



Stadt
Offenburg

**ORTENAU KLINIKUM
STANDORTSUCHLAUF
FÜR DEN STANDORT OFFENBURG**
Dokumentation



INHALT

1	SACHSTAND ZUM VERFAHREN	3
2	GEPLANTES KLINIKUM	4
3	BEWERTUNGSKRITERIEN	8
4	STANDORTSUCHLAUF	27
5	BEWERTUNG DER STANDORTE	34
5.1	Standort 1 - Nordwestlich Holderstock	34
5.2	Standort 2 - Gewerbepark Hoch ³	52
5.3	Standort 3 - Nördlich Windschläg	63
5.4	Standort 4 - Nördlich Bohlsbach	81
5.5	Standort 5 - Nördlich Rammersweier	92
5.6	Standort 6 - Langenbosch „Talebuckel“	109
5.7	Standort 7 - Westlich der Schwarzwaldbahn	120
5.8	Standort 8 - Östlich der Schwarzwaldbahn	130
6	ERGEBNIS DER PRÜFUNG	141

**ORTENAU KLINIKUM
STANDORTAUSWAHL
FÜR DEN STANDORT OFFENBURG**

BEARBEITUNG
STADT OFFENBURG
FACHBEREICH STADTPLANUNG UND BAURECHT
WILHELMSTRASSE 12
77654 OFFENBURG

APRIL 2019
ANLAGE ZUR VORLAGE NR. 006/19

1 SACHSTAND ZUM VERFAHREN

Bisherige Schritte

14.05.2018	Erster Bericht zu möglichen Klinikumsstandorten im Haupt- und Bauausschuss des Gemeinderats
24.07.2018	Grundsatzbeschluss des Kreistags • Krankenhausstrukturreform „Agenda 2030“ • Neubau eines Klinikums in Offenburg • Auftrag zur vertieften Standortprüfung für die Standorte „Nördlich Windschläg“ und „Nordwestlich Holderstock“
August 2018 - März 2019	Vertiefte Standortprüfung durch Ortenaukreis und Stadt
11.02.2019	Bericht zum Stand und weiteren Vorgehen im Haupt- und Bauausschuss des Gemeinderats
02.04.2019	Bericht der Stadtverwaltung zum Prüfergebnis im Gemeinderat (nichtöffentlich)
April 2019	Bürgerinformationsveranstaltungen

Nächste Schritte

bis 29.04.2019	Beratung in den Ortschaftsräten Bohlsbach und Bühl
30.04.2019	Beratung im Ausschuss für Gesundheit und Kliniken des Ortenaukreises
07.05.2019	Beschluss im Kreistag des Ortenaukreises zum Standort
08.05.2019	Beschluss im Gemeinderat Offenburg zum Standort

2 GEPLANTES KLINIKUM

Das „Ortenau Klinikum“ als Eigenbetrieb des Ortenaukreises betreibt Klinikstandorte in Offenburg, Gengenbach (bis 2018), Oberkirch, Kehl, Lahr, Ettenheim, Achern und Wolfach und stellt so die Gesundheitsversorgung im Ortenaukreis sicher.

In Offenburg bestehen zwei Standorte am Ebertplatz und an der Weingartenstraße.

Der Standort am Ebertplatz wurde ursprünglich 1910 bis 1912 als städtisches Krankenhaus errichtet. Fortschritte in der Medizin, neue Anforderungen und eine Ausweitung des Leistungsangebotes haben in der Vergangenheit immer wieder Umbauten und Erweiterungen des Klinikums erforderlich gemacht. Das Klinikgrundstück ist heute rund 6,7 ha groß.

Die St. Josefsklinik des Ordens der Franziskanerinnen vom Göttlichen Herzen Jesu in Gengenbach wurde im Jahr 1956 an der Weingartenstraße eröffnet. Das Klinikgrundstück ist heute knapp 4 ha groß. Die St. Josefsklinik wurde im Jahr 2009 in das Ortenau Klinikum integriert, so dass beide Offenburger Krankenhäuser seitdem unter der gleichen Trägerschaft stehen.

Der Ortenaukreis hat am 24.07.2018 mit der „Agenda 2030“ eine Strukturreform für das „Ortenau Klinikum“ beschlossen. Stationäre Standorte in Kehl, Oberkirch, Gengenbach (bis 2018) und Ettenheim sollen nicht fortgeführt werden. In Offenburg ist eine Zusammenführung der bisherigen Standorte Ebertplatz und St. Josefsklinik in einem Neubau an einem neuen Standort vorgesehen. Hierfür besteht, einschließlich einer Reserve für spätere Erweiterungen, ein Flächenbedarf von 20 ha.

Flächenbedarf

Nutzungen und Flächenbedarf an einem neuen Standort in Offenburg
• Klinikum: ca. 10-12 ha • Nebennutzungen: ca. 3-5 ha • allgemeine Erweiterungsfläche: ca. 3-4 ha
Flächenbedarf in der Summe: • Minimum 13 ha Grundstück • Maximum 20 ha Grundstück (maximale Ausbaustufe)

Vergleich der Eckdaten

Klinikum Ebertplatz und Neubau Klinikum am Standort Offenburg:

Klinikum Ebertplatz	Neubau Klinikum Offenburg
• ca. 460 Betten • Nutzfläche Klinik ca. 30.000 m² • Nutzfläche Nebennutzungen wie Ärztehaus, Wohnheim, Parkdeck, Kindergarten, Schule ca. 34.000 m² • Nutzfläche gesamt ca. 64.000 m² • 6,7 ha Grundstück (7,3 ha mit Bildungszentrum)	• ca. 850-900 Betten • Nutzfläche Klinik ca. 50.000-55.000 m² • Nutzfläche Nebennutzungen wie Ärztehaus, Wohnheim, Parkdeck, Kindergarten, Schule, Verwaltung, Logistik ca. 40.000-60.000 m² • Nutzfläche gesamt 90.000-115.000 m² • Grundstücks-Flächenbedarf 13 - 20 ha

Erläuterung:

Die Nutzfläche ist die auf die verschiedenen Geschosse verteilte genutzte Fläche.

Nutzfläche sowie Nebenflächen, Erschließungsflächen (z.B. Treppenhäuser baukonstruktive Flächen) ergeben die Brutto-Grundrissfläche (BGF).

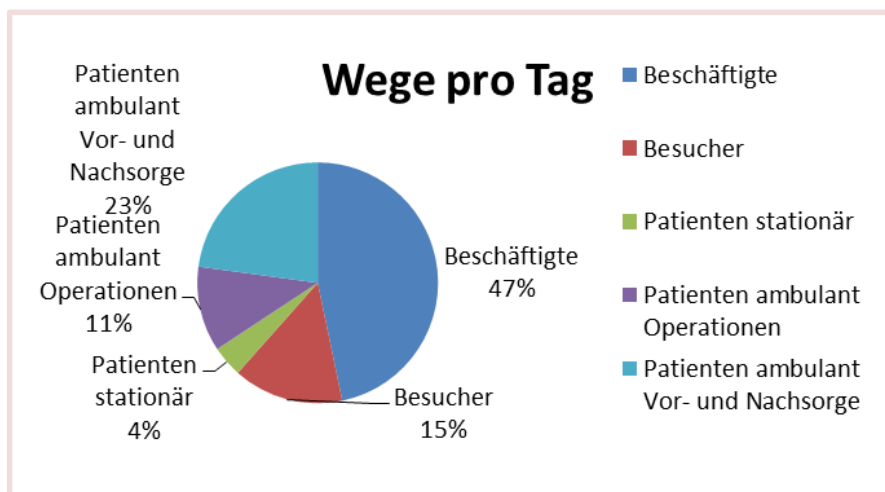
Aus der Brutto-Grundrissfläche ergibt sich in Abhängigkeit von der Geschoszahl die Gebäudegrundfläche.

Gebäudegrundfläche und Freiflächen auf dem Grundstück ergeben erforderliche Grundstücksfläche.

Wer sucht das neue Klinikum auf?

Wer kommt zum Klinikum?

- rund 180 stationäre Patienten - Neuaufnahmen - täglich
- rund 500 ambulante Patienten - Operationen - täglich
- rund 1000 ambulante Patienten - Vor- und Nachsorge - täglich
- rund 2100 Beschäftigte täglich, rund 2800 Beschäftigte insgesamt
- rund 650 Besucher täglich
- ➔ rund 4400 Menschen suchen das Klinikum täglich auf
- ➔ rund 8800 Wege - zum Klinikum und vom Klinikum - täglich, mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln



Quelle: Erhebungen zu den heutigen Klinikstandorten wurden ins Verhältnis gesetzt zum künftigen Angebot.

Welche Verkehrsmittel werden genutzt?

Welche Verkehrsmittel genutzt werden, ist vom jeweiligen Standort und von dem an diesem Standort bestehenden Angebot abhängig.

Aus der Situation an den heutigen Standorten wurde die nachfolgende Aufteilung auf die Verkehrsträger (Modal Split) abgeleitet. Quellen sind unter anderem eine Befragung der heutigen Beschäftigten sowie Abschätzungen.

Mögliche Aufteilung der Verkehrsarten – Modal Split

	Verteilung auf die Verkehrsträger (Modal Split)		
	Kraftfahrzeug (MIV)	Bahn und Bus (ÖPNV)	Rad und Fuß
Beschäftigte	56%	17%	27%
Besucher	70%	25%	5%
Patienten stationär	100%	0%	0%
Patienten ambulant Operationen	90%	10%	0%
Patienten ambulant Vor- und Nachsorge	70%	25%	5%
gesamt Modal Split	67%	19%	14%

Grundlage: Mitarbeiterbefragung, vorhandene Daten, Abschätzung

PKW-Anteil

Bei 67 % PKW-Anteil: rund 5.600 PKW-Fahrten täglich
(beide Fahrtrichtungen zusammengezählt)

- aus unterschiedlichen Richtungen (Offenburg, Kehl, Oberkirch, Gengenbach...)
- zum Teil finden diese Fahrten auch heute schon statt
(zu den Kliniken Ebertplatz und St. Josefsklinik)

3 BEWERTUNGSKRITERIEN

Bewertungskriterien im Überblick:

- Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung
- Ökologie
- Immissionen / Emissionen
- Ausbau Rheintalbahn
- Flächenverfügbarkeit
- Gelände und Bodenverhältnisse
- Erreichbarkeit (Patienten, Beschäftigte, Besucher)
- Lage im Klinikverbund

3.1 Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

Beim Bewertungskriterium „Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung“ wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt.

- Das Klinikum sollte angrenzend an bestehende Bebauung errichtet werden (keine Zersiedlung).
- Das Klinikum sollte möglichst in seiner Geschossigkeit zur umgebenden Bebauung passen.
- Die Erschließung muss möglich sein. (Anbindung an das Straßennetz, Ver- und Entsorgungsnetze).
- Berücksichtigung von bestehenden Siedlungsstrukturen.
- Berücksichtigung von Zielen der Ortsentwicklung (z.B. Ortsentwicklungskonzepte, Neubaugebiete).

Hierbei sind auch raumordnerische Ziele und Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan und Regionalplan zu berücksichtigen.

3.2 Ökologie

Beim Bewertungskriterium „Ökologie“ wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt.

- Möglichst geringer ökologischer Eingriff.
- Keine gesetzlichen Restriktionen, die einer Bebauung entgegen stehen (Hochwasser, Trinkwassergewinnung, Naturschutz, Landschaftsschutz).

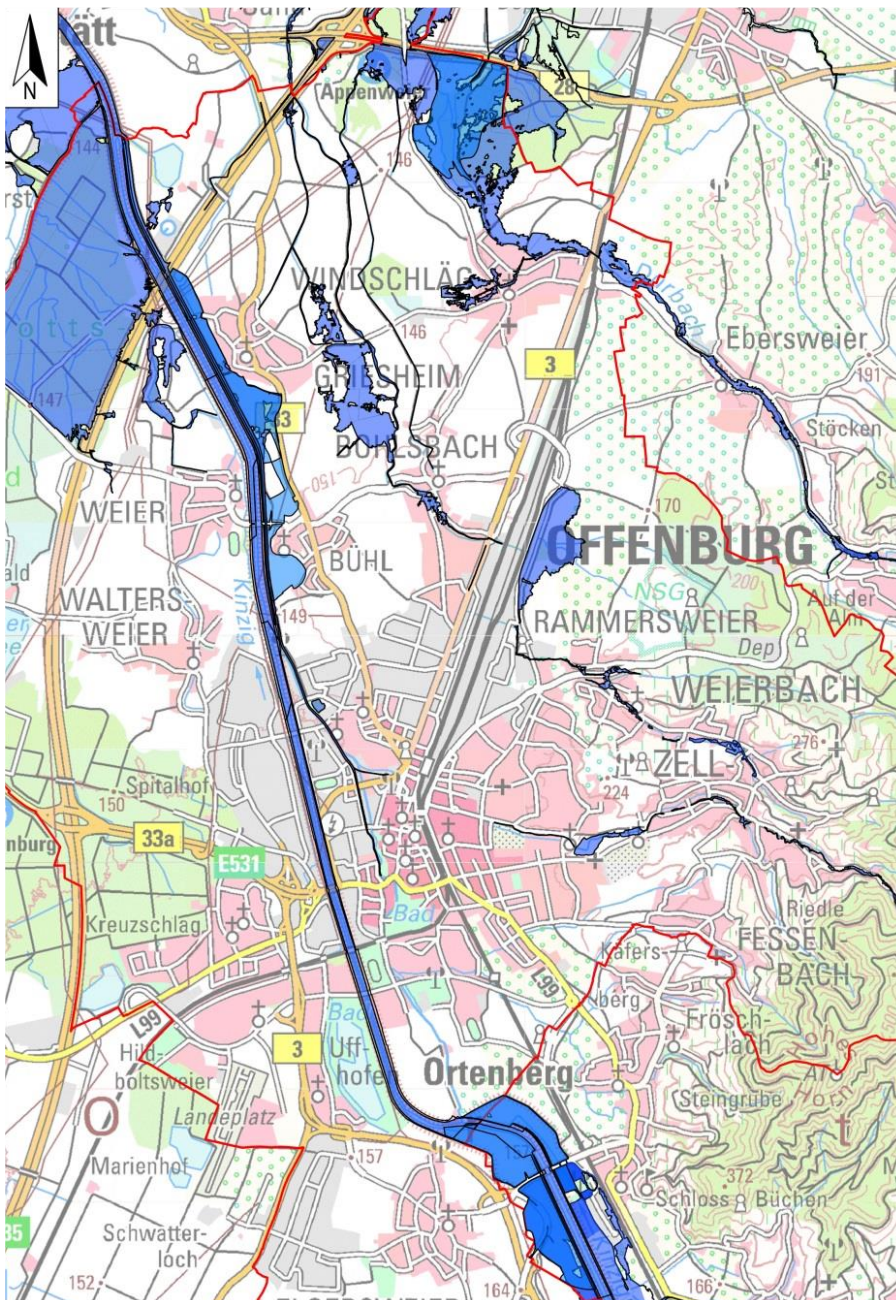
Die gesetzlichen Restriktionen werden auf den nachfolgenden Seiten genauer erläutert.

Unter dem Oberbegriff „Ökologie“ sind hier auch die Festlegungen des Regionalplans erfasst, die neben ökologischen Zielen noch weitere raumordnerische Zielsetzungen verfolgen.

Bewertungskriterium „Ökologie“ – gesetzliche Restriktionen

Hochwasser

- Bereiche mit Überflutung beim „100-jährigen Hochwasser“ - HQ100
- Förmlich festgelegte Überschwemmungsgebiete
- ➔ Bebauung grundsätzlich unzulässig

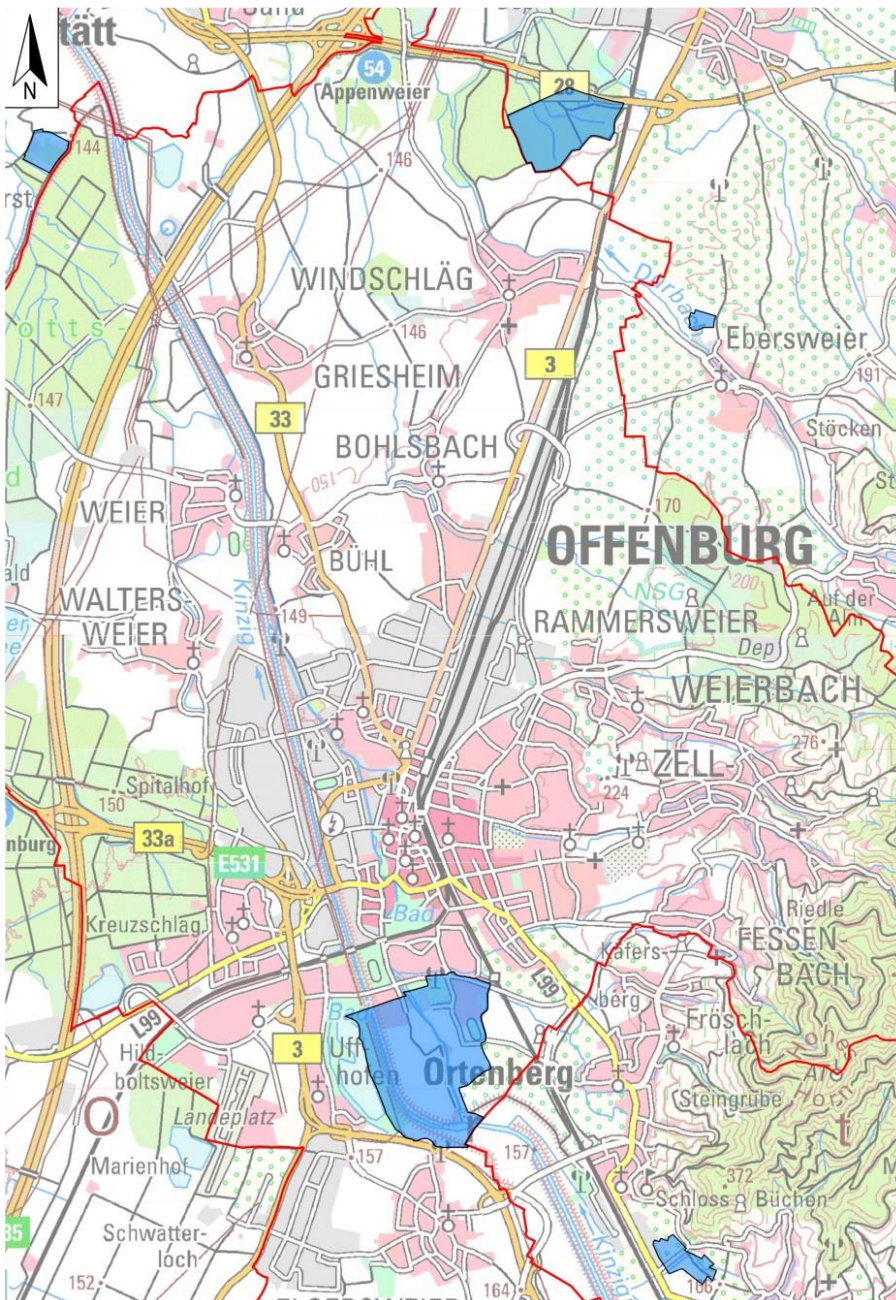


Karte 3.2.1 // Hochwasser HQ 100

Bewertungskriterium „Ökologie“ – gesetzliche Restriktionen

Trinkwassergewinnung

- Wasserschutzgebiete
Zonen 1 und 2 um die Trinkwasserbrunnen
- ➔ Bebauung grundsätzlich unzulässig



Karte 3.2.2 // Wasserschutzgebiete Zone 1 und 2

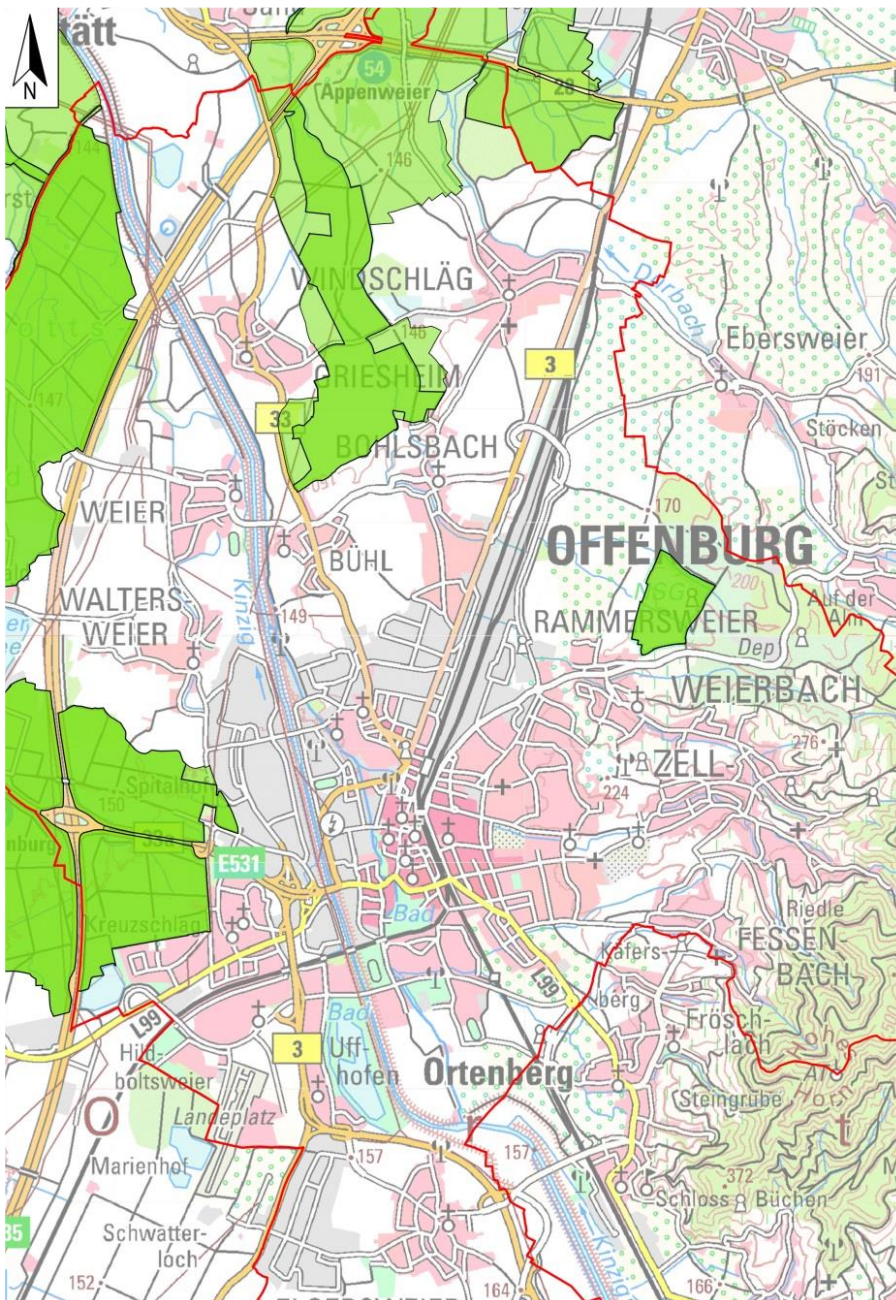
Bewertungskriterium „Ökologie“ – gesetzliche Restriktionen

Naturschutz / Landschaftsschutz

Besonders hochwertige Bereiche:

- Naturschutzgebiete
- FFH-Gebiete (FFH = Flora, Fauna, Habitat)
- Vogelschutzgebiete

Besonders streng geschützt, Bebauung unzulässig



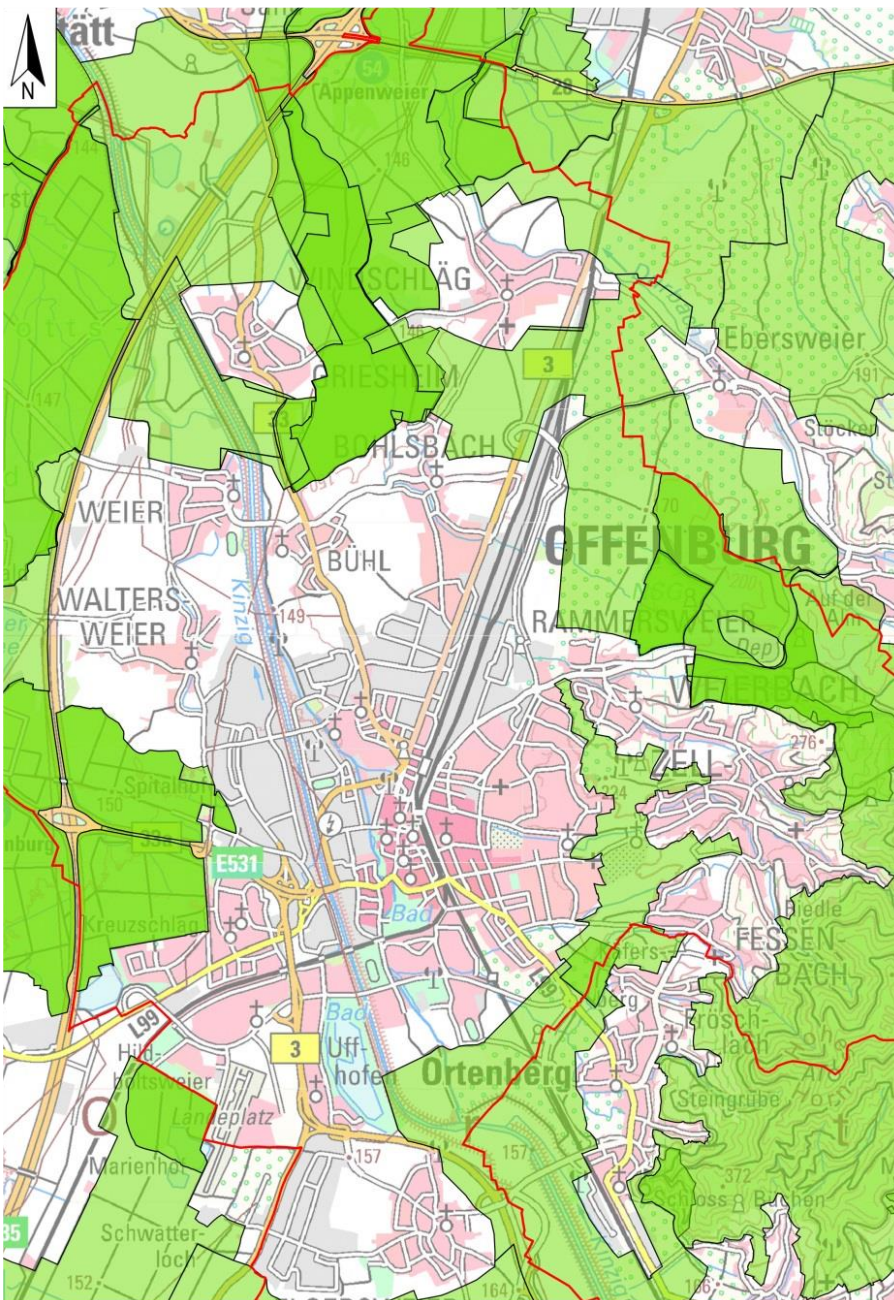
Karte 3.2.3 // Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete

Bewertungskriterium „Ökologie“ – gesetzliche Restriktionen

Naturschutz / Landschaftsschutz

Weitere Schutzgebiete / geschützte Bereiche:

- Landschaftsschutzgebiete
 - Ausweisungen des Regionalplans des Regionalverbands Südlicher Oberrhein aus ökologischen und anderen raumordnerischen Gründen
 - Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege
 - Regionale Grünzüge
 - Grünzäsuren
- ➔ Bebauung grundsätzlich unzulässig

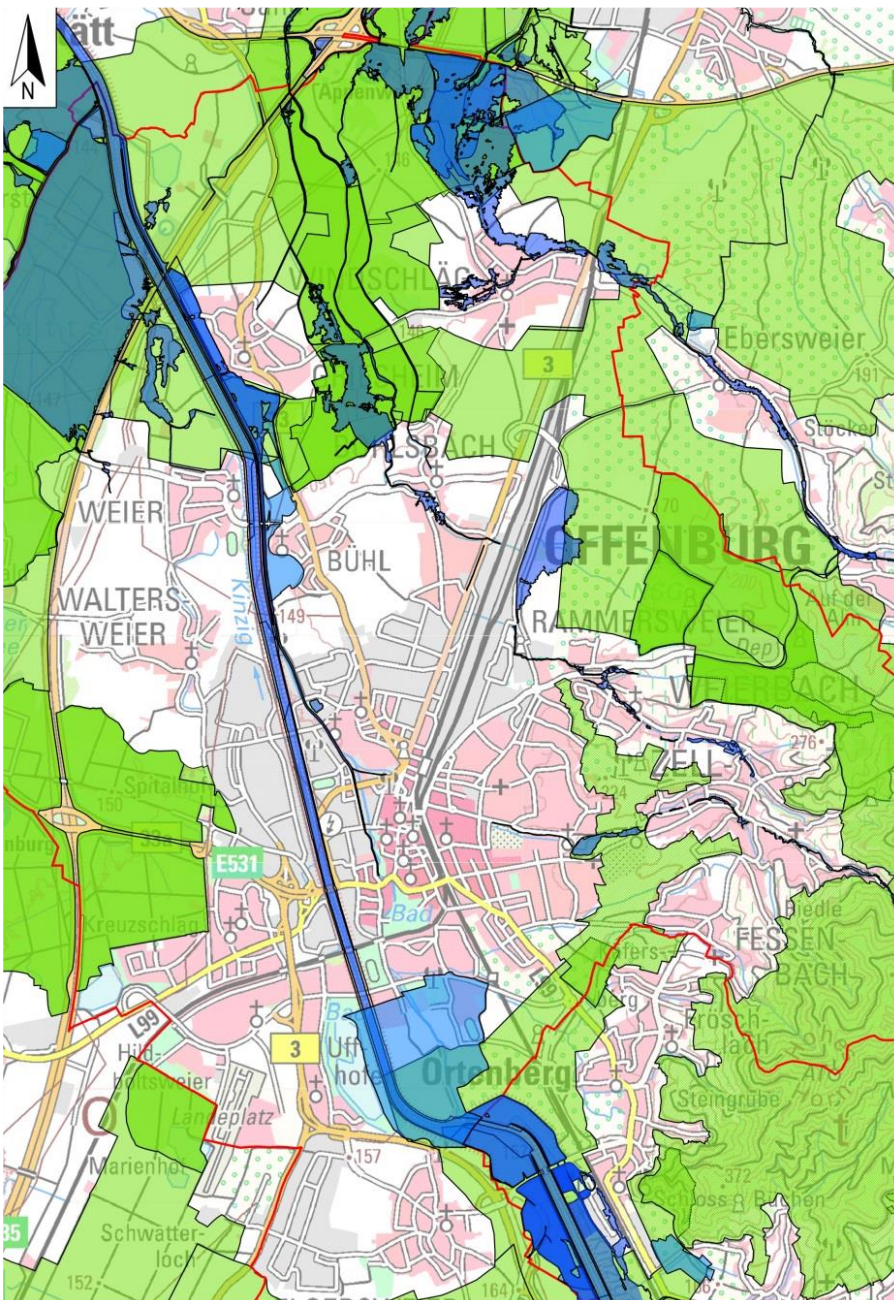


Karte 3.2.4 // Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege, Regionale Grünzüge, Grünzäsuren

Bewertungskriterium „Ökologie“ – gesetzliche Restriktionen

Gesetzliche Restriktionen in der Zusammenschau

- Hochwasser
- Trinkwassergewinnung
- Naturschutz
- Landschaftsschutz
- ➔ Bebauung unzulässig
- ➔ Festlegungen, die nicht die Stadt Offenburg getroffen hat, sondern andere Behörden / Körperschaften



Karte 3.2.5 // Zusammenschau – Hochwasser, Wasserschutzzonen, Naturschutz, Landschaftsschutz //

3.3 Immissionen / Emissionen

Beim Bewertungskriterium „Immissionen / Emissionen“ wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt:

- Keine unverträgliche Belastung durch Immissionen für das Klinikum.
- Emissionen des Klinikums müssen sich im vertretbaren Rahmen bewegen.
- Berücksichtigung des Ausbaus der Rheintalbahn

Immissionen, die auf ein Klinikum einwirken, können insbesondere sein:

- Lärm
- Erschütterungen
- Luftschadstoffe
- Gerüche

Immissionsquellen können insbesondere sein:

- Verkehrswege
- Industrie / Gewerbe (im Einzelfall zu prüfen)

Punktuell erzeugt ein Klinikum auch selbst **Emissionen** (z.B. Notaufnahme, Anlieferung). Insgesamt ist ein Klinikum nicht unverträglich mit Wohnbebauung. Aufgabe muss sein, diese Einrichtungen so anzuordnen, dass Unverträglichkeiten und Konflikte vermieden werden

Zusätzliche Verkehrsbelastung auf den Zufahrtsstraßen besteht, die aber untergeordnet gegenüber der Gesamtbelastung ist.

3.4 Ausbau Rheintalbahn

Im Raum Offenburg wird in den nächsten Jahrzehnten die Rheintalbahn ausgebaut, um auf diesem hochbelasteten Verkehrsweg weitere Kapazitäten zu schaffen.

In diesem Rahmen wird im Raum Offenburg bis 2035 der Güterzugtunnel errichtet.

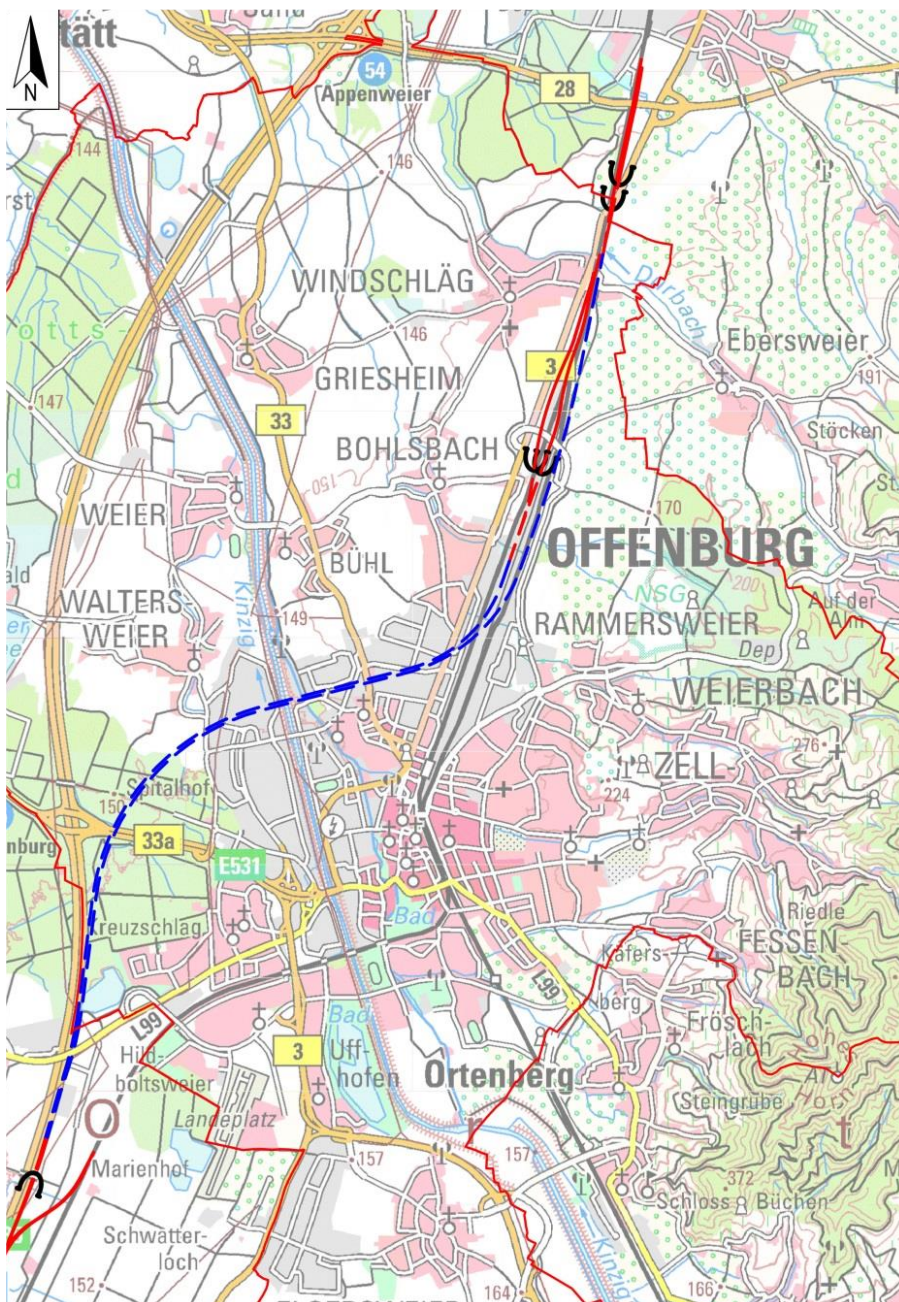
Die Errichtung eines Tunnels benötigt einen längeren Zeitraum, so dass in bestimmten Stadtbereichen über längere Zeit eine Tunnelbaustelle bestehen wird.

Der mittlere Teil des Tunnels wird in sogenannter geschlossener Bauweise durch eine Tunnelbohrmaschine gebohrt. An die Tunneleinfahrten im Süden und Norden schließen sich jeweils Tunnelabschnitte an, die in sogenannter offener Bauweise von oben her errichtet werden. In diesen Bereichen ist mit Beeinträchtigungen durch Baulärm und Erschütterungen zu rechnen. Auf Bahnbaustellen wird auch nachts gebaut, um den Zugverkehr am Tag möglichst wenig einzuschränken, so dass auch diesem Zeitraum mit Beeinträchtigungen gerechnet werden muss.

Weder darf ein Klinikum in unvertretbarer Weise durch Tunnelbaustellen beeinträchtigt werden, noch darf der Ausbau der Rheintalbahn mit dem Güterzugtunnel als Infrastrukturprojekt von herausgehobener Bedeutung erheblich erschwert und verzögert werden.

Bewertungskriterium „Ausbau Rheintalbahn“

Geplanter Güterzugtunnel mit Tunnelleinfahrten und Bereichen in offener Bauweise



rot: offene Bauweise
blau: geschlossene Bauweise

Karte 3.4.1 // Immissionen – Ausbau Rheintalbahn

3.5 Flächenverfügbarkeit

Beim Bewertungskriterium „Flächenverfügbarkeit“ wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt:

- Es muss eine ausreichend große Fläche von 20 ha zur Verfügung stehen (Flächenanforderung des Ortenau Klinikums).
- Nach Möglichkeit in öffentlichem Eigentum.
- Baurecht muss zeitnah geschaffen werden können.

3.6 Gelände und Bodenverhältnisse

Beim Bewertungskriterium „Gelände und Bodenverhältnisse“ wurden folgende Aspekte zu Grunde gelegt:

- Möglichst keine Hanglage.
- Keine sonstigen Einschränkungen, die einer Bebauung entgegenstehen (z.B. Altlasten).

3.7 Erreichbarkeit

Beim einem Klinikum ist von besonderer Bedeutung, dass die Erreichbarkeit für die Menschen aus dem Ortenaukreis und aus Offenburg gewährleistet ist.

Dies betrifft die Erreichbarkeit

- für Patienten.
 - für Besucher.
 - für Beschäftigte.
-
- mit dem Kraftfahrzeug.
 - mit der Bahn und dem Bus.
 - mit dem Fahrrad und zu Fuß.

Die Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist von besonderer Wichtigkeit.

Zu berücksichtigen sind nicht nur das heutige Verkehrsnetz, sondern auch künftige Ergänzungen und Potentiale.

Ein gutes Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln trägt zum Klimaschutz bei und hilft, Überlastungen des Straßennetzes zu vermeiden.

Viele Beschäftigte erreichen heute das Ortenau Klinikum an den Offenburger Standorten mit der Bahn. Um diese Beschäftigten am Standort Offenburg zu halten, ist auch in der Zukunft eine gute Bahnanbindung wichtig.

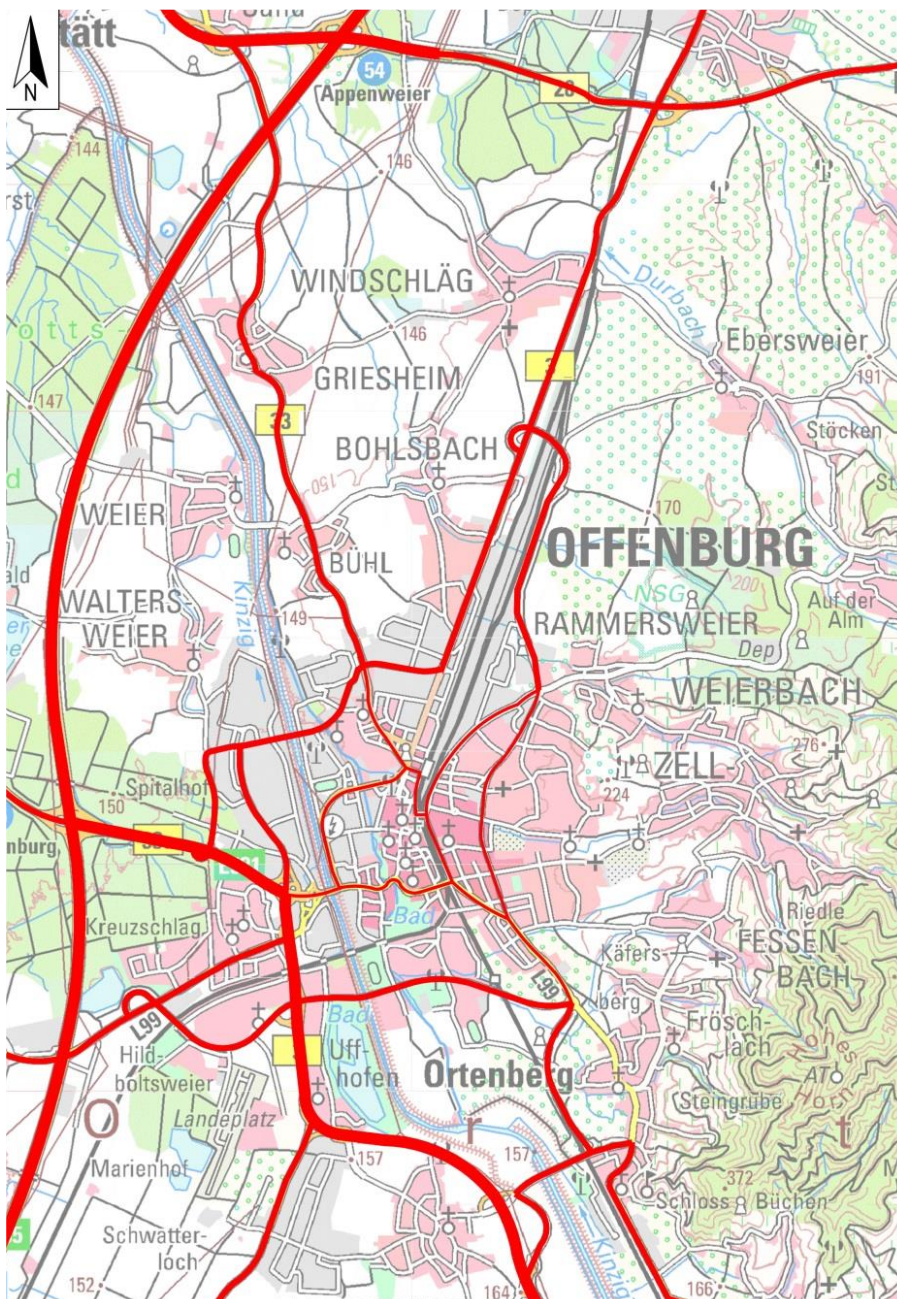
Das Klinikum sollte da sein, wo die Menschen sind.

