

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
06.03.2014

1. Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	19.05.2014	öffentlich
1. Gemeinderat	02.06.2014	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH 2014/15 bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise

(Konto Lärmschutz B3/33: 711610070090 330.000 €

Konto Lärmaktionsplan: 44910700 30.000 €)

360.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 360.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./ 160.000 €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 200.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten 10.000 €

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

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./ - €

Jährliche Belastungen - €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.2

Bearbeitet von:
Bär, Amrei

Tel. Nr.:
82-2526

Datum:
06.03.2014

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

1. den 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg zur Kenntnis zu nehmen.
2. die Ergebnisse der Hauptuntersuchung zur Lärmschutzwand 3 zur Kenntnis zu nehmen. Die Lärmschutzwand 3 im Zuge der B3/33 wird in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand überprüft. In spätestens 10 Jahren ist die Frage des Lärmschutzes in diesem Bereich vor dem Hintergrund des dann aktuellen Stands der Technik zu untersuchen und das weitere Vorgehen erneut im Verkehrsausschuss zu beraten.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahmen dienen dem strategischen Ziel Nr. 11 „Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“.

1. Einleitung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 14.12.2009 (Drucksache-Nr. 136/09) den Lärmaktionsplan Offenburg beschlossen. Die formelle Veröffentlichung erfolgte am 19.12.2009 im Offenblatt. Am 11.04.2011 nahm der Gemeinderat den „1. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg“ (Drucksache-Nr. 156/10), am 26.03.2012 den 2. Sachstandsbericht (Drucksache-Nr. 186/11) und am 13.05.2013 den 3. Sachstandsbericht (Drucksache-Nr. 021/13) zur Kenntnis. Am 09.12.2013 beschloss der Gemeinderat die Optimierung des Lärmschutzes entlang der B3/33 bei Uffhofen im Bereich der bestehenden Aluminiumkassettenlärmschutzwände (Drucksache-Nr. 165/13).

In dieser Vorlage wird der aktuelle Sachstand der Umsetzung dargestellt.

2. Schienerverkehrslärm (Kapitel 8.3.2 des Lärmaktionsplans)

2.1 Güterzugtunnel

Die Machbarkeit eines Güterzugtunnels ist nachgewiesen. Der Gemeinderat hat zuletzt am 19.11.2012 (Drucksache-Nr. 110/12) den Sachverhalt diskutiert und beschlossen:

- 1) Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die ursprüngliche Planung der Antrags-trasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzunehmen bzw. keinen neuen Antrag zu stellen.
- 2) Es wird festgestellt, dass ein Tunnel mit einer Röhre westlich unter dem Bürgerwald (sog. Variante III) ohne Beachtung von Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht kommt. Diese Feststellung präjudiziert keine Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2.
- 3) Die Bahn wird beauftragt die Planungen zur Realisierung eines Güterzug-tunnels mit einer Röhre - in Anlehnung an die Trassenführung der Variante III/ IIIb - als Grundlage für ein neues Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

2.2 Offenburg-Nord (Planfeststellungsabschnitt 6.0)

Im Planfeststellungsabschnitt 6.0 (Offenburg-Nord) wurden bis auf die Lärmschutzwände im unmittelbaren Bereich nördlich des Bahnhofs alle Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle (aktiver Lärmschutz) fertig gestellt. Der passive Lärmschutz wurde bisher noch nicht umgesetzt. Der Sachverhalt zum Lärmschutz in diesem Bereich wurde in der Gemeinderatssitzung am 18.03.2013 (Drucksache-Nr. 010/13) dargestellt. Das für die Realisierung der noch fehlenden Lärmschutzwände nötige vereinfachte Planänderungsverfahren wurde von der Bahn zwischenzeitlich durchgeführt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Planänderung am 18.04.2013 genehmigt. Die Bahn erstellt derzeit die Ausführungsplanung und bereitet die Vergabe und die notwendigen Gleissperrungen vor, damit der Bau der Lärmschutzwände im Jahr 2014 erfolgen kann. Weiter bereitet die Bahn die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Derzeit werden die Gutachten zur Feststellung der Maßnahmen an den Gebäuden durchgeführt. Zwischenzeitlich wurde auch geprüft, ob ein weitergehender aktiver Lärmschutz an der Güterzugumfahrstrecke 4263 möglich bzw. erforderlich ist.

