

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

- 
1. **Betreff:** Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel
- 

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	07.10.2020	öffentlich
2. Gemeinderat	16.11.2020	öffentlich

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

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, die städtische Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel, Streckenabschnitt 7, Planfeststellungsabschnitt (PfA) 7.1 Appenweier Hohberg zu beschließen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

---

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

---

## Sachverhalt/Begründung:

Vom 24. Juni bis 29. Juli 2020 fand die Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit für das Vorhaben Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe-Basel, Streckenabschnitt 7, Planfeststellungsabschnitt (PfA) 7.1 Appenweier Hohberg statt. Das Verfahren der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein informelles und freiwilliges Verfahren, um bereits vor dem formellen Planfeststellungsverfahren Konflikte bei der Planung zu lösen. Die DB Netz AG plant und realisiert den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn. Es ist im Bundesverkehrswegeplan als Projekt mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Die einzige öffentliche Präsenzveranstaltung im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung war die Vorstellung der Planung in der Sitzung des Gemeinderates am 27.06.2020. Alle weiteren Veranstaltungen, die ursprünglich für das Frühjahr geplant waren, mussten abgesagt werden und durch ein neu entwickeltes Online-Beteiligungsformat mit verschiedenen Dialogmöglichkeiten ersetzt werden. Das Informationsangebot ist weiterhin auf folgender Internetseite für die Öffentlichkeit zugänglich:

<https://www.karlsruhe-basel.de/dialog-froeb-7-1.html>

Auf Basis der dort hinterlegten Planunterlagen hat die Stadt Offenburg die nachfolgende Stellungnahme verfasst. Sie liegt in leicht veränderter Form seit dem 14. August 2020 der DB Netz AG bereits als Entwurf vor. Der Versand als Entwurf sollte die Planung an diesem für die Stadt Offenburg wichtigen Projekt beschleunigen. Es wurde aber vereinbart, dass erst die vom Gemeinderat beschlossene Fassung verbindlich sein wird.

## Stellungnahme an die DB Netz AG:

Die Stadt Offenburg begrüßt den Vorgang der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz, welche zwar durch die Corona-Pandemie anders ausgefallen ist als ursprünglich geplant, aber trotzdem den Bürgern einen umfangreichen Einblick in das Projekt gab. Dadurch konnte bereits in einer frühen Phase der Planung die für ein Projekt dieser Größenordnung notwendige Transparenz hergestellt werden und viele Fragen der Öffentlichkeit beantwortet werden. Mit Ausnahme der mündlichen Vorstellung im Gemeinderat, die von den gewählten Gemeinderäten sehr geschätzt wurde, mussten alle öffentlichen Präsenzveranstaltungen ausfallen. Das aufwändige und innovative Online-Angebot war allerdings ein guter Ersatz unter den gegebenen Rahmenbedingungen und kann aus unserer Sicht durchaus als Vorbild für weitere Projekte genutzt werden. Die Stadt Offenburg würde es sehr

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

---

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

---

begrüßen, wenn das Angebot bis mindestens zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen weiterhin zugänglich bleiben würde.

Das Informationsangebot der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die dazugehörigen Unterlagen haben auch der Verwaltung der Stadt Offenburg und dem Gemeinderat die Möglichkeit einer frühen Stellungnahme zu verschiedenen Fachbelangen eröffnet. Bei einigen Fachgebieten, bei denen die Planungen bereits sehr konkret sind, konnte bereits eine detaillierte Prüfung erfolgen. Bei anderen Themen ist uns klar, dass die Planungen noch präziser ausgearbeitet werden müssen. Hierzu konnten nur allgemeine Hinweise gegeben werden, die im Rahmen der Planfeststellung sicherlich weiter vertieft werden müssen. In der Folge wird auf die offengelegten Unterlagen während der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit folgenden Stellungnahmen und Hinweisen eingegangen.

## **0. Vorbemerkung aus gesamtstädtischer Sicht**

Die Stadt Offenburg begrüßt den geplanten Aus- bzw. Neubau der Eisenbahnstrecke Karlsruhe – Basel. Der Ausbau hat nicht nur eine Bedeutung für das europäische Eisenbahnnetz, sondern schafft auch die Grundlage für eine bessere Anbindung Offenburgs mit dem Fern- und Regionalverkehr. Die in den Unterlagen dargestellte geplante Trasse im Raum Offenburg mit dem Offenburger Tunnel ist mit der Stadt Offenburg im Rahmen der früheren Verfahrensschritte und den regelmäßigen Gremiensitzungen abgestimmt und wird ausdrücklich befürwortet und unterstützt. Die Wahl der Tunnellösung für den Güterverkehr im Streckenabschnitt 7.1 der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel stellt einen elementaren Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung Offenburgs dar.

