststellung von 1989, im Erläuterungsbericht der Bahn 31A genannt. Die Wand 31A ist im Lageplan nicht mehr dargestellt, da diese bereits im Verfahren 1992 planungsrechtlich entfallen ist.

Die durchgeführte Gleisplanänderung aus dem Jahr 1992 (siehe Kapitel 3) war auch der Grund, weshalb die Lärmschutzwand Nr. 30 nicht gebaut werden kann, aber durch die westlich liegende Wand Nr. 33 ersetzt werden soll (siehe Anlage 1, Nr. 33).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord,  
Änderungsverfahren Schallschutzwände

Die Schallschutzwand Nr. 33 kann auch deshalb in wirksamerer Lage als die bisherige Wand Nr. 30 gebaut werden, weil nach dem Rückbau der Gleisanlagen westlich des Gleis 1 (hier entfielen insbesondere zwei Weichenverbindungen) und der Gleise 62 und 63 direkt am ehemaligen Postgebäude sowie der Nutzungsaufgabe des „Postbahnsteiges“ am Gleis 63 durch die Deutsche Post AG es nun möglich ist, eine geschlossene Schallschutzmaßnahme auf der Westseite des Gleis 1 bis in den Hbf Offenburg vorzunehmen.

## 5. Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen

Die geplanten Veränderungen werden durch die Bahn schalltechnisch bewertet. Diese Ergebnisse sowie deren fachtechnische Prüfung durch einen externen Gutachter werden nachfolgend dargestellt.

### 5.1 Angaben der Bahn in den Planfeststellungsunterlagen

Wie bereits oben dargestellt beabsichtigt die Bahn einige Schallschutzmaßnahmen anders zu bauen als diese seinerzeit im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1989 und in dessen Folge im Rahmen von Änderungsverfahren bis zum Jahr 1994 festgelegt wurden. Dies führt in Teilbereichen zu veränderten Betroffenheiten, die in dem nun anstehenden Planfeststellungsänderungsverfahren aufgezeigt werden.

Zur Abgrenzung von zusätzlichen Betroffenheiten wurden die Beurteilungspegel aus Schienenverkehrslärm unter Berücksichtigung der Schallschutzwände einerseits, wie sie in dem im Jahr 1994 abgeschlossenen Planfeststellungsänderungsverfahren vorgesehen waren, andererseits auf Basis der aktuell vorliegenden Planung berechnet und vergleichend gegenübergestellt. Die Berechnung erfolgte dabei auf der Grundlage der Zugzahlprognose für 2025.

Es zeigte sich, dass aufgrund der baulichen Veränderung (Baulücken) an der Schallschutzwand Nr. 29 Pegelerhöhungen in einem Teilbereich entlang der Rammersweierstraße zu erwarten sind. Im Nachtzeitraum erreichen die Pegeldifferenzen allenfalls eine Größenordnung von maximal 0,5 dB(A) und können demnach als „Pegelerhöhung von unwesentlicher Bedeutung“ eingestuft werden. An keinem Gebäude mit Pegelerhöhungen in der Nacht wird der Schwellenwert von 60 dB(A) nachts überschritten.

Im Tagzeitraum betragen die Pegeldifferenzen bis zu 0,8 dB(A). An allen Gebäuden mit Pegelerhöhung wird der Immissionsgrenzwert am Tag gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Wohngebiete von 59 dB(A) eingehalten.

Alle weiteren Änderungen an den Schallschutzwänden wirken sich positiv aus und führen großräumig zu Pegelminderungen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord,  
Änderungsverfahren Schallschutzwände

Insbesondere ist festzustellen, dass durch den Lückenschluss im Bereich nördlich der Güterstraße und die veränderte Anordnung der Schallschutzwand an Gleis 1 Pegelminderungen für die Siedlungsbereiche westlich der Gleisanlagen in einer Größenordnung bis zu 0,5 dB(A) erreicht werden können.

## 5.2 Prüfung der Angaben durch externen Gutachter

Die Angaben zu Eingangsdaten und Vorgehensweisen hat die Verwaltung vom Ing.-Büro Kohnen (IBK), Freinsheim, fachtechnisch prüfen lassen. Das Büro kommt in seinem Gutachten unter Punkt 2 zu dem nachfolgend dargestellten Ergebnis.

### 5.2.1 Eingangsdaten und Vorgehensweise

Die dem Gutachten zu Grunde liegenden Zugzahlen sind die Prognosezahlen für das Jahr 2025, daher liegen die Berechnungsergebnisse im Sinne der Betroffenen auf der sicheren Seite. Die Eingangsdaten sind somit nicht zu beanstanden.

Der Vergleich der Beurteilungspegel aufgrund des Schallschutzkonzepts (aktive Schallschutzmaßnahmen) aus dem Jahr 1994 mit denjenigen aufgrund des Schallschutzkonzepts aus dem Jahr 2012 ist fachlich korrekt.

