



Stadt
Offenburg

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:

Fachbereich 6

Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:

Andreas Demny

Leon Feuerlein

Tel. Nr.:

82-2308

82-2363

Datum:

03.02.2016

1. Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Planungsausschuss	07.03.2016	öffentlich
2. Gemeinderat	11.04.2016	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Planungsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat:

- a) zu beschließen, dass die DB Netz AG für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen Lärmschutzwände aus Aluminium und durchgehend mit einer Höhe von drei Metern über Schienenoberkante zugrunde legen soll.
- b) die Stadtverwaltung zu beauftragen, die unter Kapitel 5 aufgeführten städtebaulichen Maßnahmen zu prüfen, sowie die Machbarkeit und finanziellen Auswirkungen für die Stadt als Grundsatzentscheidung dem Gemeinderat vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens zur Beratung vorzulegen.
- c) die Verwaltung zu beauftragen, die in Kapitel 2 genannten Beanspruchungen von Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen der Stadt über gesonderte Vereinbarungen mit der DB Netz AG zu regeln.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient unmittelbar dem strategischen Ziel 1 „Durchsetzung eines städtebaulich sowie menschen- und umweltverträglichen Bahnausbaus“.

1. Einführung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 11.05.2015 (Drucksache Nr. 049/15) auf Basis des Bürgervotums die damalige DB Projektbau GmbH gebeten (zuständig ist nach interner Umorganisation nun die DB Netz AG), die konkreten Planungen für die Lärmschutzwände in den Bereichen Stegermatt, Uffhofen, Hildboltzweier und Albersbösch aufzunehmen. Zusätzlich sollte die DB Projektbau GmbH auch untersuchen, inwieweit die Bahnbrücken entdröhnt werden können, um diese punktuelle Lärmquelle zu verringern. Die Stadtverwaltung wurde beauftragt, die Planungen der Lärmschutzwände städtebaulich zu prüfen und gegebenenfalls Gestaltungsvorschläge zu erarbeiten.

Der Gemeinderatsbeschluss vom Mai 2015 ist als Grundsatzbeschluss für die Lärmsanierung der Rheintalbahn mit der Errichtung von Lärmschutzwänden in der von der DB Projektbau GmbH konzipierten Länge anzusehen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Zähringer Straße und Mühlbachbrücke (Bereich Stegermatt, Südseite der Bahnstrecke) ist eine 650 m lange Schallschutzwand förderfähig.

Im weiteren Verlauf auf der Südseite der Strecke ist zwischen der Kinzigbrücke und dem Buswendeplatz Hildboltzweier eine 1.560 m lange Lärmschutzwand förderfähig (Bereich Uffhofen und Hildboltzweier). Auf der Nordseite der Rheintalbahn ist zwischen der B3/33-Querung und dem Sportplatz des SC Offenburg eine 835 m lange Wand förderfähig (Bereich Albersbösch) (Abbildung 1).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6
 Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
 Andreas Demny
 Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
 82-2308
 82-2363