Bewertungskriterium Erreichbarkeit

Hauptverkehrsstraßennetz

Eine Erreichbarkeit über das Hauptstraßennetz ist in Offenburg grundsätzlich gegeben (Autobahn, Bundesstraßen, sonstige Hauptverkehrsstraßen).

Östlich der Bahnstrecke ist die Erreichbarkeit etwas schlechter als westlich der Bahnstrecke (Engpass Bahnbrücken).



Karte 3.7.1 // Erreichbarkeit – Hauptverkehrsstraßennetz

Bewertungskriterium Erreichbarkeit

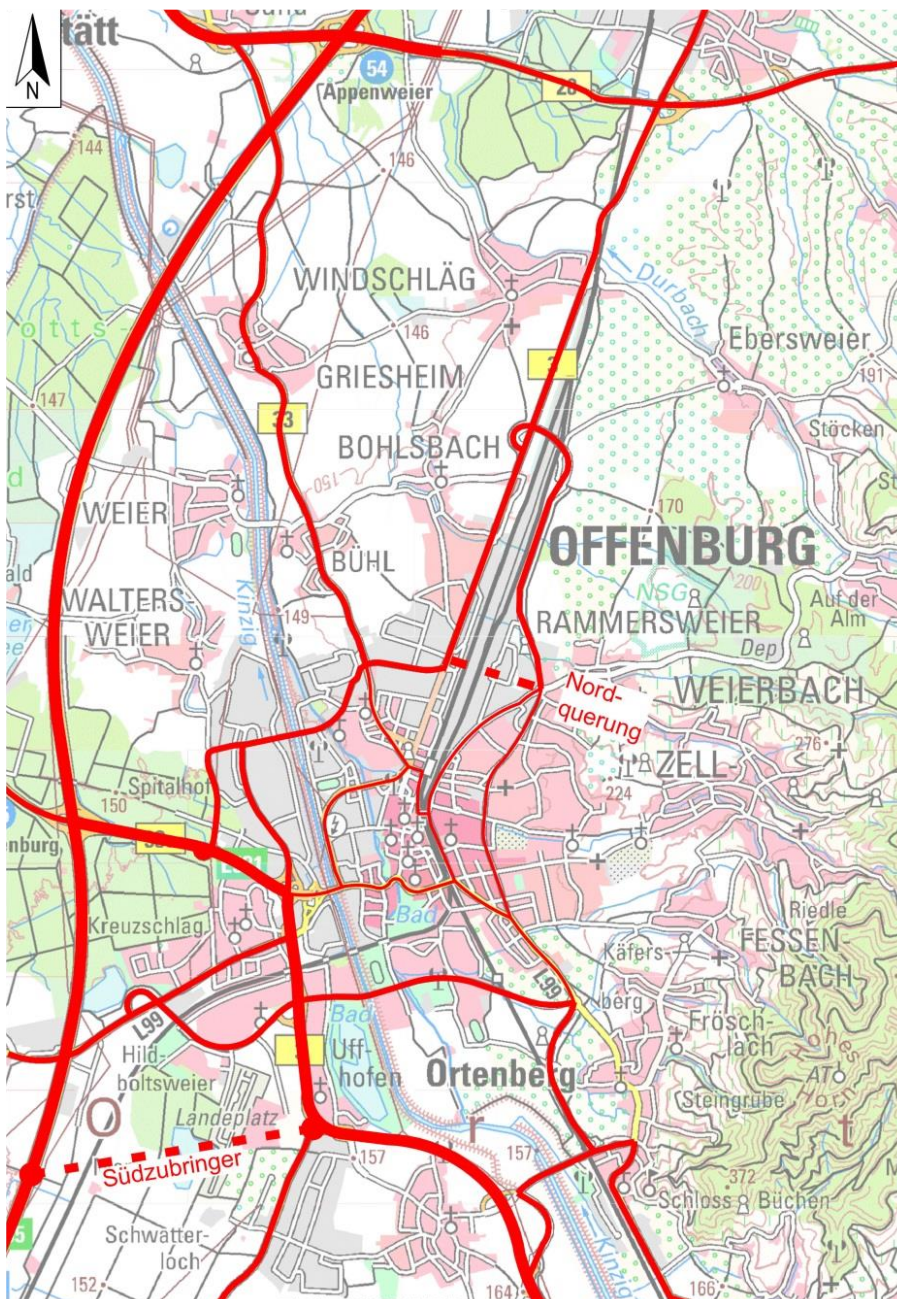
Künftige Erweiterungen des Hauptstraßennetzes

Südzubringer

in der Planung durch das Regierungspräsidium
im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf
Trasse ist noch nicht festgelegt

Nordquerung über die Bahnanlagen in Verlängerung der Englerstraße

in der Prüfung durch die Stadt
Machbarkeit steht noch nicht fest



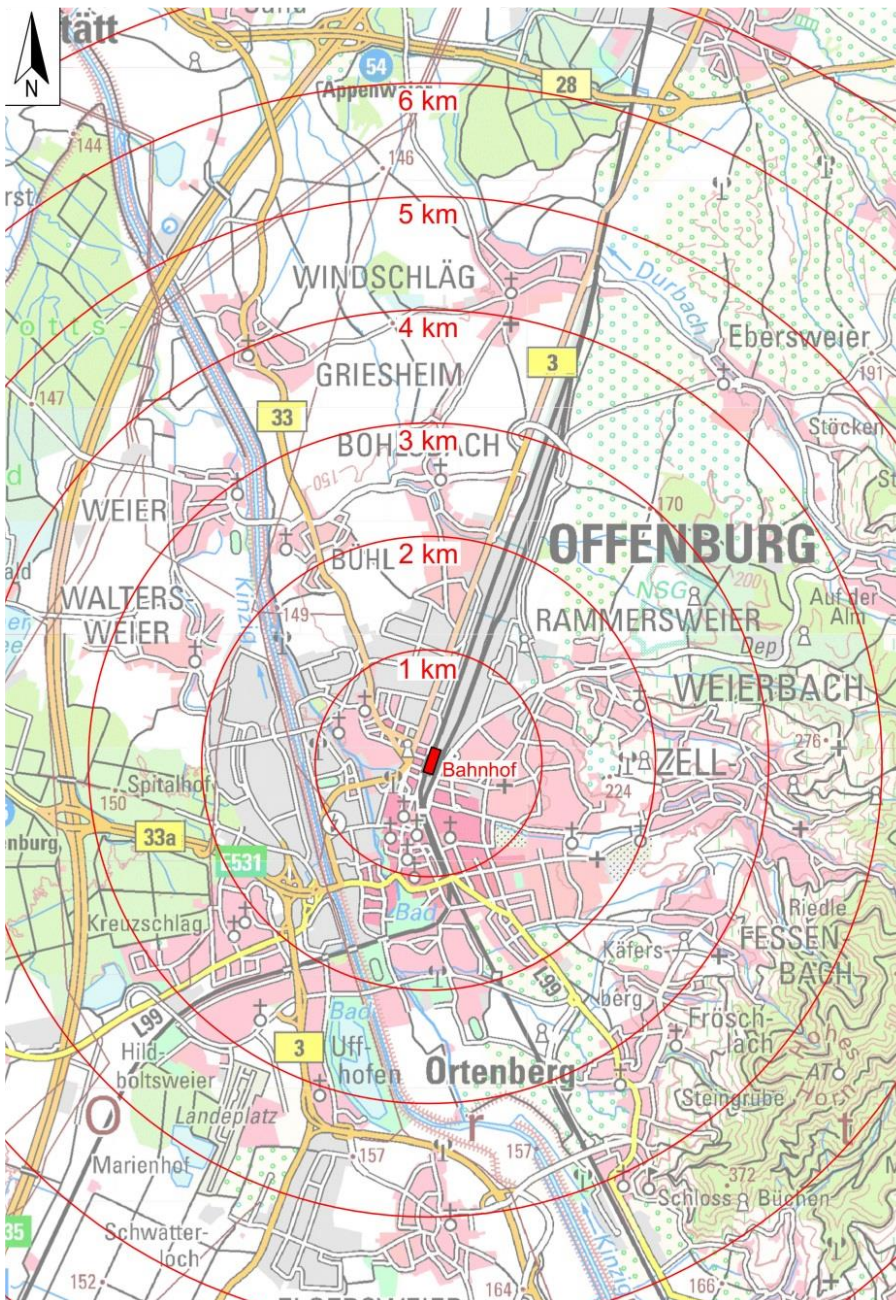
Karte 3.7.2 // Erreichbarkeit – Hauptverkehrsstraßennetz: Künftige Baumaßnahmen

Bewertungskriterium Erreichbarkeit

Bahnanbindung

Am Offenburger Bahnhof besteht ein umfassendes Angebot an Zug- und Busverbindungen.

Je weiter ein Standort vom Offenburger Bahnhof entfernt ist, desto weniger attraktiv ist die Nutzung der Bahn zur Anfahrt.



Karte 3.7.3 // Erreichbarkeit – Lage in Bezug zum Bahnhof

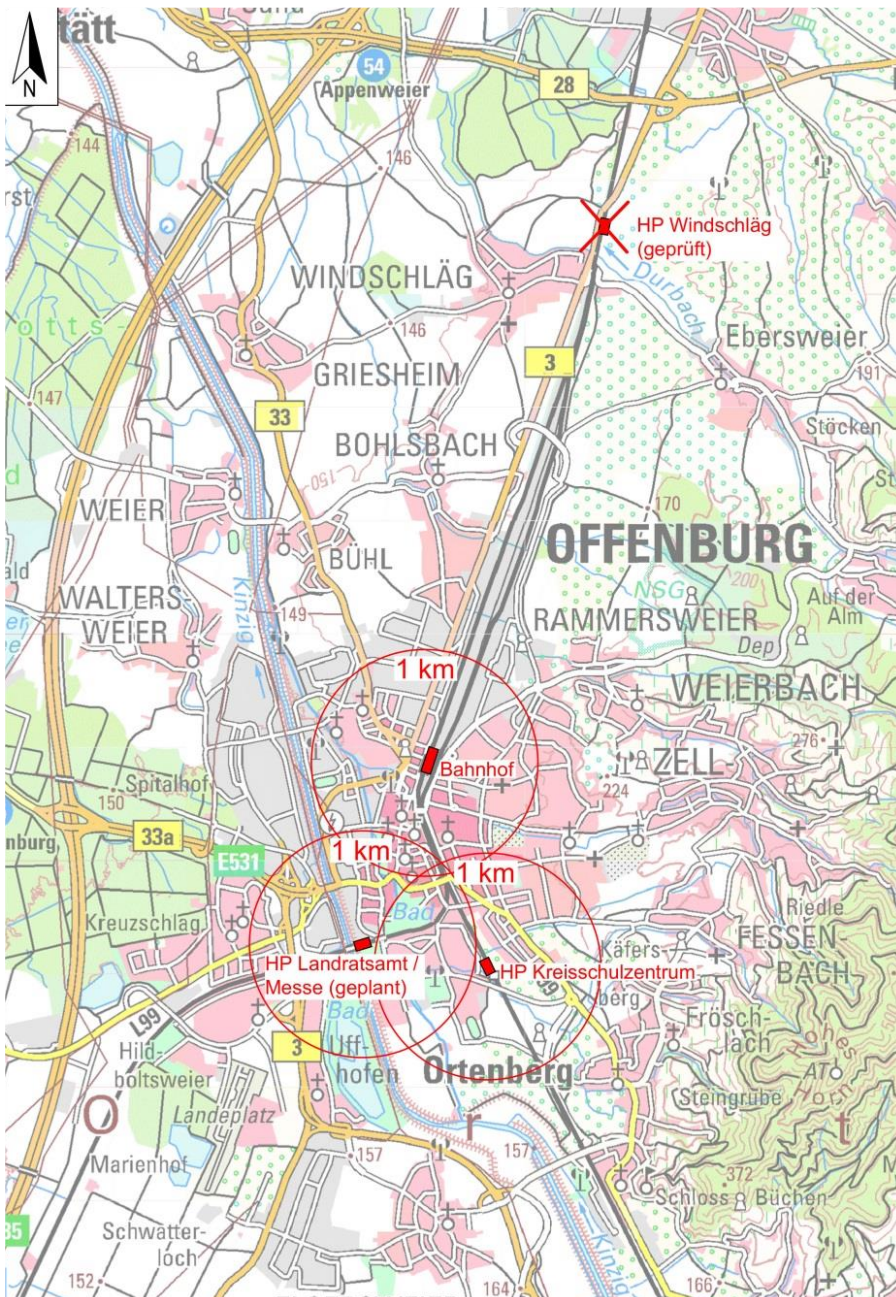
Bewertungskriterium Erreichbarkeit

Bahnanbindung

In Offenburg bestehen weitere Haltepunkte:

- Haltepunkt Kreisschulzentrum (in Betrieb)
- Haltepunkt Landratsamt / Messe (geplant - kann laut Bahn erst nach 2035 in Betrieb gehen)
- Haltepunkt Windschlag (durch Landratsamt und Bahn geprüft und verworfen)

Das Zugangebot an Haltepunkten ist deutlich schlechter als am Bahnhof Offenburg mit ICE-Anbindung und Regionalverkehr aus allen Richtungen.

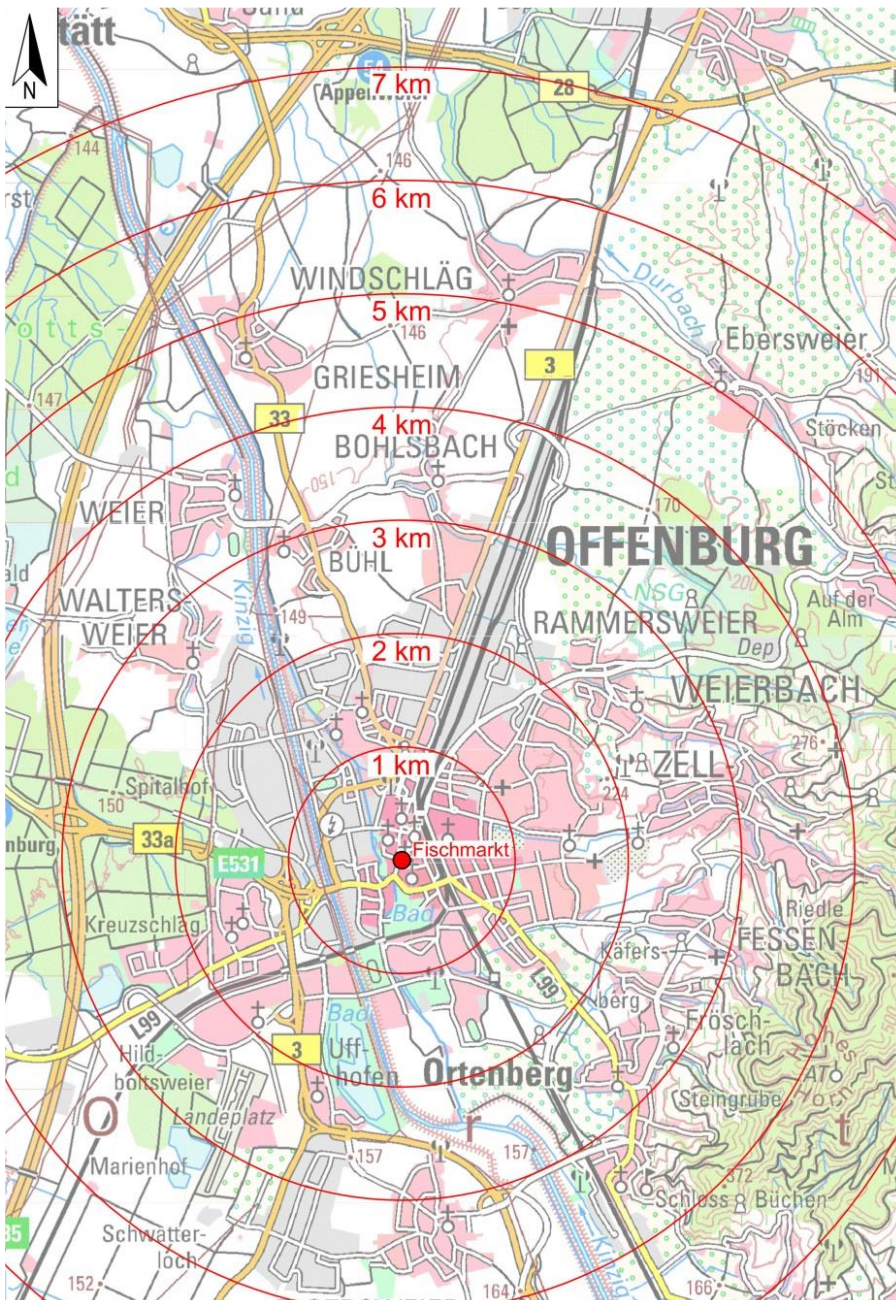


Karte 3.7.4 // Erreichbarkeit – Bahn-Haltepunkte mit 1 km Einzugsbereich

Bewertungskriterium Erreichbarkeit

Je näher das Klinikum an Bevölkerungsschwerpunkten liegt, desto mehr Menschen können das Klinikum in vertretbarer Entfernung mit dem Fahrrad und zu Fuß als besonders umweltfreundliche Verkehrsmittel erreichen. Kurze Wege tragen zur Vermeidung von Verkehrsbelastungen bei.

In grober Näherung kann als Bevölkerungsschwerpunkt in Offenburg das Stadtzentrum mit dem Fischmarkt angesehen werden, das im Zentrum der dicht bebauten innenstadtnahen Quartiere liegt.



Karte 3.7.5 // Erreichbarkeit – Lage in Bezug zur Innenstadt, Fischmarkt

3.8 Lage Im Klinikverbund

Der neue Klinikumsstandort ersetzt Kliniken in Offenburg und Gengenbach sowie teilweise in Kehl und Oberkirch. Die Erreichbarkeit aus diesen Raumschaften muss daher eine besondere Berücksichtigung finden. Aus Gründen des Klinikverbunds sieht der Ortenaukreis den Standort im nördlichen Stadtgebiet von Offenburg und damit nahe an Kehl und Oberkirch.

4 STANDORTSUCHLAUF

Ein erster Standortsuchlauf der Stadtverwaltung führte auf Grund standortbezogener Kriterien zunächst zu den möglichen Standorten „Nordwestlich Holderstock“ und „Gewerbepark Hoch³ am Flugplatz“. Um die vom Ortenaukreis eingebrachten klinikverbundbezogene Kriterien besonders zu berücksichtigen, wurde ergänzend ein Suchlauf zu weiteren Standortmöglichkeiten im nördlichen Stadtgebiet durchgeführt. In der Folge wurden die Standorte „Nördlich Windschläg“ und „Nördlich Bohlsbach“ als weitere mögliche Standorte eingestuft.

Zusammenfassend hat die Stadtverwaltung im Jahr 2018 folgende Standorte ermittelt, die für die Ansiedlung eines Klinikums auf Grundlage des damaligen Kenntnisstandes grundsätzlich geeignet waren und an denen die Flächenanforderungen des Ortenaukreises grundsätzlich erfüllt werden konnten (siehe auch Gemeinderats-Drucksache Nr. 053/18):

- Nördlich Windschläg
- Nördlich Bohlsbach
- Nordwestlich Holderstock
- Gewerbepark Hoch³ am Flugplatz

Die CDU-Fraktion im Gemeinderat hat mit Schreiben vom 11.03.2019 beantragt, auch den Standort „Nördlich Rammersweier“ auf seine Eignung zu prüfen.

Aus der Bürgerschaft wurden weiterhin folgende Standorte vorgeschlagen:

- „Langenbosch“ (auch: „Talebuckel“)
- „Westlich der Schwarzwaldbahn“
- „Östlich der Schwarzwaldbahn“

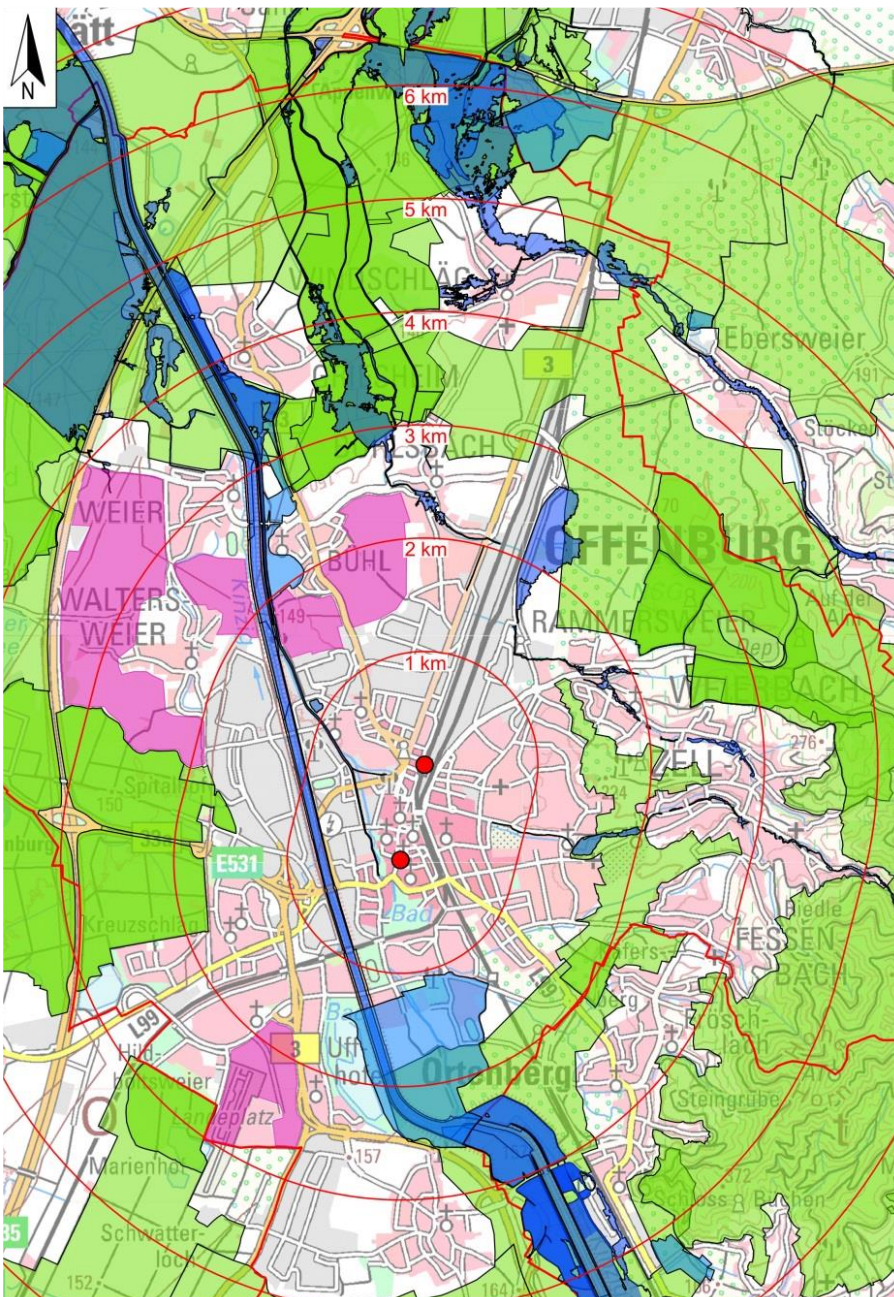
Insgesamt waren damit 8 Standorte vertieft zu prüfen und einander gegenüber zu stellen.

Der Standortsuchlauf wird nachfolgend noch kartographisch dokumentiert.

Mögliche Standorte - Erster Suchlauf der Stadt

Dargestellt in der Karte sind:

- Ökologische Restriktionen (Vorgaben aus Fachgesetzen).
- Verfügbarkeit von 20 ha Fläche (rot).
- Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum.



Karte 4.1.1 // Erster Suchlauf der Stadt – Ökologische Restriktionen, Anforderungen an die Fläche, Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum

Mögliche Standorte - Erster Suchlauf der Stadt

Raum Nordwest

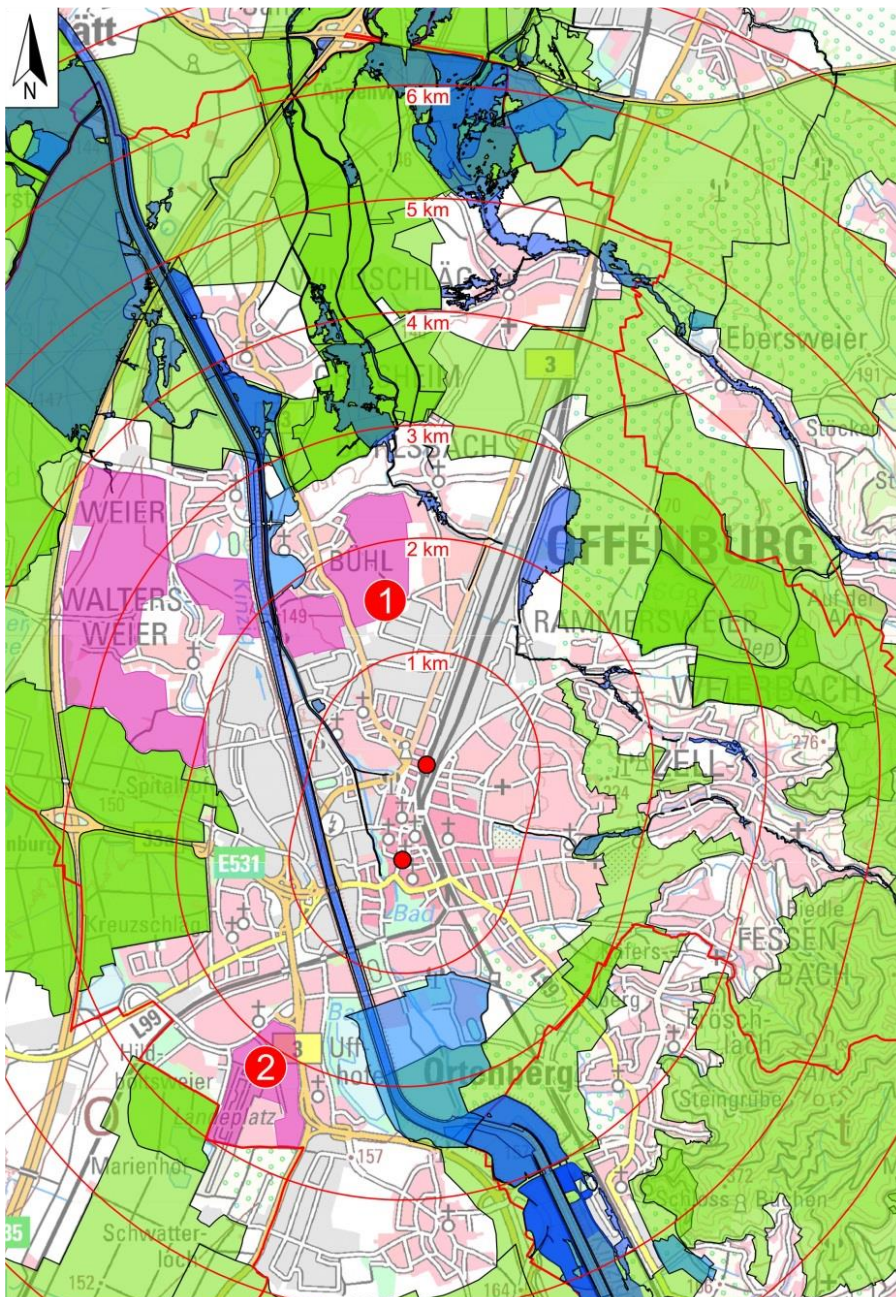
(Nordweststadt, Bohlsbach, Bühl, Waltersweier, Weier)

- grundsätzlich geeignet
 - Standort möglichst stadt- und bahnhofsnahe
 - möglichst öffentliche Grundstücke verfügbar
- ➔ möglicher Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Raum Südwest

(Hildboltsweier / Gewerbepark)

- weiter von Bahnhof entfernt
 - aber viele öffentliche Grundstücke
- ➔ möglicher Standort 2 Gewerbepark Hoch³

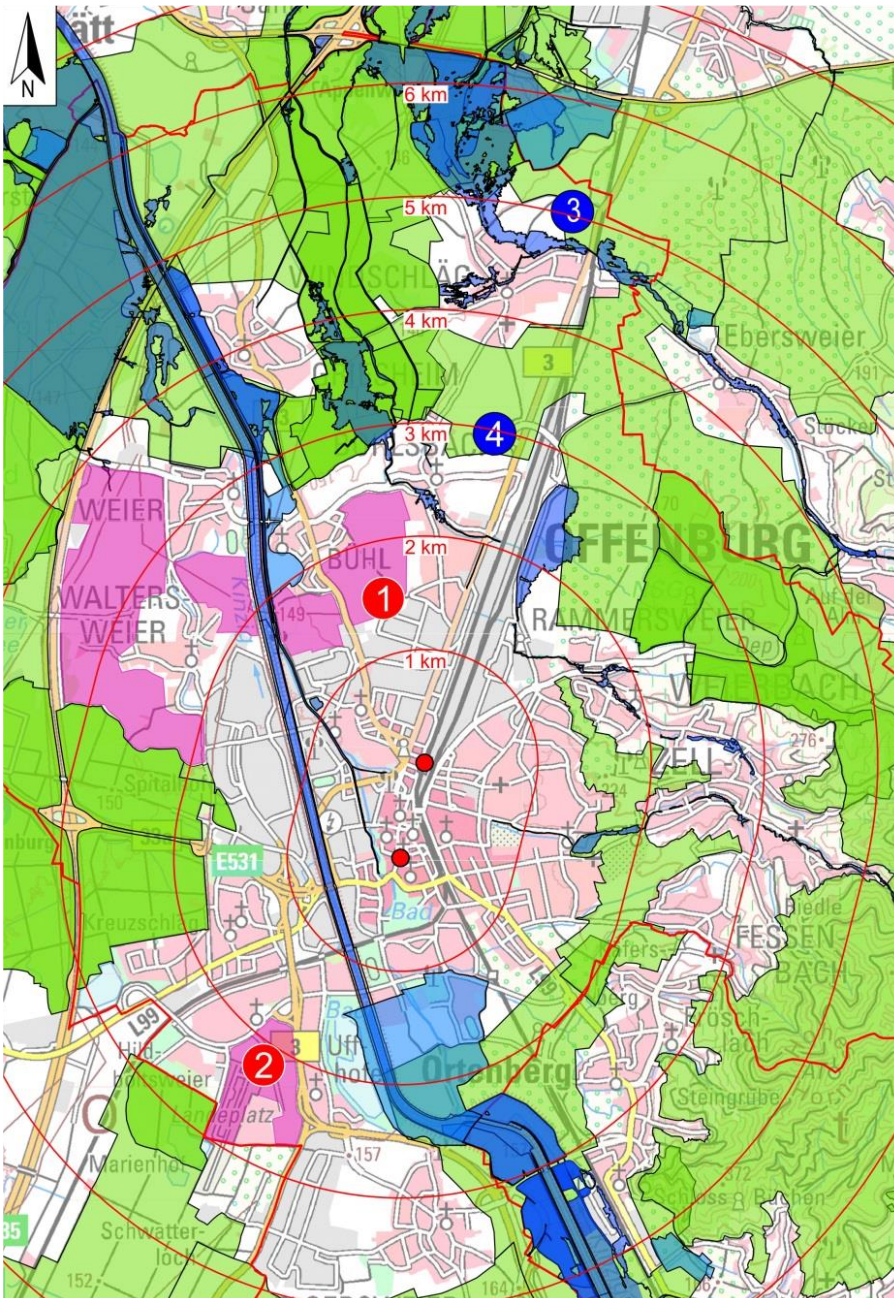


Karte 4.1.2 // Erster Suchlauf der Stadt - Standort 1 und 2

Mögliche Standorte - Abstimmung mit dem Ortenaukreis

Aus Gründen des Klinikverbunds Einbeziehung von weiteren Standorten nördlich von Offenburg in die Prüfung

- Möglicher Standort 3 - Nördlich Windschlag
 - Möglicher Standort 4 - Nördlich Bohlsbach
- ➔ Standorte mit Einschränkungen, aber aus Klinikverbundsgründen ebenfalls zu prüfen.

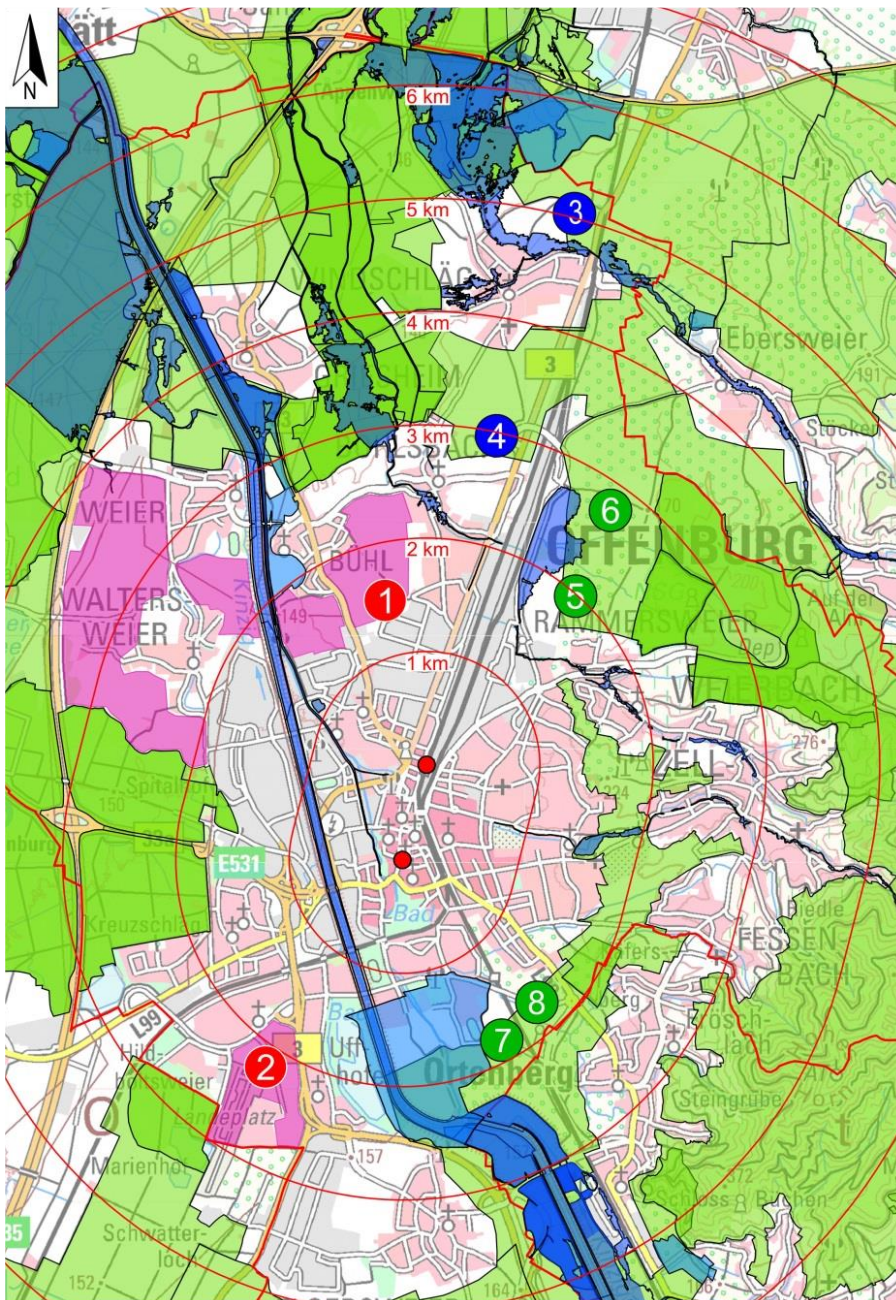


Karte 4.1.3 // Vorschlag Prüfstandorte Klinikverbund Standort 3 und 4

Mögliche Standorte - Weitere Standortvorschläge aus den Fraktionen und der Bürgerschaft

- Möglicher Standort 5 - Nördlich Rammersweier
- Möglicher Standort 6 - Langenbosch „Talebuckel“
- Möglicher Standort 7 - Westlich der Schwarzwaldbahn
- Möglicher Standort 8 - Östlich der Schwarzwaldbahn

➔ Aufnahme in die Prüfung



Karte 4.1.4 // Standortvorschläge Fraktionen und Bürgerschaft - Standort 5 - 8

Gesamtübersicht der zu prüfenden Standorte

Erster Suchlauf der Stadt

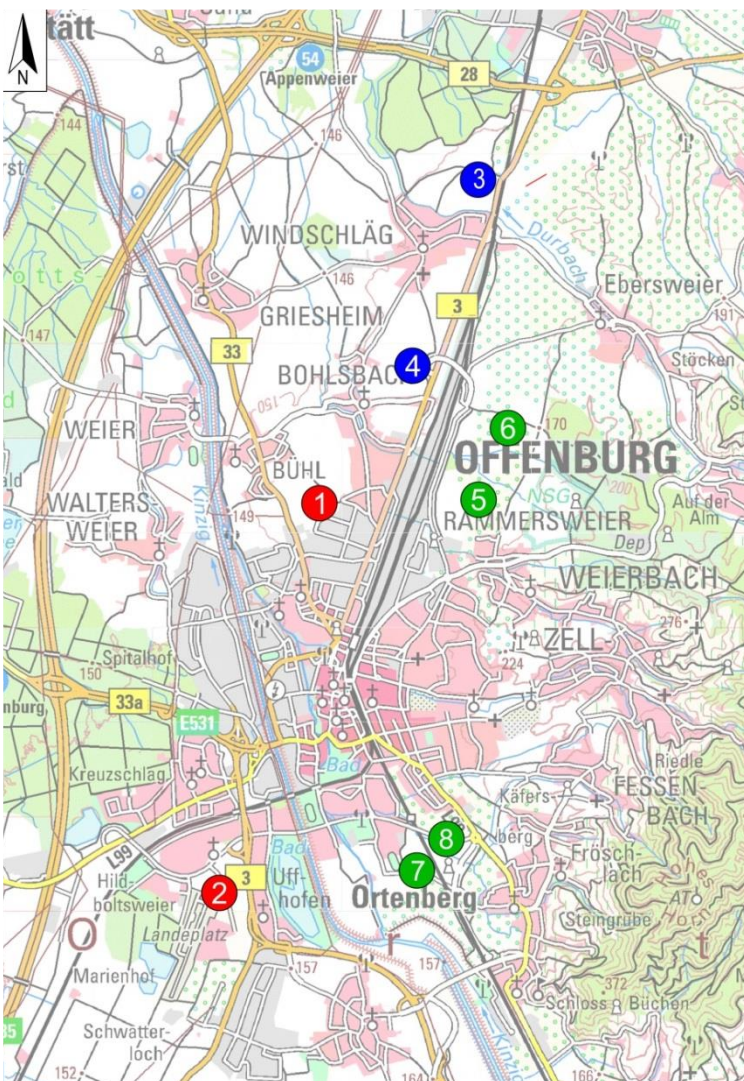
- 1 Nordwestlich Holderstock
- 2 Gewerbepark Hoch³

Abstimmung mit dem Ortenaukreis / Klinikverbund

- 3 Nördlich Windschlag
- 4 Nördlich Bohlsbach

Vorschläge aus den Fraktionen und der Bürgerschaft

- 5 Nördlich Rammersweier
- 6 Langenbosch
- 7 Westlich der Schwarzwaldbahn
- 8 Östlich der Schwarzwaldbahn



Karte 4.1.5 // Gesamtübersicht der zu prüfenden Standorte

5 BEWERTUNG DER STANDORTE

5.1 Standort 1 - Nordwestlich Holderstock

Lage im Raum



Karte 5.1.1 // Nordwestlich Holderstock – Lage im Raum

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche.
(ursprüngliche Flächenabgrenzung)



Karte 5.1.2 // Flächengröße 20 ha im Anschluss an die Kehler-Straße

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) verfügt im Gewerbegebiet Holderstock über 2,7 ha Grundstücksflächen, die in die weitere Planung mit einbezogen werden können.