Zur Feststellung der gesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Planfeststellung des Abschnittes 6.0 wurde in die Prognose der Zugzahlen auch die Güterzugstrecke 4263 als Lärmquelle mit einbezogen und mit dieser Gesamtbelastung der Lärmschutzanspruch berechnet. Durch diesen Ansatz wird durch die Lärmvorsorge-maßnahmen an den Gebäudekanten in der Rammersweierstraße der Schwellenwert für eine Lärmsanierung von 60 dB(A) unterschritten. Auf Betreiben der Stadt Offenburg hat die Bahn geprüft, ob eine zusätzliche Lärmschutzwand an der Güterzugumfahrung 4263 den erforderlichen passiven Lärmschutz an Gebäuden verringern könnte. Da im Bereich des Planfeststellungsabschnitt 6.0 (Beginn etwa in der Mitte der Bahnsteige Richtung Norden bis zur Gemarkungsgrenze Appenweier/Offenburg) die Weichenanlagen zu den Abstellanlagen beginnen, kann in diesem Abschnitt keine Lärmschutzwand umgesetzt werden.

Der städtische Lärmgutachter Herr Kohlen (IBK) bestätigt fachinhaltlich die Aussagen der Bahn. Bei der anstehenden Lärmsanierung der Rheintalbahn im Planfeststellungsabschnitt 7.1 wird die Stadt das Thema Lärmschutzwand im Bereich Rammersweierstraße südlich der Personenbahnsteigmitte erneut gegenüber der Bahn thematisieren.

2.3 Lärmsanierung für die Rheintalbahn

Die Stadt Offenburg hat bereits in den Jahren 2004 und 2008 für die Rheintalbahn einen Antrag auf Lärmsanierung gestellt. Die Anträge wurden bisher nicht bearbeitet, da der Bund und die Bahn sich auf den Standpunkt zurückgezogen haben, dass bauliche Maßnahmen zur Lärmsanierung nicht umgesetzt werden können, solange nicht geklärt ist, ob die A3-Trasse beim Ausbau der Rheintalbahn zur Realisierung kommt. Bei Umsetzung der A3-Trasse müssten alle getroffenen baulichen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

Maßnahmen wieder entfernt werden, was volkswirtschaftlich nicht zu vertreten sei. Die Bezuschussung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden wurde auch deshalb zurückgestellt, da die Maßnahmen für die Betroffenen im Falle der Realisierung der A3-Trasse kostenlos und in besserer Qualität erfolgen würden. Bei einer Umsetzung im Rahmen der Lärmsanierung müssen die Betroffenen einen finanziellen Eigenbeitrag leisten.

Nachdem aus heutiger Sicht die Realisierung der A3-Trasse entsprechend dem Beschluss des Projektbeirats nicht mehr als Alternative in Erwägung gezogen wird, ist es unumgänglich die Umsetzung eines Lärmsanierungskonzeptes ohne weitere Verzögerung zeitnah durchzuführen. Hierzu hat die Stadt am 12.02.2013 einen erneuten Antrag gestellt.

Mittlerweile hat die Bahn aufgrund der Klarheit in der Förderrichtlinie "Lärmsanierung" des Bundes zum Umgang mit Streckenabschnitten, für die bereits Planungen oder schon Planfeststellungsanträge vorliegen, den Auftrag zur Lärmsanierung der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg bis Kenzingen erhalten. Die Lärmsanierung einer Strecke kann demnach durchgeführt werden, wenn die Lärmschutzmaßnahmen mehr als 10 Jahre Nutzungsdauer aufweisen. Ein erstes Startgespräch mit der Bahn hat seitens der Stadt Offenburg und der BI Bahntrasse im Februar 2014 stattgefunden. Ein Ergebnis dieses Gespräches ist, dass die Lärmsanierung einer Strecke auch ausschließlich mit passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden möglich ist. Desweiteren wird die Bahn die betroffenen Bürger eng einbeziehen, da die Maßnahme an den Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung eine Eigenbeteiligung der Hausbesitzer an den Kosten von 25% erfordert.