Datum:
 03.02.2016

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

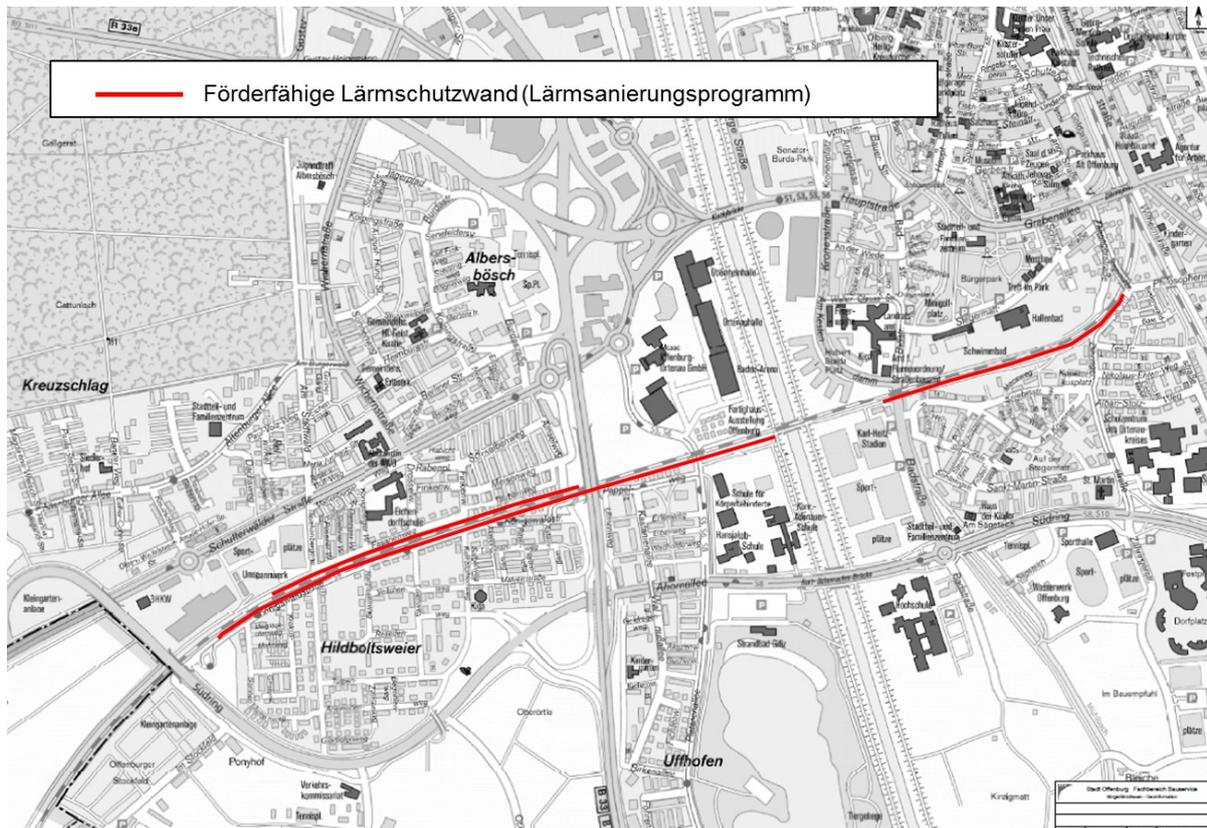


Abbildung 1: Förderfähige Lärmschutzwände

Diese bisher getroffene Entscheidung lässt allerdings offen, welche Höhe die Wände haben und mit welchem Material bzw. mit welcher stadterträglichen Gestaltung diese zu planen sind. Vom Bund werden im Rahmen der Lärmsanierung von Eisenbahnstrecken nur mindestens zwei bis maximal drei Meter hohe Wände (gemessen ab Schienenoberkante) aus Aluminium bezuschusst.

In einem kleinen Umfang von 1,5% der Investitionssumme entlang der Strecke können zusätzliche gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung, wie z.B. transparente Elemente aus Acryl, bezuschusst werden. Weitergehende Ansprüche von Stadt oder auch privaten Grundstückseigentümern sind finanziell selbst zu tragen.

Die Bürgerbefragung ergab keine generelle Ablehnung von drei Meter hohen Wänden. Es wurde von einem sehr kleinen Teil der Teilnehmer an der Befragung eine besondere Gestaltung oder auch transparente Elemente gewünscht. Mit den drei Meter hohen Lärmschutzwänden können auf dem gesamten Streckenabschnitt knapp 300 Wohnungen mehr, und ohne zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden als bei zwei Meter hohen Wänden, vor zu hoher Lärmbelastung geschützt werden. Die grundsätzlichen Randbedingungen und möglichen Maßnahmen zur Lärmsanierung der Rheintalbahn auf der Gemarkung der Stadt

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

Offenburg sowie eine städtebauliche Ersteinschätzung sind mit Drucksache Nr. 199/14 dem Gemeinderat in seiner Sitzung 02.02.2015 zur Kenntnis gegeben worden.

Die bisher geplante Zeitplanung der Bahn sieht vor, dass die Umsetzung der Lärmschutzwände in 2018 erfolgen sollte. Mittlerweile geht das Eisenbundesamt als Genehmigungsbehörde dazu über, für die Lärmsanierung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, da insbesondere die nächtliche Baulärmbelastung geregelt werden muss. Von daher ist davon auszugehen, dass ein im Herbst 2016 eingeleitetes Planfeststellungsverfahren eine Umsetzung der Lärmsanierung erst ab 2019 ermöglicht.

Bis November 2016 müssen die Genehmigungspläne von der Bahn erstellt werden. Diese müssen neben der Höhe der Lärmschutzwände auch das Material festlegen. Kleinere spätere Änderungen, wie die Erhöhung des Anteils transparenter Elemente in einer Aluminiumwand können nachträglich ohne zusätzliche Genehmigung ergänzt werden. Auch eine den Wänden vorgelagerte Gestaltung kann noch nachträglich erarbeitet werden. Die nachträgliche Änderung des Materials der Wand (z.B. Betonsteine statt Aluminium) ist allerdings nicht möglich. Diese grundsätzlichen, von einer Aluminiumwand abweichenden Gestaltungselemente müssen demnach zur Einhaltung des Umsetzungshorizontes zeitnah entschieden werden.

2. Planungsstand der Lärmschutzwände

Als Grundlage für die Entscheidung der weiteren Planung der Lärmschutzwände für das Planfeststellungsverfahren liegen die Lagepläne und von der Stadtverwaltung vorgegebene Darstellungen von Querschnitten vor. Aus den vorliegenden Planungen sind die Eingriffe in private und öffentliche Grundstücke ablesbar, und es können die städtebaulichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen bewertet werden. Ebenso kann auf dieser Planungsgrundlage auch festgelegt werden, welche Möglichkeiten der gestalterischen Aufwertung, z.B. Bepflanzungen etc., möglich sind.