### 5.2.2 Berechnungen

Den schalltechnischen Berechnungen liegen die Berechnungsvorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Schall 03 zu Grunde. Sowohl die Berechnungen der Emissionspegel als auch der Beurteilungspegel sind plausibel. Die Vergleiche der Beurteilungspegel aufgrund des Schallschutzkonzepts aus dem Jahr 1994 wie auch dem geänderten Schallschutzkonzept aus dem Jahr 2012 sind nachvollziehbar und plausibel.

### 5.2.3 Bewertung

Die schalltechnische Bewertung der Untersuchung durch den Gutachter kann wie folgt zusammengefasst werden:

Die Angaben der Bahn zu den Pegelveränderungen im Tag- und Nachtzeitraum, wie in Kapitel 5.1 dargestellt, werden bestätigt.

Die in der von der Bahn auf Basis der beauftragten schalltechnischen Untersuchung getroffene Beurteilung ist fachlich nicht zu beanstanden.

Im Beurteilungszeitraum Tag wird gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 1994 dem Grunde nach an keinem weiteren Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz festgestellt. Im Beurteilungszeitraum Nacht wird dem Grunde nach lediglich an einem Gebäude durch das geänderte Schallschutzkonzept der Lärmschutzwände der Anspruch auf passiven Schallschutz festgestellt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord, Änderungsverfahren Schallschutzwände

Die Zunahme der Geräuscheinwirkungen von maximal 0,8 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und maximal 0,5 dB(A) im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) ist für die Betroffenen als nicht merklich einzustufen. Bei der Bewertung der Geräuschzunahme in der Nacht ist von besonderer Bedeutung, dass hierdurch an keinem Immissionsort ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) erreicht wird.

Bei der Dimensionierung des passiven Schallschutzes an den Gebäuden gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) sind die Geräuscheinwirkungen an den Gebäuden gemäß dem Planfeststellungsänderungsverfahren 2012 zu berücksichtigen. Somit ist gewährleistet, dass an den Gebäuden mit geringfügig erhöhten Beurteilungspegeln diese Pegel der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes zu Grunde gelegt werden.

## 5.2.4 Fazit

Die schalltechnische Untersuchung ist fachlich nicht zu beanstanden. Der Gutachter vom Büro IBK empfiehlt, bei der Deutschen Bahn auf eine zeitnahe und vollständige Realisierung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen hinzuwirken, damit die betroffenen Bürger möglichst frühzeitig einen weitgehenden Schallschutz erhalten.

## 6. Umweltbelange

### 6.1 Angaben der Bahn zum Thema Umwelt

Durch den Bau der Schallschutzwände ist kein Sachverhalt erkennbar, aus dem sich die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt.

Entsprechend den Vorgaben des Umweltverträglichkeitgesetzes (UVPG) war in diesem Fall mit Hilfe einer Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG abzu prüfen, ob durch die Änderung der Schallschutzwände erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen möglich sind. Die vorgelegte Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG kommt zum Ergebnis, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Änderung nicht notwendig ist.

Aufgrund des Vorkommens der streng geschützten Mauereidechse auch in der Nähe der neu zu erstellenden Lärmschutzwand Nr. 33 sind Beeinträchtigungen der Population durch die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Freiflächen im Lebensraum der Mauereidechse nicht auszuschließen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich: Stabsstelle Stadtplanung	Bearbeitet von: Ilse Schaumburg	Tel. Nr.: 82-2412	Datum: 28.01.2013
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord, Änderungsverfahren Schallschutzwände

Es ist vorgesehen, zur Vermeidung von Trenn- und Zerschneidungswirkungen in den Sockelelementen der Lärmschutzwände Durchlässe für Reptilien und Kleintiere auszusparen.

Die Tiere sollen außerdem vor Baubeginn auf den Eingriffsflächen vergrämt, abfangen und umgesiedelt werden. Während dieser Maßnahmen soll durch einen Schutzzaun ein erneutes Einwandern in das Baufeld verhindert werden.

Als Ersatzlebensraum sollen östlich der Bahnanlagen auf einem Grundstück nördlich der „Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke“ Winterquartiere, Versteckmöglichkeiten und Sonnenplätze in Form von Trockenmauern mit Steinhinterfüllung, Steinschüttungen bis in frostfreie Tiefe, Sandlinsen sowie Stein- und Totholzhaufen für die Mauereidechsen angelegt werden. Die Maßnahmen sind vor Baubeginn der Lärmschutzwände zur Durchführung vorgesehen.

Die im Auftrag der Bahn erstellte artenschutzrechtliche Beurteilung durch das Büro Emch und Berger GmbH (Karlsruhe) kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der dargestellten Maßnahmen durch den Eingriff keine erheblichen Beeinträchtigungen der lokalen Population der Mauereidechse zu erwarten sind. Darüber hinaus wird durch die beschriebenen Maßnahmen ein größtmöglicher Schutz der betroffenen Individuen erreicht.