3. Straßenverkehrslärm (Kapitel 8.3.3 des Lärmaktionsplans)

3.1 Aktionsbereich 1: Lärmschutzwand Griesheim

Der im Planfeststellungsbeschluss zum 6-streifigen Ausbau der A5 festgelegte aktive Lärmschutz (5 m hohe Lärmschutzwand) auf der Höhe von Griesheim ist fertig gestellt. Die beiden weiteren festgesetzten Maßnahmen (lärmmindernder Fahrbelag und passiver Lärmschutz) sind noch in der Umsetzungsphase.

3.2 Aktionsbereich 3: Windschlag entlang B3

Wie in der letzten Vorlage (3. Sachstandsbericht) und in der Vorlage „Optimierung der signaltechnischen Regelung am Knoten B3/Windschläger Straße“ (Drucksache-Nr. 004/13) dargestellt, wird die Straßenbauverwaltung den Knotenpunkt umgestalten (veränderte Spuraufteilung) und die Lichtsignalanlagensteuerung optimieren. In dem hierfür notwendigen Plangenehmigungsverfahren, das für Ende 2014 vorgesehen ist, werden die Belange des Lärmschutzes berücksichtigt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

3.3 Aktionsbereich 18: Rammersweierstraße von Unionbrücke bis Geschwister-Scholl-Sporthalle, sowie Aktionsbereich 20: Moltkestraße

In der Rammersweierstraße wurde zwischen der Carl-Bloß-Straße und der Hermannstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Aus dem gleichen Grund wurde in der Moltkestraße auf der Höhe des Klinikums zwischen Rittweg und Brünnesweg die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Diese Maßnahmen dienen auch der Lärminderung.

3.4 Aktionsbereich 28: B33a Höhe Schlösslebühnd (Autobahnzubringer, Albersbösch)

Die Vorstudie zum Thema „Optimierungsmöglichkeiten des Lärmschutzes entlang der B33a auf der Höhe von Albersbösch“, welches vom Büro RS Ingenieure (Achern) erstellt wurde, zeigt folgende Ergebnisse auf.

Es wurde der Bereich entlang der B33a ab der Höhe Wichernstraße bis zur B3/33 Höhe Kolpingstraße untersucht (vgl. Anlage 1). In diesem Bereich werden die Lärmsanierungsgrenzwerte an einigen Stellen sowohl tags als auch nachts überschritten. Auch der vorhandene ca. 365 m lange Erdwall entlang der B33a (Wichernstraße bis Burdastraße) mit einer Höhe von 1,90 m bis 4,40 m ist unter den heutigen Randbedingungen als Lärmschutz nicht mehr ausreichend.

Bereits im Jahr 1994 wurde eine Untersuchung zur Lärmsituation in Albersbösch erstellt, deren Empfehlungen zur Verbesserung des Lärmschutzes nicht umgesetzt wurden und deren Ergebnisse nicht ohne Weiteres auf die heutige Situation übertragen werden können. Folgende Aspekte aus der damaligen Untersuchung haben weiterhin Gültigkeit und können übernommen werden:

- Der bestehende Erdwall entlang der B 33a ist zu niedrig und ein neuer Lärmschutz ist bis zum Streckenende Höhe Kolpingstraße (Gesamtlänge 850 m) anzuordnen.
- Die damalige Variante A (Erhöhung des bestehenden Erdwalls und Weiterführung als Erdwall) ist aufgrund des hohen Geländebedarfs und der hohen Kosten unrealistisch.
- Die damalige Variante B (Erhöhung des Erdwalls mittels einer auf der Krone angeordneten Lärmschutzwand und Fortführung dieser Wand bis zum Streckenende Höhe Kolpingstraße) ist die kostengünstigste Lösung.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