Die Stadt Offenburg ist an den im Folgenden aufgezählten Stellen bzw. Streckenabschnitten durch Inanspruchnahme von städtischen Flächen oder Ingenieurbauwerken betroffen (siehe auch Abbildung 2 und Anlage 1_1 bis 1_7):

1. Zähringerstraße, Querprofil 1 in km 146,8 + 75,00 (LP-LSW1 BL1):
Im Bereich der Oberleitungsmasten schwenkt die LSW auf den Gehweg. Hierdurch entsteht auf kurze Länge eine Verschmälerung mit einer Restbreite von rund 2,10 m, was noch ausreichend wäre. Sollte eine Vorpflanzung vorgesehen werden, so sollten Pflanzen gewählt werden, die kaum ausragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

2. EÜ (Eisenbahnüberführung) Badstraße / Mühlbach (4000/147,412/1636), LP-LSW1 BL2:
Hier ist im Bestand ein Sonderbauwerk neben der bestehenden EÜ geplant. Die Mittelstütze des Sonderbauwerks liegt laut Planung im Gehweg, was im Hinblick auf die beengten Verhältnisse abzulehnen ist. Da die EÜ Badstraße mittelfristig neu gebaut wird, ist allerdings eine Lärmschutzwand auf der Bestandsbrücke unrealistisch.
3. EÜ Platanenallee (4000/147,958/1615), LP-LSW 2 BL1:
Hier ist ebenfalls ein Sonderbauwerk geplant. Die heute schon eingeschränkte Durchfahrtshöhe darf durch die geplante Maßnahme nicht verringert werden. Ebenso ist ein Anprallschutz erforderlich. Diese Brücke soll bis 2019 neu gebaut werden, sodass dann die Lärmschutzwand in den Neubau integriert werden kann.
4. EÜ Amselweg (4000/148,295/1616), LP-LSW 2-3 BL2:
Das hier geplante Sonderbauwerk auf der Südseite der Strecke 4000 soll gemäß Planung auf der Kappe des städtischen Bauwerks verankert werden. Dies würde eine Unterhaltung bzw. zukünftige Instandsetzungen des städtischen Bauwerks wesentlich erschweren. Dies muss in einer gesonderten Vereinbarung geregelt werden.
5. LP-LSW 2-3 BL2:
Die geplante LSW im Abschnitt Ulmenweg bis Amselweg liegt auf städtischem Gelände. Die Fahrbahn in diesem Bereich kann mit derzeit über 7,5 Metern Breite bis auf 6,0 Meter verschmälert werden.
6. Entlang der Königswaldstraße bis zum Fliederweg steht die LSW so nahe am Fahrbahnrand, dass eine großzügige Vorpflanzung nicht möglich ist. Auf kurzen Abschnitten ist aufgrund der Kategorie der Straße (Erschließungsstraße Kategorie IV) und der Tempo 30 Anordnung eine Verschmälerung der Fahrbahn von heute 6,0 Meter auf Abschnitte mit 5,0 Metern planerisch möglich.
7. EÜ in Höhe Kornblumenweg (4000/148,560/1617), LP-LSW2-3 BL2:
Hier besteht schon heute das Problem, dass die Bauwerksfuge, die das städtische Bauwerk von dem der Bahn trennt, auf Gelände der DB Netz AG liegt. Eine Unterhaltung dieses Bereiches ist heute schon schwierig. Die geplante LSW führt hier über das städtische Bauwerk und wird das Problem der Unterhaltung weiter verschärfen. Die technische Lösung ist hier dringend mit der Stadt abzustimmen.
Im weiteren Verlauf, ab dem Amselweg in Richtung Süden, liegen immer wieder Teile der LSW auf städtischem Gelände. Entlang der Königswaldstraße ist dies meist im Bereich der Oberleitungsmasten der Fall.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6
 Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
 Andreas Demny
 Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
 82-2308
 82-2363

Datum:
 03.02.2016

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

Im Bereich des Fasanenweges liegen ganze Abschnitte auf städtischem Gelände. (LP-LSW2-3 BL3)

8. Grundsätzlich ist noch zu prüfen, in welchen Abschnitten der städtische Zaun entlang der Strecke 4000 entfernt werden könnte. Dies würde auf lange Sicht erhebliche Einsparungen in der Unterhaltung bringen.