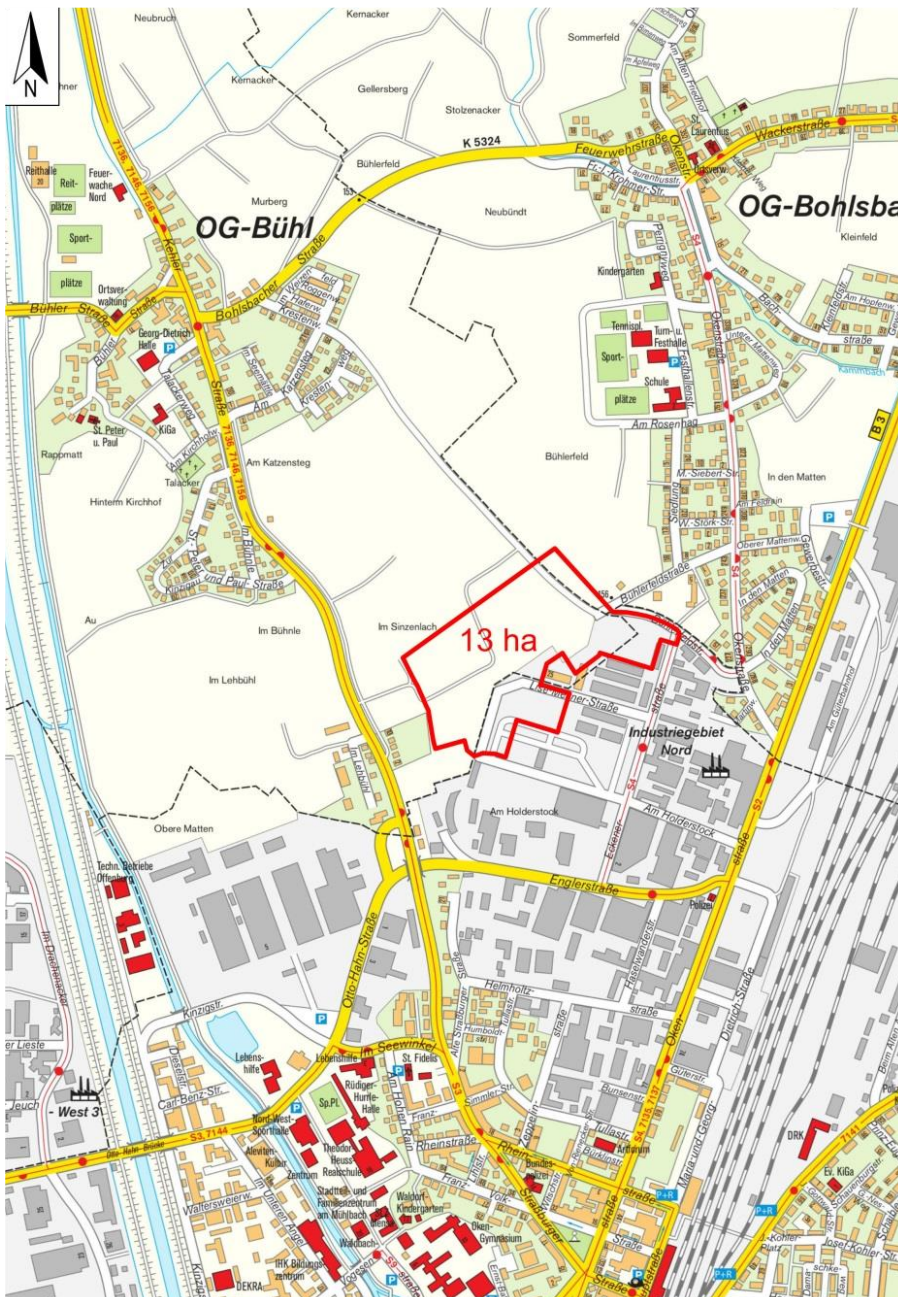


Karte 5.1.3 // Flächengröße 20 ha mit zusätzlicher Darstellung der BIMA-Flächen

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche
unter Einbeziehung der Flächen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA).



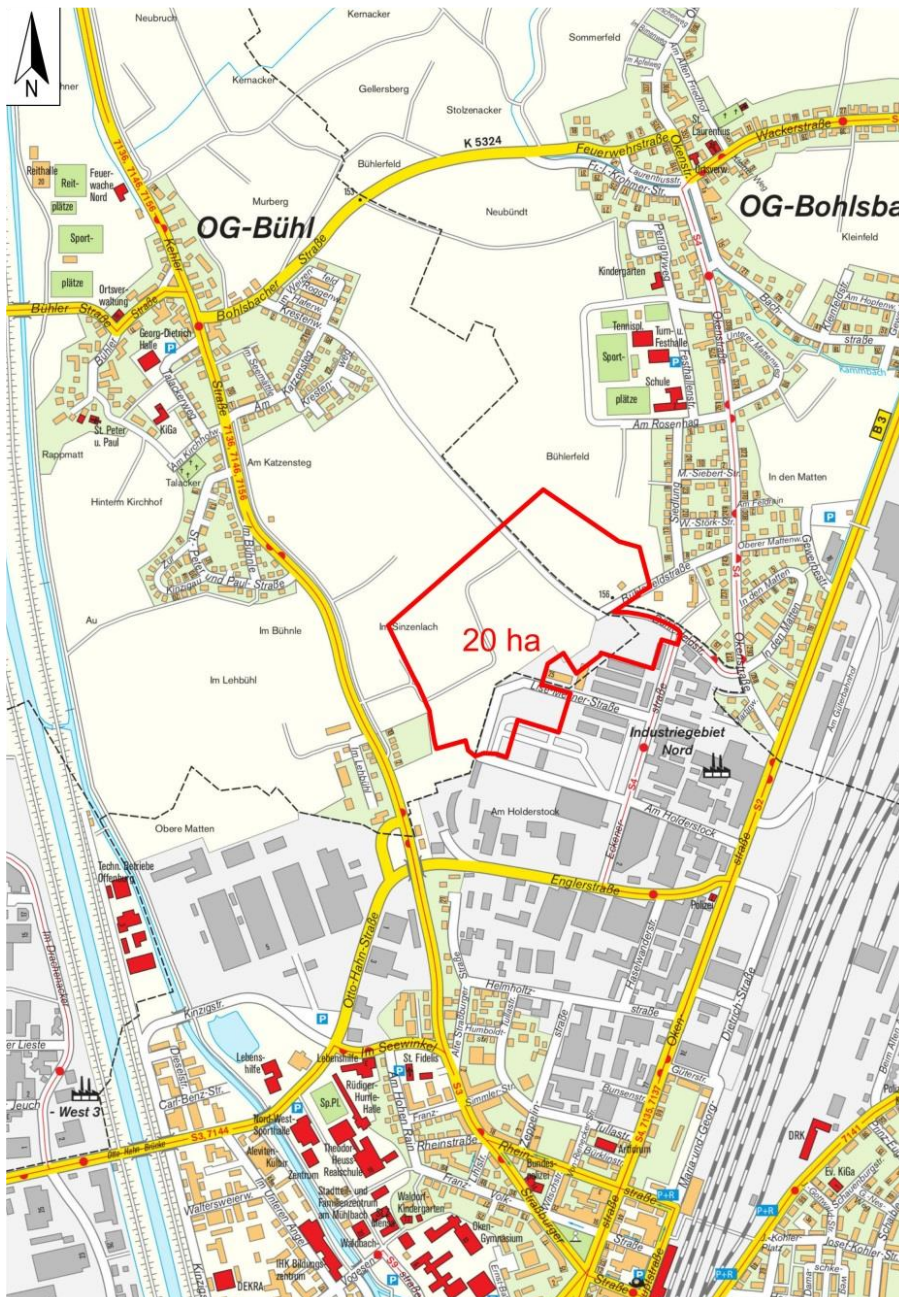
Karte 5.1.5 // Flächengröße 13 ha mit Aufnahme der BIMA-Flächen

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche
unter Einbeziehung der Flächen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA).

Diese Flächenabgrenzung kann der weiteren Planung zu Grunde gelegt werden.



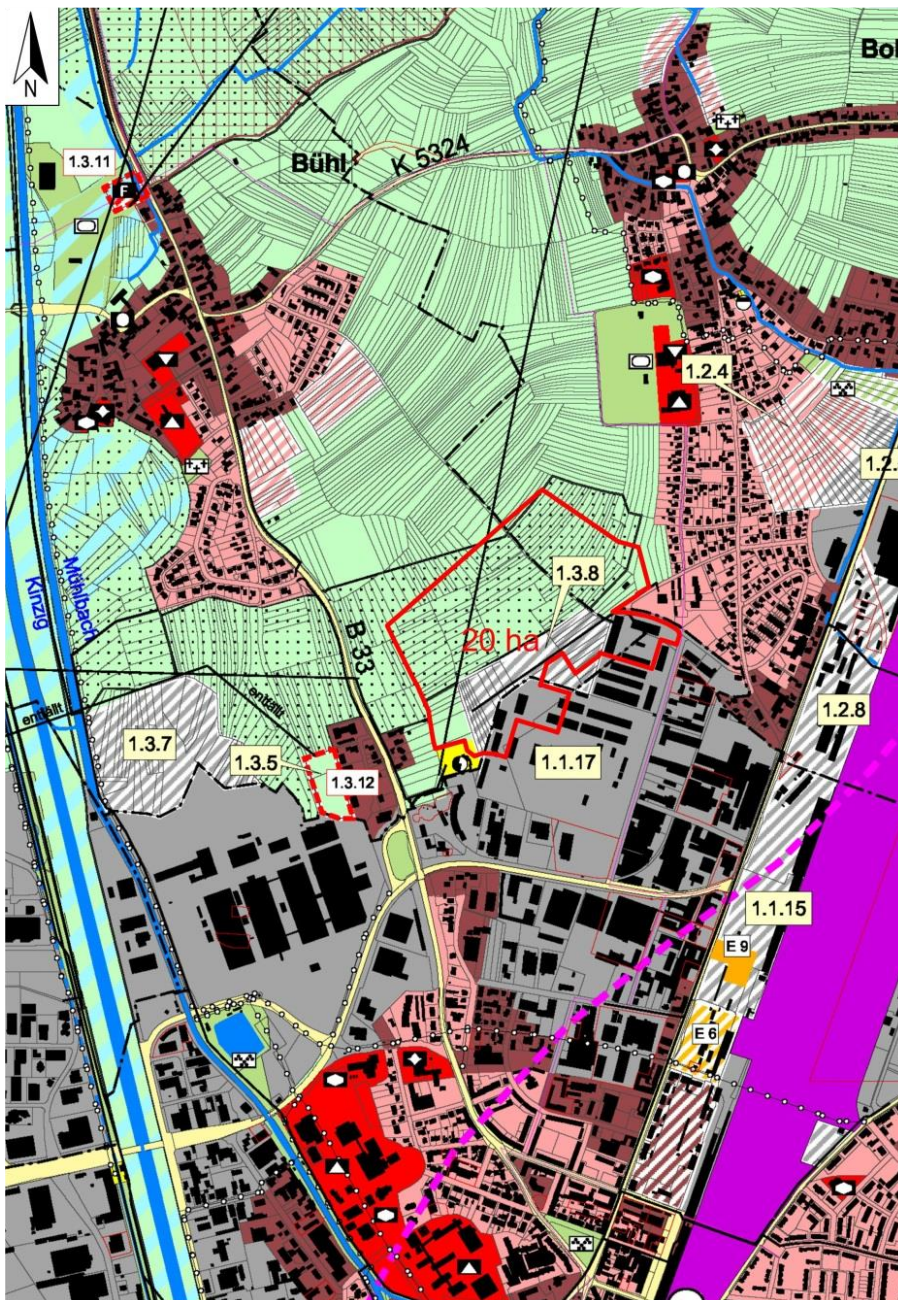
Karte 5.1.4 // Flächengröße 20 ha mit Aufnahme der BIMA-Flächen

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Rechtswirksamer Flächennutzungsplan

- BIMA-Grundstücke sind bereits als Gewerbegebiet ausgewiesen (2,7 ha)
 - Weitere Teilfläche im Flächennutzungsplan bereits für gewerbliche Nutzung vorgesehen (rund 3 ha)
- ➔ 5,7 ha waren bisher bereits für eine Bebauung vorgesehen



Karte 5.1.6 // Auszug aus dem rechtgültigen Flächennutzungsplan 2014

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Städtebau, Siedlungsstruktur, Erschließung

- An die bestehende Siedlungsstruktur angebunden
- Bereits mehrgeschossige Bebauung vorhanden
- > 300 m Abstand zu den geplanten Neubaugebieten „Östlich der B33“ und „In den Matten“
- ein Klinikum und Wohnen schließen sich nicht aus!
- Weitere Entwicklungsmöglichkeiten für Bühl und Bohlsbach bleiben bestehen
- Erhalt eines Grünraums zwischen der Kernstadt, Bohlsbach und Bühl



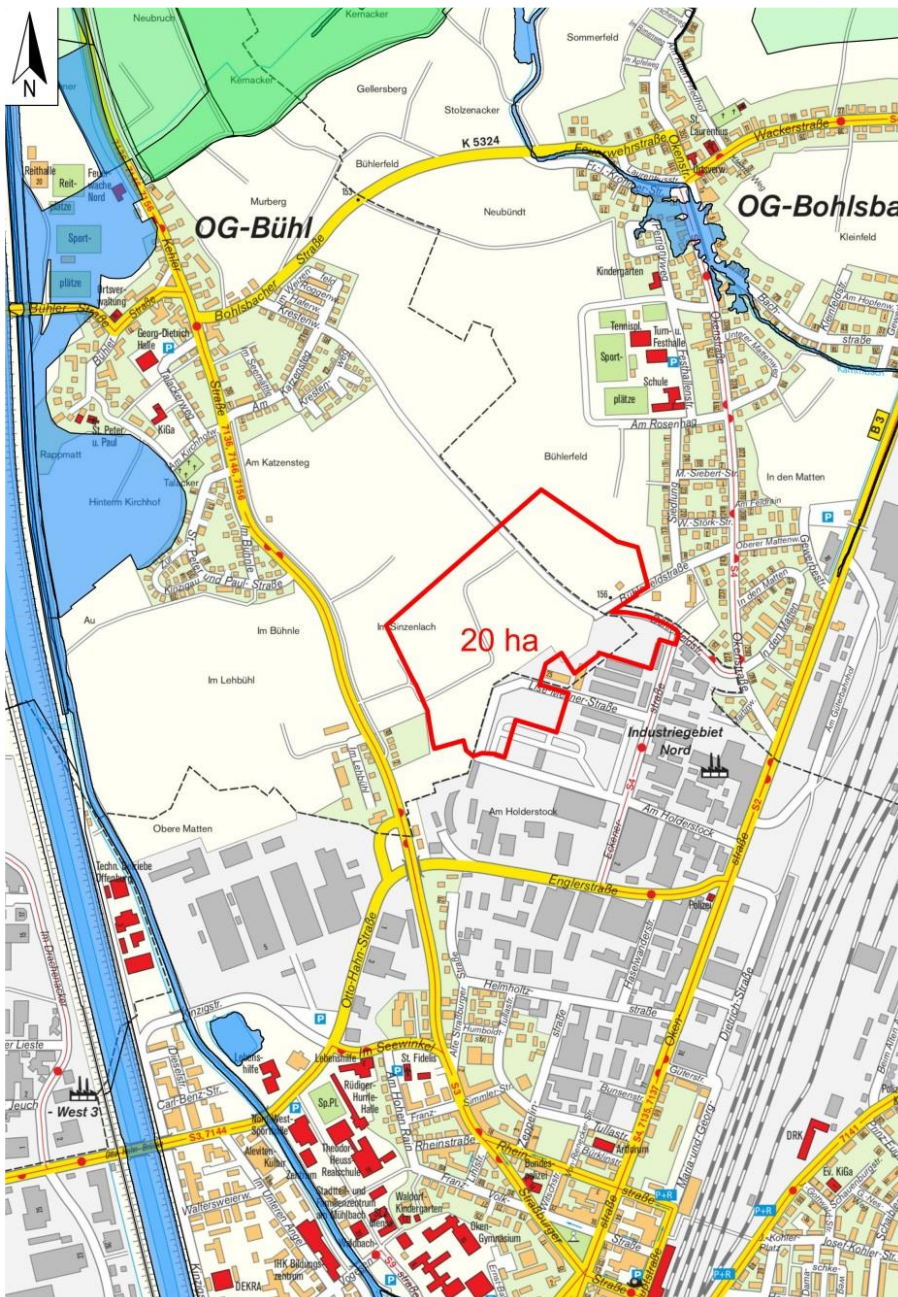
Karte 5.1.7 // Nordwestlich Holderstock – Geplante Neubaugebiete

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Ökologie

- Keine ökologischen Einschränkungen



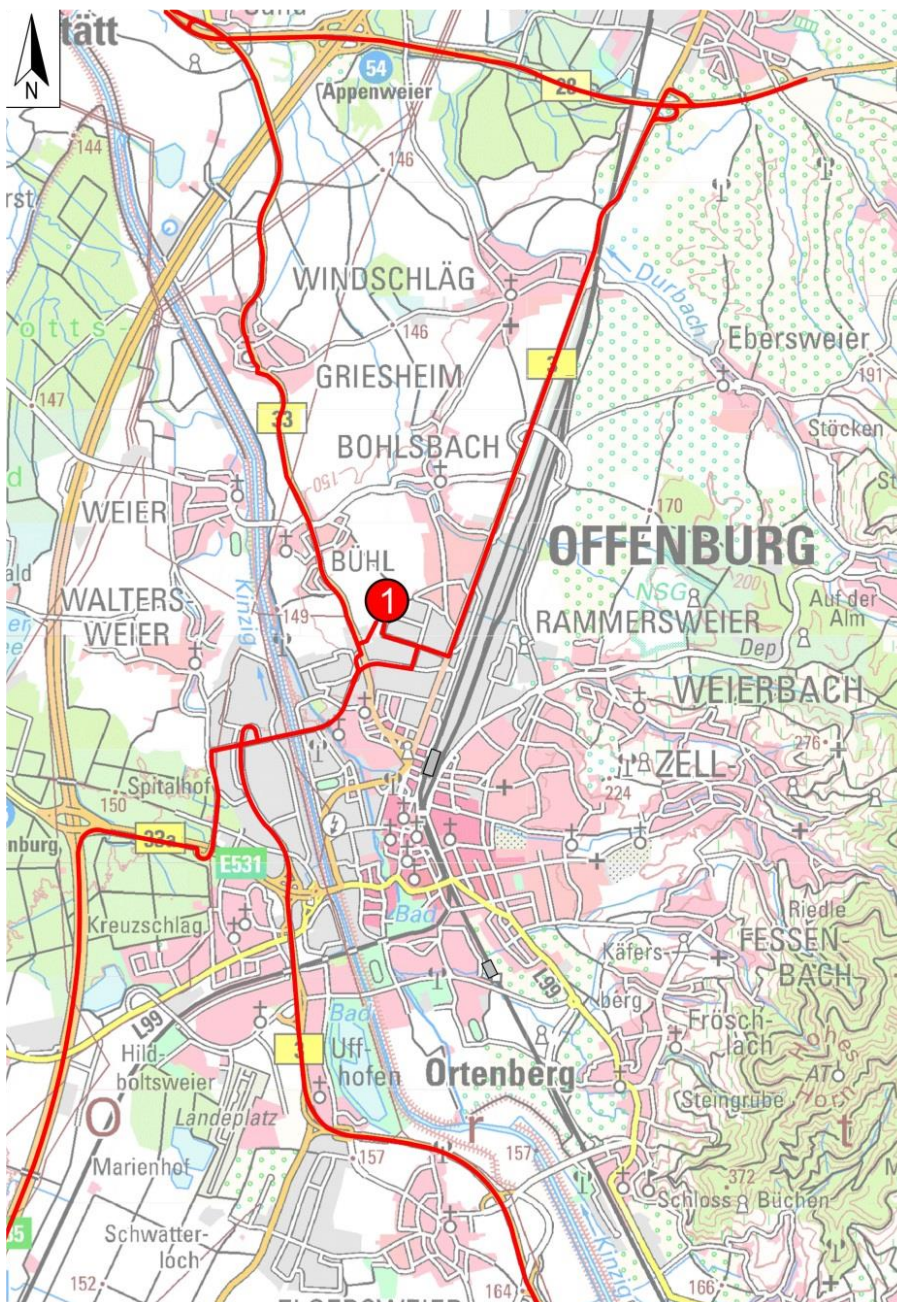
Karte 5.1.8 // Nordwestlich Holderstock – Ökologische Restriktionen

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Gute Erreichbarkeit über unterschiedliche Anbindungen



Karte 5.1.9 // Nordwestlich Holderstock – Lage im Hauptverkehrsnetz

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

Aufteilung der Verkehre

- Bei 67 % PKW-Anteil:
5.600 PKW-Fahrten täglich zum neuen Klinikum
- Abschätzung:
 - 20 % (1100 Fahrten) über B 33 Nord
 - 20 % (1100 Fahrten) über B 3 Nord
 - 60 % (3400 Fahrten) von Süden (Englerstraße / Straßburger Str.)
- Heutige Fahrten zum Ebertplatz und zur St. Josefsklinik entfallen dafür

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Bahnanbindung

- Entfernung zum Bahnhof 1,5 km Luftlinie

Damit der nächstgelegene Standort zum Bahnhof.



Karte 5.1.10 // Nordwestlich Holderstock – Entfernung zum Bahnhof

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Stadtzentrum 2,3 km Luftlinie
- Mit dem Fahrrad und zu Fuß für viele Menschen gut erreichbar



Karte 5.1.11 // Nordwestlich Holderstock – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung):

Immissionen / Emissionen

- Nach Prüfung durch das Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallwirtschaft keine mit einem Klinikum nicht verträgliche Immissionen.
- Der Standort ist ausreichend weit von der Bahnstrecke und von der Güterzugtunnelbaustelle entfernt und abgeschirmt.
- Punktuell erzeugt ein Klinikum Emissionen (z.B. Notaufnahme, Anlieferung). Insgesamt ist ein Klinikum nicht unverträglich mit Wohnbebauung. Aufgabe muss sein, diese Einrichtungen so anzuordnen, dass Unverträglichkeiten und Konflikte vermieden werden
- Zusätzliche Verkehrsbelastung auf den Zufahrtsstraßen besteht, aber untergeordnet gegenüber der Gesamtbelastung.

Flächenverfügbarkeit

- Teilweise städtische / öffentliche Grundstücke
- Keine Hindernisse für die Baurechtschaffung

Gelände- und Bodenverhältnisse

- ebenes Gelände
- keine Einschränkungen

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind erfüllt

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Zusammenfassende Bewertung

Städtebau, Siedlungsstruktur, Erschließung

Der Standort liegt im Norden von Offenburg auf den Gemarkungen von Bühl, Bohlsbach und der Kernstadt.

Der Standort Holderstock ist in Teilbereichen bereits im Flächennutzungsplan als potenzielle Erweiterungsfläche des bestehenden Gewerbegebietes dargestellt und schließt an die bestehende Siedlungsstruktur an.

Die erforderlichen 20 ha Fläche stellen eine Ergänzung des bestehenden Siedlungskontexts dar. Auch in Bezug auf die städtebauliche Einbindung ist der Standort geeignet, da im Umfeld bereits mehrgeschossige Gebäude vorhanden sind.

Ziele der Ortsentwicklung der Ortschaften Bühl und Bohlsbach (OEK Bühl 2008 und OEK Bohlsbach 2010, siehe Internetseite der Stadt Offenburg) können auch bei Ansiedlung des Klinikums umgesetzt werden, es sind sogar positive Effekte denkbar. Mit der Weiterentwicklung der Wege- und Grünvernetzung zwischen den Ortschaften können Ziele der Ortsentwicklungskonzepte aufgegriffen werden. Die wohnbaulichen Entwicklungsräume der Ortschaften Bühl und Bohlsbach werden durch die neue Nutzungsfläche am Standort Holderstock nicht eingeschränkt.

Durch die Entwicklung kann auch ein positiver Entwicklungsimpuls für das angrenzende ehemalige Kasernenareal gegeben werden.

Ökologie

Am Standort sind keine ökologischen Einschränkungen und Immissionen vorhanden, es bestehen somit keine Hindernisse für die Baurechtschaffung.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Auch eine nicht vertretbare Immissionsbelastung besteht nicht. Die Bahnstrecke ist ausreichend entfernt und durch Bebauung abgeschirmt. Weiter sind nach Bewertung durch das Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht keine so starken Immissionen durch Gewerbebetriebe vorhanden, dass sie der Ansiedlung eines Klinikums entgegenstehen würden. Der Standort ist ausreichend weit von der Baustelle an den Tunnelleinfahrten des Güterzugtunnels entfernt, so dass hier keine Konflikte zu befürchten sind.

Flächenverfügbarkeit

Die Flächenverfügbarkeit ist als gut zu bezeichnen, da die Stadt Offenburg über Grundstücke im Umgriff des untersuchten Standortes verfügt. Mit der Anknüpfung an das ehemalige Kasernenareal, dem bestehenden Gewerbegebiet Holderstock besteht die Möglichkeit, 2,7 ha brachliegende Grundstücke der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) einzubeziehen. Zusammen mit den BIMA Flächen ergibt sich ein Flächenanteil an öffentlichen und kirchlichen Grundstücken von 42 %, bezogen auf eine Abgrenzung von 20 ha.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben, somit bestehen keine topografischen Einschränkungen.

Erreichbarkeit

Die verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung ist über das bestehende Straßennetz des Gewerbegebietes Holderstock bereits vorhanden. Auch die Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz von Offenburg ist in alle Richtungen über die Bundesstraßen 3, 33 und die Englerstraße/Otto-Hahn-Straße als Nordwestumfahrung von Offenburg mit Autobahnanbindung gewährleistet. Der Standort ist damit aus verschiedenen Richtungen mit dem Kraftfahrzeug gut erreichbar, insbesondere aus den Räumen Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal, aber ebenso auch aus dem Raum Gengenbach/Kinzigtal. Die Anbindung an mehrere Hauptverkehrsstraßen ist als Vorteil zu sehen, da dann im Fall von Bauarbeiten oder Verkehrsstörungen Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Der Standort befindet sich in rund 1,5 km Luftlinie und 1,8 km Wegstrecke für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof Offenburg. Er ist damit der dem Bahnhof nächstgelegene Standort. Er ist bereits mit dem Bus angebunden. Die kurze Entfernung zum Bahnhof Offenburg ermöglicht besonders gut, eine eng getaktete Buslinie zur Anbindung des Klinikums einzurichten.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Zusammengefasst bestehen keine Ausschlussgründe für den Standort.

Der Standort ist als geeignet einzustufen.

Als Vorteile sind insbesondere zu sehen:

- relativ bahnhofs- und stadtnah, günstig mit ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß erreichbar.
- Im Hauptverkehrsstraßennetz aus verschiedenen Richtungen angebunden.
- teilweise Nutzung von Brachflächen (Holderstock-Kaserne).
- teilweise städtische Grundstücke.

Bewertungsmatrix	Standort 1 – Nordwestlich Holderstock
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	✓
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	✓

Tabelle 5.1.1 // Nordwestlich Holderstock – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Zusammenfassende Bewertung

Städtebau, Siedlungsstruktur, Erschließung

Der Standort liegt im Norden von Offenburg auf den Gemarkungen von Bühl, Bohlsbach und der Kernstadt.

Der Standort Holderstock ist in Teilbereichen bereits im Flächennutzungsplan als potenzielle Erweiterungsfläche des bestehenden Gewerbegebietes dargestellt und schließt an die bestehende Siedlungsstruktur an.

Die erforderlichen 20 ha Fläche stellen eine Ergänzung des bestehenden Siedlungskontexts dar. Auch in Bezug auf die städtebauliche Einbindung ist der Standort geeignet, da im Umfeld bereits mehrgeschossige Gebäude vorhanden sind.

Ziele der Ortsentwicklung der Ortschaften Bühl und Bohlsbach (OEK Bühl 2008 und OEK Bohlsbach 2010, siehe Internetseite der Stadt Offenburg) können auch bei Ansiedlung des Klinikums umgesetzt werden, es sind sogar positive Effekte denkbar. Mit der Weiterentwicklung der Wege- und Grünvernetzung zwischen den Ortschaften können Ziele der Ortsentwicklungskonzepte aufgegriffen werden. Die wohnbaulichen Entwicklungsräume der Ortschaften Bühl und Bohlsbach werden durch die neue Nutzungsfläche am Standort Holderstock nicht eingeschränkt.

Durch die Entwicklung kann auch ein positiver Entwicklungsimpuls für das angrenzende ehemalige Kasernenareal gegeben werden.

Ökologie

Am Standort sind keine ökologischen Einschränkungen und Immissionen vorhanden, es bestehen somit keine Hindernisse für die Baurechtschaffung.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Auch eine nicht vertretbare Immissionsbelastung besteht nicht. Die Bahnstrecke ist ausreichend entfernt und durch Bebauung abgeschirmt. Weiter sind nach Bewertung durch das Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht keine so starken Immissionen durch Gewerbebetriebe vorhanden, dass sie der Ansiedlung eines Klinikums entgegenstehen würden. Der Standort ist ausreichend weit von der Baustelle an den Tunnelleinfahrten des Güterzugtunnels entfernt, so dass hier keine Konflikte zu befürchten sind.

Flächenverfügbarkeit

Die Flächenverfügbarkeit ist als gut zu bezeichnen, da die Stadt Offenburg über Grundstücke im Umgriff des untersuchten Standortes verfügt. Mit der Anknüpfung an das ehemalige Kasernenareal, dem bestehenden Gewerbegebiet Holderstock besteht die Möglichkeit, 2,7 ha brachliegende Grundstücke der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) einzubeziehen. Zusammen mit den BIMA Flächen ergibt sich ein Flächenanteil an öffentlichen und kirchlichen Grundstücken von 42 %, bezogen auf eine Abgrenzung von 20 ha.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben, somit bestehen keine topografischen Einschränkungen.

Erreichbarkeit

Die verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung ist über das bestehende Straßennetz des Gewerbegebietes Holderstock bereits vorhanden. Auch die Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz von Offenburg ist in alle Richtungen über die Bundesstraßen 3, 33 und die Englerstraße/Otto-Hahn-Straße als Nordwestumfahrung von Offenburg mit Autobahnanbindung gewährleistet. Der Standort ist damit aus verschiedenen Richtungen mit dem Kraftfahrzeug gut erreichbar, insbesondere aus den Räumen Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal, aber ebenso auch aus dem Raum Gengenbach/Kinzigtal. Die Anbindung an mehrere Hauptverkehrsstraßen ist als Vorteil zu sehen, da dann im Fall von Bauarbeiten oder Verkehrsstörungen Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Der Standort befindet sich in rund 1,5 km Luftlinie und 1,8 km Wegstrecke für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof Offenburg. Er ist damit der dem Bahnhof nächstgelegene Standort. Er ist bereits mit dem Bus angebunden. Die kurze Entfernung zum Bahnhof Offenburg ermöglicht besonders gut, eine eng getaktete Buslinie zur Anbindung des Klinikums einzurichten.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Zusammengefasst bestehen keine Ausschlussgründe für den Standort.

Der Standort ist als geeignet einzustufen.

Als Vorteile sind insbesondere zu sehen:

- relativ bahnhofs- und stadtnah, günstig mit ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß erreichbar.
- Im Hauptverkehrsstraßennetz aus verschiedenen Richtungen angebunden.
- teilweise Nutzung von Brachflächen (Holderstock-Kaserne).
- teilweise städtische Grundstücke.

Bewertungsmatrix	Standort 1 – Nordwestlich Holderstock
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	✓
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	✓

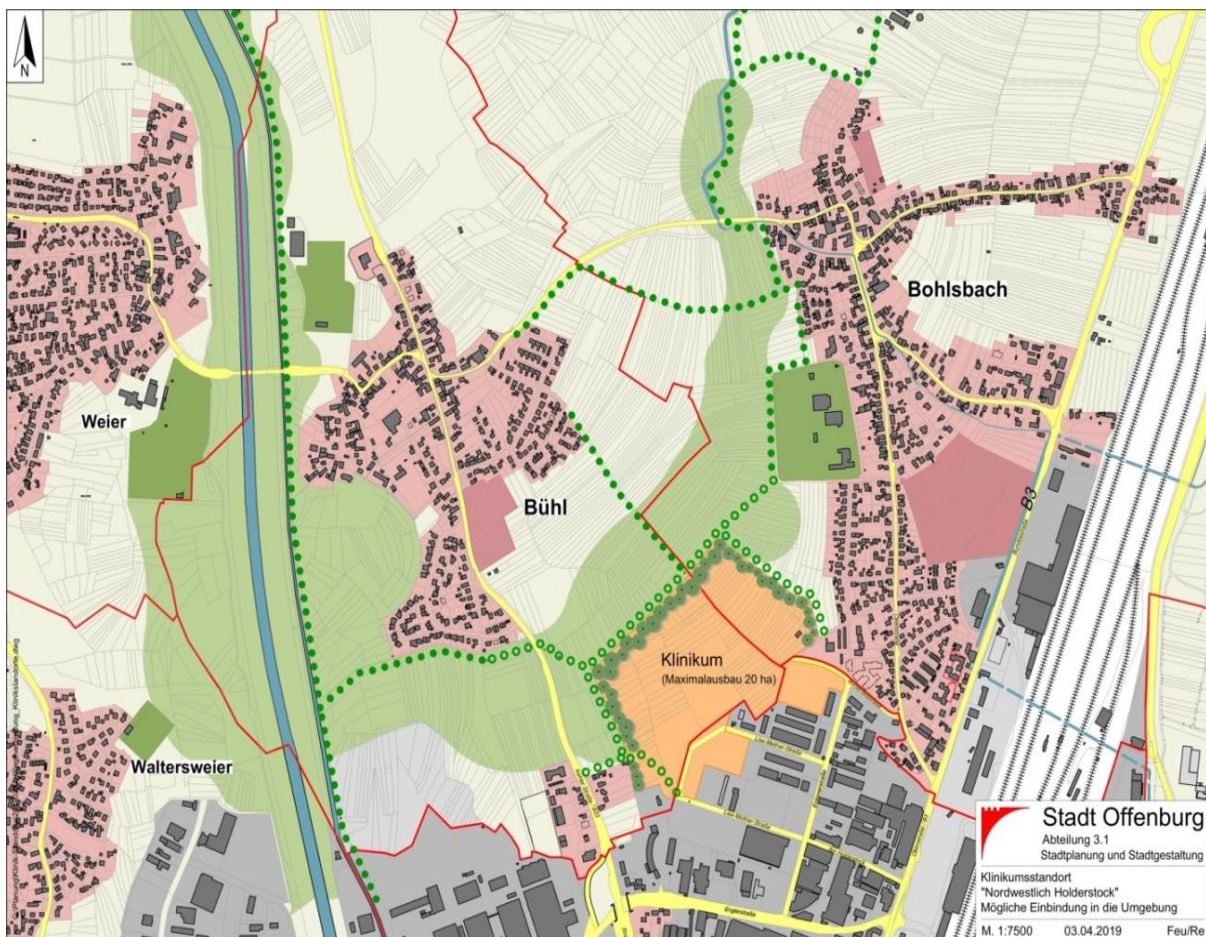
Tabelle 5.1.1 // Nordwestlich Holderstock – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

Standort 1 Nordwestlich Holderstock

Aufgabenstellungen

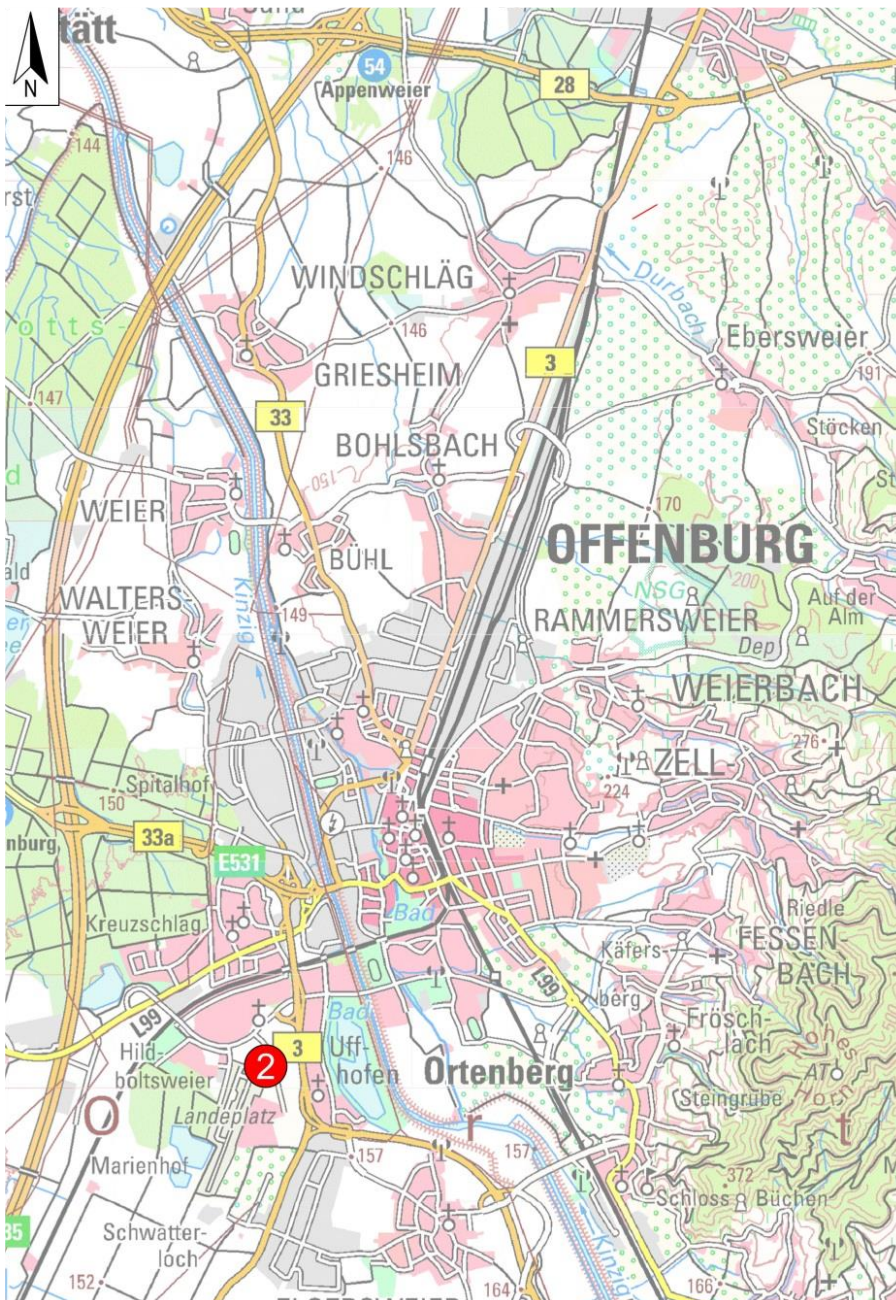
- Als Aufgabenstellungen für die weitere Planung am Standort „Nordwestlich Holderstock“ sind insbesondere zu sehen.
- Zusätzliche Verkehrsbelastung in den Ortschaften und der Nordweststadt so weit wie möglich vermeiden.
- Erhalt und Aufwertung der Grünstreifen zwischen Bühl, Bohlsbach und der Kernstadt – „mehr Grünqualität“.
- Städtebaulich gute und für die angrenzenden bebauten Ortslagen verträgliche Lösungen planen.

Die nachfolgende Konzeptidee zeigt Möglichkeiten auf, wie der Standort gut in die Umgebung eingebunden werden kann.



5.2 Standort 2 - Gewerbepark Hoch³

Lage im Raum



Karte 5.2.1 // Gewerbepark Hoch³ – Lage im Raum

Standort 2 - Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche.



Karte 5.2.2 // Gewerbepark Hoch³ – Flächengröße 13 ha

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche

Bei einer Inanspruchnahme von 20 ha Fläche müsste die Flugplatznutzung eingeschränkt oder aufgegeben werden. Bei einer gewerblichen Nutzung während dies aber ebenfalls der Fall.



Karte 5.2.3 // Gewerbepark Hoch³ – Flächengröße 20 ha

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Flächennutzungsplan

- Bereits als gewerbliche Baufläche ausgewiesen.