- Die damalige Variante C (Erstellung einer neuen Lärmschutzwand in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn vor dem Erdwall und Fortführung als Lärmschutzwand) ist auf jeden Fall teurer als Variante B, sofern die gleiche Lärmmin-derungswirkung angesetzt wird. Eine Wand in unmittelbarer Nähe zur Lärmquelle, sprich an der Fahrbahn, hat zwar eine bessere Lärmmin-derungswirkung, muss allerdings deutlich höher sein als eine Wand, die auf dem bestehenden Wall aufgesetzt wird und somit von der Höhe des Walls „profitiert“, weshalb die Wand auf dem Wall (Variante B) deutlich günstiger ist.

Der Gutachter (RS Ingenieure aus Achern) empfiehlt für die heutige Situation, den bestehenden Erdwall mittels einer auf der Dammkrone aufzustellenden Lärmschutzwand auf eine Gesamthöhe (incl. bestehender Wall mit einer Höhe von 1,90 m – 4,40 m) von ca. 5-6 m zu erhöhen (Variante B). Im weiteren Streckenverlauf in Richtung Osten auf der Höhe der Sportanlage könnte die Lärmschutzwand auf 3 m abgesenkt und daran anschließend mit einer Höhe von 5 m bis zur Kolpingstraße (Bereich Wohnblock Kolpingstraße 4) weitergeführt werden. Um die Auswirkungen dieser Erhöhung genauer abschätzen zu können, müsste eine detailliertere Lärm-berechnung durchgeführt werden. Schon heute kann abgeschätzt werden, dass durch die Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzanlage die Lärmsituation deutlich verbessert wird. Allerdings ist zu beachten, dass trotzdem nicht alle Stockwerke der betroffenen Gebäude abgeschirmt werden können. Ein erheblicher Anteil des üppigen Bewuchses in diesem Bereich müsste für die Erstellung der Lärmschutzwand beseitigt werden.

Für die oben genannte Erhöhung des Erdwalls mittels einer aufgesetzten Lärm-schutzwand auf eine Gesamthöhe von ca. 5-6 m und die Verlängerung dieser Wand zur Höhe der Kolpingstraße (3 m Höhe im Bereich vom Sportplatz und 5 m Höhe im Bereich Wohnblock Kolpingstraße 4) liegt die erste grobe Kostenschätzung bei ca. 2 Mio €. Ob mit einem Zuschuss vom Regierungspräsidium Freiburg als Straßen-baulastträger der B33a bzw. B3/33 im Zuge der Lärmsanierung gerechnet werden kann, muss noch geklärt werden.

Weiteres Vorgehen

Eine Realisierung der Optimierung des Lärmschutzes kommt frühestens 2018 in Betracht, da bis 2017 zunächst die Optimierung des Lärmschutzes entlang der B3/33 (vgl. Kapitel 3.1.4) vorgesehen ist. Vor diesem Hintergrund wird die Verwaltung eine vertiefende Untersuchung (Entwurfsplanung mit Abschätzung der Lärmauswirkung) zum Thema Optimierung des Lärmschutzes an der B33a ab 2017 angehen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

3.5 Aktionsbereich 29: B3/33 Bereich Uffhofen

Der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung am 09.12.2013 (Drucksache-Nr. 065/13), die vorhandenen Lärmschutzwände aus Aluminiumkassetten (vgl. Lärmschutzwände 1 und 2 in Anlage 2) vorbehaltlich der Haushaltsbeschlüsse unter Einbezug der Stadtplanung zum Thema Gestaltung zu erneuern und zu erhöhen. Es ist vorgesehen, die Lärmschutzwand 1 mit Mitteln aus dem Doppelhaushalt 2014/2015 (330.000 €) und die Lärmschutzwand 2 mit Mitteln aus den Jahren 2017 ff (1 Mio. €) zu realisieren (vgl. Drucksache-Nr. 165/13).