Gerade durch die damit verknüpfte und aus den Unterlagen in der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits ablesbare Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der Weststadt, Südstadt sowie von Bohlsbach und Windschlag erfolgt eine Werterhaltung und Inwertsetzung dieser Bereiche für alle schutzbedürftigen Nutzungen, insbesondere das Wohnen. In diesem Kontext werden gegen die vorgelegten Unterlagen keinerlei grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Trotzdem werden Hinweise gegeben, bei welchen Themen Änderungen bei Details notwendig sind oder weiterer Abstimmungsbedarf besteht.

Es ist vorgesehen, den Ausbau der Rheintalbahn und der Verbindungsgleise zwischen der Rheintalbahn und der NBS nach Fertigstellung des Tunnels in den Jahren 2036 bis 2039 zu realisieren. Im Erläuterungsbericht ist bereits beschrieben, dass Umleitungsverkehre von der Rheintalbahn dann über den fertiggestellten Offenburger Tunnel und die NBS fahren können. Bei der Ausarbeitung des Betriebskonzepts des Schienenverkehrs, das unmittelbar mit den Bauzeiten und Bauabläufen zusammenhängt, ist sicherzustellen, dass die quali-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

tativ gute Anbindung Offenburgs mit dem Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr fortlaufend gewährleistet wird. Eine längerfristige Reduzierung der Takte der jeweiligen Linien kann nicht akzeptiert werden. Für technisch unverzichtbare Sperrpausen in der Größenordnung von Stunden oder maximal Tagen, wie sie auch sonst bei Baumaßnahmen stattfinden, ist ein guter Ersatzverkehr sicherzustellen.

## **1. Stadtplanung**

### **1.1.: Immissionsschutz im städtebaulichen Kontext**

Es wird angeregt, folgende Hinweise zum Schallschutz, insbesondere im Hinblick auf die additiv präzisierend vorgenommene Untersuchung der Art der baulichen Nutzung ins Bohlsbach und Windschläg, in der weiteren Planung zu berücksichtigen:

Die in den einschlägigen Plänen dargestellten Arten der baulichen Nutzungen innerhalb des Stadtgebiets Offenburgs im Bereich Süd wurden cursorisch geprüft. Dabei sind folgende – geringfügige – Korrekturen vorzusehen:

Im Bebauungsplan „Kreuzschlag“ ist das Stadtteil- und Familienzentrum in der Altenburger Allee 8 nicht als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO, sondern als Fläche für den Gemeinbedarf gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt.

Für den Bereich der Hochschule Offenburg ist in den Bebauungsplänen „Obere Bannbösch“ und „Hochschule Offenburg“ ein sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hochschule“ gem. § 11 BauNVO statt eines Mischgebiets gem. § 6 BauNVO festgesetzt.

Das Stadtteil- und Familienzentrum im Espenweg 1 ist im Bebauungsplan „In der Gifiz“ nicht als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO, sondern als Fläche für den Gemeinbedarf gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt.

Das Strandbad am nördlichen Ufer des Gifizsees befindet sich nicht im Außenbereich gem. § 35 BauGB, sondern ist im Bebauungsplans „Obere Schlangenmatten“ als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Freibad“ gem. § 11 BauNVO festgesetzt.

Für das Schulzentrum zwischen Ahornallee, Platanenallee und Kinzig ist im Bebauungsplan „Obere Schlangenmatten“ kein Mischgebiets gem. § 6 BauNVO, sondern ein sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Schulen“ gem. § 11 BauNVO festgesetzt.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Für die Ortschaften Bohlsbach und Windschlag wurden seitens der Abteilung Stadtplanung und Stadtgestaltung eine umfangreiche Bestandsaufnahme zur in der Örtlichkeit bestehenden Art der baulichen Nutzung durchgeführt und entsprechende Übersichtspläne erstellt. Wir bitten, diese Gebietseinstufungen und das daraus resultierende Schutzbedürfnis in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Es wird die Herstellung eines optimierten Erschütterungsschutzes für die in den Planabschnitten A2\_008 bis A2\_011 (Anlagen 2 – 5) dargestellten, untertunnelten Stadtquartiere, wobei vor allem das Industriegebiet Nord Gewerbegebiet betroffen ist, unter besonderer Berücksichtigung ggf. mit störungsempfindlichen Geräten arbeitenden Unternehmen und der Wohnnutzung im Bereich „Am Seewinkel“ (A2\_009), in der weiteren Planung angeregt.