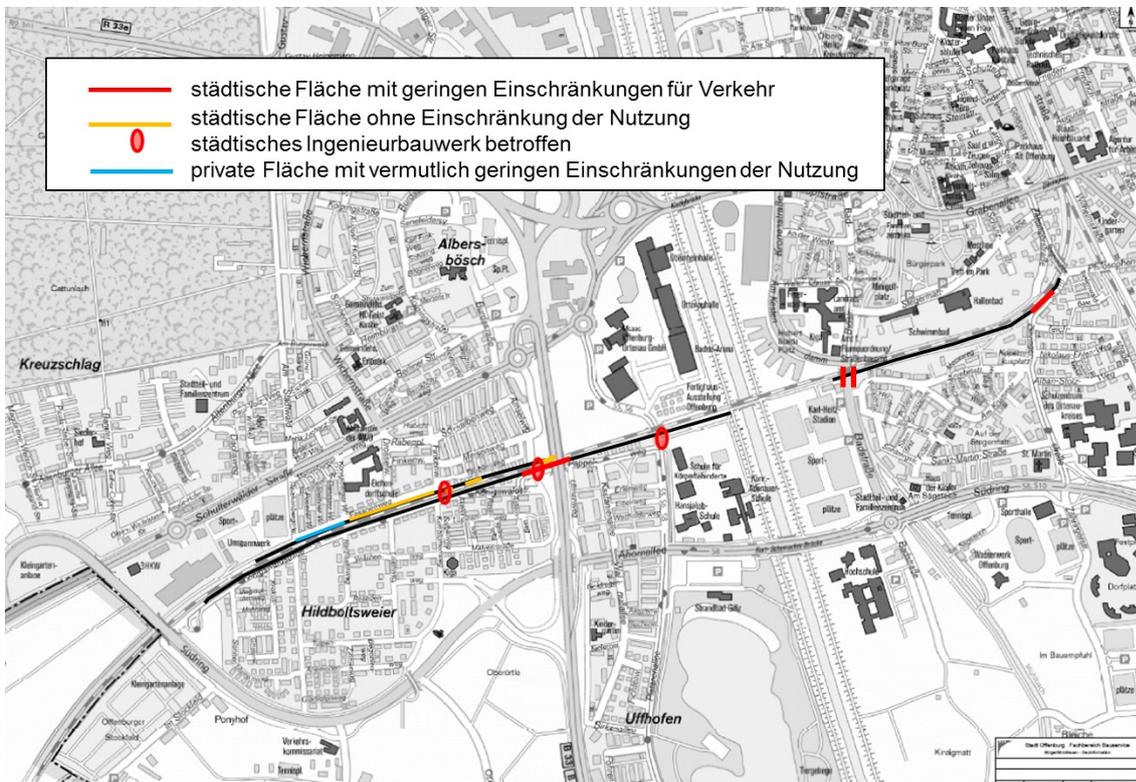


Abbildung 2: Lärmschutzwandabschnitte mit

Zum 01.01 2016 hat der Bund die Lärmsanierungsgrenzwerte für Wohngebiete von derzeit 70 dB(A) auf 67 dB(A) tags und von 60 dB(A) auf 57 dB(A) nachts gesenkt, so dass sich der Bereich mit Anspruch auf passiven Lärmschutz am Gebäude vergrößern könnte. Allerdings wird die Absenkung der Grenzwerte in etwa dadurch ausgeglichen, dass mit der Lärmberechnung nach der neuen Schall 03 tendenziell der Förderungsbereich für eine Sanierung kleiner wird.

Wenn die Höhe und Lage der Lärmschutzwände für das Planfeststellungsverfahren feststehen, wird die Lärmberechnung für Offenburg aktualisiert und den Planunterlagen beigelegt. Daraus ergibt sich dann die endgültige Anzahl der Gebäude, die eine Förderung nach der Lärmsanierung erhalten können.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

In diesem Zusammenhang wurde von der DB Netz AG geprüft, inwieweit es durch diese Verschärfung der Grenzwerte eine Zuschussmöglichkeit für die Verlängerung der geplanten Lärmschutzwand im Bereich Stockfeld bis zur Unterführung Südring gibt. Das Ergebnis ist allerdings bzgl. einer Zuschussfähigkeit negativ. Dieser Lückenschluss von knapp 100 Metern Länge würde eine Investition von knapp 150.000 € bedeuten.

3. Städtebauliche Bewertung und mögliche Gestaltungsmaßnahmen

3.1 Allgemeine städtebauliche Bewertung

In Drucksache Nr. 199/14 ist ausführlich eine erste städtebauliche Bewertung von Lärmschutzwänden durchgeführt worden. Dabei wurden einzelne Abschnitte bewertet, so dass für die Entscheidung des Gemeinderats für das weitere Vorgehen eine recht differenzierte Einschätzung zur Auswirkung der Lärmschutzwände vorlag.