Karte 5.2.4 // Gewerbepark Hoch³ – Auszug aus dem rechtgültigen Flächennutzungsplan 2014 //

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Ökologie

- Keine ökologischen Restriktionen



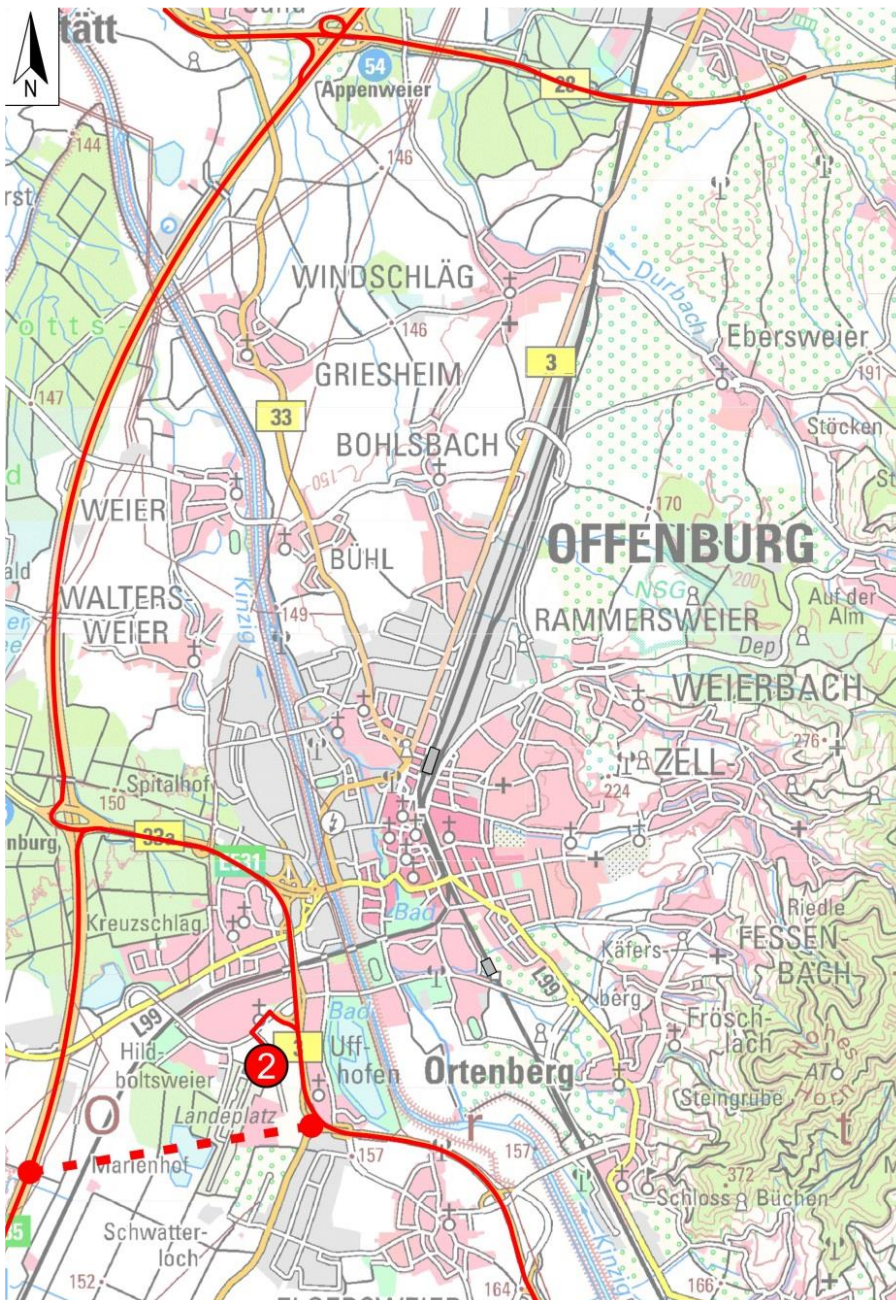
Karte 5.2.5 // Gewerbepark Hoch³ – Ökologische Restriktionen

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- gute Erreichbarkeit
- Erreichbarkeit noch besser nach Bau des Südzubringers



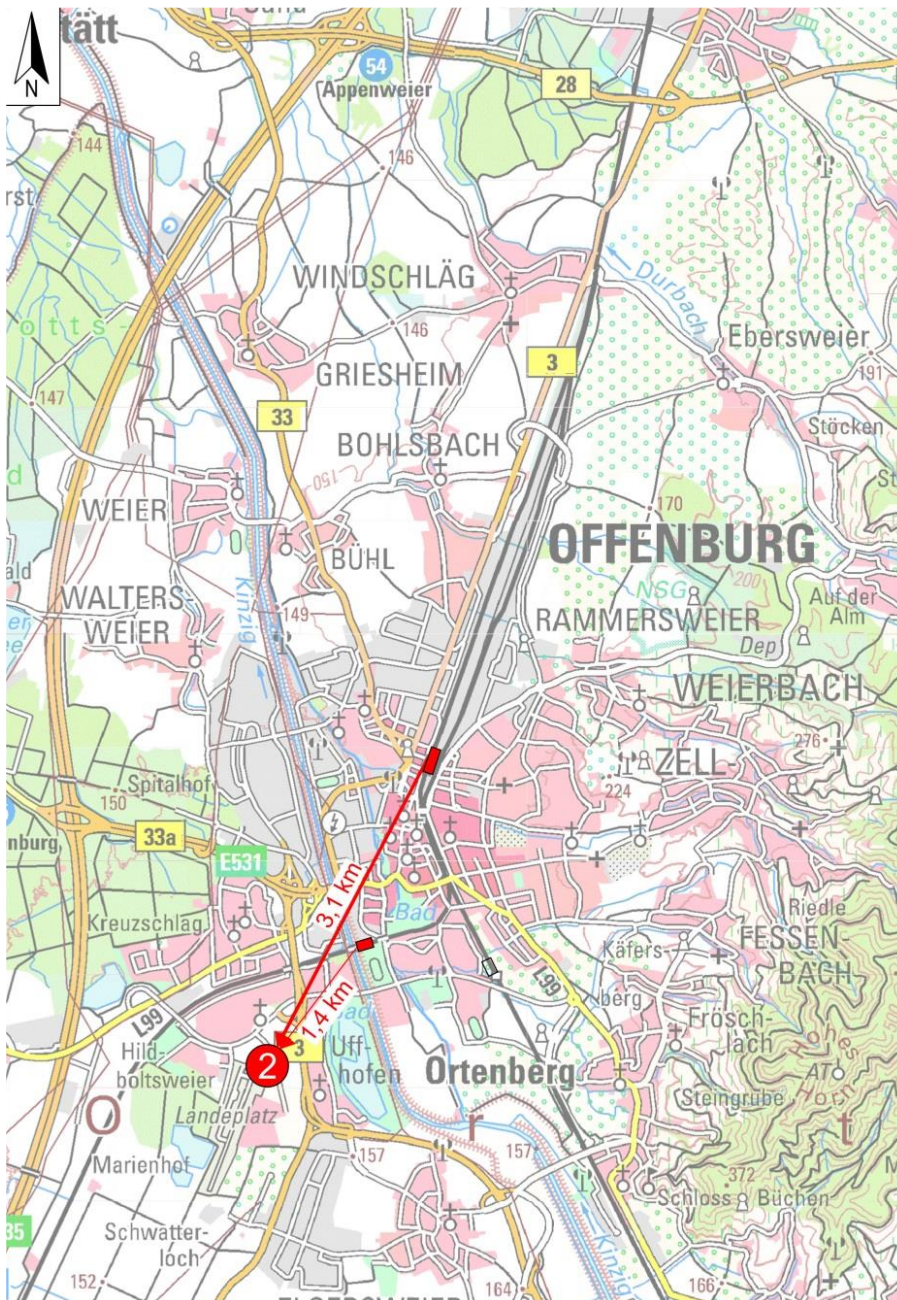
Karte 5.2.6 // Gewerbepark Hoch³ – Hauptverkehrsstraßennetz mit Darstellung Südzubringer //

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Bahnanbindung

- Entfernung zum Bahnhof 3,1 km Luftlinie
- ➔ relativ weit entfernt, schlechte Anbindung mit der Bahn
- Entfernung zum geplanten Haltepunkt Landratsamt-Messe 1,4 km Luftlinie (Bau erst nach 2035)
-



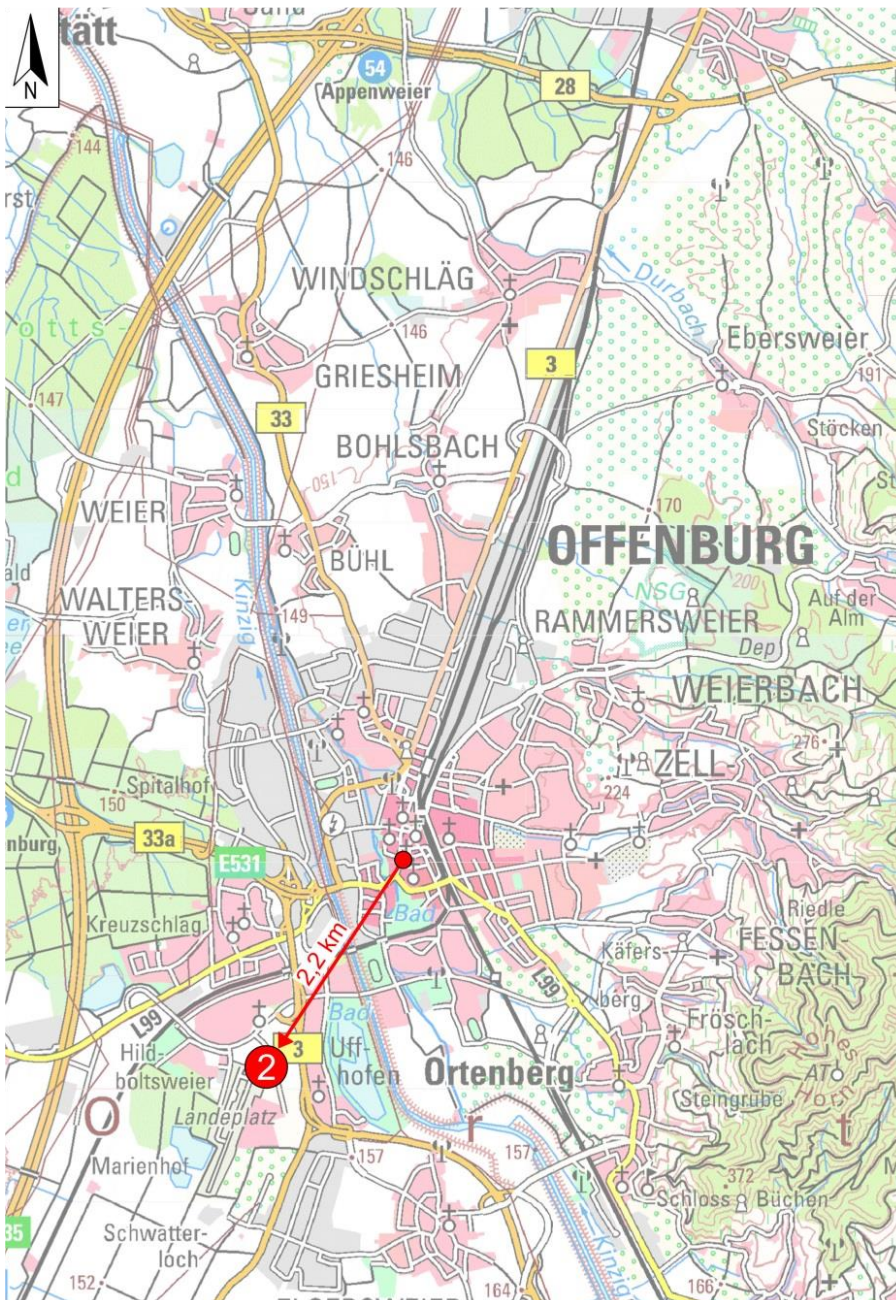
Karte 5.2.7 // Gewerbepark Hoch³ – Entfernung Haltepunkt Landratsamt-Messe und Bahnhof //

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Stadtzentrum 2,2 km Luftlinie
- Zu Fuß und mit dem Fahrrad für viele Menschen gut erreichbar



Karte 5.2.8 // Gewerbepark Hoch³ – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Städtebau, Siedlungsstruktur, Erschließung

- An die bestehende Siedlungsstruktur angebunden
- Bereits mehrgeschossige Bebauung vorhanden
- grundsätzlich bereits für Bebauung vorgesehen (Gewerbegebiet)

Immissionen / Emissionen

- Keine Besonderheiten

Flächenverfügbarkeit

- Überwiegend städtische / öffentliche Grundstücke
- Keine Hindernisse für die Baurechtschaffung

Gelände- und Bodenverhältnisse

- ebenes Gelände

Klinikverbund

- Im südlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind **nicht erfüllt**

Standort 2 Gewerbepark Hoch³

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

Dieser Standort liegt im Südwesten von Offenburg auf der Gemarkung der Kernstadt. Die Fläche war bisher im Flächennutzungsplan für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Der städtebauliche Rahmen ist geeignet, da im Umfeld im Bereich Uffhofen und Hildboltsweier bereits eine mehrgeschossige Bebauung vorhanden ist.

Ökologie

Es bestehen keine ökologischen Restriktionen.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Auch eine nicht vertretbare Immissionsbelastung besteht nicht. Der Standort ist ausreichend weit von den Baustellen an den Tunneleinfahrten des Güterzugtunnels entfernt, so dass hier keine Konflikte zu befürchten sind.

Flächenverfügbarkeit

Um die erforderlichen 20 ha Entwicklungsfläche abzubilden zu können, müssen Teile des bestehenden Flugplatzes in Anspruch genommen werden. Die Grundstücke befinden sich weit überwiegend (85 %) in öffentlichem Eigentum.

Gelände und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben, somit bestehen keine topografischen Einschränkungen.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt nahe der Bundesstraße B3/33. Die verkehrliche und infrastrukturelle Erreichbarkeit ist als gut zu bewerten. Mit dem Bau des Südzubringers würden sich die Rahmenbedingungen noch verbessern.

Durch die südliche Lage ist die Fahrstrecke in Kilometern jedoch aus dem Raum Kehl / Hanauer Land und insbesondere aus dem Raum Oberkirch / Renchtal länger als bei einem Standort im nördlichen Stadtgebiet. Die Fahrzeit ist abhängig von Fahrtgeschwindigkeiten und Verkehrsverhältnissen.

Mit einer Entfernung von 3,1 km Luftlinie zum Bahnhof ist die Anbindung an die Bahn als schlecht zu bezeichnen. Dies würde sich erst mit dem Bau des geplanten Haltepunktes Landratsamt-Messe verbessern, dessen Bau infolge der Fertigstellung des Güterzugtunnels erst nach 2035 vorgesehen ist. Das Zugangebot an diesem Haltepunkt wird nicht gleichwertig mit dem Bahnhof Offenburg sein.

Eine unmittelbare Busanbindung ist nicht vorhanden, könnte aber geschaffen werden.

Der Weg zur Innenstadt beträgt 2,2 km Luftlinie, damit ist der Standort zu Fuß und mit dem Fahrrad gut erreichbar.

Der Standort liegt innerhalb des Suchraums für eine mögliche Trasse des Südzubringers, infolge dessen besteht eine Einschränkung für die zeitnahe Schaffung von Bau-recht.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im südlichen Stadtgebiet und ist damit nicht in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert. Diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung ist damit nicht erfüllt.

Zusammengefasst besteht mit der Lage im Klinikverbund ein Ausschlussgrund für den Standort.

Der Standort ist daher als nicht geeignet einzustufen.

Auch bei Außerachtlassen dieses Ausschlussgrundes ist der Standort wegen der schlechten Bahnanbindung als weniger geeignet als der Standort „Nordwestlich Holderstock“ einzustufen.

Standort 2 –Gewerbepark Hoch ³	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	✓
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	X
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.2.1 // Gewerbepark Hoch³ – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

5.3 Standort 3 - Nördlich Windschläg

Lage im Raum



Karte 5.3.1 // Nördlich Windschläg – Lage im Raum

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei bei 13 ha Fläche



Karte 5.3.2 // Nördlich Windschläg – Flächengröße 13 ha

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei bei 20 ha Fläche



Karte 5.3.3 // Nördlich Windschläg – Flächengröße 20 ha

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Ökologie

- Lage zu großen Teilen im regionalen Grünzug gemäß Regionalplan
- ➔ Bebauung nicht zulässig



Karte 5.3.4 // Nördlich Windschläg – Ökologische Restriktionen

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

- Lage nahe an der Rheintalbahn (Lärmimmissionen)
- Lage nahe an zwei Tunnelportalen des Güterzugtunnels (Lärm- und Erschütterungs-immissionen während der Bauzeit)
- ➔ sehr problematisch
- ➔ nicht vertretbar
- Geruchsmissionen durch Gewerbebetrieb in Windschläg



Legende

- rot: offene Bauweise
blau: geschlossene Bauweise

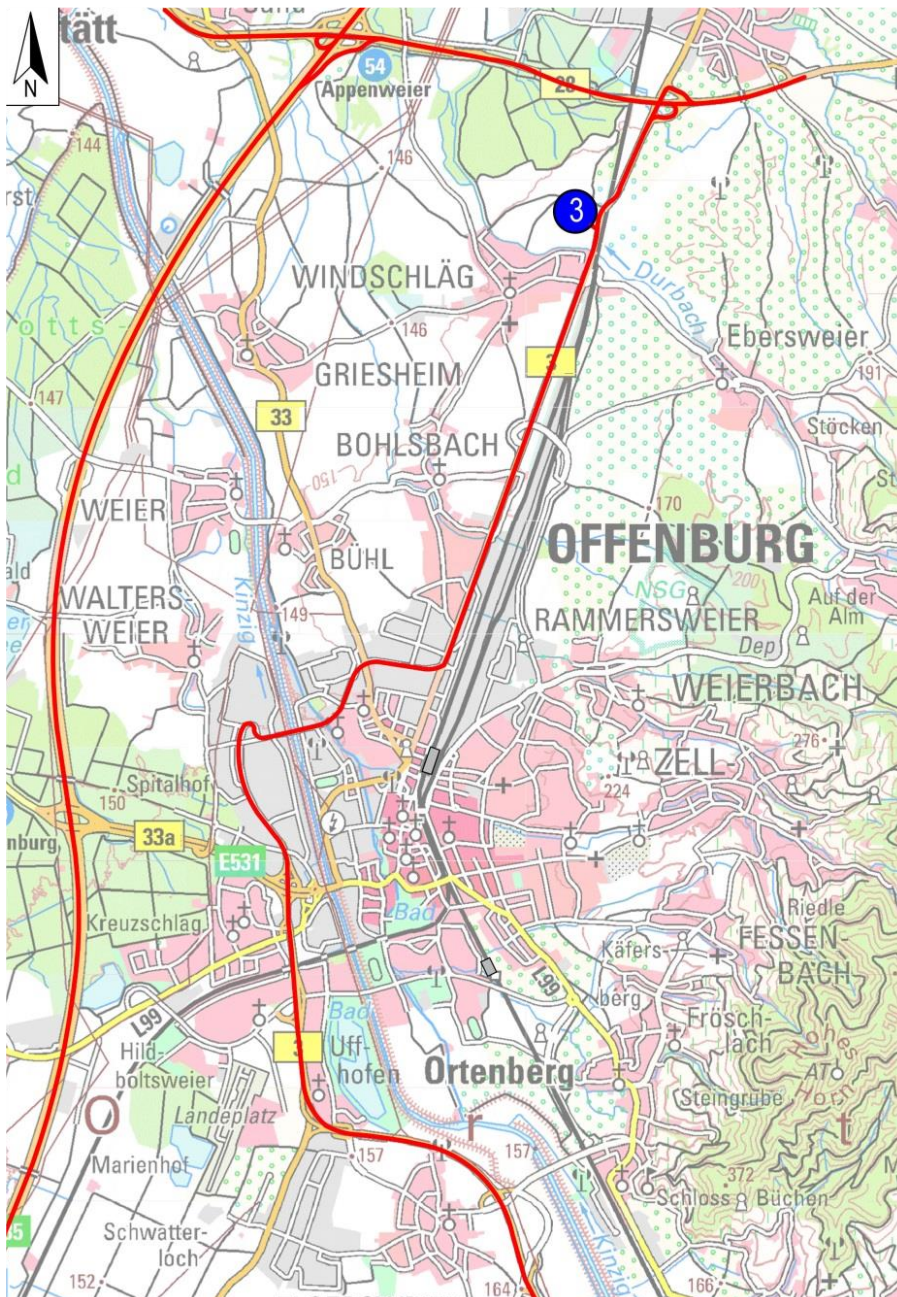
Karte 5.3.5 // Nördlich Windschläg – Ausbau Rheintalbahn, Lärmimmissionen

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- gute Erreichbarkeit
- allerdings alleinige Anbindung an die stark belastete Bundesstraße 3
- dreispuriger Ausbau zwischen Appenweiler und Windschläg wäre Voraussetzung



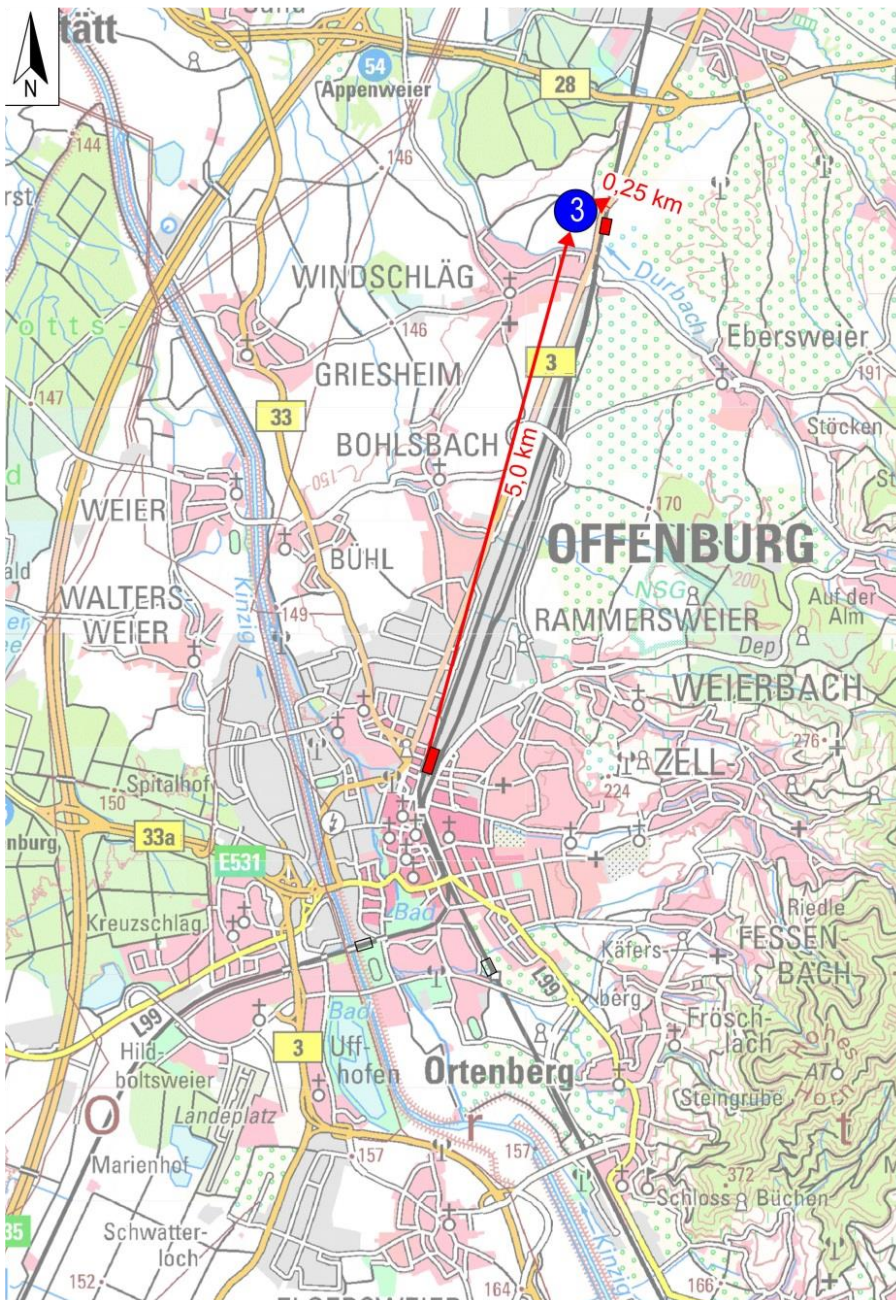
Karte 5.3.6 // Nördlich Windschläg – Hauptverkehrsstraßennetz

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Bahnhof 5,0 km Luftlinie
- Neuer Bahnhaltepunkt Windschläg:
 - Entfernung 0,25 km Luftlinie bis ins Zentrum des Klinikums
 - Nach Prüfung durch das Landratsamt in Abstimmung mit dem Land und der Bahn **nicht machbar**



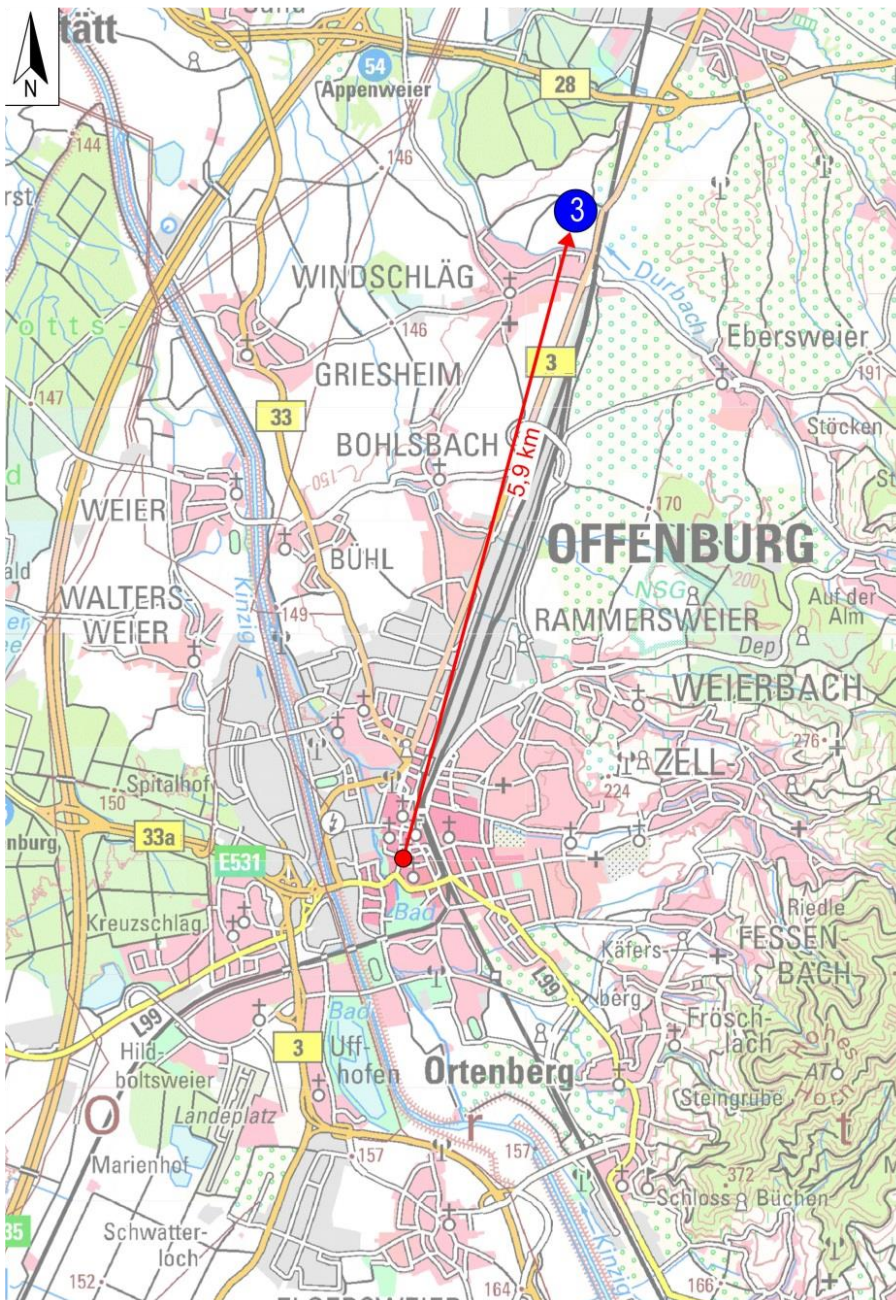
Karte 5.3.7 // Nördlich Windschläg – Entfernung Bahnhof

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Stadtzentrum 5,9 km Luftlinie
- Mit dem Fahrrad und zu Fuß nur für wenige Menschen gut erreichbar



Karte 5.3.8 // Nördlich Windschläg – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 3 Nördlich Windschläg

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Jenseits des Durbachs, an die bestehende Siedlungsstruktur von Windschläg noch angebunden
- Keine mehrgeschossige Bebauung vorhanden, Umgebung dörflich geprägt
- Das Klinikum wäre erhöht auf einer Kuppe angeordnet und würde die Ortslage überragen

Flächenverfügbarkeit

- Überwiegend städtische Grundstücke
- Regionalplan steht zeitnaher Baurechtschaffung entgegen

Gelände und Bodenverhältnisse

- Leichte Hanglage

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind erfüllt

Standort 3 Nördlich Windschläg

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Norden von Offenburg auf der Gemarkung von Windschläg unmittelbar an der Stadtgrenze zu Appenweier. Die Fläche war im Flächennutzungsplan bisher nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Der Standort steht noch in einem Bezug zur Ortslage Windschläg, auch wenn er von ihr durch den Durbach abgetrennt ist. Die kleinteilige, dörflich geprägte Bebauung würde städtebaulich jedoch wenig mit mehrgeschossigen Klinikumsgebäuden korrespondieren, zumal diese erhöht oberhalb der Ortslage liegen würden.

Ökologie

Das Überschwemmungsgebiet des Durbachs kann durch eine vom Durbach abgerückte Lage vermieden werden. Der Standort liegt jedoch zu etwa 2/3 in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug, in dem eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium. Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb eines Regionalen Grünzugs besteht.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt nahe der Bahnstrecke, so dass eine Belastung durch Bahnlärm besteht.

Weiter besteht nach Bewertung durch das Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht des Ortenaukreises eine erhebliche Immissionsbelastung durch unangenehme Gerüche durch einen ortsansässigen Gewerbebetrieb. Warme geruchsbelastete Abluft von diesem Gewerbebetrieb steigt zunächst nach oben. Im unmittelbaren Umfeld des Gewerbebetriebs besteht die Geruchsbelastung daher nicht. Später kühlt die Abluft ab und sinkt im Bereich des Klinikstandorts, der in der Hauptwindrichtung liegt, nach unten und führt dort zu einer für ein Klinikum nicht vertretbaren Geruchsbelastung. Von einer Überschreitung der Grenzwerte einschlägiger Richtlinien ist auszugehen. Nach Bewertung des Fachamts steht diese Belastung der Ansiedlung eines Klinikums an diesem Standort entgegen.

Weiter befindet sich der Standort unmittelbar an Einfahrtsportalen zum Güterzugtunnel. Im Anschluss an die Einfahrtsportale wird der Tunnel zunächst in offener Bauweise errichtet. Hier sind einerseits über einen längeren Zeitraum starke Belastungen durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten. Andererseits sind erhebliche Einschränkungen und Verzögerungen für die Baustelle des Güterzugtunnels zu erwarten, da diese auf das Klinikum Rücksicht nehmen muss. Die Deutsche Bahn und der Ortenaukreis kommen zum Ergebnis, dass Klinikum und Güterzugtunnelbaustelle an diesem Standort nicht miteinander verträglich sind.

Flächenverfügbarkeit

Die Grundstücke befinden sich zu rund 2/3 in städtischem Eigentum.

Die Immissionsbelastungen stellen grundlegende Hindernisse für die Schaffung von

Baurecht dar. Darüber hinaus steht auch die Lage in einem regionalen Grünzug der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist leicht hängig, aber noch für ein Klinikum geeignet. Bodenverhältnisse, die einer Nutzung durch ein Klinikum entgegenstehen würden, bestehen nicht.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt an der Bundesstraße 3 und ist damit aus Norden und Süden mit dem Kraftfahrzeug erreichbar. Ein gewisser Nachteil ist, dass der Standort nur an eine Straße angebunden ist, so dass keine Ausweichmöglichkeiten bestehen. Auch ist die Bundesstraße 3 heute bereits sehr stark belastet. Nach Bewertung durch das Straßenbauamt des Ortenaukreises wäre daher bei einer Ansiedlung an diesem Standort mindestens ein Ausbau der Bundesstraße zwischen Appenweier und Windschlag auf drei Fahrspuren erforderlich.

Die Entfernung zum Bahnhof Offenburg ist mit 5 km Luftlinie als hoch einzustufen. Auch zum Bahnhof Appenweier (mit einem weniger ausgebauten Zugangebot) beträgt die Entfernung 2,5 km Luftlinie. Die Wegstrecke für Radfahrer oder Fußgänger zu diesem Bahnhof beträgt über 3 km. Es besteht daher eine keine ausreichende Bahnanbindung für einen Klinikstandort mit vielen Beschäftigten.

Die Errichtung eines neuen Bahnhofpunktes im Raum Windschlag würde die Erreichbarkeit mit der Bahn erheblich verbessern, ist aber nach Prüfung des Landratsamtes in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn nicht machbar. Das Stadtzentrum ist mit 5,9 km Luftlinie recht weit vom Untersuchungsbereich entfernt und daher in erster Linie mit dem Fahrrad erreichbar. Für Fußgänger aus Richtung Innenstadt ist die Distanz zum Standort unattraktiv.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Zusammengefasst bestehen mit der Immissionsbelastung durch einen Gewerbebetrieb, mit der Nähe zur Güterzugtunnelbaustelle und mit der schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr mehrere Ausschlussgründe für den Standort. Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einem regionalen Grünzug mit Bauverbot.

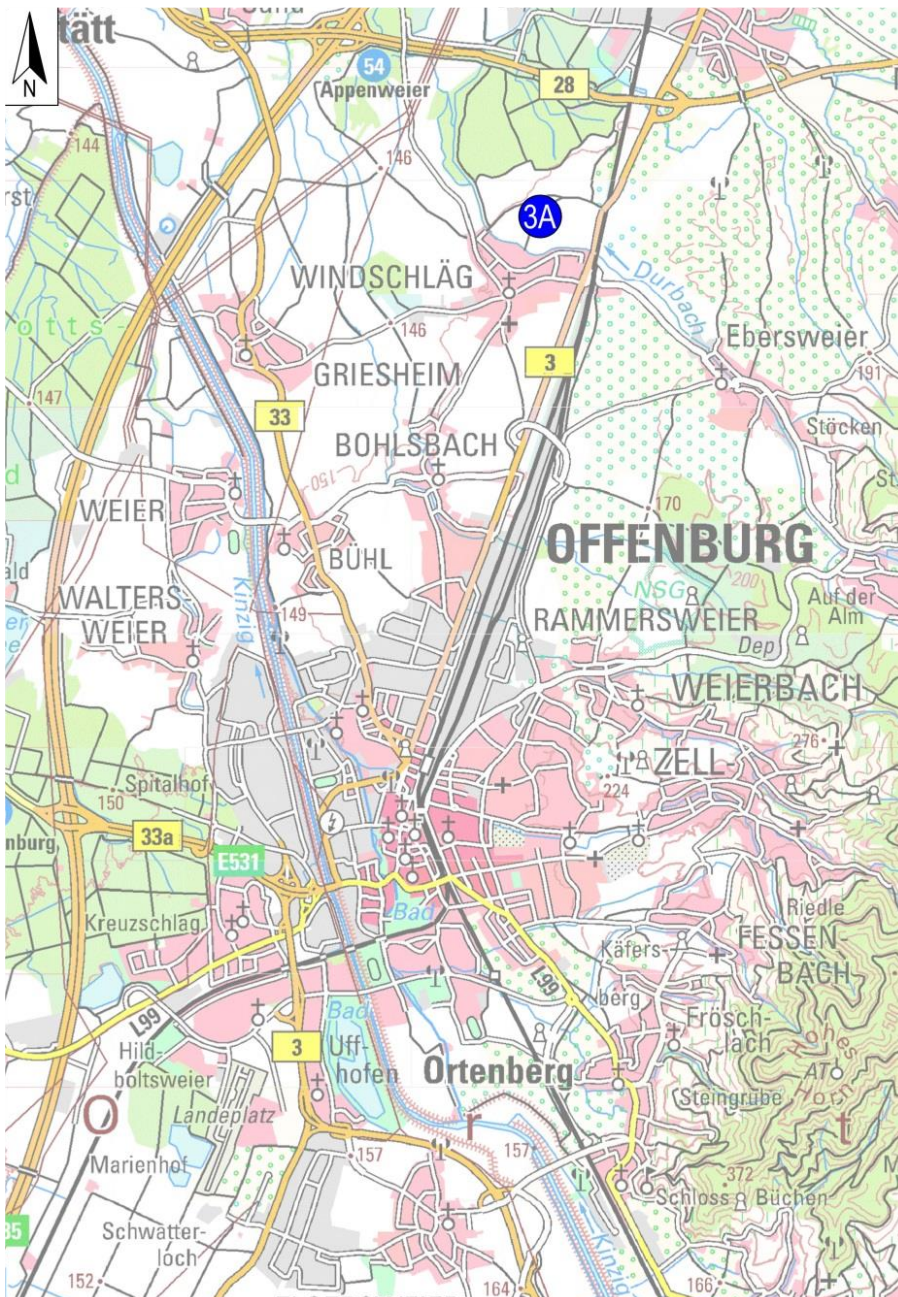
Der Standort ist daher als nicht geeignet einzustufen.

Standort 3 - Nördlich Windschlag	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	X
Ausbau Rheintalbahn	X
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	X
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.3.1 // Nördlich Windschlag – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

Standort 3A - Nördlich Windschläg - westliche Variante

Lage im Raum

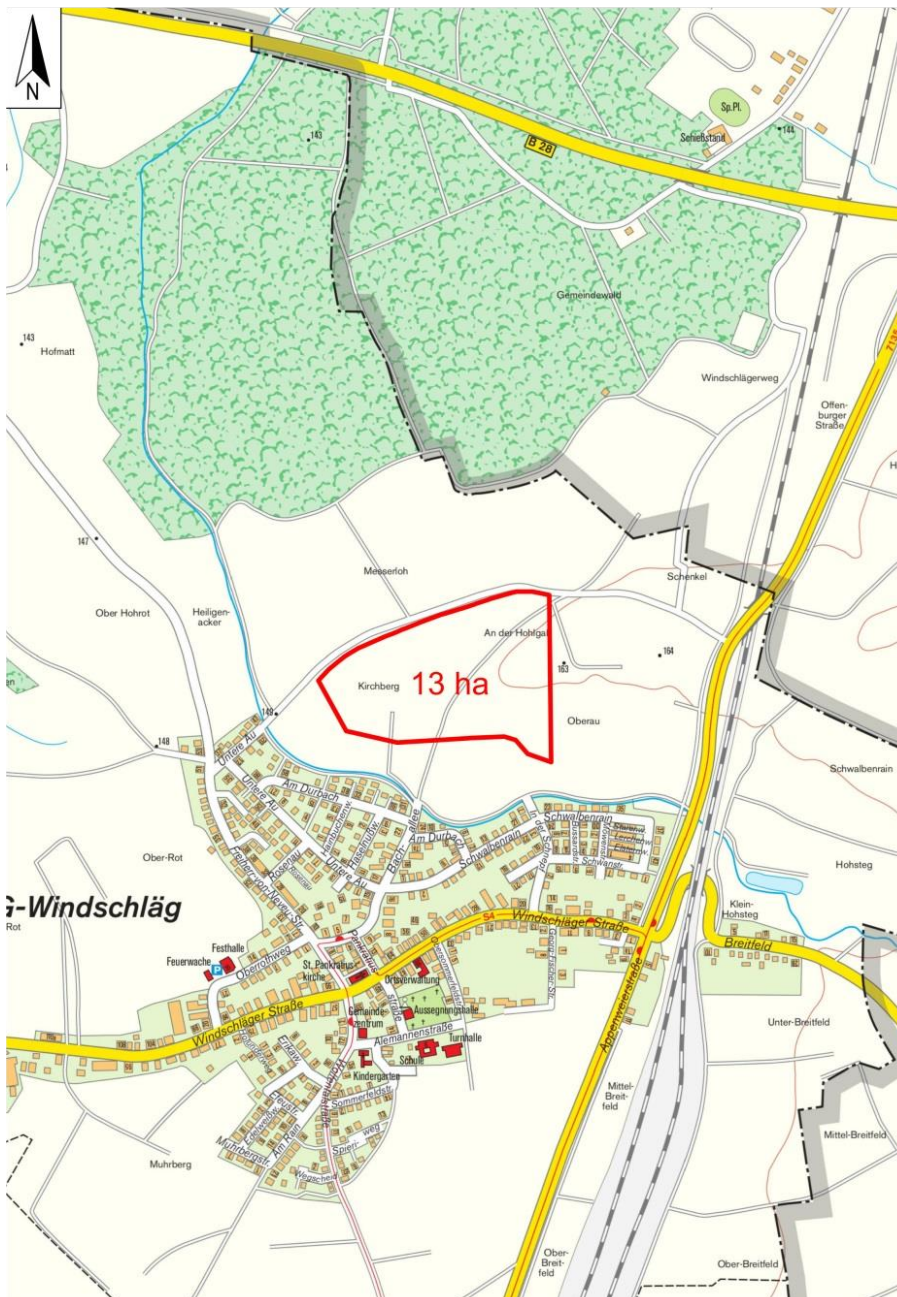


Karte 5.3.10 // Nördlich Windschläg 3a – Lage im Raum

Standort 3A Nördlich Windschläg - westliche Variante

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche



Karte 5.3.11 // Nördlich Windschläg 3a – Flächengröße 13 ha

Standort 3A Nördlich Windschläg - westliche Variante

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche



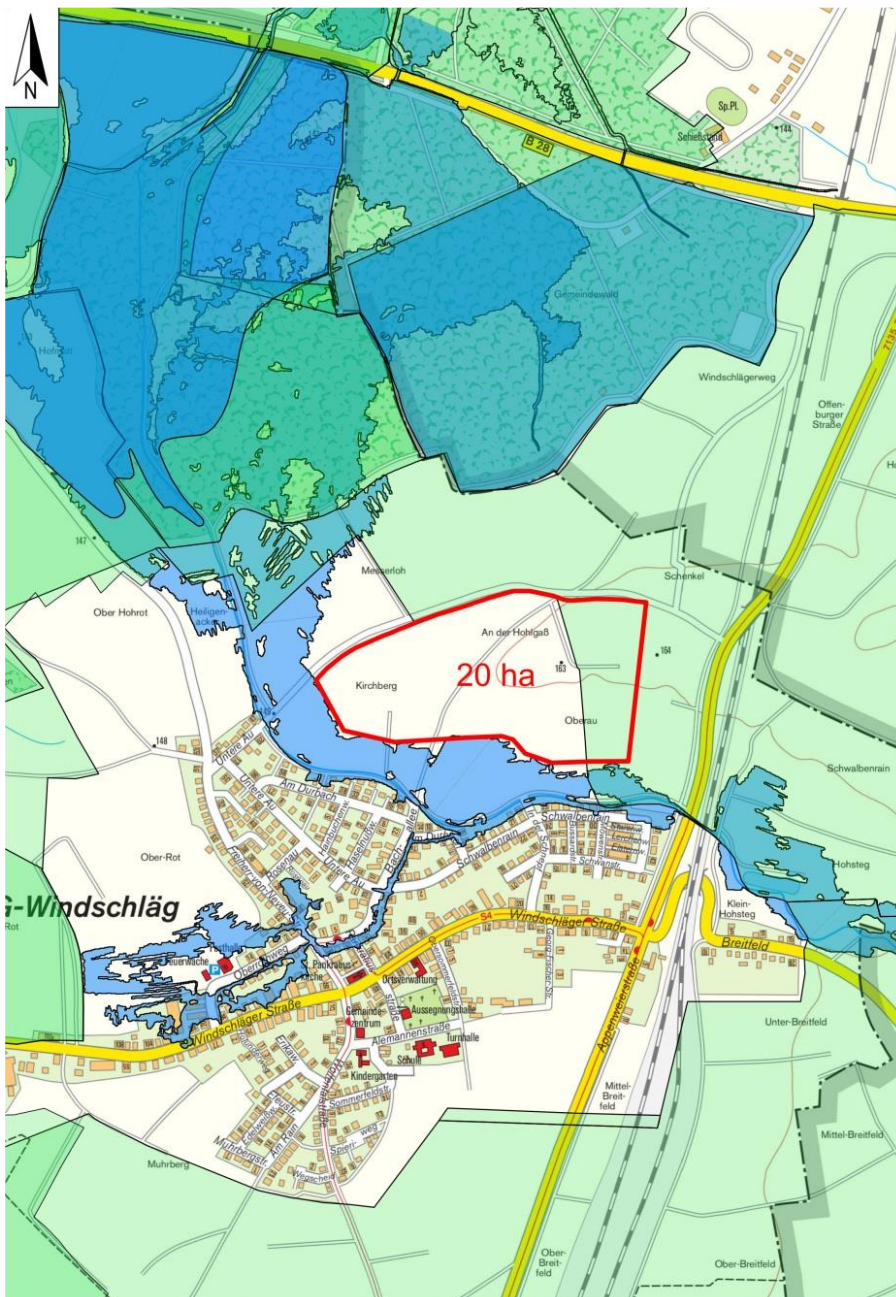
Karte 5.3.12 // Nördlich Windschläg 3a – Flächengröße 20 ha

Standort 3A Nördlich Windschläg - westliche Variante

Standorteigenschaften

Ökologie

- Lage zu kleinerem Teil im regionalen Grünzug gemäß Regionalplan
- ➔ Bebauung nicht zulässig



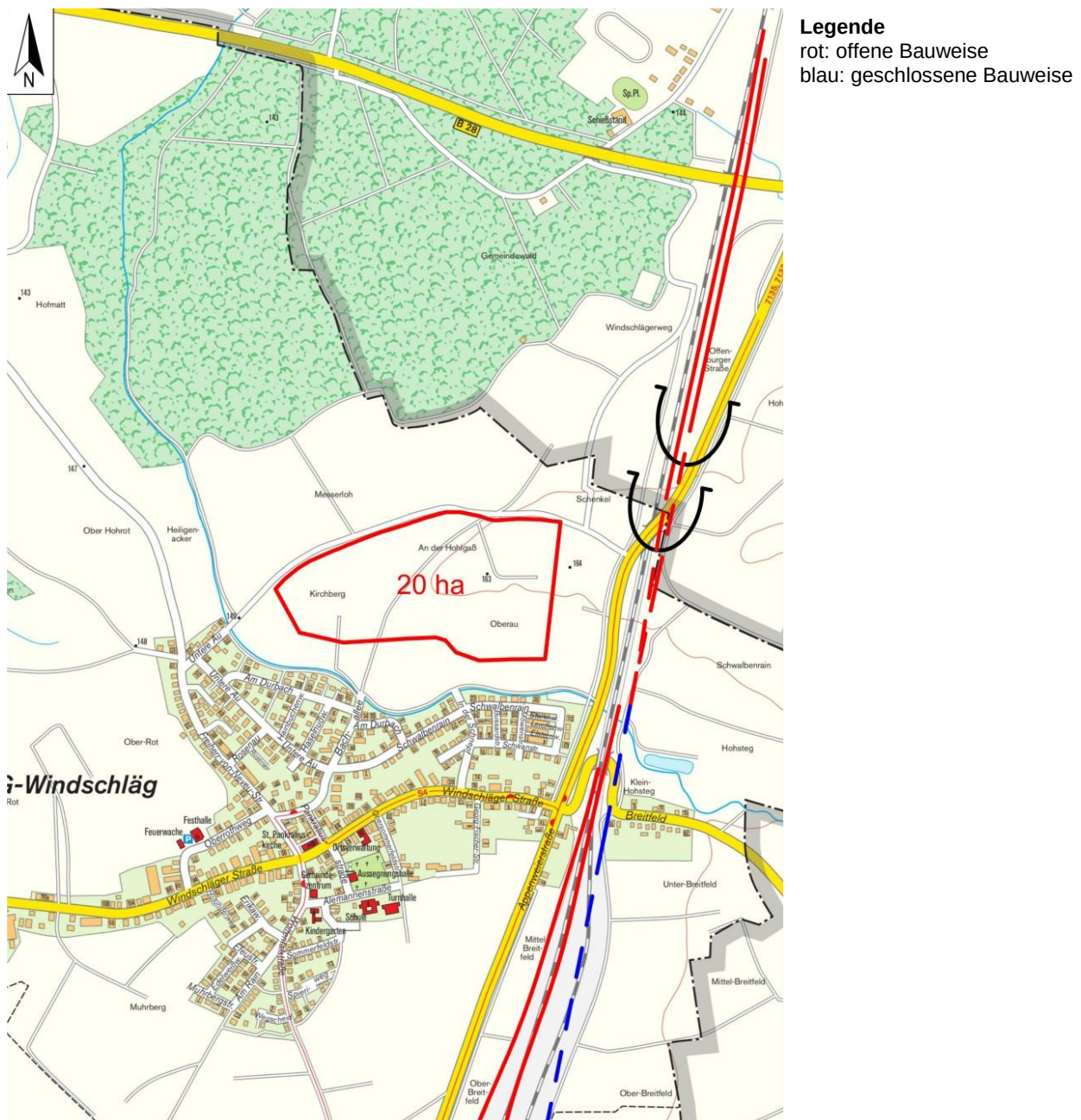
Karte 5.3.13 // Nördlich Windschläg 3a – Ökologische Restriktionen

Standort 3A Nördlich Windschlag - westliche Variante

Standorteigenschaften

Immissionen / Emissionen

- Lage nahe an der Rheintalbahn (Lärmimmissionen), aber weiter entfernt als Standort 3 (östliche Lage)
 - Lage nahe an zwei Tunnelportalen des Güterzugtunnels (Lärm- und Erschütterungs-immissionen während der Bauzeit)
- ➔ sehr problematisch
- ➔ nicht vertretbar



Karte 5.3.14 // Nördlich Windschläg 3a – Ausbau Rheintalbahn, Lärmimmissionen

Standort 3A Nördlich Windschlag - westliche Variante

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Jenseits des Durbachs, an die bestehende Siedlungsstruktur von Windschlag noch angebunden
- Keine mehrgeschossige Bebauung vorhanden, Umgebung dörflich geprägt
- Das Klinikum wäre erhöht auf einer Kuppe angeordnet und würde die Ortslage überragen
- Das Klinikum würde die Ortslage noch stärker als beim Standort 3 (östliche Lage) beeinflussen.