## 1.2. Auswirkungen auf bestehende Nutzungen

Es wird angeregt, frühzeitig eine Klärung bezüglich der planerischen und faktischen Auswirkungen des durchgehend eingetragenen Korridors entlang der oberirdischen Trassen bzw. der in offener Bauweise erstellten Tunnelabschnitte für die Baustelleneinrichtung herbeizuführen. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Betroffenheit der dortigen Bestandsnutzungen (insb. bei Wohngebäude und deren Nebenanlagen, bspw. Breitfeld 4, 5, 10, 12 und 14 sowie Appenweierstraße 3-11 in Windschlag) als auch bezüglich möglicher Bauantrags- und Bebauungsplanverfahren in diesen Bereichen zwischen der Vorhabensträgerin und der Stadt Offenburg.

Außerhalb des Stadtgebiet Offenburgs ist es von großem Interesse, dass die Planung der Neu- und Ausbaustrecke kompatibel sowohl mit Bestand und Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets hoch<sup>3</sup> als auch mit Planung und Bau des Südzubringers im Sinne einer positiven, langfristigen Gewerbe- und Verkehrsentwicklung gestaltet werden kann.

Auf der Gemarkung Bohlsbach befindet sich seit 2009 der Bebauungsplan „Breitfeld“ in Aufstellung. Planungsziel ist die Schaffung von Baurecht für ein Sondergebiet zur Lagerung und Wiederaufbereitung von Erdaushub und Baumaterial. Eine umfangreiche Prüfung 2011 ergab, dass im Stadtgebiet Offenburgs kein geeigneter Alternativstandort für die geplante Anlage gefunden werden konnte. Durch die Schaffung des Rettungsplatzes RP N5 auf FIST.-Nr. 900 entfällt die Maßnahmenfläche M2 für den Eingriffsausgleich, ebenfalls entfallen am Westrand des Plangebiets in geringfügigem Maß Flächen für die Errichtung eines Rettungswegs. Dies kann im weiteren Bebauungsplanverfahren beachtet werden, es ist jedoch grundsätzlich in städtischem Interesse, dass die Planung trotz ihrer partiellen Überschneidung mit dem Korridor für die Baustelleneinrichtung fortgeführt und am vorgesehenen Standort umgesetzt werden kann. Die Vorhabensträgerin wird um Beachtung der Flächeninanspruchnahme durch

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

den, um die o. g. Flächen (FIST.-Nr. 900, ergänzender Streifen östlich entlang FIST.Nr. 2605, beides Gemarkung Bohlsbach) reduzierten, Geltungsbereich des Bebauungsplans gebeten.

Die Errichtung hochaufragender Lärmschutzwände ist projektimmanent erforderlich und aus Sicht des Immissionsschutzes deutlich begrüßenswert. Aufgrund ihrer deutlichen Trennwirkung wird eine angepasste Gestaltung für eine erfolgreiche Integration in das Landschaftsbild angeregt.

### 1.3. Umweltbelange

Es wird angeregt, die abschnittsweise Renaturierung der Kinzig als Option bei der Gesamtkonzeption des Ausgleichs zu prüfen. Weiterhin wird eine räumliche Nähe zwischen dem Projekt und den Ausgleichsmaßnahmen begrüßt.

Es wird um die Abstimmung der im Stadtgebiet Offenburg erfolgenden Ausgleichsmaßnahmen (unbeachtlich deren rechtlicher Herleitung, d.h. aus Arten-, Gebietsschutz o.a.) gebeten. Synergieeffekte zwischen städtischen Ausgleichsmaßnahmen und solchen der Vorhabensträgerin sind wünschenswert und anzustreben.

### 1.4. Baurecht

Für das Baurecht sind die Veränderungen der zu erwartenden Schallwerte in den oberirdischen Bereichen relevant. Diese haben eine indirekte Auswirkung auf die Bebaubarkeit der sie umgebenden Bereiche. Zur Prüfung des Gebotes der Rücksichtnahme bei Bauvorhaben im Tunnelbereich, sowie im Bereich der auszubauenden Rheintalbahn ist der Baurechtsbehörde eine dedizierte Schallimmissionsprognose nach Lärmpegelbereichen zur Verfügung zu stellen, so dass Neubaumaßnahmen an die veränderten Lärmimmissionswerte angepasst werden können. Wir bitten um die Überlassung einer Schallimmissionsprognose mit einer Festlegung von Lärmpegelbereichen für die Rheintalbahn, soweit der Ausbau hier Auswirkungen hat.

Das Bauvorhaben hat darüber hinaus auch Auswirkungen auf die bestehende Bebauung, welche durch den Tunnel unterbaut wird. Es ist deshalb die Standsicherheit aller direkt unterbauten, sowie aller an die Tunneltrasse angrenzenden Bestandsbauwerke bei allen Voruntersuchungen, der Bauzeit und nach Inbetriebnahme/bei Vollbetrieb sicherzustellen. Dies ist durch einen zertifizierten Statiker zu dokumentieren.