Ergebnis der städtebaulichen Bewertung war, dass die geplanten Schallschutzwände bei einer Ausführung mit 3m Höhe über Schienenoberkante und mit dem Standardmaterial Aluminium insbesondere in folgenden Abschnitten städtebaulich als sehr problematisch anzusehen sind, und daher aus städtebaulicher Sicht auch nicht empfohlen werden können:

- an der Königswaldstraße zwischen Fliederweg und Kornblumenweg (Wand 1 Süd, Abschnitt A im nachfolgenden Übersichtsplan)
- am Fasanenweg zwischen Reichenberger Weg und Einmündung Taubenweg (Wand 1 Nord, Abschnitt A)
- am Pappelweg zwischen Ulmenweg und Platanenallee (Wand 1 Süd, Abschnitt D)
- im Bereich Moosweg und Zähringer Straße (Wand 2 Süd, Abschnitt C und D)

In der Vorlage wurden weiterhin Überlegungen angestellt, durch welche Maßnahmen negative städtebauliche Wirkung der Wände verringert werden können. Allerdings bestand zum damaligen Zeitpunkt nur unzureichend Kenntnis darüber, ob Maßnahmen wie Bepflanzungen räumlich überhaupt umsetzbar sind, da eine konkrete Planung für die Lärmschutzwände noch nicht vorlag.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6
 Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
 Andreas Demny
 Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
 82-2308
 82-2363

Datum:
 03.02.2016

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

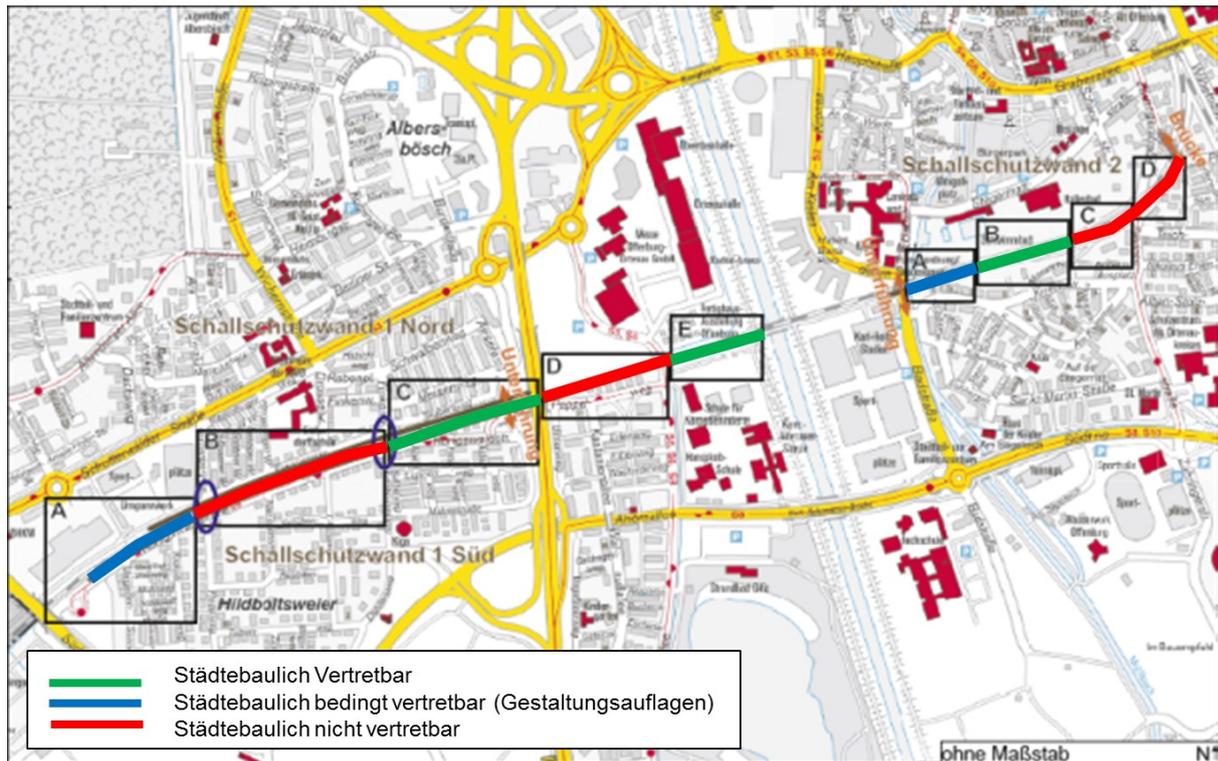


Abbildung 2: Bewertungsabschnitte

Aus der nun von der Bahn vorgelegten Vorplanung der Lärmschutzwände geht hervor, welchen Abstand die Wände zu angrenzenden Flächen halten, und welche Höhe sie über dem Niveau angrenzender Straßen erreichen. Die Höhenangaben von 3 m und 2 m beziehen sich stets auf die Schienenoberkante der Gleise und nicht auf das angrenzende Gelände. Nach Durchsicht dieser Unterlagen kann die bereits in Drucksache Nr. 199/14 vorgenommene städtebauliche Bewertung grundsätzlich bestätigt werden.