Flächenverfügbarkeit

- Weniger städtische Grundstücke als bei östlicher Lage
- Regionalplan steht auch hier zeitnaher Baurechtschaffung entgegen

Gelände und Bodenverhältnisse

- Leichte Hanglage

Erreichbarkeit

- Vergleichbar zum Standort 3 (östliche Lage)

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind erfüllt

Standort 3A Nördlich Windschläg - westliche Variante

Zusammenfassende Bewertung

Der Ortenaukreis hat ergänzend gemeinsam mit der Stadtverwaltung geprüft, ob der Standort besser geeignet ist, wenn er etwas nach Westen verschoben wird.

Alle hier nicht genannten Punkte entsprechen der Bewertung des Standortes 3 - Nördlich Windschläg.

Ökologie

Der Standort würde dann weniger stark in einem regionalen Grünzug liegen, aber nicht völlig außerhalb des Grünzugs.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Geruchsbelastungen durch den Gewerbebetrieb bestünden weiterhin, wären aber geringer und würden möglicherweise unterhalb der Grenzwerte einschlägiger Richtlinien liegen. Auch Belastungen durch die Güterzugtunnelbaustelle wären geringer, aber immer noch gegeben.

Flächenverfügbarkeit

Der Anteil öffentlicher Grundstücke wäre deutlich geringer als bei einer Lage weiter östlich.

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit wäre unverändert, da die Verschiebung nach Westen ohne Einfluss auf die nicht mögliche Errichtung eines Bahnhaltepunkts wäre.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wäre auch dieser Standort sehr schlecht erschlossen.

Auch in einer weiter westlichen Lage ist der Standort „Nördlich Windschläg“ daher als nicht geeignet einzustufen.

5.4 Standort 4 - Nördlich Bohlsbach

Lage im Raum

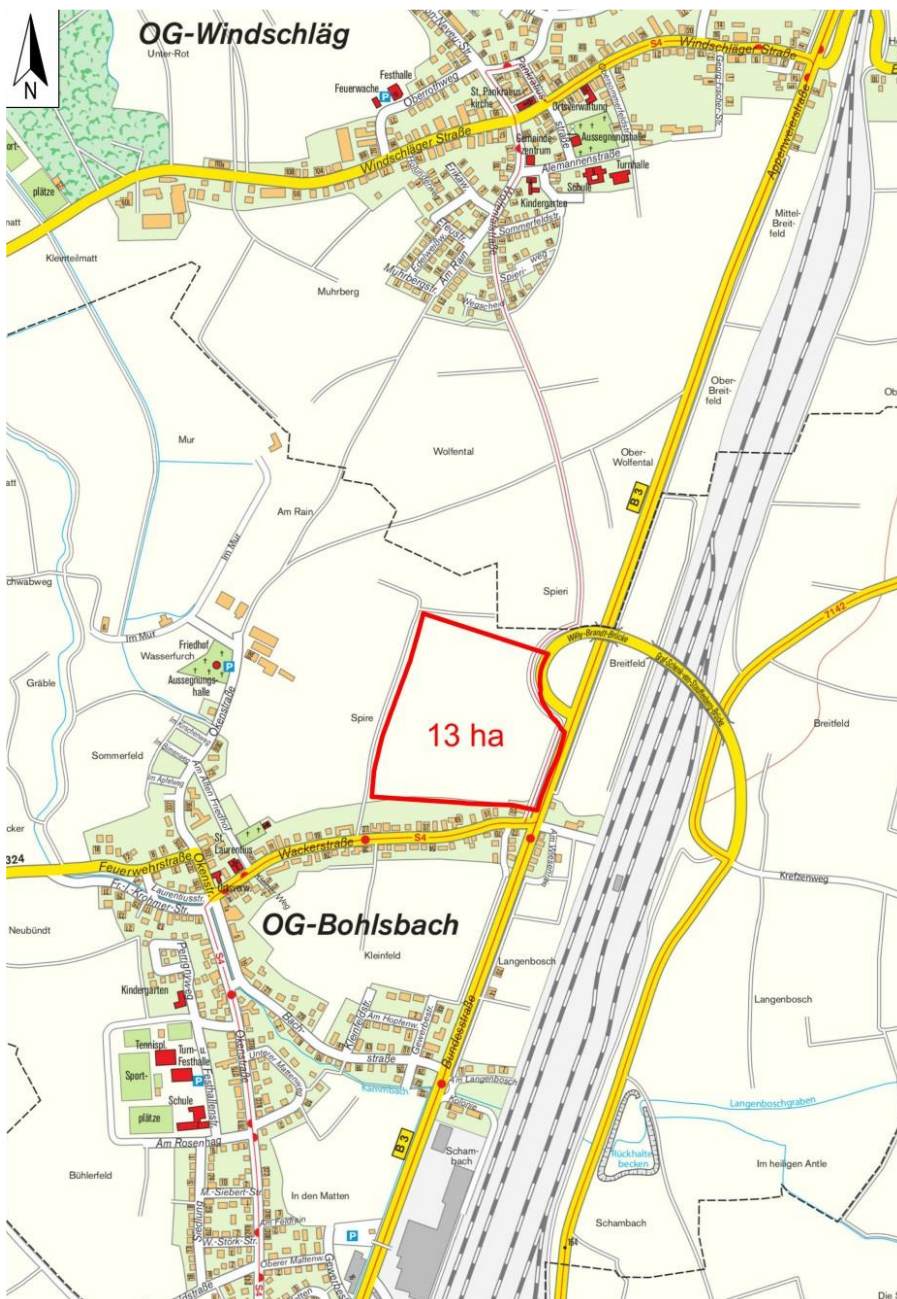


Karte 5.4.1 // Nördlich Bohlsbach – Lage im Raum

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche

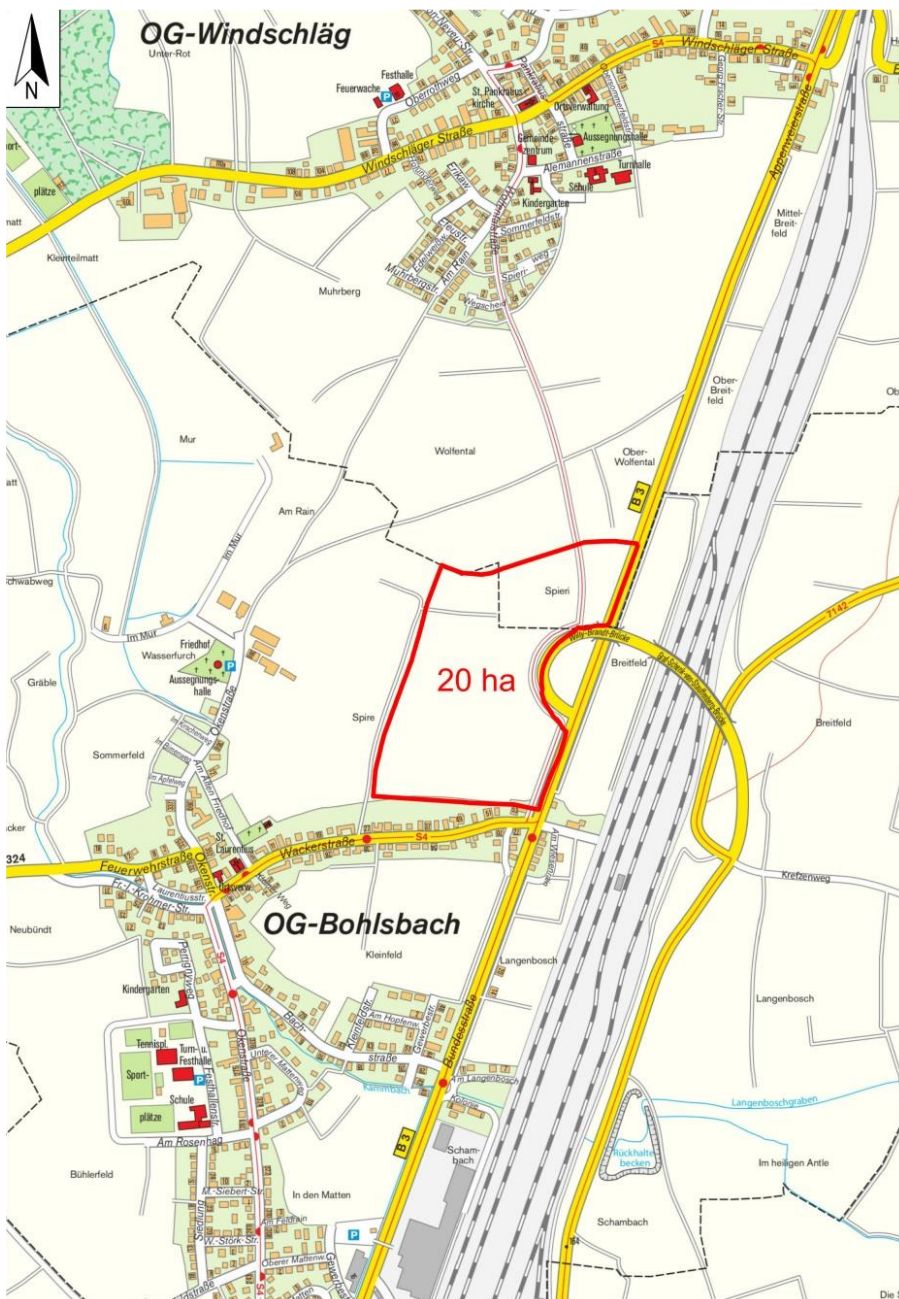


Karte 5.4.2 // Nördlich Bohlsbach – Flächengröße 13 ha

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche



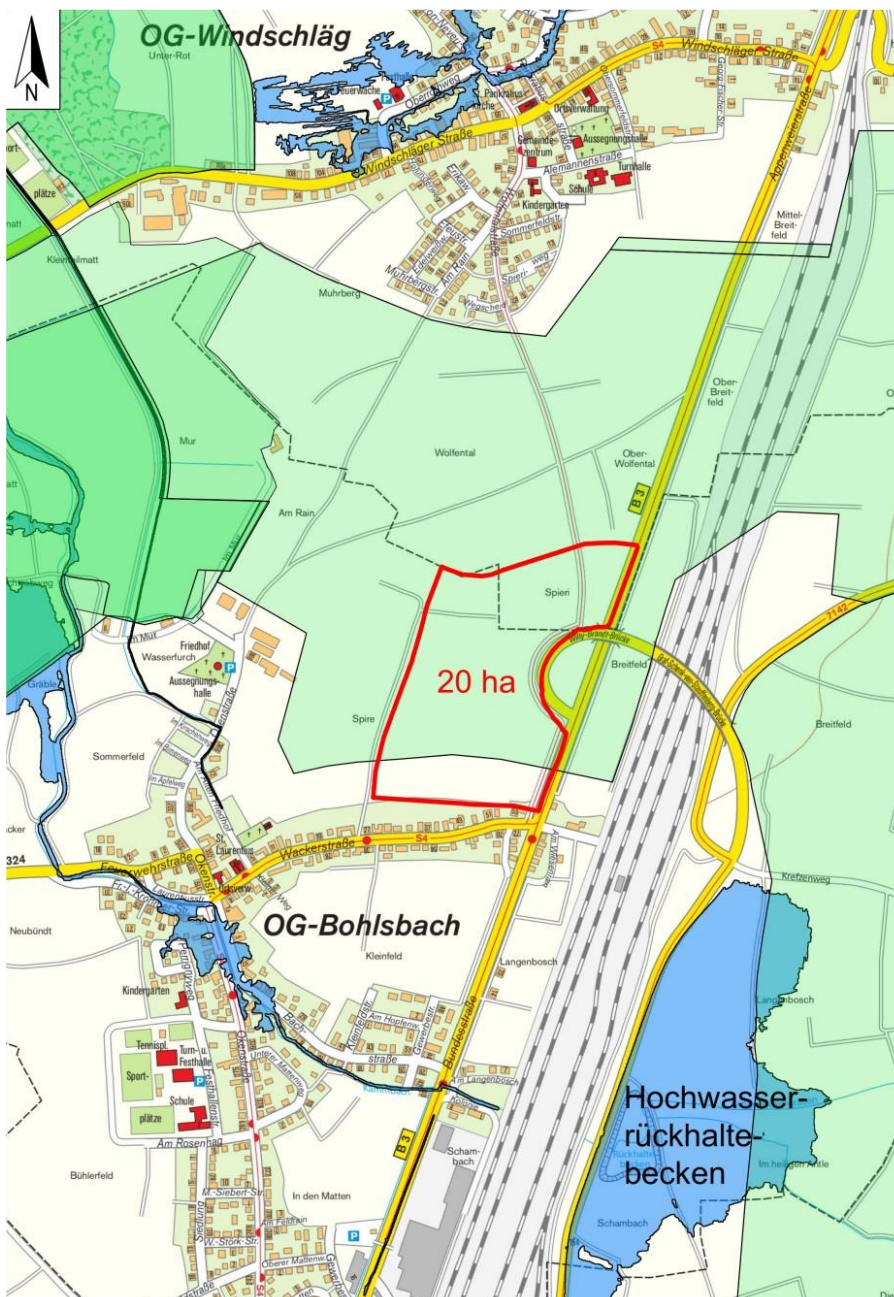
Karte 5.4.3 // Nördlich Bohlsbach – Flächengröße 20 ha

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Ökologie

- Lage nahezu vollständig in im Regionalplan ausgewiesener regionaler Grünzäsur
- ➔ Bebauung nicht zulässig



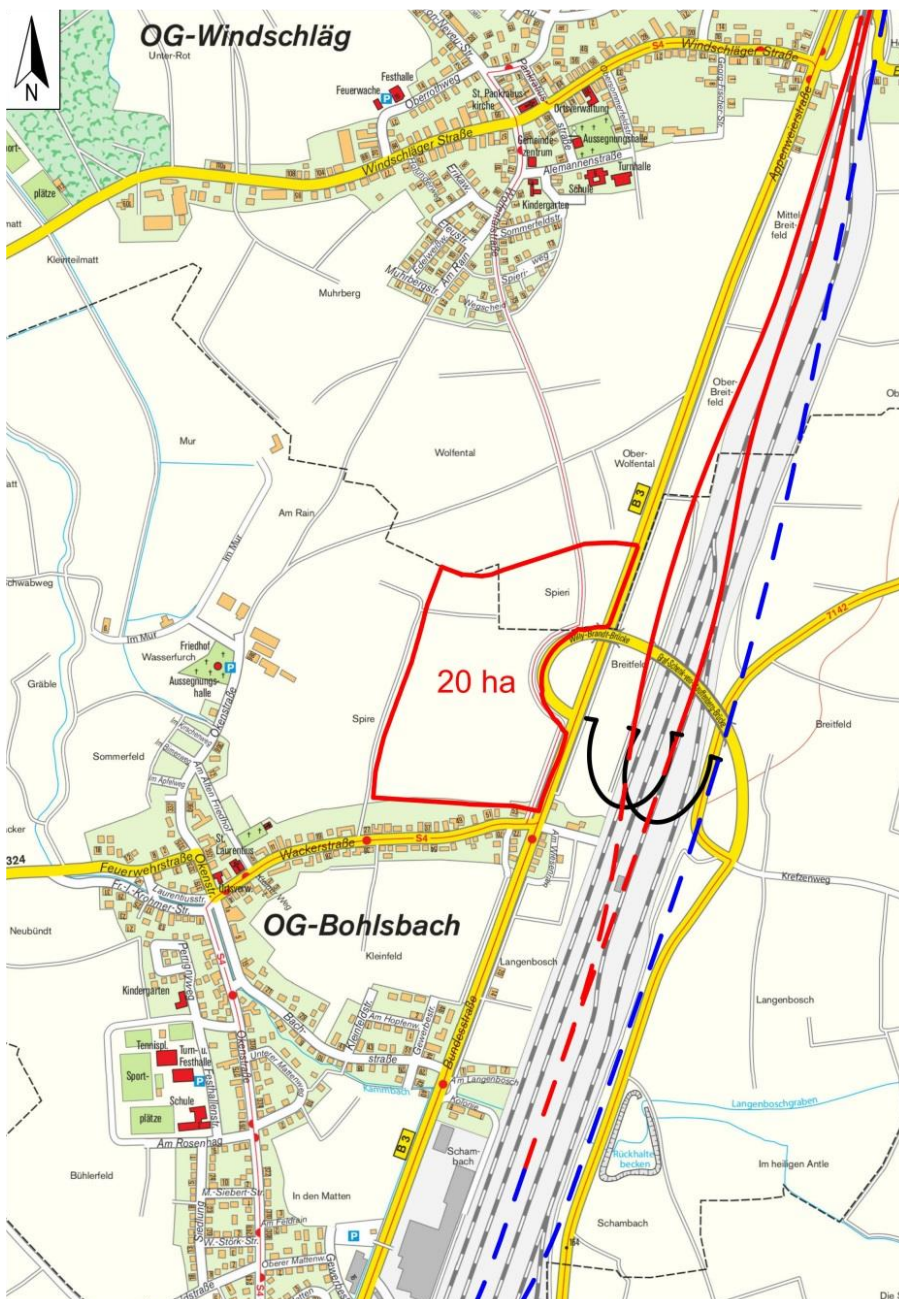
Karte 5.4.4 // Nördlich Bohlsbach – Ökologische Restriktionen

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Immissionen / Emissionen

- Lage nahe an der Rheintalbahn (Lärmimmissionen)
- Lage nahe an zwei Tunnelportalen des Güterzugtunnels (Lärm- und Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit)



Legende

- rot: offene Bauweise
blau: geschlossene Bauweise

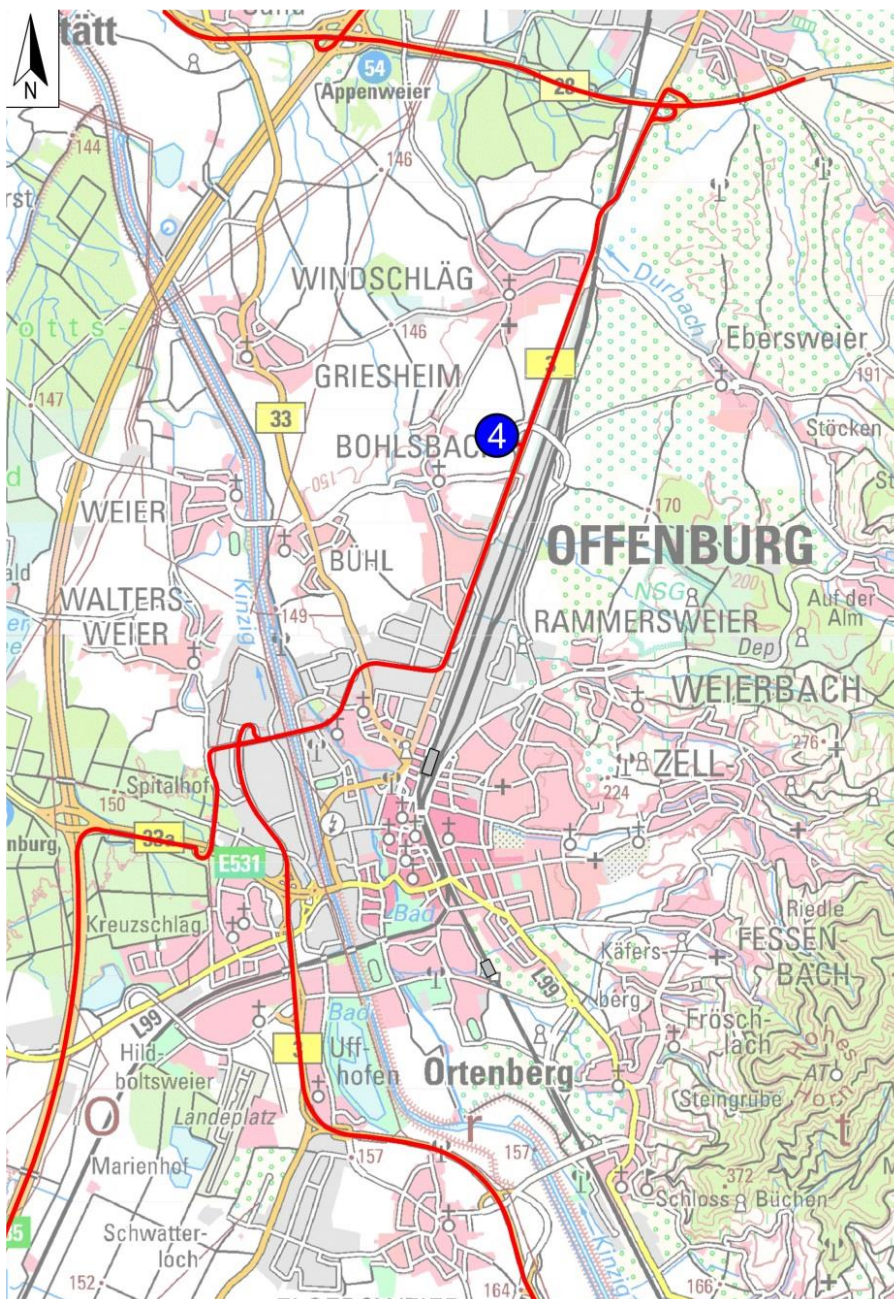
Karte 5.4.5 // Nördlich Bohlsbach – Ausbau Rheintalbahn, Lärmimmissionen

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- gute Erreichbarkeit
- allerdings alleinige Anbindung die stark belastete Bundesstraße 3



Karte 5.4.6 // Nördlich Bohlsbach – Lage im Hauptstraßenverkehrsnetz

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Bahnanbindung

- Entfernung zum Bahnhof 2,9 km Luftlinie
- Zusätzlicher Bahnhaltepunkt bisher nicht detailliert geprüft, aber voraussichtlich mit gleichen Schwierigkeiten verbunden wie in Windschlag und daher nicht machbar



Karte 5.4.7 // Nördlich Bohlsbach – Erreichbarkeit Bahnhof

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Bahnanbindung

- Entfernung zum Stadtzentrum 3,8 km Luftlinie
- Zu Fuß und mit dem Fahrrad nur für relativ wenige Menschen gut erreichbar.



Karte 5.4.8 // Nördlich Bohlsbach – Erreichbarkeit Innenstadt, Fischmarkt

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Randlage, aber an die bestehende Siedlungsstruktur noch angebunden
- Keine mehrgeschossige Bebauung vorhanden, Umgebung dörflich geprägt

Flächenverfügbarkeit

- fast keine städtischen Grundstücke
- Regionalplan steht zeitnahe Baurechtschaffung entgegen

Gelände und Bodenverhältnisse

- Ebenes Gelände, keine Besonderheiten

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind erfüllt

Standort 4 Nördlich Bohlsbach

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Norden von Offenburg auf der Gemarkung von Bohlsbach. Die Fläche war im Flächennutzungsplan bisher nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Der Standort grenzt an die Ortslage Bohlsbach an. Die kleinteilige, dörflich geprägte Bebauung würde städtebaulich wenig mit mehrgeschossigen Klinikumsgebäuden korrespondieren.

Ökologie

Der Standort liegt zum größten Teil in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur, in der eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium. Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb einer Grünzäsur besteht.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt nahe der Bahnstrecke, so dass eine Belastung durch Bahnlärm besteht. Weiter befindet sich der Standort unmittelbar an den südlich der Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke gelegenen Einfahrtsportalen zum Güterzugtunnel. Im Anschluss an die Einfahrtsportale wird der Tunnel zunächst in offener Bauweise errichtet. Auch hier sind einerseits über einen längeren Zeitraum starke Belastungen durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten. Andererseits sind erhebliche Einschränkungen und Verzögerungen für die Baustelle des Güterzugtunnels zu erwarten, da diese auf das Klinikum Rücksicht nehmen muss. Die Situation ist damit vergleichbar zum Standort „Nördlich Windschlag“ und steht der Errichtung des Klinikums an diesem Standort entgegen.

Flächenverfügbarkeit

Die Grundstücke befinden sich an diesem Standort weitestgehend in Privateigentum.

Die Immissionsbelastungen stellen grundlegende Hindernisse für die Schaffung von Baurecht dar. Darüber hinaus steht auch die Lage in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben. Bodenverhältnisse, die einer Nutzung durch ein Klinikum entgegenstehen würden, bestehen nicht.

Erreichbarkeit

Die Entfernung zum Bahnhof ist mit 2,9 km Luftlinie nur für relativ wenige Menschen gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar. Ein zusätzlicher Bahnhofshaltepunkt ist nicht detailliert geprüft, die Errichtung ist voraussichtlich mit den gleichen Schwierigkeiten wie im Ortsteil Windschlag verbunden.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Zusammengefasst bestehen mit der Nähe zur Güterzugtunnelbaustelle und mit der relativ schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr mehrere Ausschlussgründe für den Standort. Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünstreifen mit Bauverbot.

Der Standort ist daher als nicht geeignet einzustufen.

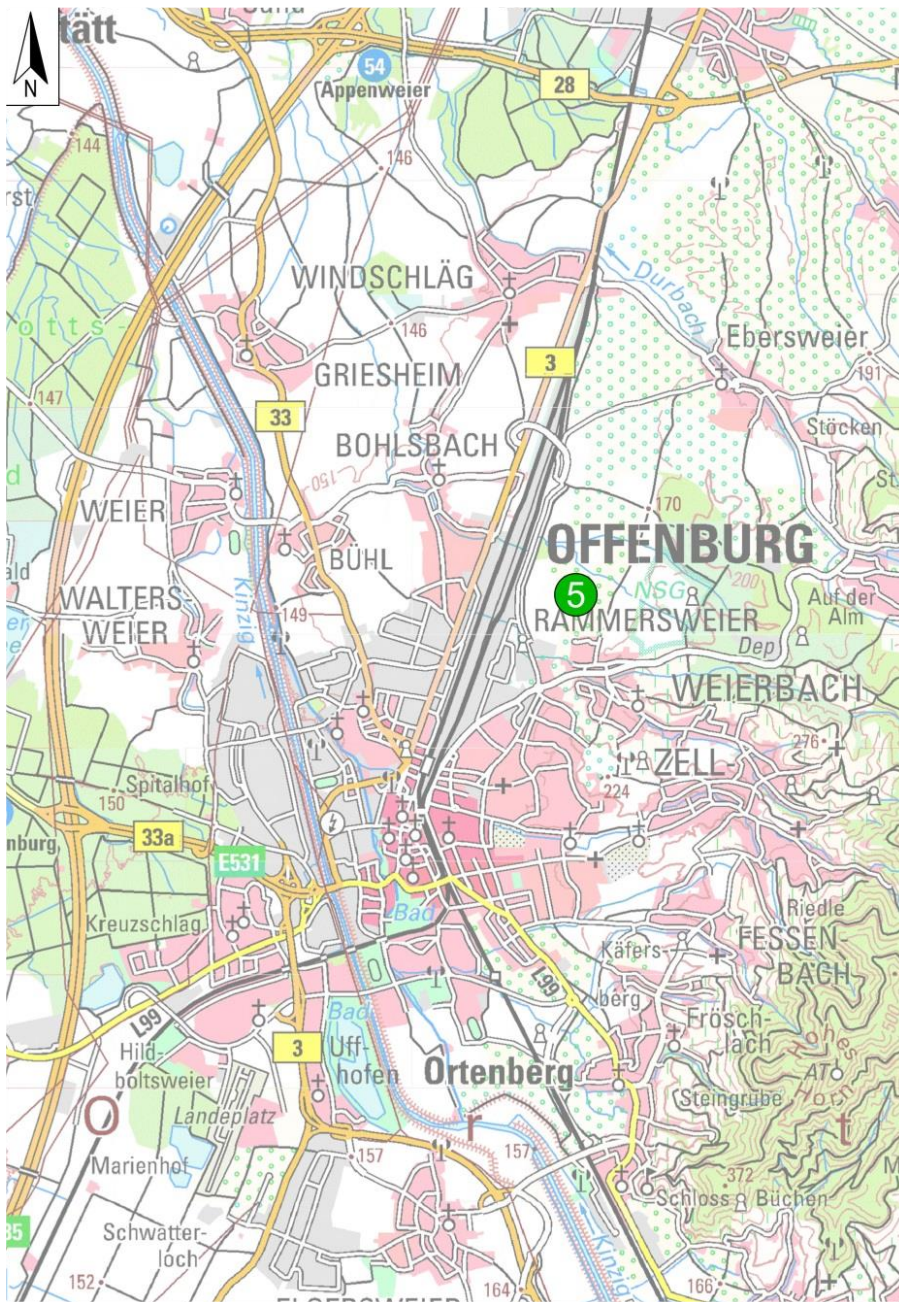
Standort 4 – Nördlich Bohlsbach	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	X
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	X
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.3.1 // Nördlich Bohlsbach – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

5.5 Standort 5 - Nördlich Rammersweier

- Vorschlag aus der Bürgerschaft
- Prüfung durch CDU-Gemeinderatsfraktion beantragt

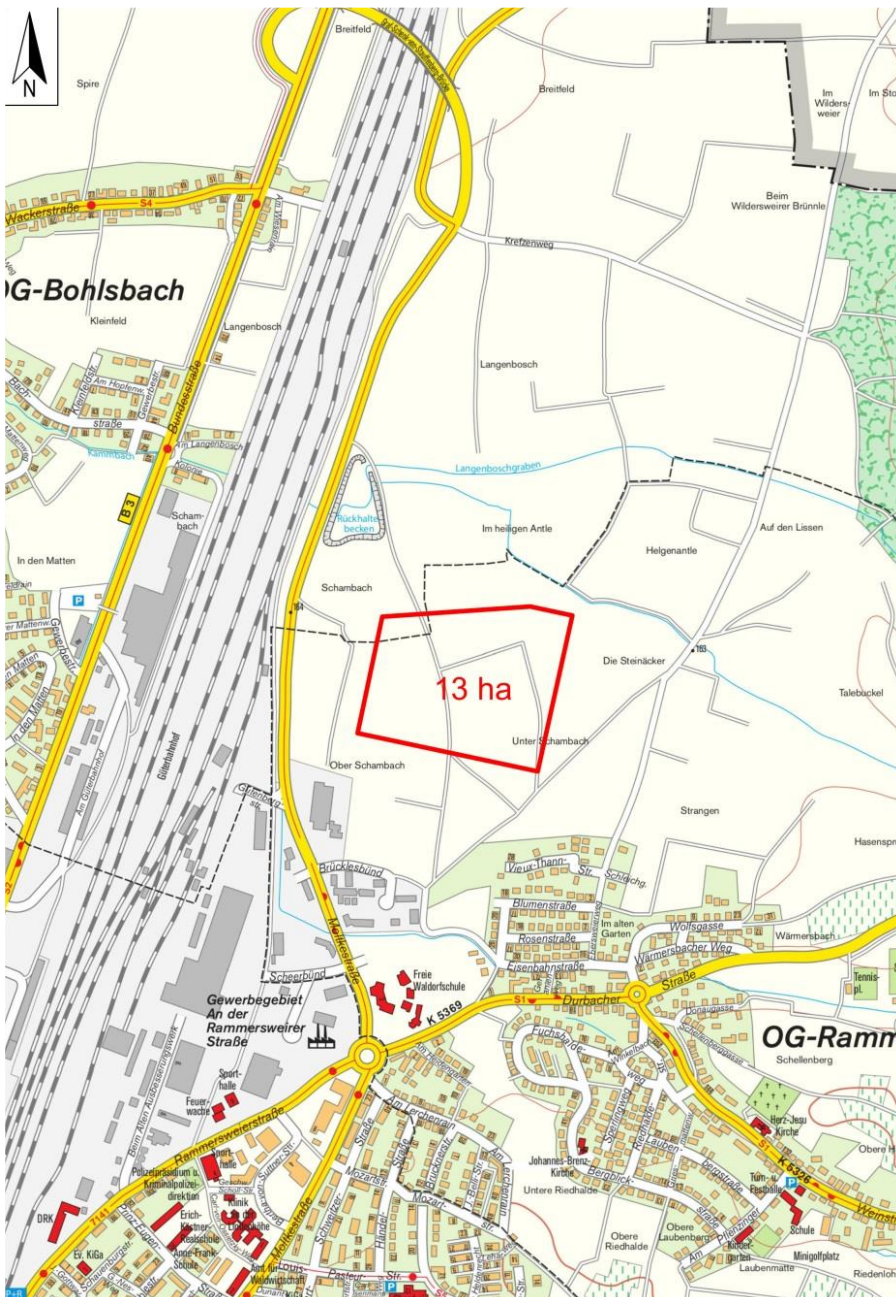
Lage im Raum



Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche

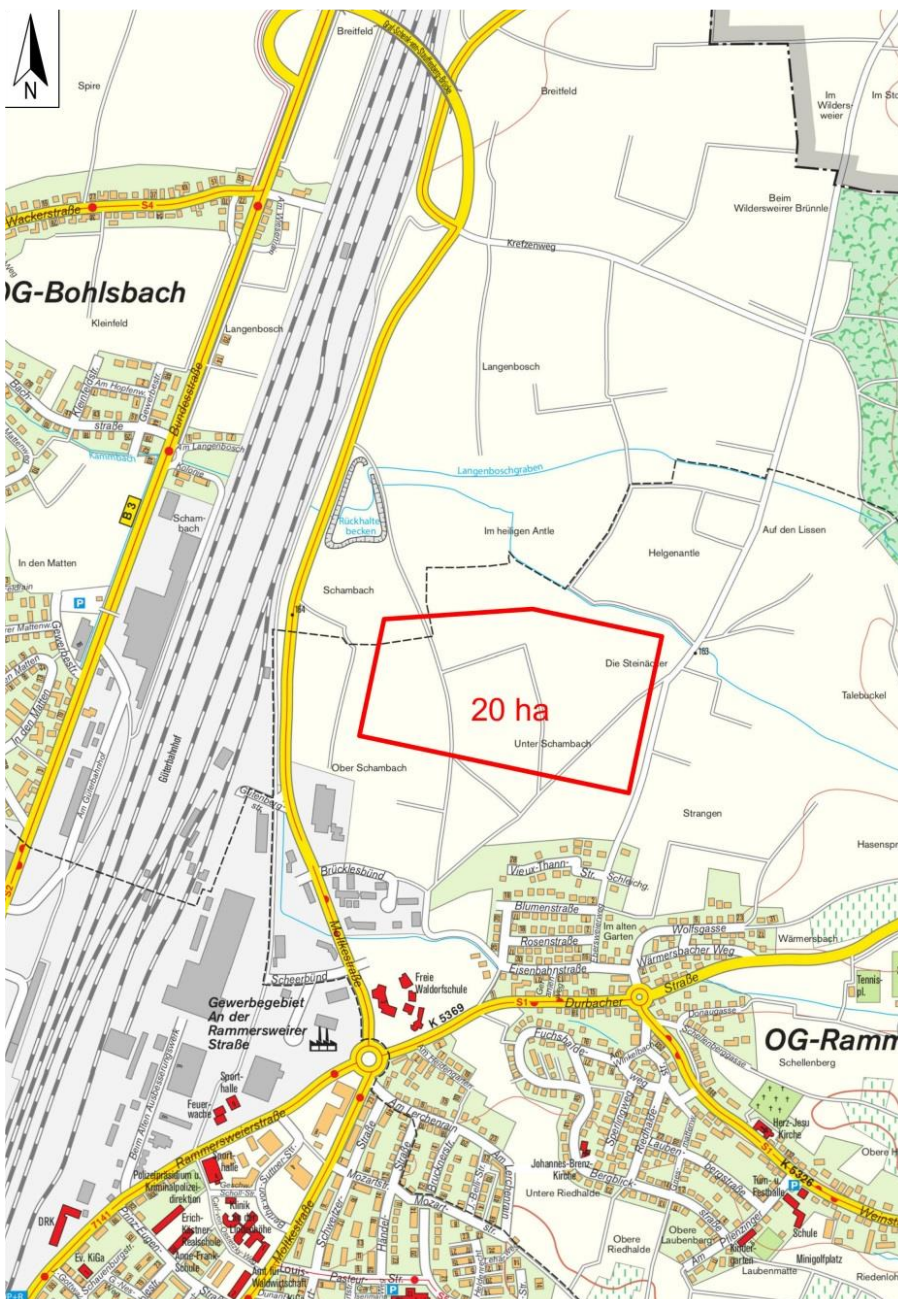


Karte 5.5.2 // Nördlich Rammersweier – Flächengröße 13 ha

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche



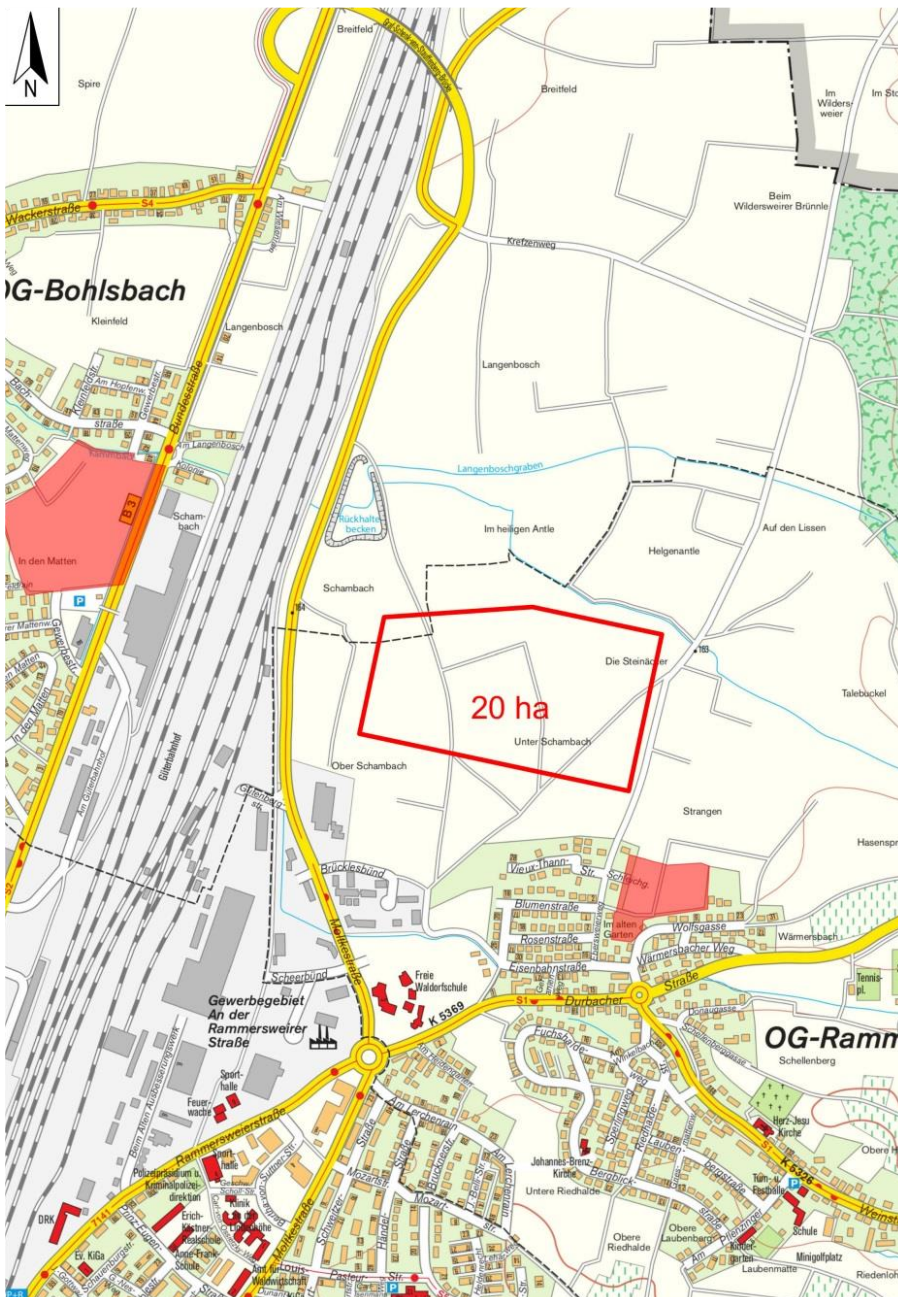
Karte 5.5.3 // Nördlich Rammersweier – Flächengröße 20 ha