Im Folgenden werden Aspekte zur Gestaltung der zu erneuernden Lärmschutzwände 1 und 2 gegeben. Zudem werden die Ergebnisse der Hauptuntersuchung der vorhandenen Betonlärmschutzwand 3 dargestellt. Zuletzt werden Ausführungen über eine provisorische Erhöhung der Betonlärmschutzwand 3 in dem Bereich des Bumerangs gegeben.

Gestaltung der zu erneuernden Lärmschutzwände 1 und 2

Aus städtebaulichen Gründen wird empfohlen, dass die Gestaltung der zu erneuernden Lärmschutzwände zurückhaltend erfolgen soll. Der betroffene Bereich erscheint durch eine Mehrzahl von Auf- und Abfahrten für die Verkehrsteilnehmer heute überaus unстетig. Eine auffällige Gestaltung der Lärmschutzwände, die sich in der Regel in einer Auftaktsituation, einer Streckengestaltung und anschließend in einer Abschlusssituation darstellt, würde den Eindruck der Unstetigkeit eher noch unterstützen. Es sind keine wesentlichen Sichtbeziehungen an dieser Stelle vorhanden, die zu berücksichtigen sind und eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand rechtfertigen würden. Auf der Ostseite der neuen Lärmschutzwand besteht ein Grünstreifen mit Bäumen, welche die Sicht auf die Lärmschutzwand von der Bestandsbebauung aus einschränken. Ein nicht zu heller Grauton der Aluminiumkassetten erscheint aus diesen Gründen gestalterisch angemessen.

Ergebnisse der Hauptuntersuchung der vorhandenen Betonlärmschutzwand 3

Die letzte Hauptuntersuchung wurde im Jahr 2013 durch das Büro RS Ingenieure (Achern) durchgeführt. Der Prüfbericht schließt mit einer Note von 3,0 ab. Das bedeutet, dass sich die Wand, bei einer Bewertungsskala von 1,0 - 4,0, in einem "nicht ausreichendem Zustand" befindet. Die schlechte Benotung basiert hauptsächlich auf Schäden, die eine Dauerhaftigkeit der Wand herabsetzen. Diese Schäden werden unter anderem durch die dichte Bepflanzung entlang der Lärmschutzwand hervorgerufen. Die Wurzeln der Bäume und Sträucher beschädigen die Fundamente der Lärmschutzwand. Eine Folge hiervon ist die Verschiebung der Fertigteilelemente untereinander.

Eine weitere Schadensursache ist die geringe Betonüberdeckung über der Bewehrung. Die Betondeckung soll sich wie ein Schutzanstrich für die Bewehrung verhalten. Ist diese zu gering, können in relativ kurzer Zeit Tausalze und Kohlendioxid aus der Atmosphäre an die Bewehrung gelangen und in Verbindung mit Feuchtigkeit zu Korrosionsschäden an der Bewehrung führen. Durch Ausdehnung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

der korrodierten Bewehrung platzt in Folge der Beton ab und die Eisenbewehrung liegt offen. Dieses Schadensbild ist mittlerweile an zahlreichen Stellen der Lärmschutzwand aufgetreten. Von einer weiteren Zunahme muss ausgegangen werden.

Die Grundproblematik der Lärmschutzwand liegt in der sehr dünnen Ausführung von teilweise 10 cm bzw. 14 cm. Bei diesen dünnen Wänden ist eine ausreichende Betondeckung kaum realisierbar. Um also die theoretische Nutzungsdauer annähernd erreichen zu können, müsste die Betondeckung der Lärmschutzwand auf der gesamten Fläche mit Spritzbeton oder einem gleichwertigen Produkt erhöht werden (ca. 10.300 m²).