Gleichzeitig wird aus den jetzt vorliegenden konkreten Planunterlagen deutlich, dass Maßnahmen zur Abmilderung der negativen städtebaulichen Auswirkungen der Wände wie Bepflanzungen aus Platzgründen zum Teil nur sehr eingeschränkt möglich sein werden. Da die konkreten Planungen der DB Netz AG bei der Stadtverwaltung erst seit Ende Dezember vorliegen, bestand bis zur Erstellung dieser Vorlage keine Zeit, weitere vertiefende Maßnahmen zur städtebaulichen Integration unter eventueller Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraums zu planen. Beispielhaft soll an der Lärmschutzwand „Königswaldstraße“ aufgezeigt werden, welcher Spielraum für eine Gestaltung vorhanden sein könnte.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

3.2 Abschnitt Königswaldstraße zwischen Fliederweg und Kornblumenweg

Als städtebaulich besonders problematisch ist der Abschnitt an der Königswaldstraße zwischen Fliederweg und Kornblumenweg einzustufen. Dort soll die Lärmschutzwand auf rund 500 m unmittelbar an der Königswaldstraße stehen. Auch westlich des Fliederwegs soll die Lärmschutzwand auf weiteren 400 m Länge weitergeführt werden, dort jedoch durch einen bestehenden Graben von der Königswaldstraße getrennt. Visuell direkt an der Königswaldstraße wirksam soll somit an der Königswaldstraße ein rund 1km langes Bauwerk werden, das durch seine Lage direkt an der Straße eine massive städtebauliche Wirkung entfalten wird, und bei einer Ausführung nur in Aluminium heute vorhandene Sichtbeziehungen vollständig unterbrechen wird.

Aus den jetzt vorgelegten Unterlagen der Bahn geht hervor, dass die Gleise in diesem Abschnitt etwa 0,7 m über dem Straßenniveau liegen. Dies bedeutet, dass eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m über Schienenoberkante in diesem niedriggeschossig bebauten Wohngebiet 3,7 m über Straßenniveau in Erscheinung treten würde. Auch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m würde dort noch 2,7 m über Straßenniveau in Erscheinung treten.

In diesem Abschnitt sind Maßnahmen zur Minderung nachteiliger städtebaulicher Wirkungen daher dringend zu empfehlen. Zu empfehlen ist einerseits eine von der Standardlösung abweichende Ausführung der Wand selbst mit transparenten Elementen, andererseits die Prüfung von vorgelagerten Bepflanzungen und vorgelagerten künstlerischen Elementen.

Aus städtebaulicher Sicht muss in diesem Abschnitt die Höhenwirkung der Wand nach Möglichkeit abgemildert werden. Um dies zu erreichen, sollten die obersten Wandpaneele durchgehend transparent ausgeführt werden. Um bestehende Sichtbeziehungen nicht völlig zu versperren und Durchblicke zu ermöglichen, sollten weiter zumindest in Teilbereichen auch darunter liegende Wandpaneele transparent ausgeführt werden. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo Straßen an die Bahn heranführen oder die Bahn queren.

Künstlerisch aus völlig anderen Materialien gestaltete Wandabschnitte müssten für eine Berücksichtigung bei der Planfeststellung geplant werden, was aufgrund des engen Zeitplans der DB Netz AG nicht möglich ist (siehe Kapitel 1). Von daher bleibt neben der Vorgabe für die Verwendung von transparenten Wandelementen nur, die Wände durch vorgelagerte Pflanzungen oder vorgelagerte künstlerische Elemente städtebaulich zu integrieren.

Im rund 500m langen Abschnitt zwischen Fliederweg und Kornblumenweg beträgt der Abstand zwischen Fahrbahnrand im Bestand und der Lärmschutzwand rund 70cm. Innerhalb dieses 70cm breiten Abstands liegen teilweise noch die Fundamente der Lärmschutzwand.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

Eine Eingrünung wird in diesem Abschnitt im Bestand auf Grund des geringen Abstands nur sehr eingeschränkt möglich sein, da nur wenig Raum für Pflanzen und ihre Wurzeln vorhanden ist.

Aus verkehrlicher Sicht ist zumindest in Teilen allerdings eine Verschmälerung der heute 6,0m breiten Fahrbahn um einen Meter möglich. Für den Begegnungsverkehr Bus/Lkw-Pkw reichen bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine 5,0m breite Fahrbahn aus. Da in der Königswaldstraße Tempo 30 angeordnet ist, und es sich um eine Erschließungsstraße der Verbindungsstufe IV handelt, wäre dies vertretbar. So könnte in Teilen dieses Abschnitts zusätzlicher Raum für eine nicht auskragende Bepflanzung oder sonstige Gestaltung geschaffen werden. Da regelmäßiger Linienbusverkehr stattfindet, sind aber wiederkehrende Ausweichstellen für den Busbegegnungsverkehr von 6,0m Breite weiterhin vorzusehen.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, der Aluminiumwand künstlerische Elemente vorzulagern. Durch solche Maßnahmen kann auch versucht werden, das spätere Aufbringen von Graffiti einzuschränken. Eine im Rahmen der Lärmsanierung erstellte Wand in Karlsruhe macht deutlich, welche Möglichkeiten bestehen, negative Auswirkungen sowohl durch transparente Elemente wie auch durch vorgelagerte künstlerische Elemente doch erheblich abzumildern (siehe Abbildung 3).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6
 Fachbereich 3, Abteilung 3.1