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Randlage, aber an die bestehende Siedlungsstruktur noch angebunden
- Geschossigkeit in der Umgebung unterschiedlich
- Geplantes Baugebiet Schleiggässchen 2 in der Nähe, Entwicklung weiterhin möglich
- Berücksichtigung von Erweiterungsmöglichkeiten für Gewerbebetrieb sinnvoll



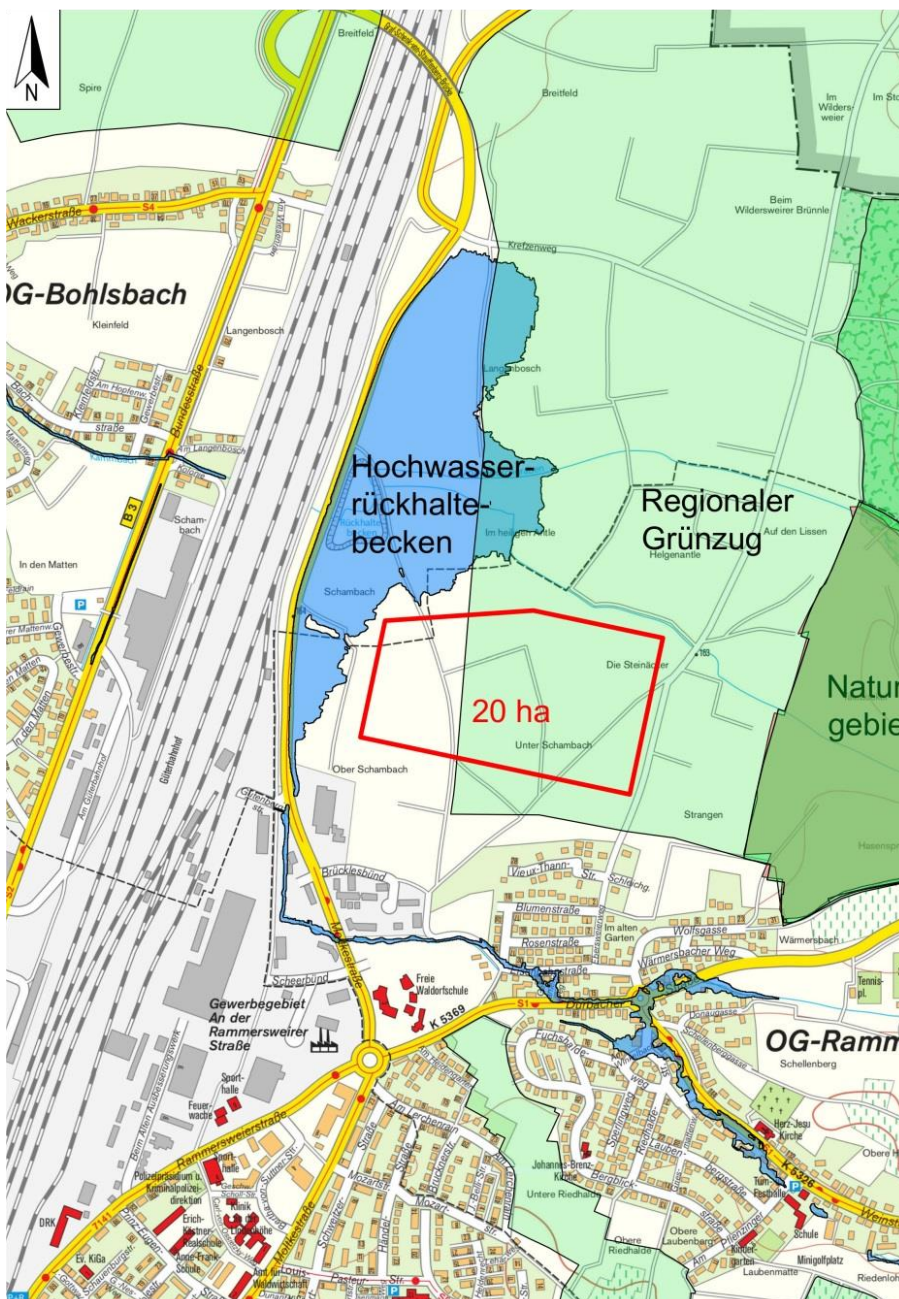
Karte 5.5.4 // Nördlich Rammersweier – Flächengröße 20 ha, Darstellung geplante Baugebiete

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Ökologie

- Kein Konflikt mit Hochwassergefährdung bei Abrücken von der Moltkestraße
- Jedoch überwiegend im regionalen Grünzug mit Bauverbot gelegen



Karte 5.5.5 // Nördlich Rammersweier – Ökologische Restriktionen

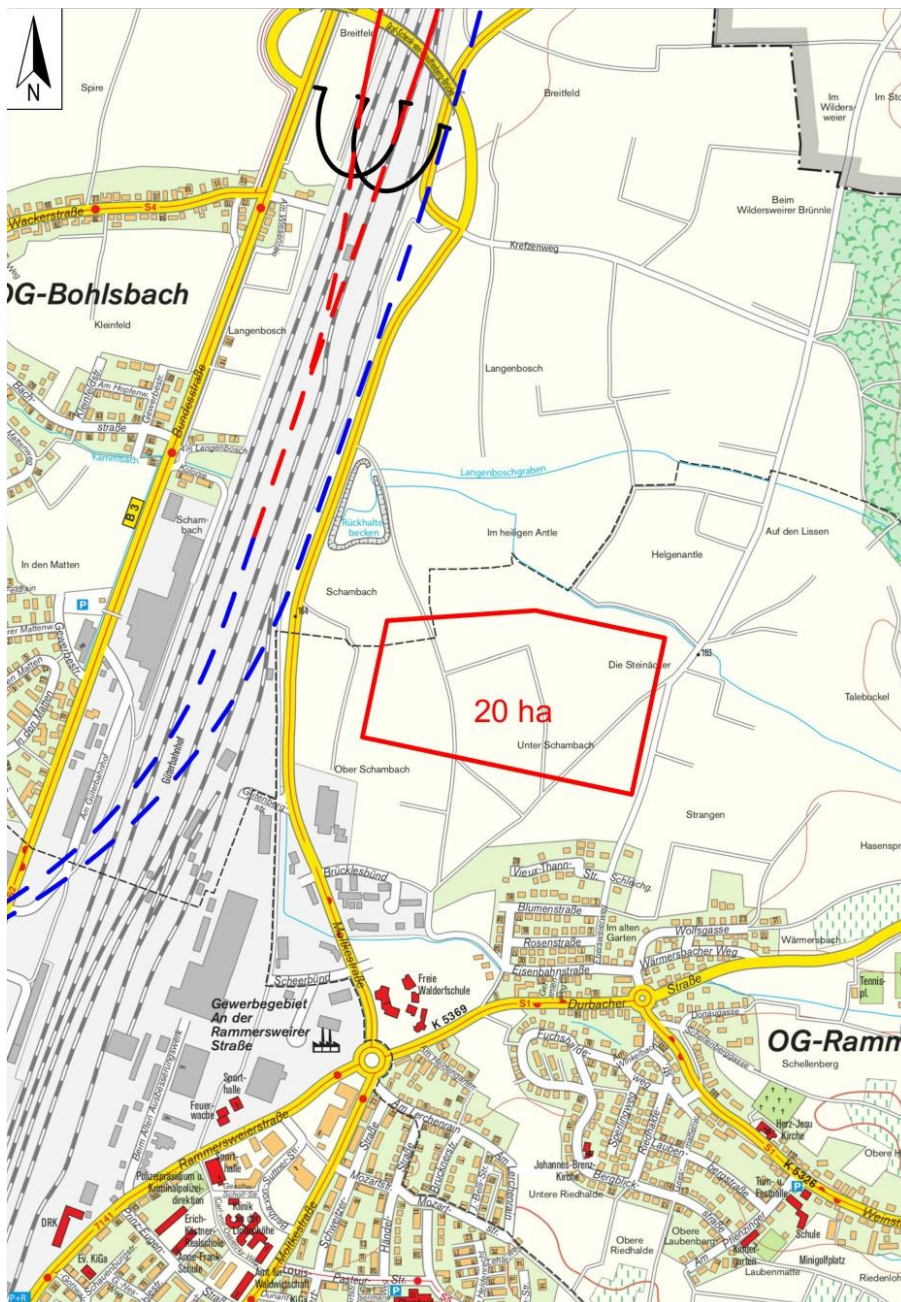
Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

- Nahe an der Bahnstrecke (Bahnlärm)
- Baustelle Güterzugtunnel

➔ vertiefte Prüfung wäre erforderlich



Legende

rot: offene Bauweise
blau: geschlossene Bauweise

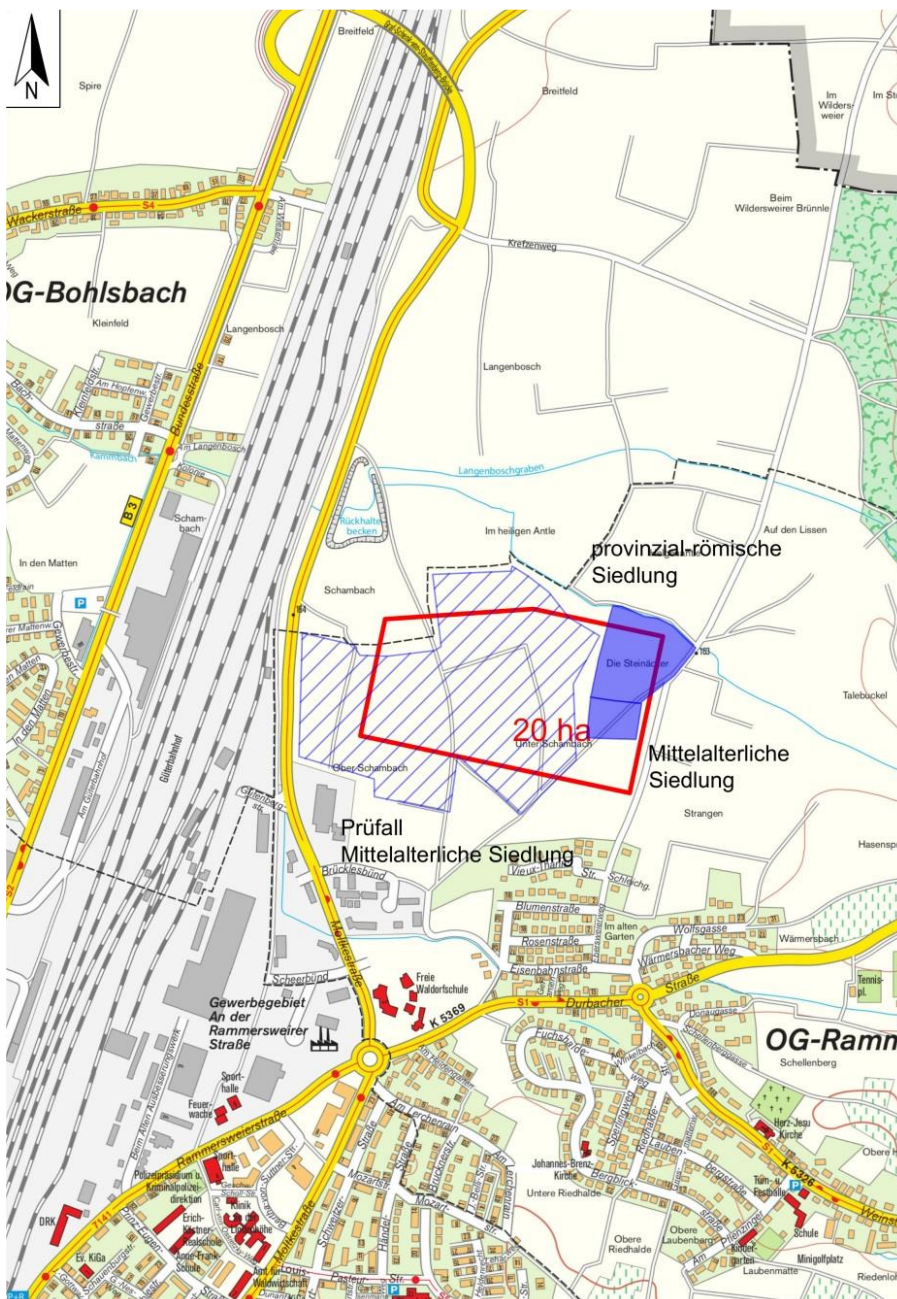
Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Gelände und Bodenverhältnisse

Mehrere archäologische Kulturdenkmale:

- provincial-römische Siedlung
- mittelalterliche Siedlung



Legende
 vollflächig: bestätigt
 schraffiert: „Prüfall“

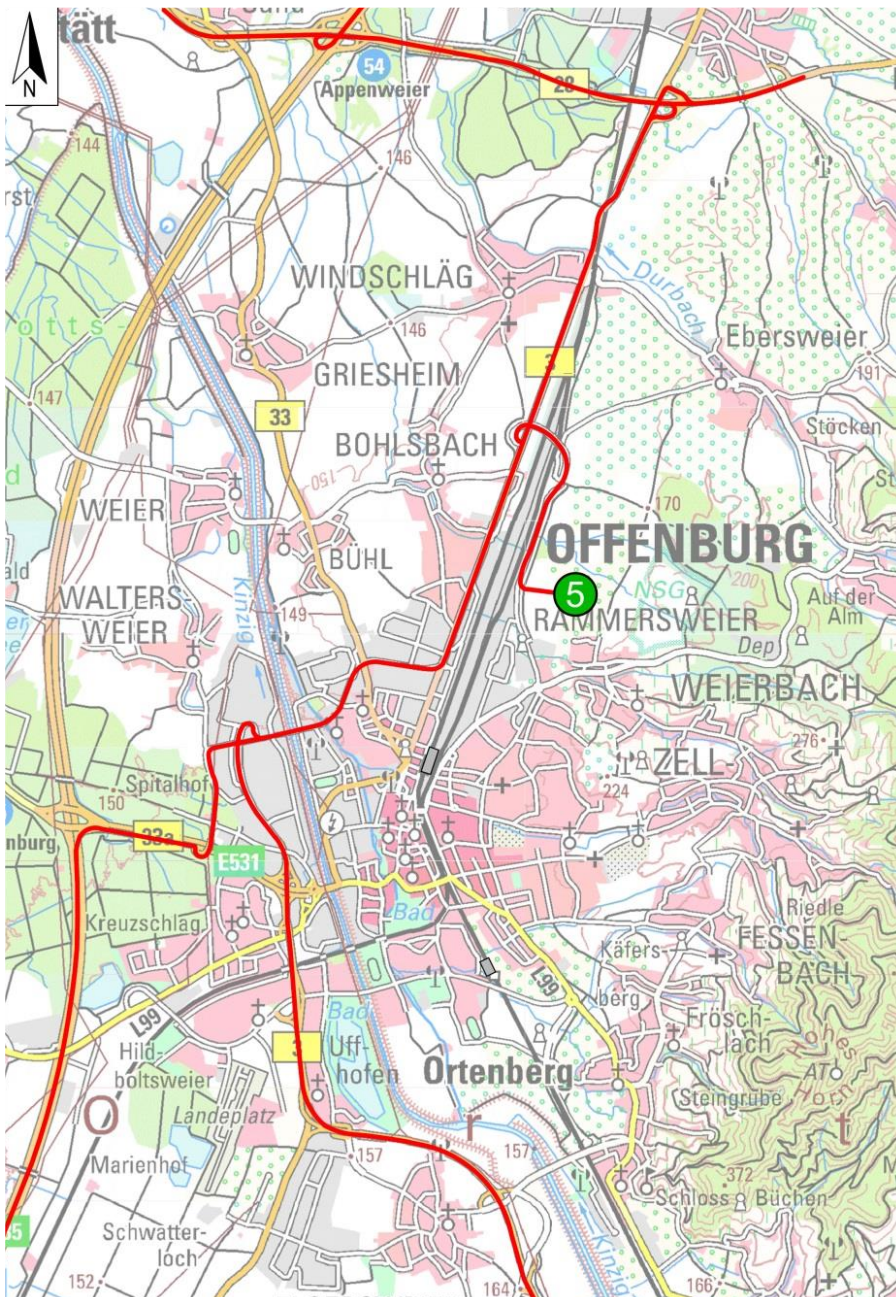
Karte 5.5.7 // Nördlich Rammersweier – Archäologische Kulturdenkmale, Landesdenkmalamt

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- gute Erreichbarkeit
- Anbindung vorwiegend an stark belastete Bundesstraße 3
- östlich der Bahnstrecke, daher Engpass Bahnbrücken



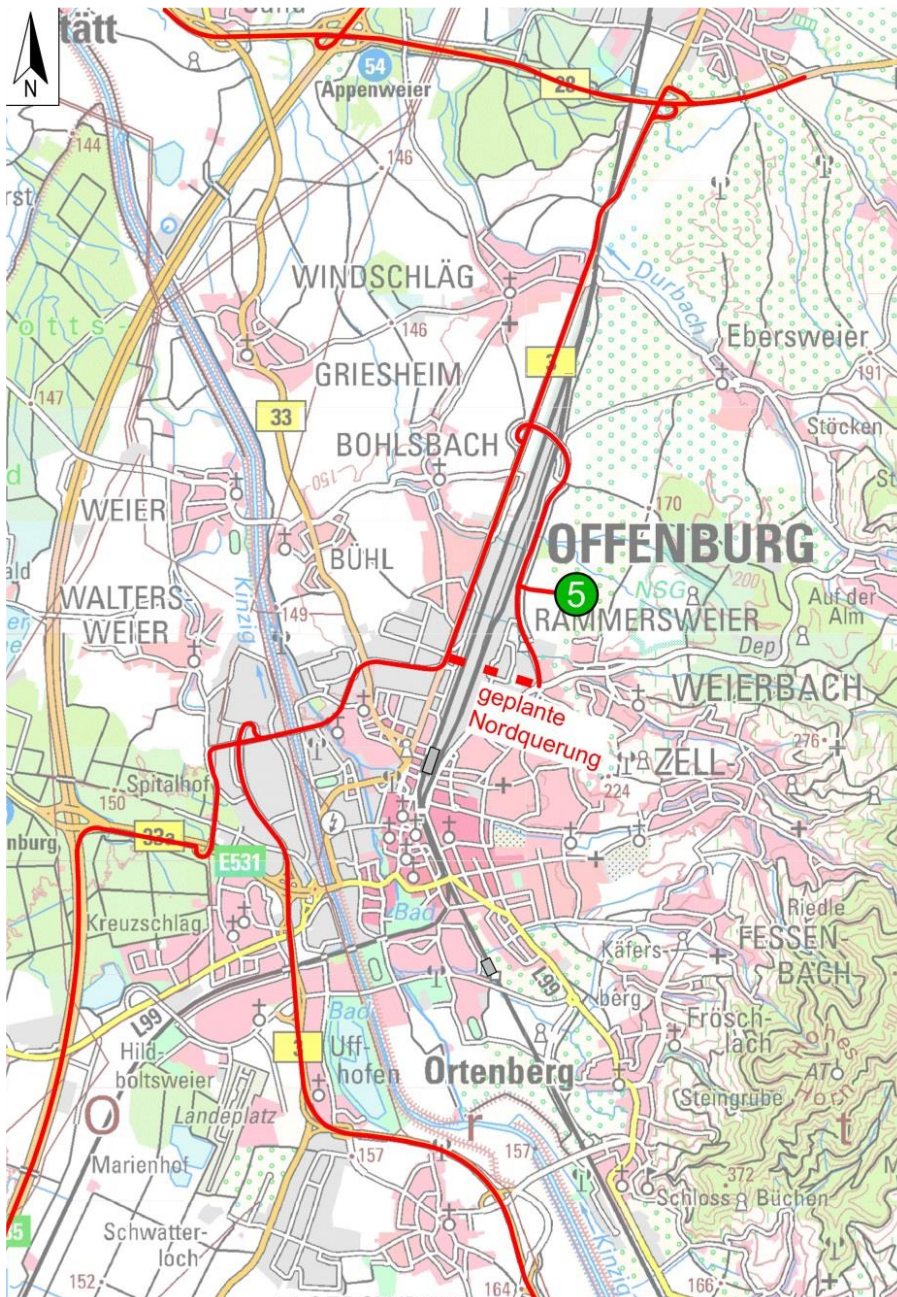
Karte 5.5.8 // Nördlich Rammersweier – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Erreichbarkeit noch besser für den Fall des Baus einer Nordquerung



Karte 5.5.9 // Nördlich Rammersweier – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz mit Darstellung der Nordquerung

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Bahnhof 1,9 km Luftlinie
- Erreichbarkeit noch relativ gut, für Fußgänger aber schon recht weit



Karte 5.5.10 // Nördlich Rammersweier – Entfernung Bahnhof

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

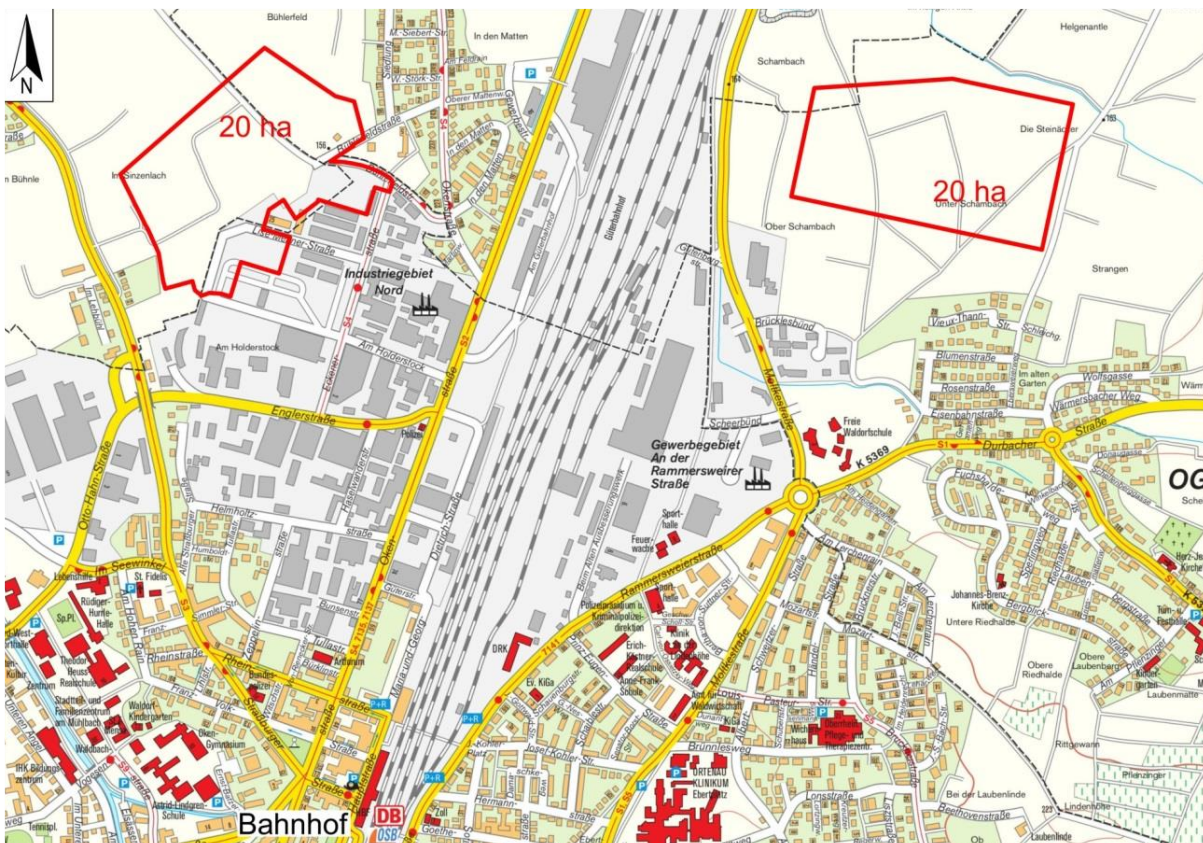
Erreichbarkeit

- Entfernung zum Stadtzentrum 2,8 km Luftlinie
- Mit dem Fahrrad und zu Fuß für relativ viele Menschen gut erreichbar

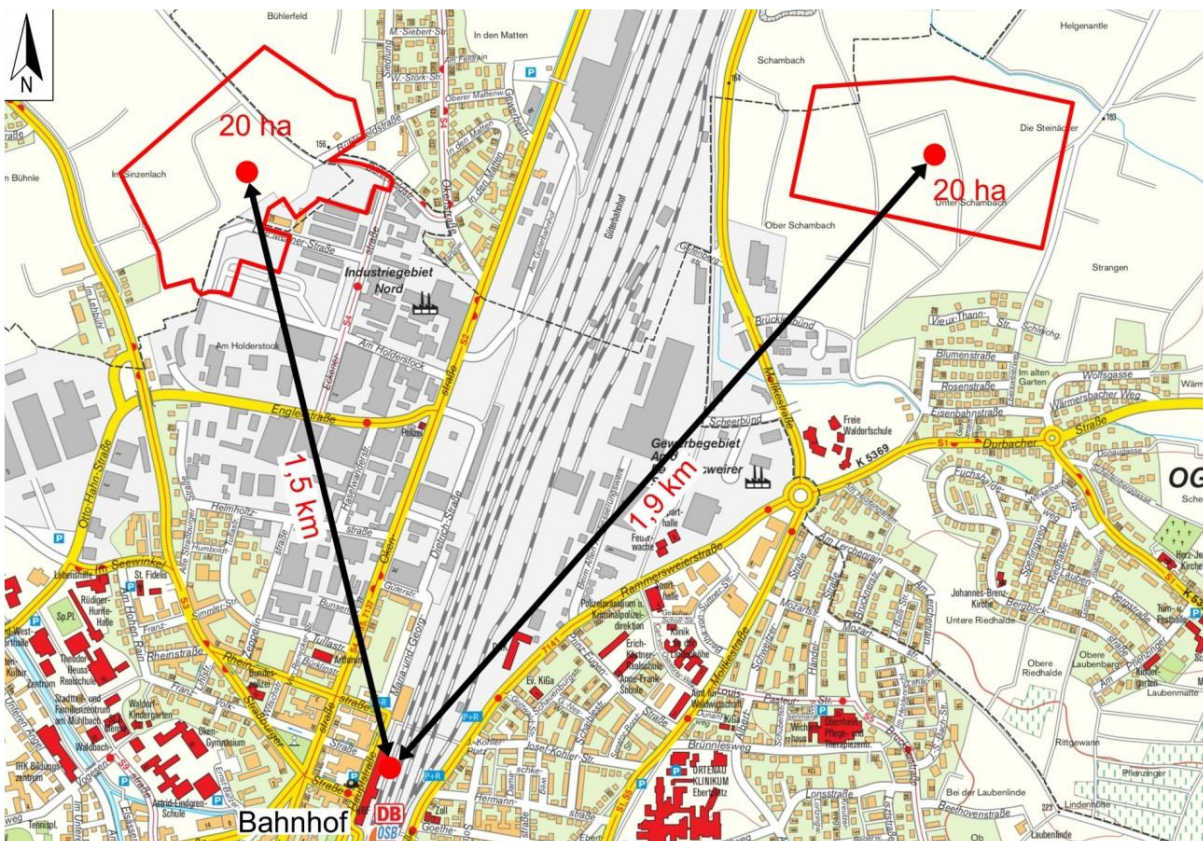


Karte 5.5.11 // Nördlich Rammersweier – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt //

Standorte 1 und 5 – Standorteigenschaft Erreichbarkeit im Vergleich

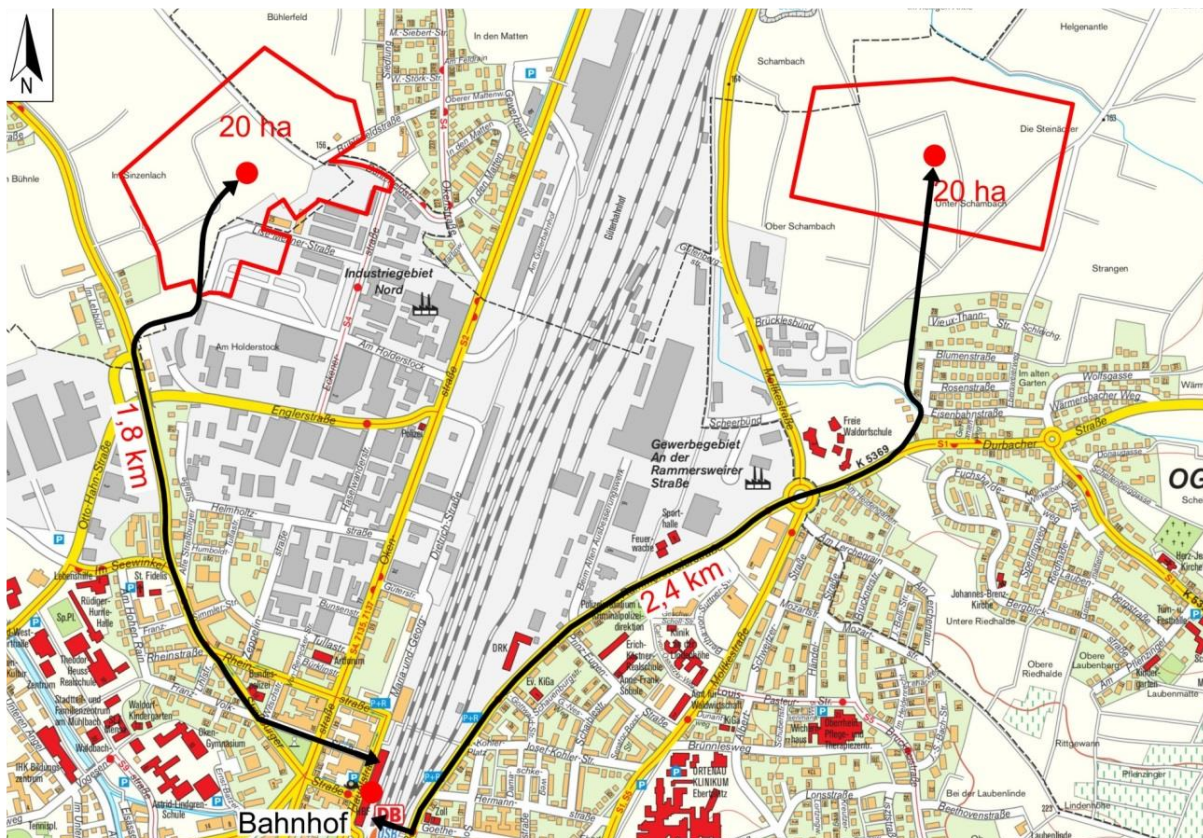


Karte 5.5.13 // Nordwestlich Holderstock - Nördlich Rammersweier – Luftlinienentfernung zum Bahnhof

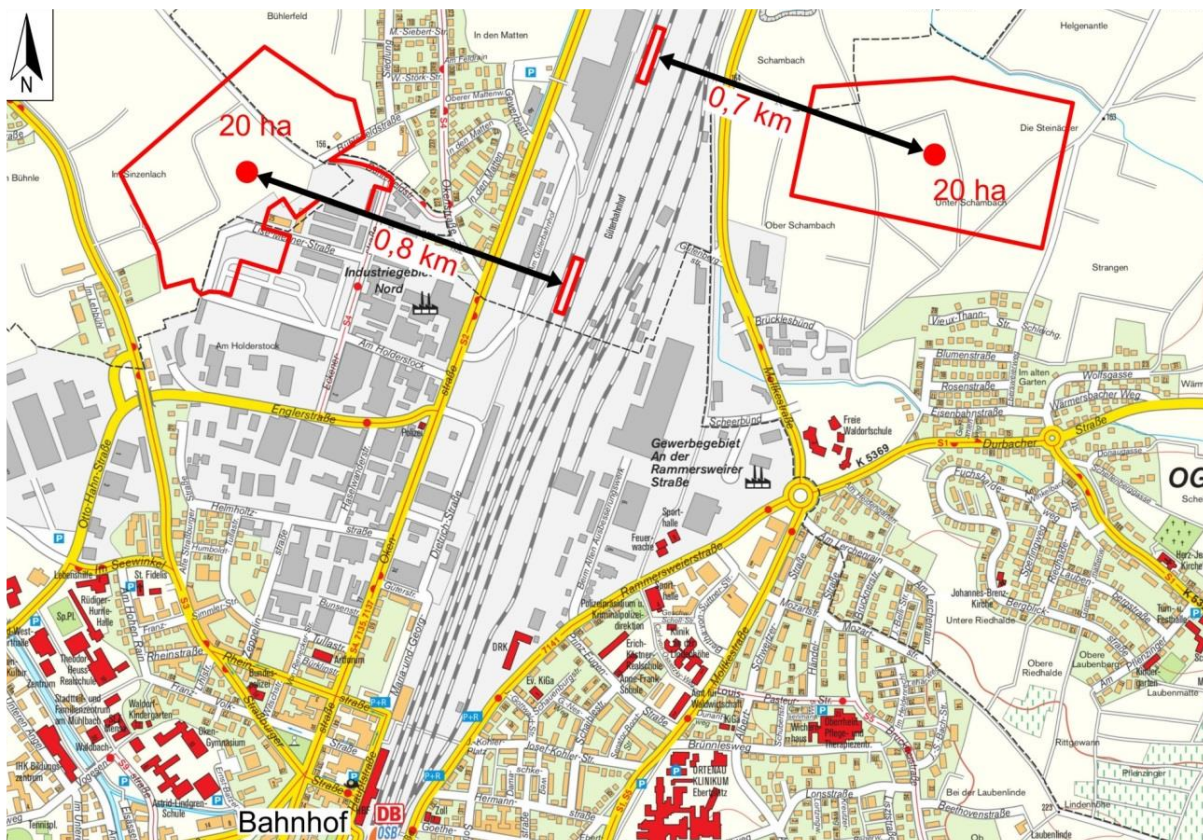


Karte 5.5.14 // Nordwestlich Holderstock - Nördlich Rammersweier – Luftlinienentfernung zum Bahnhof

Standorte 1 und 5 – Standorteigenschaft Erreichbarkeit im Vergleich



Karte 5.5.15 // Nordwestlich Holderstock - Nördlich Rammersweier – Wegstrecke zum Bahnhof



Karte 5.5. 16 // Nordwestlich Holderstock - Nördlich Rammersweier – Luftlinienentfernung zur Bahnstrecke – Zukunftspotential für einen Bahnhofstempel (die Machbarkeit ist bisher nicht geprüft)

Standort 5 Nördlich Rammersweier

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Flächenverfügbarkeit

- fast nur private Grundstücke
- Regionalplan steht zeitnaher Baurechtschaffung entgegen

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind erfüllt

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Nordosten von Offenburg auf der Gemarkung von Rammersweier. Die Fläche war im Flächennutzungsplan bisher nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Südlich angrenzend befindet sich u.a. ein Gewerbegebiet, zu dem ein gewisser Abstand sinnvoll ist, um Erweiterungsmöglichkeiten von Betrieben nicht zu beschränken. Der Standort grenzt an das Gewerbegebiet und die Ortslage Rammersweier mit unterschiedlichen Gebäudehöhen.

Ökologie

Entlang der verlängerten Moltkestraße befindet sich ein ausgedehntes Hochwasserrückhaltebecken (Überschwemmungsgebiet). Durch ein Abrücken des Klinikstandorts von der verlängerten Moltkestraße kann ein Konflikt jedoch vermieden werden. Jedoch liegt der Standort zu einem großen Teil in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur, in der eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium.

Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb einer Grünzäsur besteht.

Die Lage in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug steht der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt nahe der Bahnstrecke, so dass eine Belastung durch Bahnlärm besteht, zumal östlich der Bahnstrecke keine Lärmschutzwände oder -wälle und keine abschirmende Bebauung bestehen.

Der Standort befindet sich etwas weiter entfernt von den südlich der Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke gelegenen Einfahrtsportalen zum Güterzugtunnel und der anschließenden Baustelle in offener Bauweise als die Standorte „Nördlich Windschlag“ oder „Nördlich Bohlsbach“. Dennoch ist die Entfernung noch so gering, dass Belastungen durch Lärm und Erschütterungen bzw. Einschränkungen und Verzögerungen für die Baustelle des Güterzugtunnels nicht auszuschließen sind, zumal keine abschirmende Bebauung besteht. Bevor dieser Standort zur Realisierung kommen könnte, bedürfte die Situation daher einer vertieften Prüfung, ob hier nicht vertretbare Konflikte drohen, die der Errichtung des Klinikums an diesem Standort entgegenstehen würden.

Flächenverfügbarkeit

Die Grundstücke befinden sich an diesem Standort nahezu ausschließlich in Privateigentum. Grund hierfür ist eine vor einigen Jahren durchgeführte Flurbereinigung.

Darüber hinaus steht auch die Lage in einem regionalen Grünzug der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist nahezu eben. Im Bereich des Standorts befinden sich zwei archäologische Kulturdenkmale „römische Siedlung“ und „mittelalterliche Siedlung“. Eine

weitere große Fläche ist durch das Landesdenkmalamt als ein Prüffall für ein archäologisches Kulturdenkmal „mittelalterliche Siedlung“ eingestuft. Damit liegt der Standort größtenteils im Bereich archäologischer Kulturdenkmale bzw. möglicher archäologischer Kulturdenkmale. Damit sind bei der Errichtung eines Klinikums Verzögerungen durch erforderliche Ausgrabungen zu befürchten. Unter Umständen, bei Auffinden besonders hochwertiger Kulturdenkmale, könnte dies sogar einer Bebauung entgegenstehen.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt an der Hauptverkehrsstraße Moltkestraße. Er ist damit von der Bundesstraße 3 über die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke erreichbar. Er ist auch von Süden aus dem Stadtgebiet erreichbar, wobei dann dicht bebaute Stadtquartiere durchfahren werden müssen und die sehr stark belasteten innerstädtischen Bahnquerungen genutzt werden müssen. Die Lage östlich der Bahnstrecke stellt somit eine Einschränkung dar, da das überörtliche Hauptverkehrsstraßennetz in Offenburg westlich der Bahnstrecke liegt. Bei der Errichtung einer Nordquerung über die Bahnanlagen in Verlängerung der Englerstraße würde sich diese Situation verbessern, wobei die Machbarkeit dieser Maßnahme noch nicht feststeht. Auch die Bundesstraße 3 heute bereits sehr stark belastet, so dass auch bei einer Ansiedlung an diesem Standort möglicherweise ein Ausbau der Bundesstraße erforderlich würde. Die Entfernung zum Bahnhof beträgt 1,9 km Luftlinie und ist als relativ gut zu bewerten. Die Distanz zum Stadtzentrum ist mit 2,8 km Luftlinie mit dem Fahrrad und zu Fuß für relativ viele Menschen gut erreichbar.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Fazit

Mit der Belastung durch Bahnlärm, mit der relativen Nähe zur Güterzugtunnelbaustelle, mit der relativ schlechten Anbindung an das überörtliche Hauptverkehrsstraßennetz, mit der Eigentumssituation (fast nur Privatgrundstücke) und mit dem bestehen archäologischer Kulturdenkmale bestehen mehrere erhebliche Einschränkungen für den Standort. Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur mit Bauverbot.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit dem Fahrrad und zu Fuß ist der Standort im direkten Vergleich mit dem Standort „Nordwestlich Holderstock“ weniger günstig zu bewerten, da die Entfernung zum Bahnhof größer ist. Auch bestehen weniger Buslinien, die schon heute am Standort vorbeiführen und die sich für die Anbindung aus unterschiedlichen Richtungen anbieten würden.