## 6.2 Bewertung durch die Stadt Offenburg

Die Verwaltung schließt sich fachlich den oben angeführten Aussagen an. Die geplanten und in Kapitel 6.1 beschriebenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sind aus Sicht der Stadt Offenburg nicht zu beanstanden.

Die Stadt Offenburg wird in ihrer Stellungnahme an das Eisenbahnbundesamt, im Zusammenhang mit der Erforderlichkeit der Durchlässe für Mauereidechsen in den Schallschutzwänden, die Bahn auf den Bebauungsplan "Güterbahnhof-Süd" (erstellt April 2011) hinweisen.

Auf Basis des Bebauungsplans wurde eine vertragliche Regelung zwischen der Aurelis Real Estate GmbH und DB Netz AG getroffen, die vorsieht, die Lärmschutzwand auf Flurstück 552, Gemarkung Offenburg, entlang der Strecke Mannheim-Basel in einem Abschnitt südlich der Einmündung Englerstraße / Okenstraße bis auf Höhe Güterstraße durch Bohrungen für Mauereidechsen durchlässig zu machen. Die Stadt wird auf die Bahn zugehen, diese Maßnahme zu beachten.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord,  
Änderungsverfahren Schallschutzwände

## 7. Auswirkungen des Planverfahrens

Die Planänderung und deren Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt schafft die Voraussetzung, dass der gesetzlich vorgeschriebene, aktive Lärmschutz durch die Bahn realisiert werden kann und der bestehende Anspruch der betroffenen Bürger auf passiven Lärmschutz an die Bahn eindeutig definiert ist.

Die Stadt Offenburg wird in ihrer Stellungnahme von der Bahn eine zeitnahe Realisierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen fordern.

Zudem kann die Bahn nun auf der Grundlage des abgeschlossenen Änderungsverfahrens auf die vom passiven Lärmschutz betroffenen, anspruchsberechtigten Bürger zugehen. Die Stadt Offenburg wird in ihrer Stellungnahme an das Eisenbahnbundesamt die zeitnahe Benachrichtigung der Bürger von der Bahn fordern.

## 8. Stellungnahme der Stadt Offenburg an das Eisenbahnbundesamt zum Planänderungsverfahren PfA 6

Die Verwaltung empfiehlt, folgende Stellungnahme abzugeben:

Die Stadt Offenburg begrüßt, dass dem Lärmgutachten die Zugzahlen gemäß den aktuellen Prognosewerten für das Jahr 2025 sowie die aktuell gültigen Rechtsgrundlagen wie die Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde gelegt werden.

Die Stadt Offenburg bittet zu prüfen, ob die Lärmschutzwand Nr. 33 nach Süden in Richtung Bahnhof bis zur gleichen Höhe wie die ebenfalls neu zu erstellende Lärmschutzwand Nr. 31 verlängert werden kann. Eine Verlängerung der Wand würde für den Fall eines nie auszuschließenden Abbruchs des heutigen Bestandsgebäudes Hauptstraße 1a das einen Lärmschutz für die dahinter liegenden Nutzungen bewirkt, auch die künftig nachfolgenden Nutzungen schützen. Zudem wäre für das vorhandene Gebäude, das unter anderem von einer sozialen Einrichtung genutzt wird, ein Schutz gegeben.

Die Stadt Offenburg fordert einen zeitnahen Abschluss und eine kurzfristige Realisierung der im Änderungsverfahren festzustellenden Baumaßnahmen sowie eine zeitnahe Benachrichtigung der vom passiven Lärmschutz betroffenen Bürger.



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

010/13

Dezernat/Fachbereich:  
Stabsstelle Stadtplanung

Bearbeitet von:  
Ilse Schaumburg

Tel. Nr.:  
82-2412

Datum:  
28.01.2013

---

Betreff: ABS / NBS Karlsruhe-Basel Planfeststellungsabschnitt 6, Offenburg-Nord,  
Änderungsverfahren Schallschutzwände

---

Die Stadt weist auf die Erforderlichkeit der Durchlässe für Mauereidechsen in den neu zu erstellenden Schallschutzwänden, sowie auf die Vereinbarungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan "Güterbahnhof-Süd" (erstellt April 2011) hin. Auf dieser Basis wurde eine vertragliche Regelung zwischen der Aurelis Real Estate GmbH und DB Netz AG getroffen, die vorsieht, die Lärmschutzwand auf Flurstück 552, Gemarkung Offenburg, entlang der Strecke Mannheim-Basel in einem Abschnitt südlich der Einmündung Englerstraße/Okenstraße bis auf Höhe Güterstraße durch Bohrungen für Mauereidechsen durchlässig zu machen.

Die Stadt fordert weiterhin, den Streckenabschnitt südlich des PfA 6 in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufzunehmen.

## Anlagen:

### 1. Übersichtsplan

Die Fraktionen erhalten ergänzend eine Kopie des zeichnerischen Lageplans aus den Verfahrensunterlagen im Originalmaßstab sowie die gutachterliche Stellungnahme des Ingenieurbüros Kohnen.