Bearbeitet von:
 Andreas Demny
 Leon Feuerlein

Tel. Nr.:
 82-2308
 82-2363

Datum:
 03.02.2016

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände



Abbildung 3: In Karlsruhe im Rahmen der Lärmsanierung erstellte Lärmschutzwand

Mehrkosten für eine gegenüber der Standardlösung aufwändigere Ausführung müsste allerdings die Stadt tragen. Weiter werden auch Pflegekosten entstehen, die ebenfalls durch die Stadt zu tragen sind.

3.3 Übrige Abschnitte

Auch für die übrigen Abschnitte ist auf die städtebauliche Bewertung und die ersten Überlegungen zu Maßnahmen aus der Drucksache 199/14 zu verweisen. Die damalige Bewertung kann unverändert aufrechterhalten werden. Dabei ist insbesondere der aufgrund der Straßenlage exponierte Abschnitt an der Zähringer Straße als besonders sensibel einzustufen, in dem ähnliche gestalterische Anforderungen wie im Bereich der Königswaldstraße zu stellen sind.

3.4 Weiteres Vorgehen zur städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände

Nachdem aus der im Dezember 2015 vorgelegten Vorplanung der Bahn jetzt die genaue Lage der Lärmschutzwände entnommen werden kann, können mögliche grüingestalterische und städtebauliche Maßnahmen nun genauer untersucht werden. Als Randbedingung für die weitere Planung ist allerdings aus planungszeitlichen Gründen und möglichst zeitnaher Umsetzung der Lärmsanierung eine Alternative zur

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

Aluminiumwand nicht gegeben. Allerdings besteht ein recht hoher Spielraum im Einsatz von transparenten Elementen, die schon eine starke Verminderung der optischen Trennwirkung ermöglichen.

Als nächster Schritt sind dementsprechend Vorgaben für den Einsatz transparenter Elemente zu erarbeiten und die lärmtechnischen Auswirkungen sowie der erforderliche städtische Kostenbeitrag zu ermitteln. Dieses muss zeitnah geschehen, um die Ergebnisse in den Planungsprozess der Bahn einspeisen zu können.

In einem weiteren Schritt ist die Machbarkeit der städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände unter Berücksichtigung der o.g. Gestaltungsspielräume zu erarbeiten. Die möglichen Maßnahmen, z.B. Bepflanzung oder gestalterische Aufwertung gemäß dem Beispiel aus Karlsruhe insbesondere entlang der Königswaldstraße und der Zähringerstraße oder im Bereich Uffhofen, sind unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeiten und verkehrsplanerischer Aspekte aufzuarbeiten. Auch hier sind erste Kostenschätzungen vorzunehmen, da diese Maßnahmen komplett in der baulichen und kostenmäßigen Verantwortung der Stadt liegen werden.

4. Ergebnis der Entdröhnungsuntersuchung der Kinzigbrücke

In der bisherigen Diskussion wurde seitens des Gemeinderats und auch von Bürgern die besondere Lärmentwicklung der drei Bahnbrücken über die Badstraße, die Kinzig und der Platanenallee kritisiert. In diesem Zuge wurde die DB Projektbau GmbH aufgefordert, die Möglichkeit und die Wirkung einer Entdröhnung der Kinzigbrücke zu untersuchen und der Stadtverwaltung vorzulegen. Für die beiden anderen genannten Brücken ist eine solche Untersuchung nicht erforderlich, da diese kurzfristig im Bestand erneuert werden. Für die Brücke über die Platanenallee sind die Planungen mittlerweile aufgenommen worden. Bei diesen beiden Brücken wird davon ausgegangen und entsprechend bei der Beteiligung der Stadt auch eingefordert, dass diese nach neuesten Gesichtspunkten der Lärminderung gebaut werden.

Die DB Netz AG hat – wie vom Gemeinderat beschlossen – die Möglichkeit und die Wirkung einer Entdröhnung der Kinzigbrücke untersuchen lassen. Im Ergebnis empfiehlt das Gutachten keine Maßnahmen zu ergreifen, da die Bebauung, die davon profitieren würde, zu weit entfernt liegt (Anlage 2). Der städtische Lärmgutachter Büro Kohlen hat die Untersuchung geprüft und ist ebenfalls zum Ergebnis gekommen, dass eine gesonderte Entdröhnung der Kinzigbrücke vom nachweisbaren Nutzen her nicht zu rechtfertigen ist.