Eine abschließende Beurteilung, ob die Realisierung eines Klinikums an diesem Standort möglich wäre, kann auf der Grundlage der vorhandenen Daten noch nicht getroffen werden. Der Standort ist jedoch in mehrfacher Hinsicht eindeutig weniger geeignet als der Standort „Nordwestlich Holderstock“.

Der Standort ist daher als nicht / weniger geeignet einzustufen.

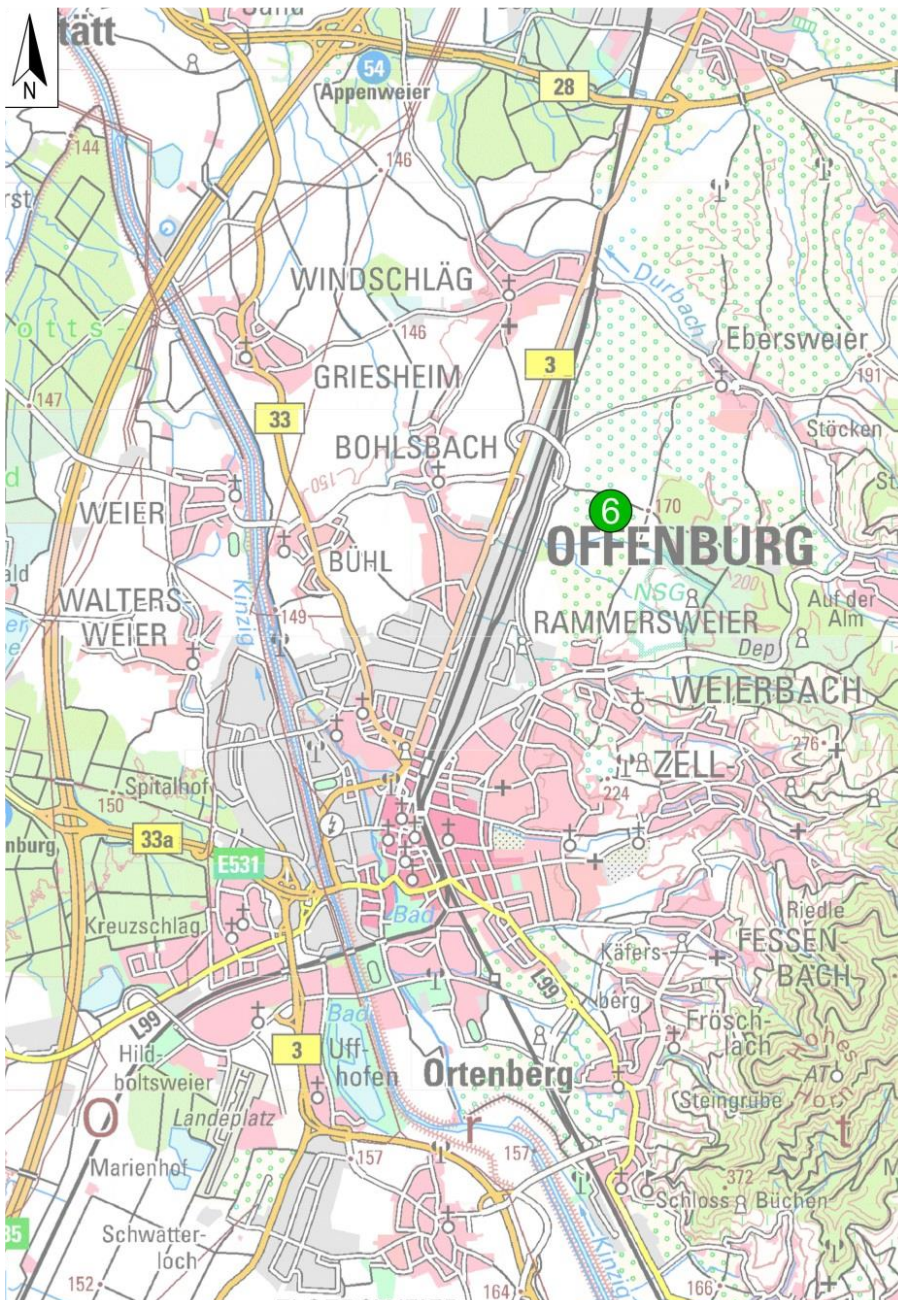
Standort 5 – Nördlich Rammersweier	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	X
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.5.1 // Nördlich Rammersweier – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

5.6 Standort 6 - Langenbosch

Vorschlag aus der Bürgerschaft unter der Bezeichnung „Talebuckel“

Lage im Raum



Karte 5.6.1 // Langenbosch – Lage im Klinikverbund

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche.

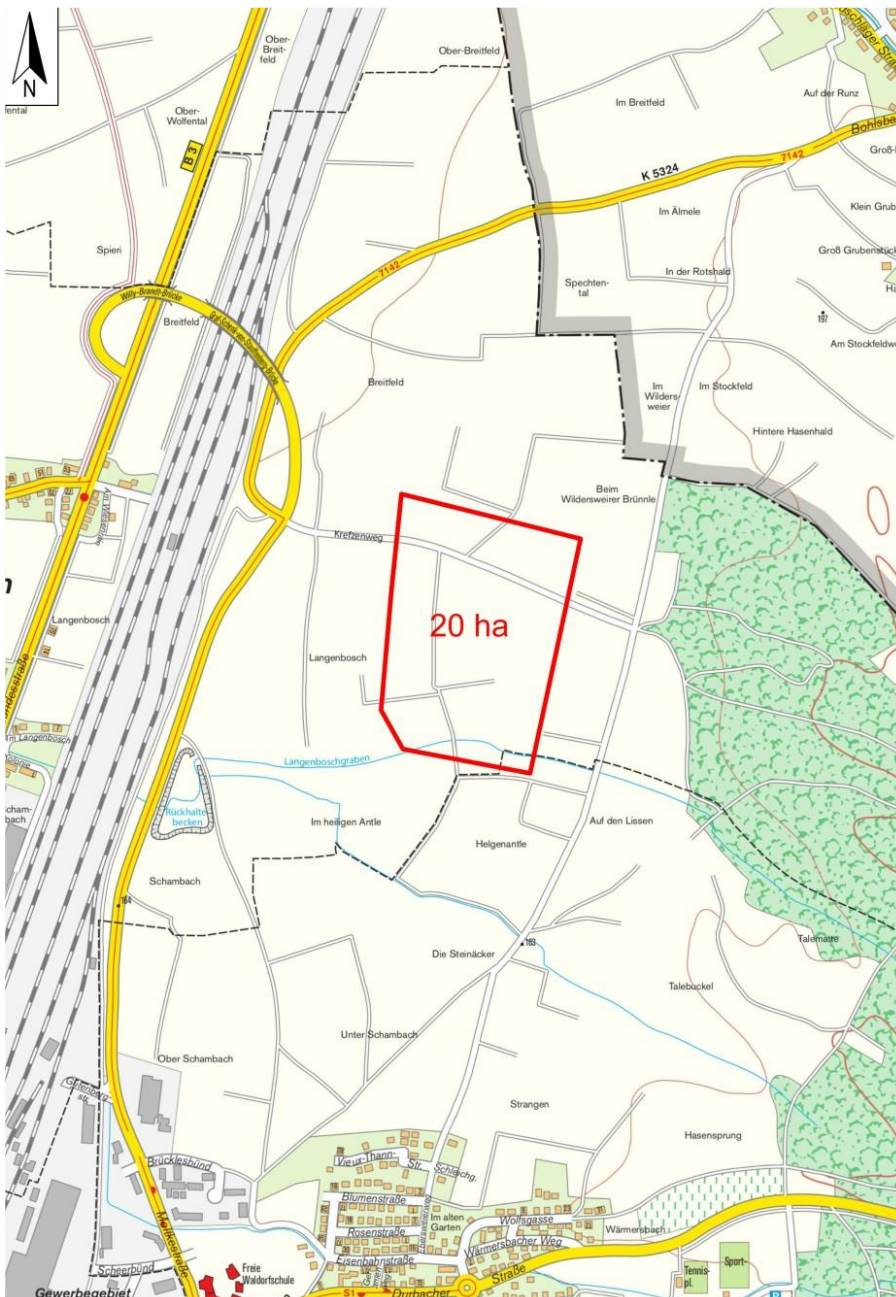


Karte 5.6.2 // Langenbosch – Flächengröße 13 ha

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche.



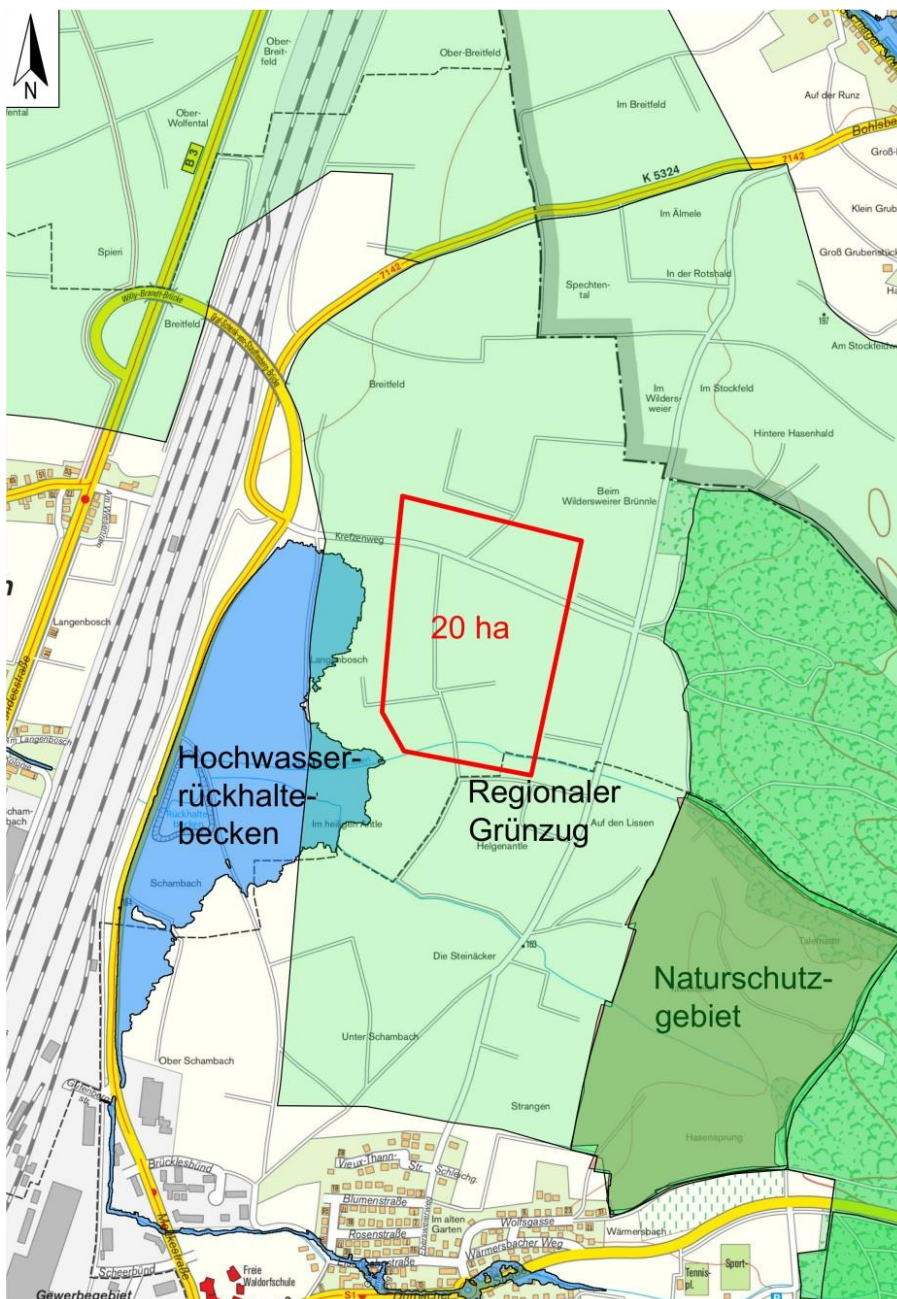
Karte 5.6.3 // Langenbosch – Flächengröße 20 ha

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Ökologie

- Kein Konflikt mit Hochwassergefährdung bei Abrücken von der Moltkestraße
Jedoch vollständig im regionalen Grünzug gemäß Regionalplan gelegen
➔ Bebauung nicht zulässig



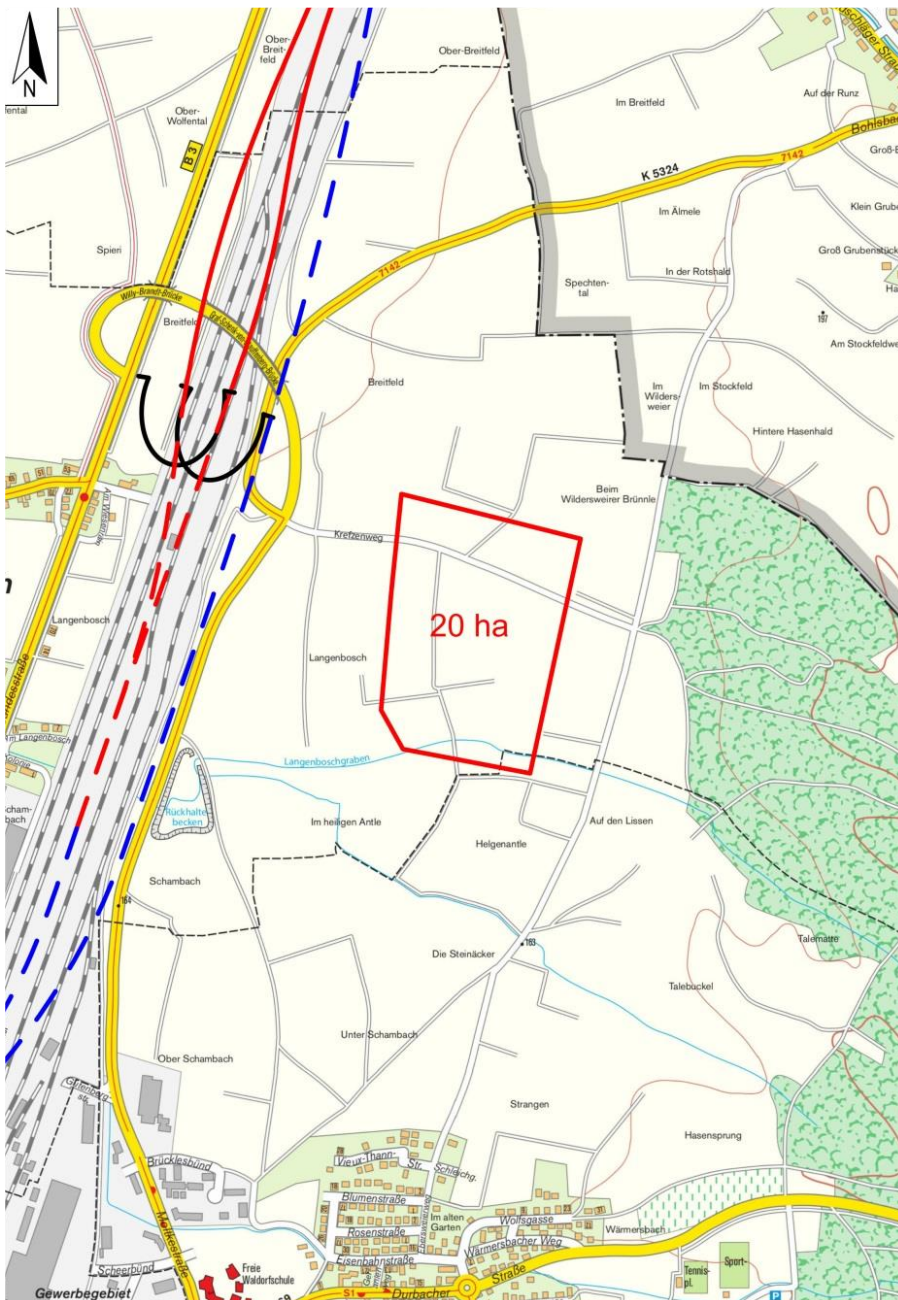
Karte 5.6.4 // Langenbosch – Ökologische Restriktionen

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

- Durch Bahnlärm belastet.
- Nahe an der Tunnelbaustelle.



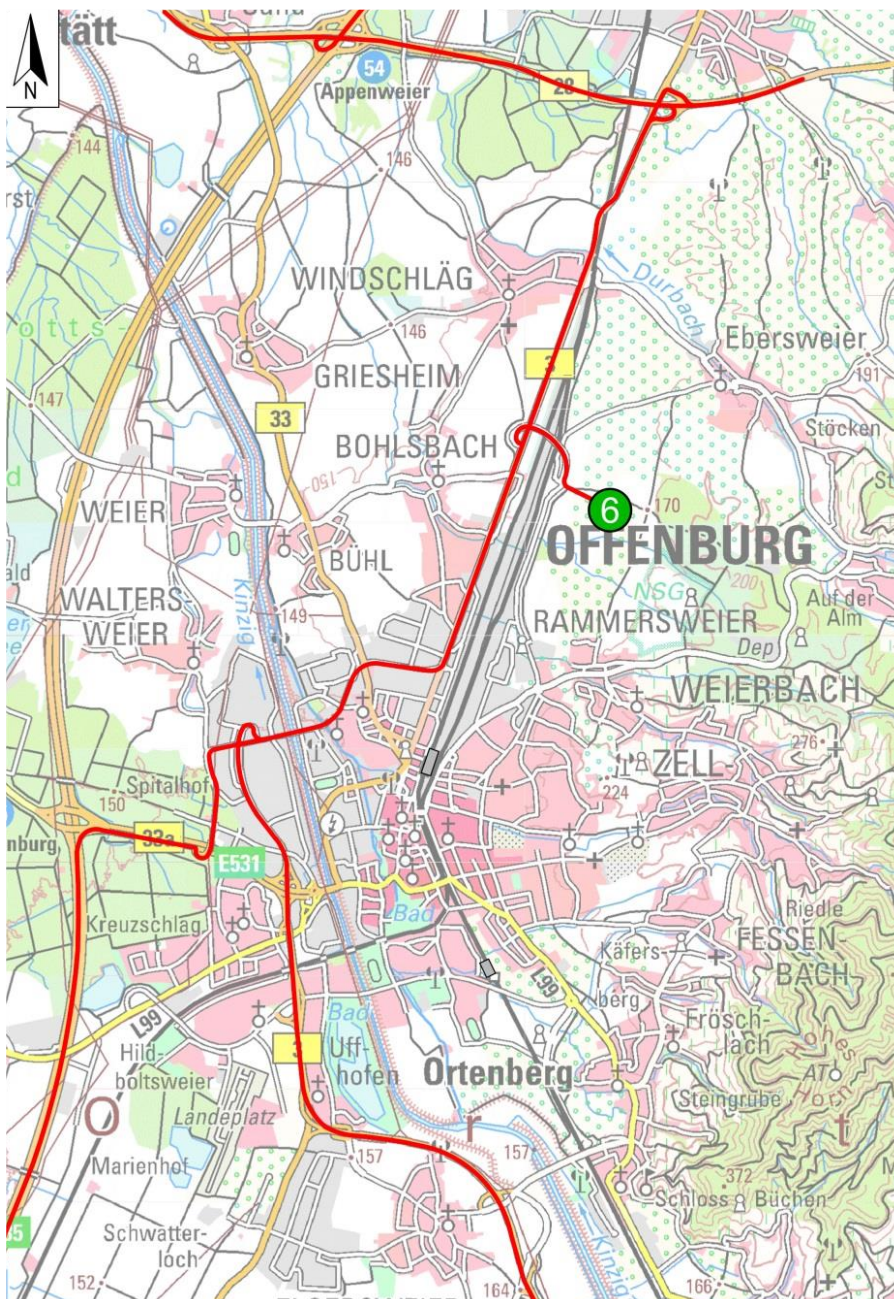
Karte 5.6.5 // Langenbosch – Ausbau der Rheintalbahn, Immissionsionen

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Gute Erreichbarkeit
- Jedoch östlich der Bahnstrecke, daher Engpass Bahnbrücken
- Anbindung vorwiegend an stark belastete Bundesstraße 3



Karte 5.6.6 // Langenbosch – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Bahnhof Luftlinie 2,7 km



Karte 5.6.7 // Langenbosch – Entfernung Bahnhof

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Stadtzentrum Luftlinie 3,6 km
- zu Fuß und mit dem Fahrrad für relativ wenige Menschen gut erreichbar



Karte 5.6.8 // Langenbosch – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 6 Langenbosch

Standorteigenschaften

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- An die bestehende Siedlungsstruktur nicht angebunden, völlig neuer Siedlungskörper (Zersiedlung der Landschaft)

Flächenverfügbarkeit

- Weitgehend private Grundstücke
Regionalplan steht zeitnahe Baurechtschaffung entgegen

Gelände und Bodenverhältnisse

- Keine Besonderheiten

Klinikverbund

- Im nördlichen Stadtgebiet
➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind **erfüllt**

Standort 6 Langenbosch

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Nordosten von Offenburg auf der Gemarkung von Bohlsbach. Er wurde aus der Bürgerschaft unter der Bezeichnung „Talebuckel“ vorgeschlagen. Auf Grund seiner Lage und zur Abgrenzung vom Naturschutzgebiet „Talebuckel“ wird er hier als Standort „Langenbosch“ bezeichnet.

Die Fläche war im Flächennutzungsplan bisher nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen.

Der Standort liegt in der freien, nicht baulich geprägten Landschaft ohne Bezug zu einer angrenzenden Ortslage. Er ist damit als nicht in die Siedlungsstruktur integriert zu bewerten und würde zu einer Zersiedlung der Landschaft führen. Dies ist als Ausschlusskriterium zu bewerten.

Ökologie

Der Standort liegt zum größten Teil in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur, in der eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium. Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb einer Grünzäsur besteht. Die Lage in einer im Regionalplan ausgewiesenen Grünzäsur steht der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt nahe der Bahnstrecke, so dass eine Belastung durch Bahnlärm besteht. In der Nähe befindet sich ein Gewerbestandort für Bauschuttrecycling in der Planung. Ein Immissionskonflikt wäre nicht auszuschließen.

Weiter befindet sich der Standort sehr nahe an den südlich der Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke gelegenen Einfahrtsportalen zum Güterzugtunnel. Im Anschluss an die Einfahrtsportale wird der Tunnel zunächst in offener Bauweise errichtet. Auch hier sind einerseits über einen längeren Zeitraum starke Belastungen durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten. Andererseits sind erhebliche Einschränkungen und Verzögerungen für die Baustelle des Güterzugtunnels zu erwarten, da diese auf das Klinikum Rücksicht nehmen muss. Die Situation ist damit vergleichbar zum Standort „Nördlich Windschlag“ und steht der Errichtung des Klinikums an diesem Standort entgegen.

Flächenverfügbarkeit

Die Grundstücke befinden sich an diesem Standort weitestgehend in Privateigentum.

Darüber hinaus steht auch die Lage in einem regionalen Grünzug der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist nahezu eben. Bodenverhältnisse, die einer Nutzung durch ein Klini-

kum entgegenstehen würden, bestehen nicht.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt an der Hauptverkehrsstraße Moltkestraße. Er ist damit von der Bundesstraße 3 über die Graf-Schenk-von-Stauffenberg-Brücke erreichbar. Er ist auch von Süden aus dem Stadtgebiet erreichbar, wobei dann dicht bebaute Stadtquartiere durchfahren werden müssen und die sehr stark belasteten innerstädtischen Bahnquerungen genutzt werden müssen. Die Lage östlich der Bahnstrecke stellt somit eine Einschränkung dar, da das überörtliche Hauptverkehrsstraßennetz in Offenburg westlich der Bahnstrecke liegt. Bei der Errichtung einer Nordquerung über die Bahnanlagen in Verlängerung der Englerstraße würde sich diese Situation verbessern, wobei die Machbarkeit dieser Maßnahme noch nicht feststeht. Auch die Bundesstraße 3 heute bereits sehr stark belastet, so dass auch bei einer Ansiedlung an diesem Standort möglicherweise ein Ausbau der Bundesstraße erforderlich würde. Die Grundstücksflächen sind weitgehend in privater Hand. Der Regionalplan steht einer zeitnahen Baurechtschaffung entgegen. Die Entfernung zum Bahnhof beträgt mit 2,7 km Luftlinie und ist mit dem Fahrrad und zu Fuß gut erreichbar.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im nördlichen Stadtgebiet und ist damit in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert, so dass diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung erfüllt ist.

Fazit

Zusammengefasst bestehen mit der fehlenden städtebaulichen Integration, Nähe zur Güterzugtunnelbaustelle und mit der relativ schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr mehrere Ausschlussgründe für den Standort. Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug mit Bauverbot.

Der Standort ist daher als nicht geeignet einzustufen.

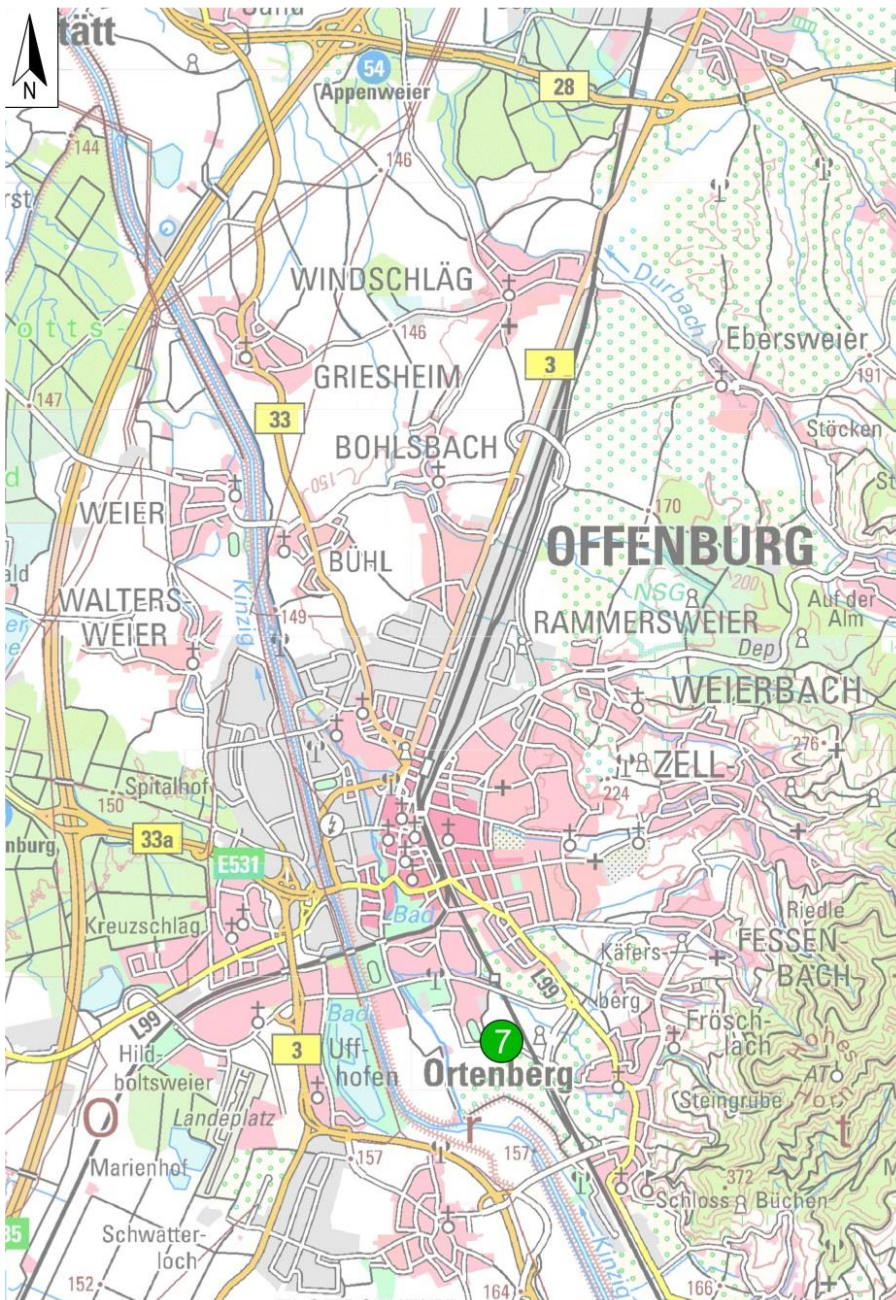
Standort 6 - Langenbosch	
Siedlungsstruktur	X
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	X
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	X
Lage im Klinikverbund	✓
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.6.1 // Langenbosch – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

5.7 Standort 7 - Westlich der Schwarzwaldbahn

Vorschlag aus der Bürgerschaft

Lage im Raum



Karte 5.7.1 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Lage im Raum

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche.



Karte 5.7.2 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Flächengröße 13 ha

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche.



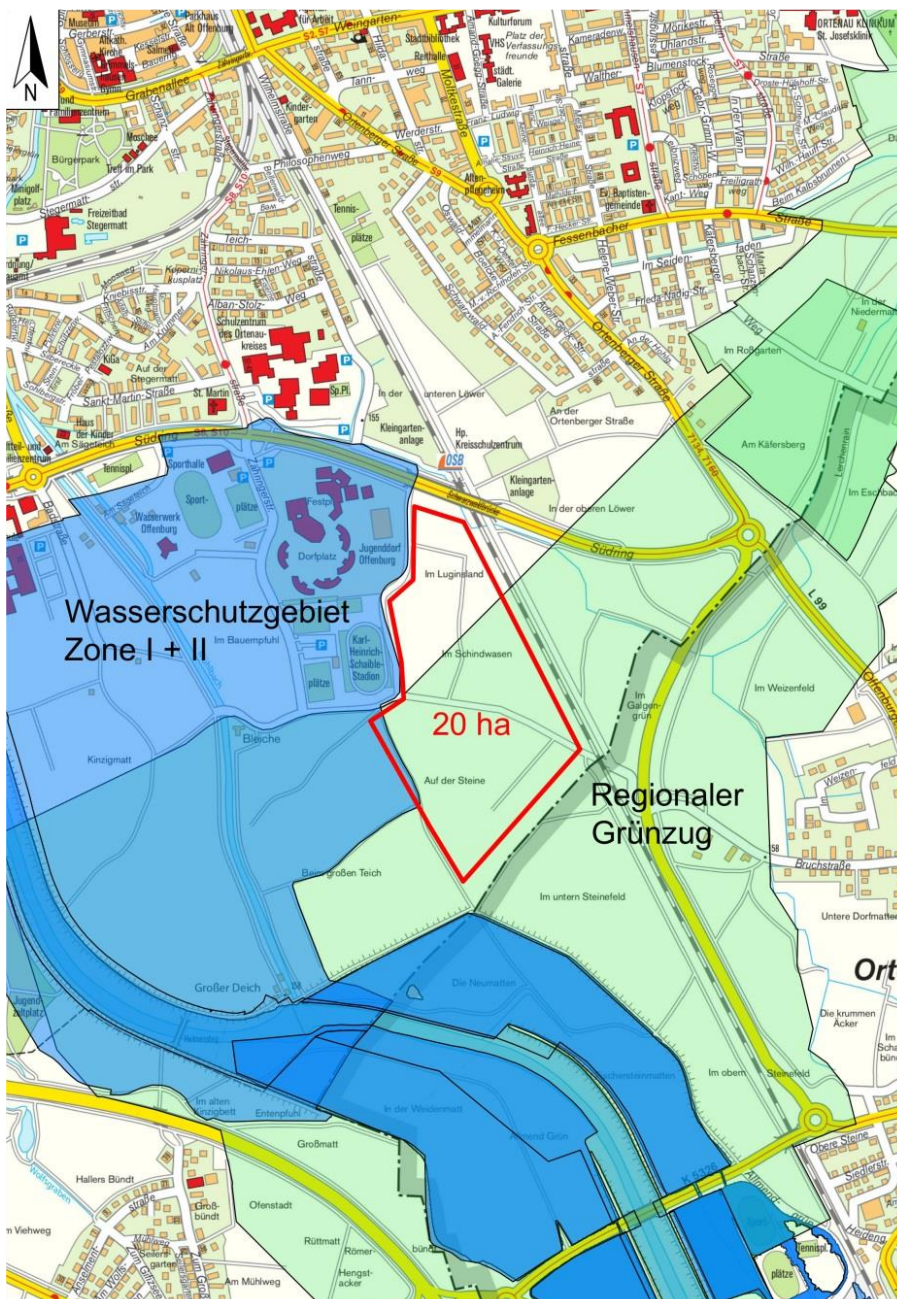
Karte 5.7.3 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Flächengröße 20 ha

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Ökologie

- 20 ha Fläche möglich ohne Eingriff in Wasserschutzgebiet Zone 1 und 2 (Trinkwassergewinnung) und hochwassergefährdete Flächen
- Lage überwiegend im regionalen Grünzug gemäß Regionalplan
- ➔ Bebauung nicht zulässig



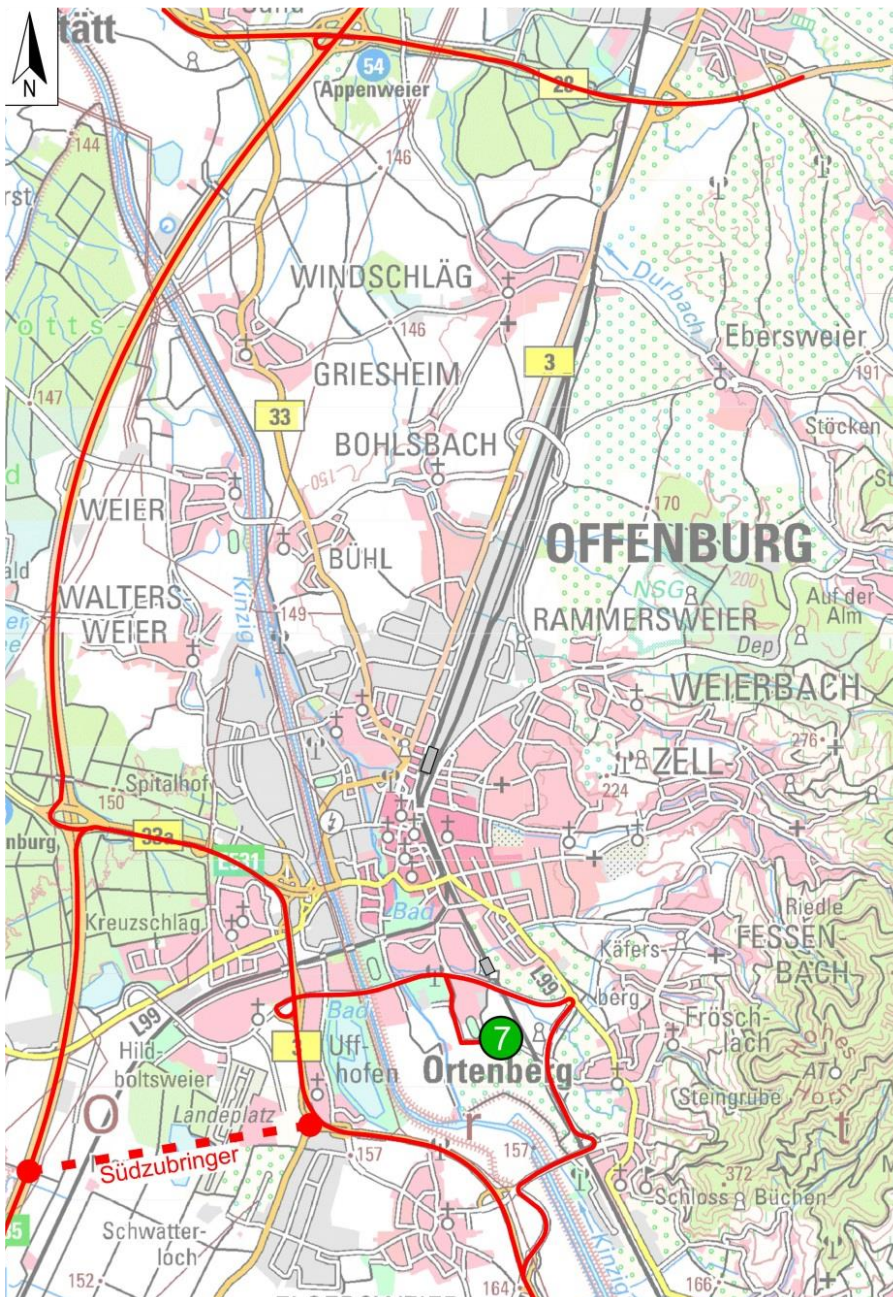
Karte 5.7.4 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Ökologische Restriktionen

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Erreichbarkeit gegeben, aber relativ lange Fahrstrecke in den nördlichen Ortenaukreis
- B3/33 teils stark belastet
- Anbindung vom Südring her nur durch das Wasserschutzgebiet über die Sportanlagen möglich
- Erreichbarkeit besser nach Bau des Südzubringers



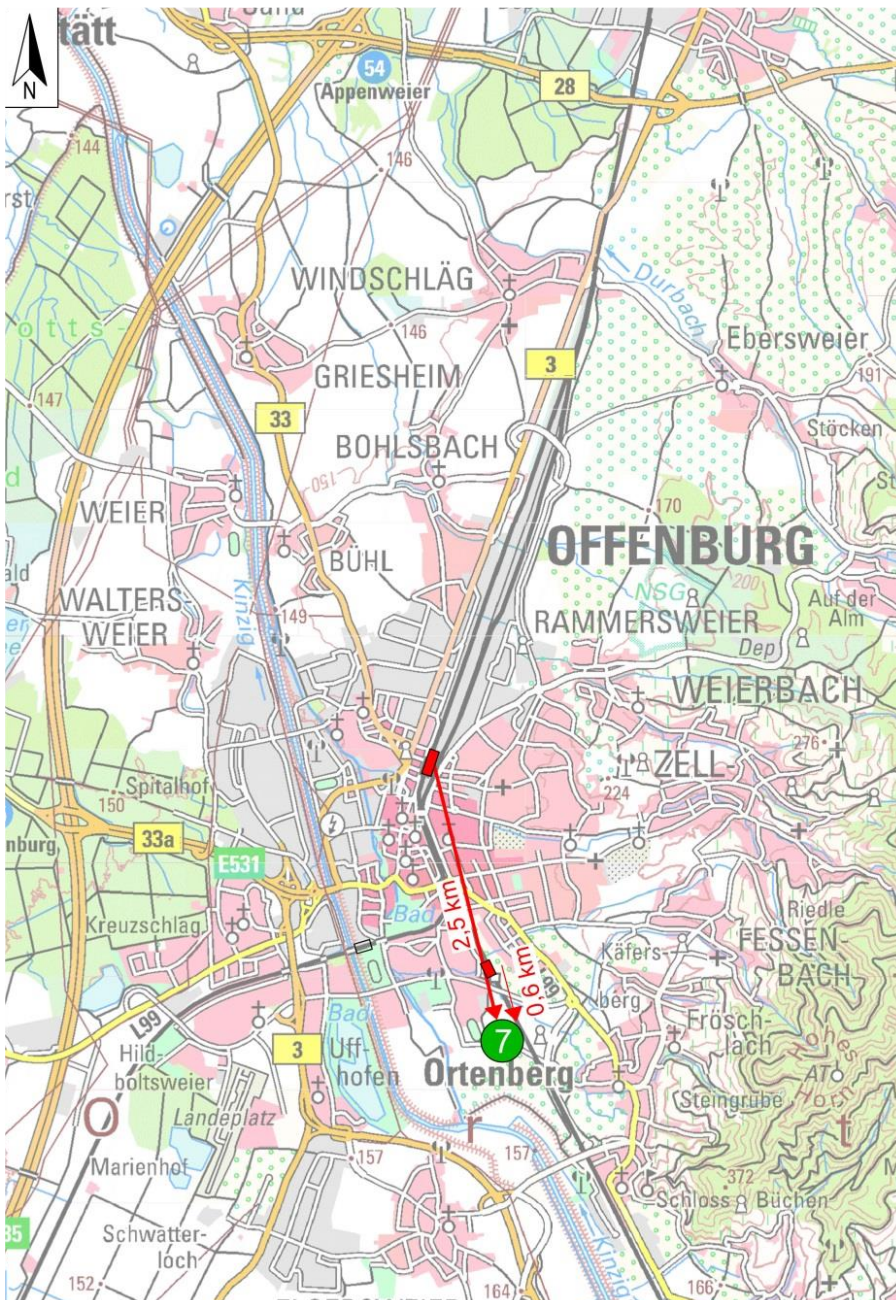
Karte 5.7.5 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz mit Darstellung Südzubringer

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- ➔ Entfernung zum Bahnhof 2,5 km Luftlinie
- ➔ Entfernung zum Haltepunkt Kreisschulzentrum 0,6 km Luftlinie bis ins Zentrum des Klinikums
- ➔ Das Zug- und Busangebot am Haltepunkt ist wesentlich schlechter als am Bahnhof Offenburg.