Auf der Grundlage der aktuellen Hauptuntersuchung und der dabei festgestellten Schäden werden für die Instandhaltung der gesamten Lärmschutzwand 3 rund 1,5 Mio € erforderlich.

Provisorische Erhöhung der Betonlärmschutzwand 3 im Bereich des Bumerangs
Grundsätzlich wäre eine "provisorische" Erhöhung der Lärmschutzwand um 2 m im Bereich des Bumerangs zwischen Birkenallee und Föhrenstraße auf einer Länge von ca. 450 m möglich. Provisorisch kann in diesem Zusammenhang jedoch nur bedeuten, dass von einer temporären Erhöhung die Rede ist. Da die statischen Anforderungen an die Wand die gleichen sind, wie bei einer dauerhaften Erhöhung, kann die Ausführung nicht vereinfacht erfolgen. Die maßgebliche Belastung durch den Winddruck führt dazu, dass die Art der Befestigung und Dimensionierung der tragenden Teile identisch mit einer dauerhaften Erhöhung ist. Die zusätzlichen Lärmschutzelemente können nicht auf der bestehenden Wand aufgesetzt werden, sondern sind neu zu gründen.

Betrachtet man die Kosten nur für die Bauteile einer provisorischen Erhöhung, so sind diese identisch mit denen einer dauerhaften Lösung. Es fallen ca. 1.850 €/lfm, also rd. 850.000,- € an. Das hängt damit zusammen, dass gewisse Vorleistungen wie z.B. Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung oder Rodung des Bewuchses bei jeder Variante anfallen. Bei einer temporären Erhöhung kämen dann zusätzlich Demontagekosten für die Erhöhung hinzu, wenn die Betonwand abgängig ist. Die Restnutzungsdauer der gesamten 1.050 m langen Wand wird ohne Sanierung auf ca. 10 Jahre geschätzt.

Eine Instandsetzung der gesamten Lärmschutzwand 3 einschließlich Erhöhung um 2 m über eine Länge von 450 m würde ca. 2,4 Mio € kosten, bei einer Restnutzungsdauer von voraussichtlich maximal 25 Jahren (96.000 €/Jahr).

Ein Neubau der Wand auf 1.050 m Länge aus Aluminiumkassetten mit einer Erhöhung um 2 m auf einer Länge von 450 m würde ca. 3,5 Mio € kosten, bei einer Nutzungsdauer von voraussichtlich mindestens 40 Jahren (87.500 €/Jahr).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

Bei einer Sanierungsmaßnahme ist allerdings das Kostenrisiko erfahrungsgemäß deutlich höher als bei einem Neubau.

Es kann grob abgeschätzt werden, dass bei einer Erhöhung der Lärmschutzwand um 2 m die Grenzwerte für 2 weitere Stockwerke eingehalten werden können.

Empfehlung der Verwaltung

Eine provisorische Erhöhung ohne Sanierung der bestehenden Wand ist mit ca. 850.000 € in Verbindung mit einer Restnutzungsdauer von 10 Jahren im Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht sinnvoll und wird deshalb nicht empfohlen. Ebenso kann die Variante, die gesamte bestehende Lärmschutzwand zu sanieren und gleichzeitig eine provisorische Erhöhung aufzusetzen, im Hinblick auf die Gesamtkosten und die damit verbundene Nutzungsdauer nicht befürwortet werden.

Aus den oben genannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, die bereits abgeschriebene Lärmschutzwand bis zu ihrem baulichen Nutzungsende bestehen zu lassen und regelmäßig auf ihren Zustand zu überprüfen. Sobald ihr Nutzungsende abzusehen ist, ist die Frage des Lärmschutzes in diesem Bereich vor dem Hintergrund des dann aktuellen Stands der Technik zu untersuchen und das weitere Vorgehen erneut im Verkehrsausschuss zu beraten.