5. Empfehlung

Für das Planfeststellungsverfahren der Lärmschutzwände der DB Netz AG kann grundsätzlich der Ausführung aller Wände in Aluminium und mit 3 m Höhe zugestimmt werden, da so ein optimaler Lärmschutz gewährleistet wird. Durch die Berücksichtigung einer ausreichenden Anzahl transparenter Elemente sowie weitere Gestaltungsmaßnahmen soll eine städtebaulich möglichst verträgliche Gliederung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6 Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Bearbeitet von: Andreas Demny Leon Feuerlein	Tel. Nr.: 82-2308 82-2363	Datum: 03.02.2016
--	--	---------------------------------	----------------------

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahnhof-Lärmschutzwände

und Gestaltung der Wände erreicht werden.

Zur Integration der Lärmschutzwände sollten folgende weitere Maßnahmen bzgl. der städtebaulichen Wirkung und Kostenwirksamkeit für die Stadt vertieft untersucht werden und für eine Grundsatzentscheidung im Gemeinderat aufbereitet werden:

- In den städtebaulich besonders problematischen Abschnitten ist eine durchgehend transparente Ausführung der Wandelemente oberhalb von 2,0 m Höhe über der Schienenoberkante zu prüfen.
- Für alle Lärmschutzwände sind an allen Einmündungen von Straßen und an allen Eisenbahnüberführungen (EÜ) sowie gegebenenfalls an weiteren Orten, wo wichtige Sichtbeziehungen bestehen oder Durchblicke wünschenswert sind, über die gesamte Höhe durchgehende transparente Elemente zu prüfen.
- Für die städtebaulich besonders problematischen Abschnitte ist die Machbarkeit einer Grünbepflanzung oder einer vorgesetzten Gestaltung (siehe z.B. das Beispiel aus Karlsruhe) zu prüfen.

Diese zusätzlichen Maßnahmen sind in der dem Planfeststellungsbeschluss folgenden Ausführungsplanung der Lärmschutzwände durch die DB Netz AG zu berücksichtigen. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch eine Kosten- und Unterhaltungsregelung zwischen Stadt und DB Netz AG zu vereinbaren.

6. Weiteres Vorgehen

Am 08.03.2016 ist eine Bürgerinformation vorgesehen, in der die DB Netz AG die konkreten Planungen der Lärmschutzwände und den Zeitplan zur Umsetzung vorstellen wird. Nach derzeitiger Zeitschiene und positivem Beschluss im Gemeinderat bzgl. Material und Höhe der Wände am 11.04.2016 wird die DB Netz AG den Antrag auf Planfeststellung im November 2016 beim Eisenbahnbundesamt stellen können.

Vor dem Planfeststellungsverfahren sollte eine Grundsatzentscheidung im Gemeinderat über Art und Umfang der Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Lärmschutzwände herbeigeführt werden. Die Machbarkeit und die grobe Kostenschätzung werden die Stadtverwaltung in der ersten Jahreshälfte 2016 erarbeiten und dem Gemeinderat im Oktober 2016 rechtzeitig vor dem Planfeststellungsverfahren zum Beschluss vorlegen.

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab 2018, vermutlich aufgrund des Planfeststellungsverfahrens erst ab 2019 möglich.

Bei der Umsetzung bestehen Abhängigkeiten zu den geplanten Neubauten der beiden Eisenbahnbrücken über die Platanenallee und Badstraße/Mühlbach. Die DB Netz AG führt derzeit die Voruntersuchungen für den Neubau der Brücke „Platanenallee“ durch. Dieser Neubau wird die Lärmschutzwände mit berücksichtigen. Die Planungen und Untersuchungen zur Brücke „Badstraße“ sind bisher nicht ange laufen. Die Stadt hatte hier ein Verlangen zur Verbesserung der Durchfahrt geäußert.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

021/16

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Fachbereich 6	Andreas Demny	82-2308	03.02.2016
Fachbereich 3, Abteilung 3.1	Leon Feuerlein	82-2363	

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn-Lärmschutzwände

Der Neubau der Brücke „Badstraße“ wird vermutlich nicht mit der Umsetzung der Lärmsanierung korrespondieren, so dass die Lärmschutzwand im Bereich Stegermatt zunächst ohne die Wände auf der Brücke „Badstraße/Mühlbach“ gebaut werden wird. Erst mit dem Neubau dieser Brücke wird dann die Lärmschutzmaßnahme im Bereich Stegermatt abgeschlossen sein.

In 2017 werden die begleitenden Gestaltungsmaßnahmen zu den Lärmschutzwänden und die endgültige Zahl der transparenten Elemente dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Damit können diese in der Ausführungsplanung der Lärmschutzwände berücksichtigt werden. Die Stadtverwaltung wird die für die städtebaulichen Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel mit der DB Netz AG abstimmen und zum Doppelhaushalt 2018/19 anmelden.