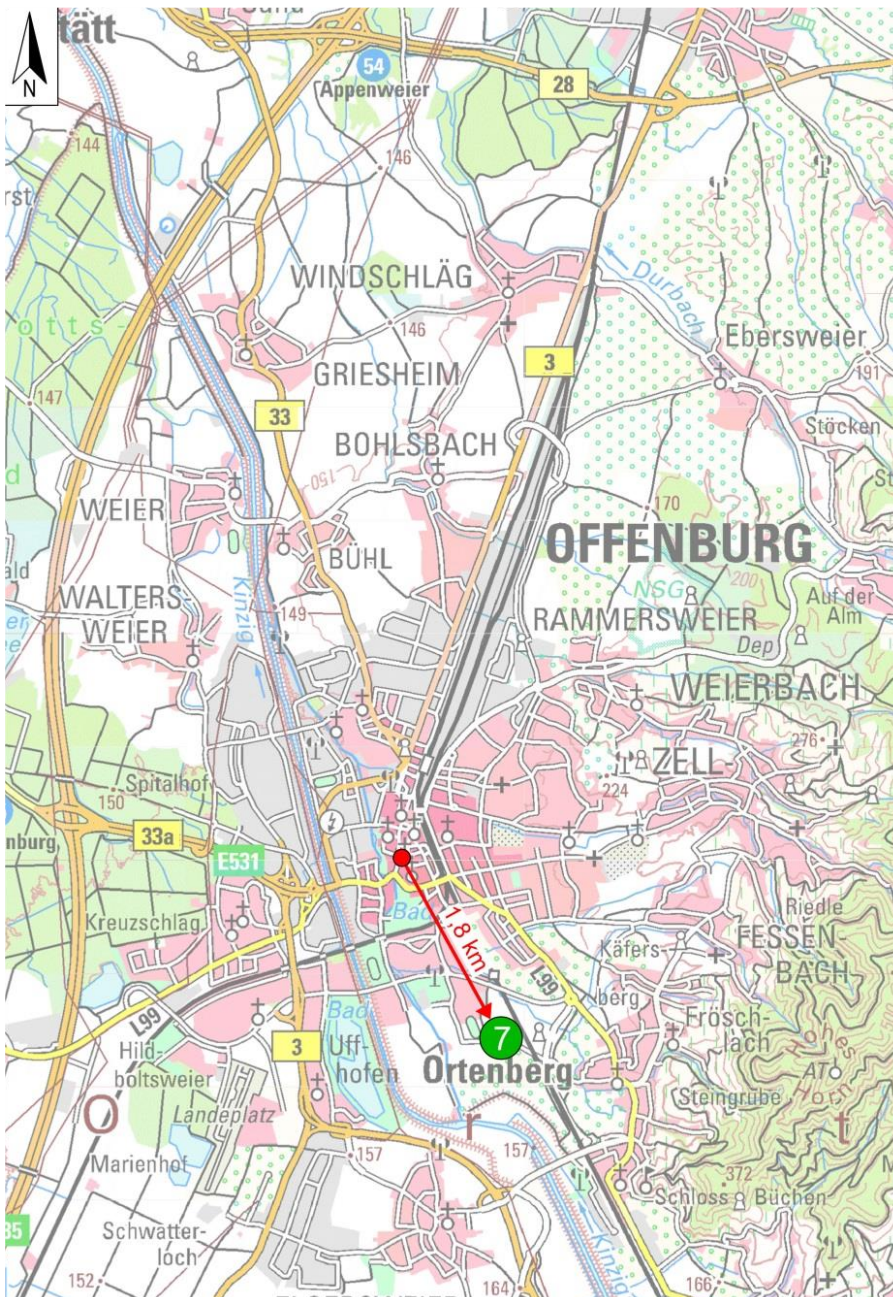
Karte 5.7.6 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Entfernung Bahnhof

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Entfernung zum Stadtzentrum

- 1,8 km Luftlinie Zu Fuß und mit dem Fahrrad für viele Menschen gut erreichbar.



Karte 5.7.7 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Noch an die bestehende Siedlungsstruktur angebunden, aber in Randlage und weit in den Außenbereich hinausragend

Flächenverfügbarkeit

- Überwiegend private Grundstücke
- Regionalplan steht zeitnahe Baurechtschaffung entgegen

Gelände und Bodenverhältnisse

- Möglicherweise hoher Grundwasserstand (Kinzignähe)
- Keine sonstigen Besonderheiten bekannt

Klinikverbund

- Im südlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind nicht erfüllt

Standort 7 Westlich der Schwarzwaldbahn

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Südosten von Offenburg auf der Gemarkung der Kernstadt unmittelbar an der Stadtgrenze zu Ortenberg.

Die Fläche war bisher im Flächennutzungsplan zu einem kleineren Teil für eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Sonderbaufläche vorgesehen. Soweit bekannt, war hier vor einigen Jahrzehnten an eine schulische Nutzung gedacht, die dann jedoch nicht zum Tragen kam. Der größere Teil der Fläche war bisher nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen.

Der Standort grenzt an die bestehende Bebauung des christlichen Jugenddorfs, ragt jedoch spornartig relativ weit in die freie Landschaft heraus. Eine direkte Straßenerschließung vom Südring ist im Bereich der Bahnbrücke über die Schwarzwaldbahn nicht möglich. Sie wäre jedoch weiter westlich über die bestehende Zufahrt zum christlichen Jugenddorf und DJK-Sportgelände möglich.

Ökologie

Der Standort grenzt im Westen unmittelbar an das Offenburger Wasserschutzgebiet, Zone 2. Die Anordnung einer Fläche von 20 ha ist jedoch möglich, ohne ins Wasserschutzgebiet einzugreifen. Die Zufahrt müsste allerdings über die bestehende Straßenanbindung durch das Wasserschutzgebiet erfolgen.

Der Standort liegt überwiegend in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug, in der eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium. Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb eines regionalen Grünzugs besteht.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt zwar an der Schwarzwaldbahn. Da diese jedoch relativ wenig befahren ist, ist keine nicht vertretbare Immissionsbelastung zu erwarten.

Der Standort ist weit entfernt von der Baustelle an den Tunneleinfahrten des Güterzugtunnels entfernt, so dass hier keine Konflikte zu befürchten sind.

Flächenverfügbarkeit

Die Grundstücke befinden sich überwiegend in Privateigentum.

Darüber hinaus steht auch die Lage in einem regionalen Grünzug der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben. Bodenverhältnisse, die einer Nutzung durch ein Klinikum entgegenstehen würden, bestehen nicht.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt nahe des Südrings. Er ist damit sowohl aus Richtung Kinzigtal wie auch aus Richtung Westen von der Bundesstraße B3/33 mit dem Kraftfahrzeug erreichbar. Durch die südöstliche Lage ist die Erreichbarkeit aus dem Raum Kehl / Hanauer Land und dem Raum Oberkirch / Renchtal jedoch schlechter als bei anderen Standorten. Die Entfernung zum Bahnhof weist eine Distanz von 2,5 km Luftlinie auf. Die Entfernung zum Haltepunkt Kreisschulzentrum beträgt 0,6 km Luftlinie. Das Zug- und Busangebot am Haltepunkt ist wesentlich schlechter als am Bahnhof Offenburg.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im südlichen Stadtgebiet und ist damit nicht in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert. Diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung ist damit nicht erfüllt.

Fazit

Zusammengefasst ist der Standort unter Gesichtspunkten des Klinikverbunds auszuschließen, da er nicht im nördlichen Stadtgebiet liegt. Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug mit Bauverbot.

Der Standort ist als nicht geeignet einzustufen.

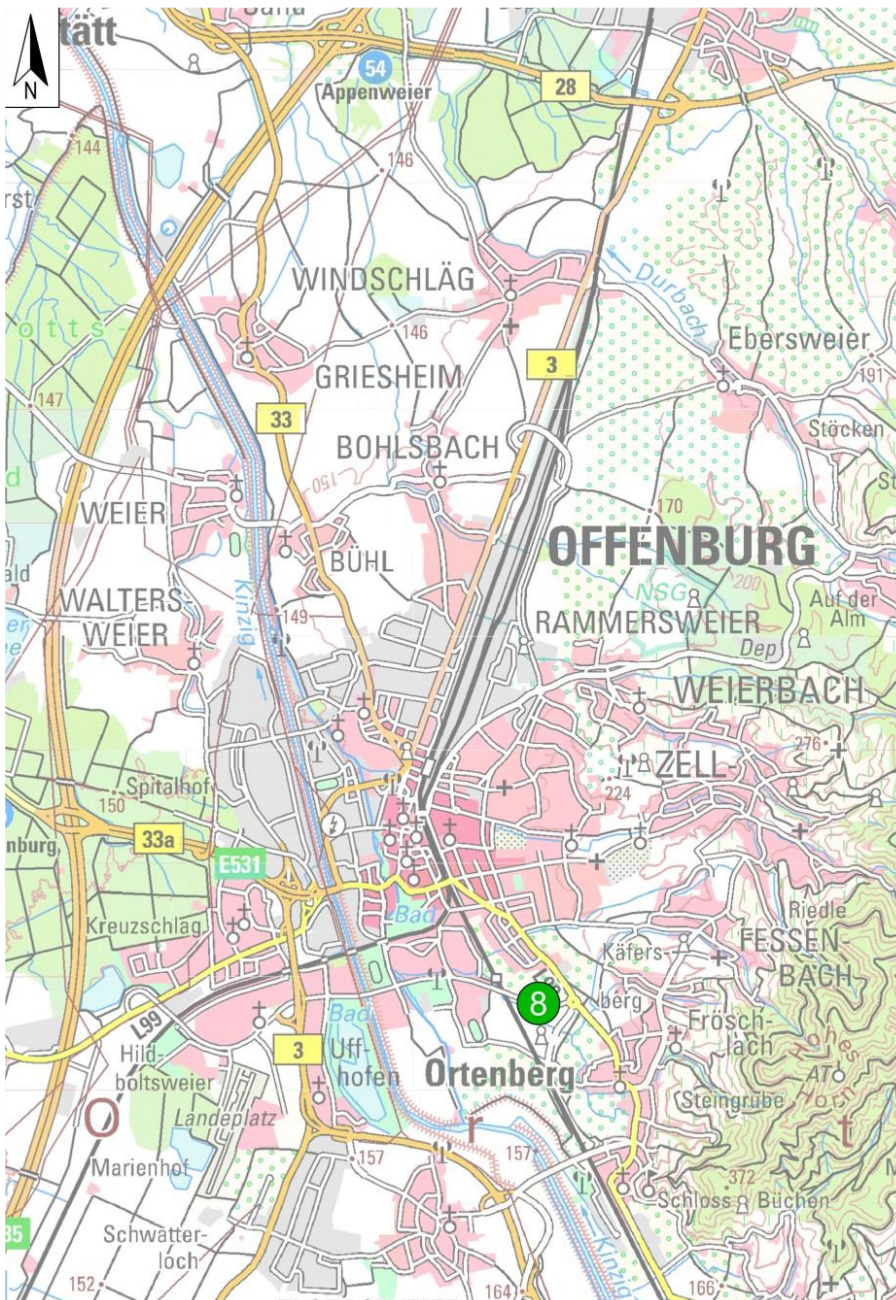
Standort 7 – Westlich der Schwarzwaldbahn	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓
Flächenverfügbarkeit	✓
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	X
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.7.1 // Westlich der Schwarzwaldbahn – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

5.8 Standort 8 - Östlich der Schwarzwaldbahn

Vorschlag aus der Bürgerschaft

Lage im Raum

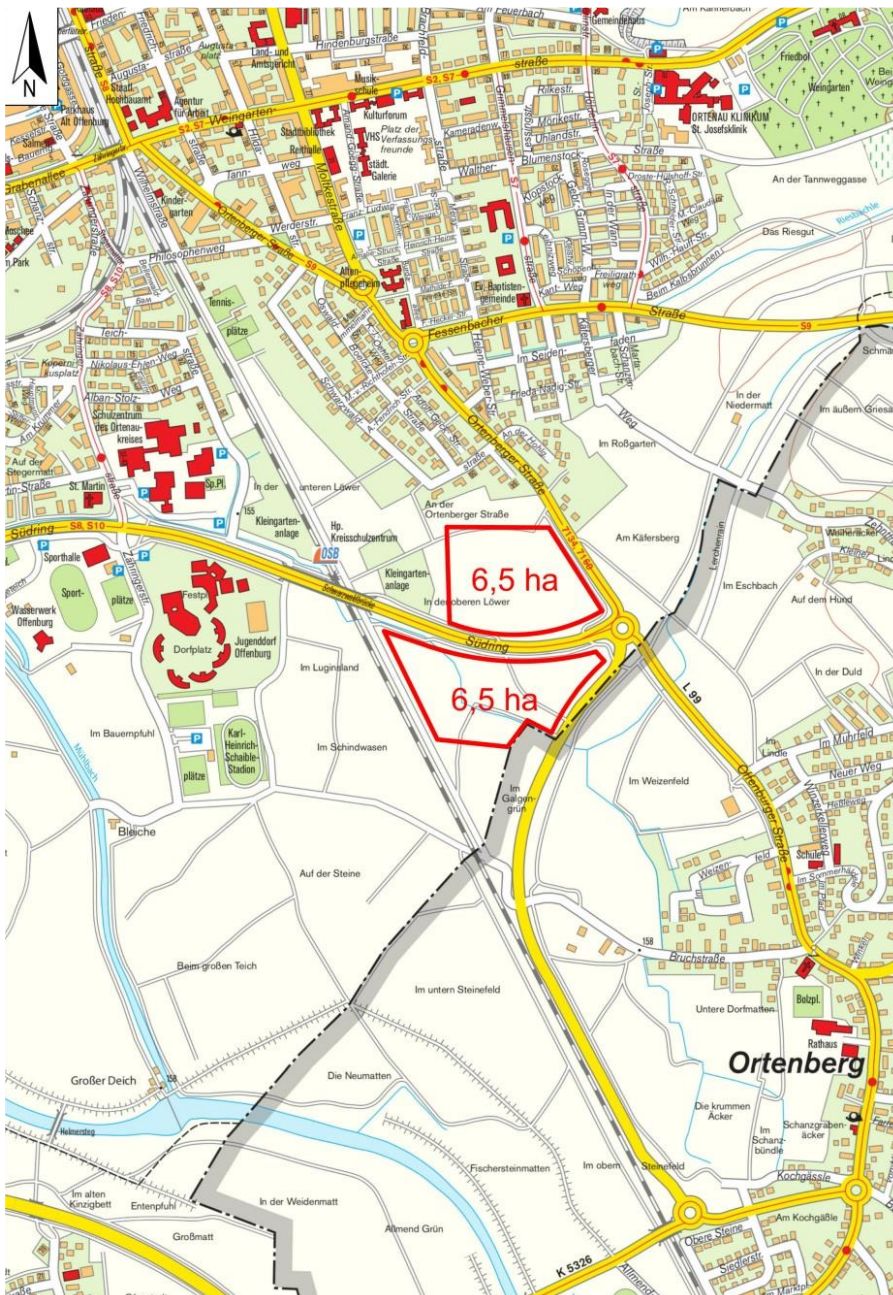


Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 13 ha Fläche.

- Zerschneidung durch den Südring, 13 ha große Fläche nur beiderseits des Südrings sinnvoll möglich.



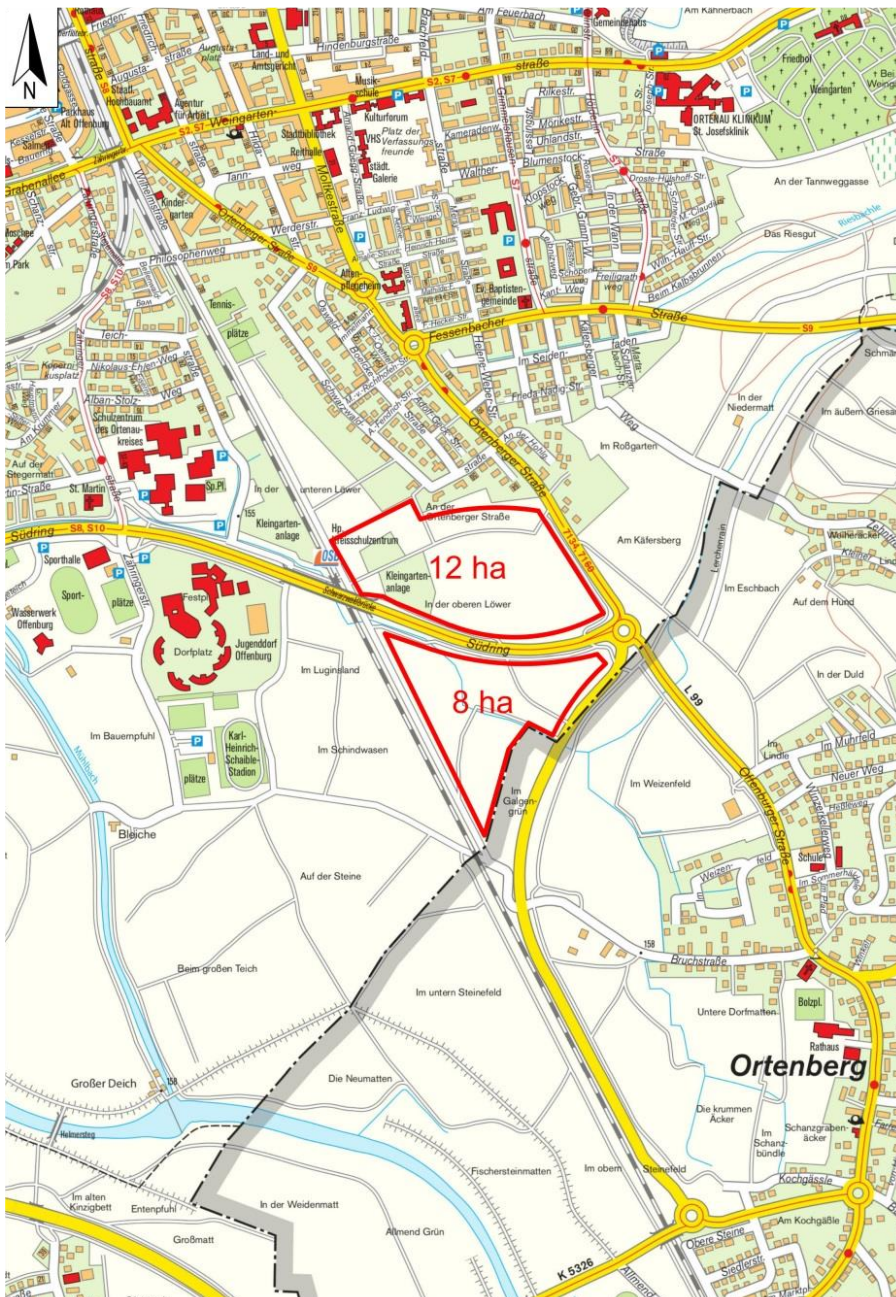
Karte 5.8.2 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Flächengröße 13 ha

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Mögliche Flächenabgrenzung bei 20 ha Fläche.

- Zerschneidung durch den Südring, 20 ha große Fläche nur beiderseits des Südrings sinnvoll möglich.
- Kürzlich neu eingerichtete Kleingartenanlage müsste verlegt werden.



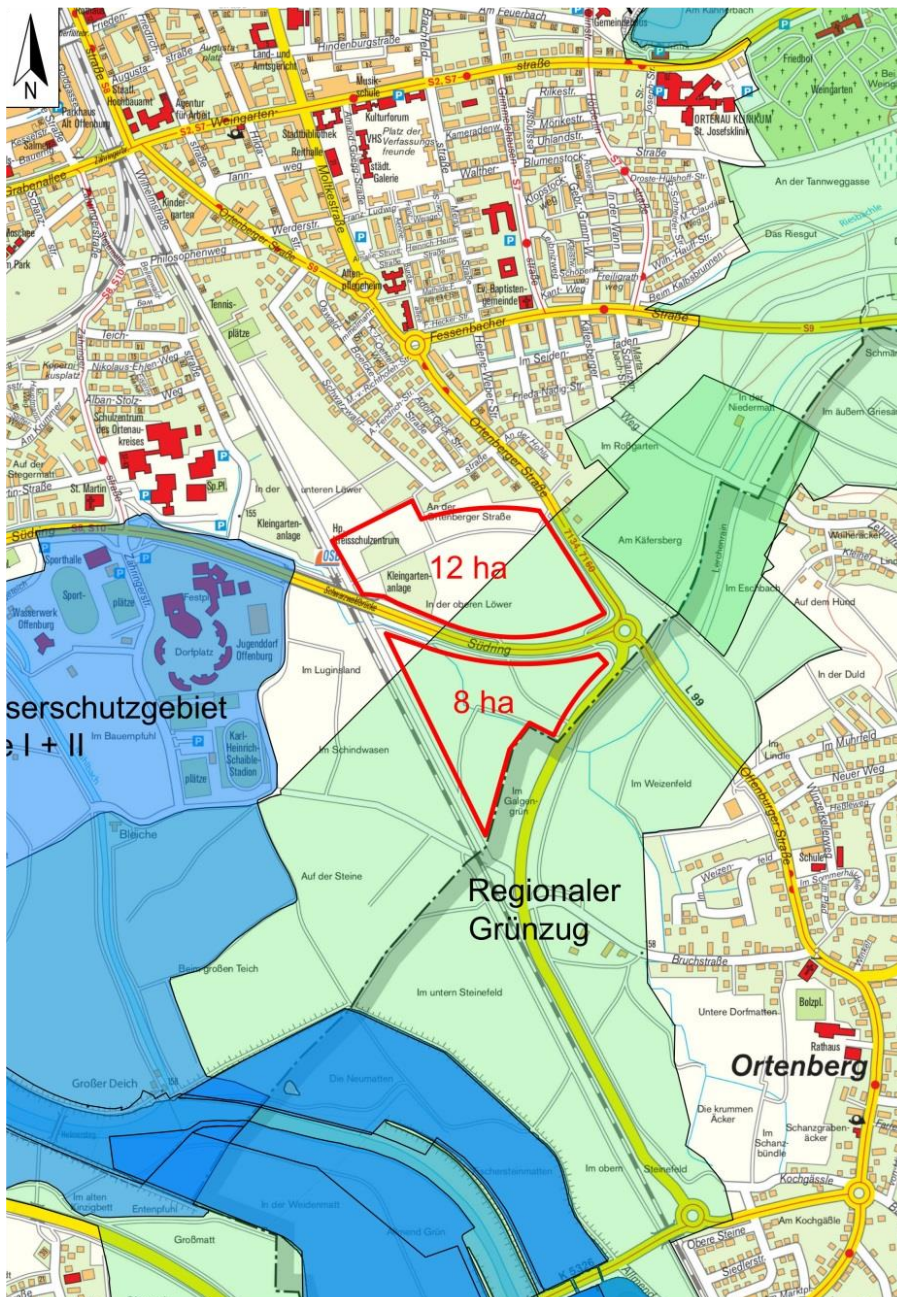
Karte 5.8.3 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Flächengröße 20 ha

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Ökologie

- Lage überwiegend im regionalen Grünzug gemäß Regionalplan
- ➔ Bebauung nicht zulässig



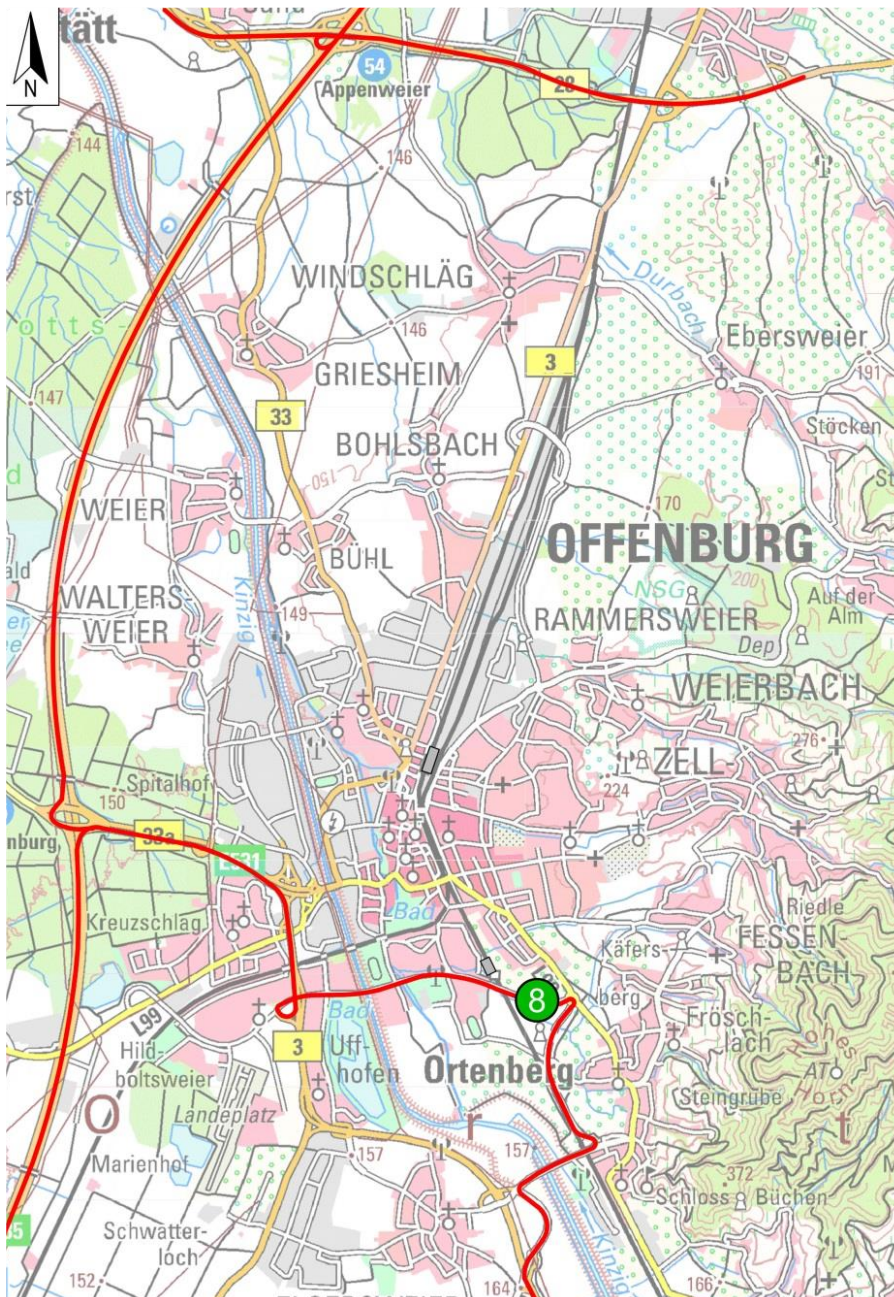
Karte 5.8.5 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Ökologische Restriktionen

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Erreichbarkeit gegeben, aber relativ lange Fahrstrecke in den nördlichen Orts-
aukreis
- B3/33 teils stark belastet



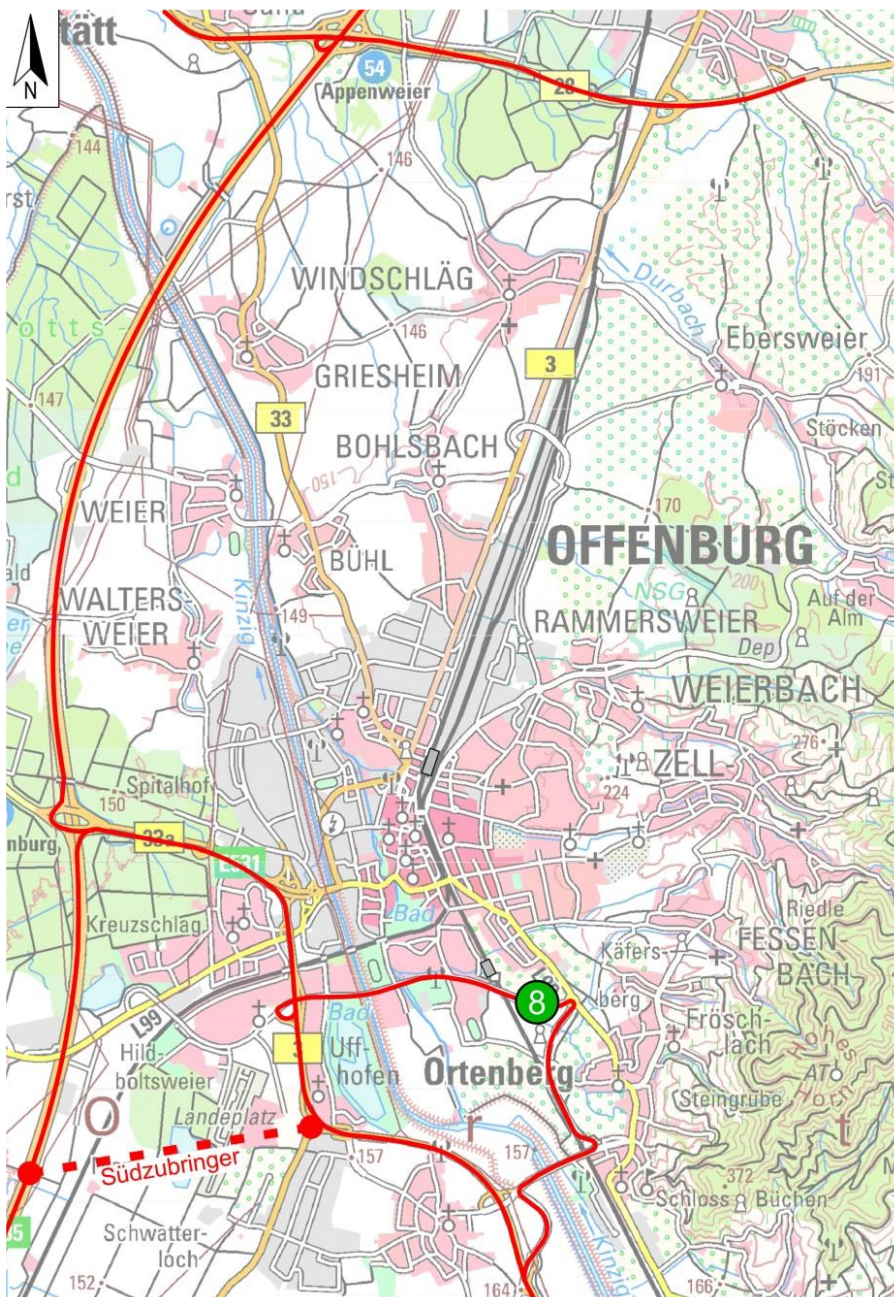
Karte 5.8.6 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit - Hauptverkehrsstraßennetz

- Erreichbarkeit gegeben, aber relativ lange Fahrstrecke in den nördlichen Orts-
aukreis
- B3/33 teils stark belastet
- Erreichbarkeit etwas besser nach Bau des Südzubringers



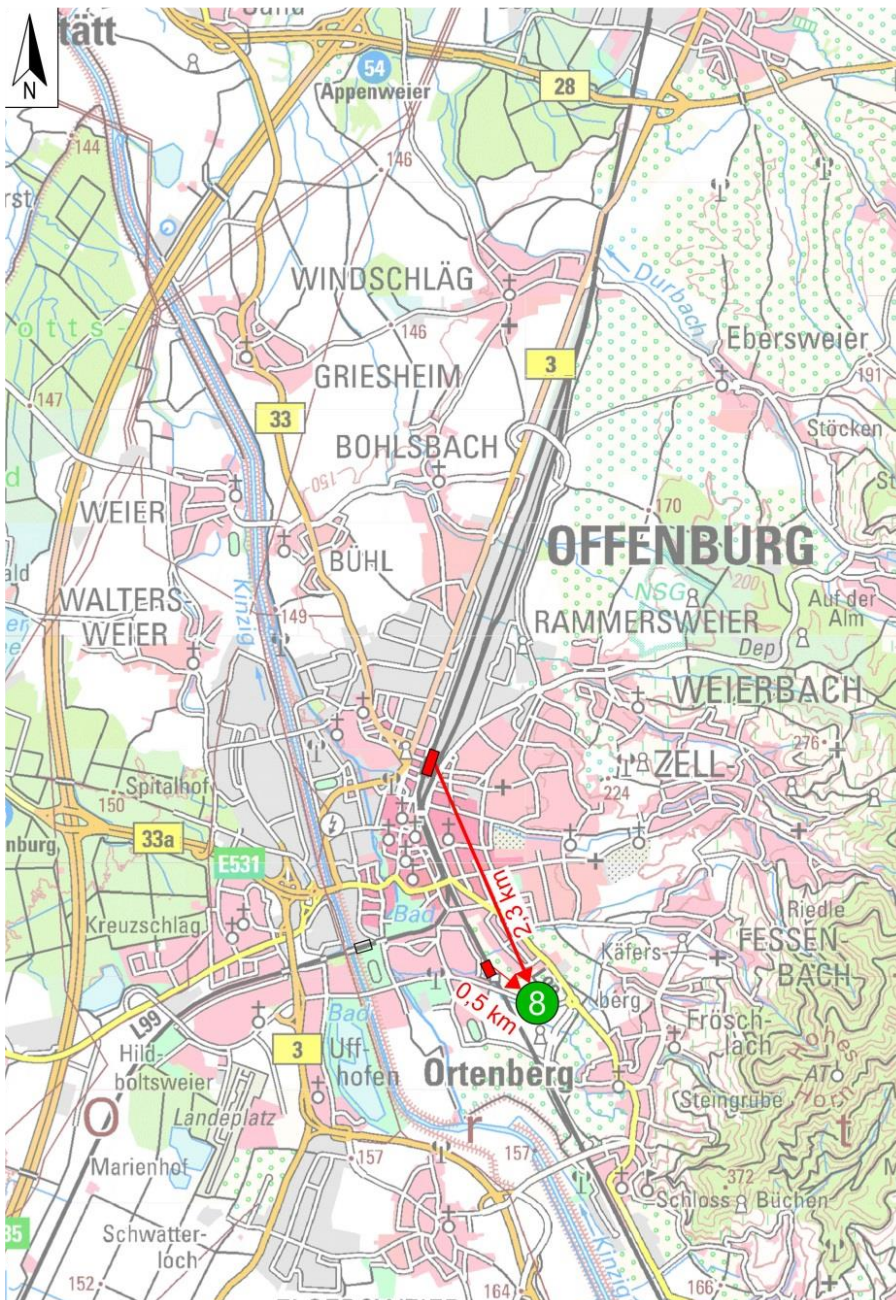
Karte 5.8.7 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Lage im Hauptverkehrsstraßennetz mit Darstellung Südzubringer

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zum Bahnhof 2,3 km Luftlinie
- Entfernung zum Haltepunkt Kreisschulzentrum 0,5 km Luftlinie bis ins Zentrum des Klinikums
- Das Zug- und Busangebot am Haltepunkt ist wesentlich schlechter als am Bahnhof Offenburg.



Karte 5.8.8 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Entfernung Bahnhof//

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Erreichbarkeit

- Entfernung zur Innenstadt 1,7 km Luftlinie
- Zu Fuß und mit dem Fahrrad für viele Menschen gut erreichbar.



Karte 5.8.9 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Entfernung Innenstadt, Fischmarkt

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Standorteigenschaften

Weitere Standorteigenschaften (ohne Plandarstellung)

Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung

- Noch an die bestehende Siedlungsstruktur angebunden, aber in Randlage und weit in den Außenbereich hinausragend

Flächenverfügbarkeit

- Keine zusammenhängende Fläche
- Überwiegend private Grundstücke
- Regionalplan steht zeitnaher Baurechtschaffung entgegen

Klinikverbund

- Im südlichen Stadtgebiet
- ➔ Anforderungen des Klinikverbunds sind nicht erfüllt

Standort 8 Östlich der Schwarzwaldbahn

Zusammenfassende Bewertung

Siedlungsstruktur

Dieser Standort liegt im Südosten von Offenburg auf der Gemarkung der Kernstadt unmittelbar an der Stadtgrenze zu Ortenberg. Die Fläche war bisher im Flächennutzungsplan nicht für eine Bebauung vorgesehen.

Eine Flächengröße von 20 ha ist hier nur möglich, wenn Flächen beiderseits des Südrings zusammengefasst werden. Der Südring ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße. Die Fläche wäre daher durch den Südring in zwei Teile zerschnitten.

Für den Vollausbau mit 20 ha müsste eine kürzlich eingerichtete Kleingartenanlage aufgegeben und verlagert werden. In diese Kleingartenanlage wurden Kleingärtner aus dem Bereich des Baugebiets „Seitenpfaden“ umgesiedelt, so dass diese Gärtner dann in relativ kurzer Zeit zum zweiten Mal umziehen müssten.

Der Standort grenzt an die bestehende, vorwiegend niedriggeschossige Bebauung der Kernstadt, liegt jedoch in einer Randlage.

Ökologie

Der Standort liegt teilweise in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug, in der eine Bebauung mit einem Klinikum rechtlich nicht zulässig ist.

Voraussetzung für eine Bebauung wäre daher ein durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein durchzuführendes Regionalplan-Änderungsverfahren mit anschließender Genehmigung durch das Wirtschaftsministerium. Der Regionalverband sieht eine Regionalplanänderung nur als berechtigt an, wenn keine vertretbare Alternative außerhalb eines regionalen Grünzugs besteht. Die Lage in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug steht der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Immissionen / Emissionen und Ausbau Rheintalbahn

Der Standort liegt zwar an der Schwarzwaldbahn. Da diese jedoch relativ wenig befahren ist, ist keine nicht vertretbare Immissionsbelastung zu erwarten.

Der Standort ist weit entfernt von der Baustelle an den Tunnelleinfahrten des Güterzugtunnels entfernt, so dass hier keine Konflikte zu befürchten sind.

Flächenverfügbarkeit

Am Standort ist keine zusammenhängende 20 ha große Fläche möglich, so dass ein Ausschlusskriterium besteht, da dies die Bebauungsmöglichkeiten sehr stark einschränken würde.

Die Grundstücke befinden sich überwiegend in Privateigentum.

Darüber hinaus steht auch die Lage in einem regionalen Grünzug der Schaffung von Baurecht entgegen, wenn Standortalternativen bestehen.

Gelände- und Bodenverhältnisse

Das Gelände ist eben. Bodenverhältnisse, die einer Nutzung durch ein Klinikum entgegenstehen würden, bestehen nicht.

Erreichbarkeit

Der Standort liegt nahe des Südrings. Er ist damit sowohl aus Richtung Kinzigtal wie auch aus Richtung Westen von der Bundesstraße B3/33 mit dem Kraftfahrzeug erreichbar. Durch die südöstliche Lage ist die Erreichbarkeit aus dem Raum Kehl /

Hanauer Land und dem Raum Oberkirch / Renchtal jedoch schlechter als bei anderen Standorten. Die Entfernung zum Bahnhof beträgt 2,3 km Luftlinie, die Distanz zum Kreisschulzentrum bemisst 0,5 km Luftlinie. Das Zug- und Busangebot am Haltepunkt ist wesentlich schlechter als am Bahnhof Offenburg.

Lage im Klinikverbund

Der Standort liegt im südlichen Stadtgebiet und ist damit nicht in Richtung Kehl / Hanauer Land und Oberkirch / Renchtal orientiert. Diese aus dem Klinikverbund resultierende Grundvoraussetzung ist damit nicht erfüllt.

Fazit

Zusammengefasst ist der Standort auf Grund der fehlenden Verfügbarkeit einer zusammenhängenden Fläche von 20 ha und unter Gesichtspunkten des Klinikverbunds auszuschließen, da er nicht im nördlichen Stadtgebiet liegt.

Darüber hinaus liegt der Standort überwiegend in einem im Regionalplan ausgewiesenen regionalen Grünzug mit Bauverbot.

Der Standort ist als nicht geeignet einzustufen.

Standort 8 – Östlich der Schwarzwaldbahn	
Siedlungsstruktur	✓
Ökologie	X
Immissionen / Emissionen	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓
Flächenverfügbarkeit	X
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓
Erreichbarkeit	✓
Lage im Klinikverbund	X
Gesamtbewertung	X

Tabelle 5.8.1 // Östlich der Schwarzwaldbahn – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien

6 ERGEBNIS DER PRÜFUNG

Ergebnis der vertieften Standortprüfung ist, dass nur der Standort „Nordwestlich Holderstock“ als vollumfänglich umsetzbar und damit als „geeignet“ einzustufen ist.

Für den Standort „Nördlich Rammersweier“ kann eine abschließende Beurteilung, ob die Realisierung eines Klinikums an diesem Standort möglich wäre, auf der Grundlage der vorhandenen Daten noch nicht getroffen werden. Der Standort ist jedoch in mehrfacher Hinsicht eindeutig weniger geeignet als der Standort „Nordwestlich Holderstock“. Er ist daher als „nicht / weniger geeignet“ einzustufen.

Der Standort „Gewerbepark Hoch³“ ist in erster Linie auf Grund der Lage im Klinikverbund als „nicht geeignet“ einzustufen. Er ist aber auch schlecht an den Bahnverkehr angebunden. Aus Sicht der Stadtverwaltung wäre auch bei Nichtvorliegen dieses Ausschlusskriteriums der Standort „Nordwestlich Holderstock“ zu bevorzugen.

Auch die Standorte „Nördlich Windschlag“, „Nördlich Bohlsbach“, „Langenbosch“, „Westlich der Schwarzwaldbahn“ und „Östlich der Schwarzwaldbahn“ sind als nicht geeignet einzustufen.

Zusammenfassend besteht daher mit dem Standort „Nordwestlich Holderstock“ nur ein Standort, der für den Klinikumsneubau geeignet ist.

	Nordwestlich Holderstock	Gewerbepark Hoch ³	Nördlich Windschlag	Nördlich Bohlsbach	Nördlich Rammersweier	Langenbosch	Westlich der Schwarzwaldbahn	Östlich der Schwarzwaldbahn
	1	2	3	4	5	6	7	8
Siedlungsstruktur	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓
Ökologie	✓	✓	X	X	X	X	X	X
Immissionen / Emissionen	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbau Rheintalbahn	✓	✓	X	X	X	X	✓	✓
Flächenverfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Gelände- und Bodenverhältnisse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Erreichbarkeit	✓	✓	X	X	✓	X	✓	✓
Lage im Klinikverbund	✓	X	✓	✓	✓	✓	X	X
Gesamtbewertung	✓	X	X	X	X	X	X	X

Tabelle 6.1 // Ergebnis der Prüfung – Bewertungsmatrix mit Ausschlusskriterien