3.6 Lärmschutzwall Weier (kein Aktionsbereich)

In seiner Sitzung am 11.04.2011 trug der Gemeinderat auf der Grundlage des „1. Sachstandsberichts zum Lärmaktionsplan“ (Drucksache-Nr. 156/10) die Entscheidung, die einvernehmlich zwischen der Verwaltung, den Ortsverwaltungen und dem Abfallwirtschaftsamt des Ortenaukreises getroffen wurde, mit, dass grundsätzlich nur unbelastetes Material für die Schüttung des Lärmschutzwalls bei Weier (als Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls bei Waltersweier) verwendet werden soll. Dies geschah wohlwissend, dass sich deshalb die Realisierung des Lärmschutzwalls zeitlich verzögern wird. Das Abfallwirtschaftsamt sicherte zu, dass es die Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls nach Norden bis zur K 5324 unverzüglich angehen wird, sobald abzusehen ist, dass die Satte Klamm aufgefüllt und die Rekultivierungspflicht erfüllt ist.

Da in den letzten Jahren weniger Schüttmaterial angefallen ist, schätzt das Abfallwirtschaftsamt zum heutigen Zeitpunkt, dass frühestens 2018 mit dem Bau der Verlängerung des Lärmschutzwalls begonnen werden kann. Derzeit wird geprüft, inwieweit sich durch Material aus dem Neubaugebiet Seitenpfaden ein früherer Baubeginn erreichen lässt. Die Planungs- und Bauabwicklungen sollen analog zum bereits geschütteten Lärmschutzwall erfolgen. Insbesondere ist geplant, den Materialantransport ebenso von Süden über den bereits geschütteten Wall und über die Marlener Straße zum Schutz der Bevölkerung in Weier und Waltersweier abzuwickeln.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

023/14

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.2	Bearbeitet von: Bär, Amrei	Tel. Nr.: 82-2526	Datum: 06.03.2014
---	-------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg

Aus diesem Grund kann die Marlene Straße bis zur Fertigstellung der Verlängerung des Lärmschutzwalls bis zur K 5324 nicht zurück gebaut werden. Nach heutiger Schätzung könnte abhängig vom Materialanfall ca. 2023 mit dem Rückbau der Marlene Straße begonnen werden (2018 Baubeginn des Lärmschutzwalls, 5 Jahre Bauzeit für Lärmschutzwall).

Für die Planung der Verlängerung des Lärmschutzwalls setzt das Abfallwirtschaftsamt maximal 2 Jahre an (incl. Grunderwerb). Sofern sich keine neuen Erkenntnisse ergeben (z.B. unerwarteter zusätzlicher Anfall von geeignetem Schüttmaterial), wird die Stadt Offenburg 2016 den Gemeinderat über die aktuellen Planungs- und Verhandlungsstand informieren, damit der Gemeinderat über das weitere Vorgehen entscheiden kann.

Aktualisierter Zeitablauf zur Verlängerung des Lärmschutzwalls bei Weier:

	neu	bisher
Planungsbeginn	2016	2013
Baubeginn	2018	2015
Fertigstellung	2023	2020
Rückbau Marlene Straße	ab 2023	ab 2020

4. Weiteres Vorgehen und Empfehlung

Die Verwaltung wird weiterhin entsprechend der Prioritätenliste die Maßnahmenpakete der einzelnen Lärmaktionsbereiche abarbeiten. Hierbei wird den Forderungen gegenüber der DB AG zur Lärmsanierung ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt.

Die Verwaltung empfiehlt,

- den 4. Sachstandsbericht zum Lärmaktionsplan Offenburg zur Kenntnis zu nehmen.
- die Ergebnisse der Hauptuntersuchung zur Lärmschutzwand 3 zur Kenntnis zu nehmen. Die Lärmschutzwand 3 im Zuge der B3/33 wird in regelmäßigen Abständen auf ihren Zustand überprüft. In spätestens 10 Jahren ist die Frage des Lärmschutzes in diesem Bereich vor dem Hintergrund des dann aktuellen Stands der Technik zu untersuchen und das weitere Vorgehen erneut im Verkehrsausschuss zu beraten.