Weitere Auflagen können sich aus den weiteren Verfahrensschritten, sowie den Detailplanungen ergeben.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

## 2. Lärm

Mit der Prüfung des Themas „Lärm“ wurde Herr Guido Kohnen, Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG, beauftragt. Herr Kohnen hat dazu eine entsprechende gutachterliche Stellungnahme erarbeitet (siehe Anlage 1).

Die Prüfung der schalltechnisch relevanten Unterlagen zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA 7.1 gelangt zu folgendem Ergebnis. Eine abschließende Detailprüfung ist erst auf Basis der finalen Gutachten zur Planfeststellungsunterlage und des dann erarbeiteten finalen Schallschutzkonzepts möglich.

- 2.1. Die Zugzahlen des Prognosejahrs 2030 führen zu den gleichen nächtlichen Geräuscheinwirkungen wie die Zugzahlen des Jahres 2025, obwohl die Zugzahlen 2030 geringer sind als die des Prognosejahres 2025. Der Grund hierfür ist die Zahl der in der Nacht fahrenden Güterzüge, die größere Länge und die höhere Geschwindigkeit der Güterzüge im Jahr 2030.
- 2.2. Im PfA 7.1 werden die Anforderungen des Vollschutzes (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, Galerien und Schienenstegdämpfer) erfüllt.
- 2.3. Entlang der Rheintalbahn werden drei, über das rechtlich erforderliche Maß hinausgehende, Schallschutzwände zum Schutz der Wohnbevölkerung in Ofenburg und Hohberg vorgesehen. Für diese Teilbereiche der Gemeinden besteht aufgrund des Ausbaus der Rheintalbahn kein Rechtsanspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen.
- 2.4. Das Kriterium des Gesamtverkehrslärms (Überlagerung des Schienenverkehrslärms und des Autobahnlärms) „Es darf nicht lauter werden“ wird für die Siedlungsgebiete der betroffenen Gemeinden eingehalten. Hierzu werden keine weiteren als die für den Vollschutz gegen den Schienenverkehrslärm notwendigen Schallschutzwände und Galerien erforderlich.
- 2.5. Aufgrund der Prüfung von schalltechnischen Gutachten zum Baulärm in anderen Planfeststellungsabschnitten insbesondere im PfA 8.2 ist bekannt, dass insbesondere im Zusammenhang mit in der Nacht betriebenen Baustellen Lärmkonflikte mit den angrenzenden schutzbedürftigen Gebieten zu erwarten sind. Dies wäre auch im PfA 7.1 bei einer in der Nacht betriebenen Tunnelbaustelle der Fall. Die höchsten Betroffenen sind im Bereich nördlich des bergmännisch hergestellten Tunnels zu erwarten. Hier treten besonders hohe Emissionen durch Verbaumaßnahmen von Spundwänden mittels Hydraulik-Rammen und durch den Aushub und Massentransport der Tunnelbaustelle in offener Bauweise und der Trogbauwerke auf.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Eine detaillierte Bewertung der schalltechnischen Auswirkungen der unterschiedlichen Baubetriebsbereiche ist erst anhand eines detaillierten Baulärmgutachtens möglich. Siehe dazu auch das als Anlage 1 beigefügte Dokument.

### **3. Straßenbau und Verkehrsplanung**

#### **3.1. Laufende Verkehrsplanung**

##### Radschnellweg Offenburg-Straßburg:

Der Radschnellweg Offenburg-Straßburg ist für die Entwicklung der künftigen Verkehrsentwicklung in Offenburg von erheblicher Bedeutung. Er liegt mit dem Teilabschnitt Offenburg-Appenweier direkt östlich entlang der Bahnanlagen und somit im überplanten Bereich. Es besteht hierzu eine Machbarkeitsstudie und ein Letter of Intent (LOI). Momentan wird der Zuschussantrag bearbeitet, die Zuständigkeit liegt beim Regionalverband. Beide Maßnahmen sind aufeinander abzustimmen.

##### Bundesstraßen im Bereich Appenweier-Windschlag:

Die geplanten Um- und Neubauten an der B 3 und B 28 haben uns veranlasst, zusammen mit dem Ortenaukreis und der Gemeinde Appenweier das Regierungspräsidium Freiburg aufzufordern, den langfristigen Bedarf zu überprüfen und hier gegebenenfalls für den Ausbau der Bundesstraßen ein Verlangen zu äußern. Der Geh- und Radweg an der B 3 ist richtlinienkonform auszubauen.

##### Regenrückhaltebecken/Versickerungsmulde Willy-Brandt-Brücke:

Von Seiten der Ortschaft Windschlag besteht hier das Interesse an einer Wegeverbindung westlich der B3 unter der Willy-Brandt-Brücke hindurch bis zum Knoten B 3/K 5324. Das Thema wird im zuständigen Verkehrsausschuss voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 beraten. Das Ergebnis der Beratung wird der Vorhabenträgerin im Anschluss mitgeteilt.

##### Geplante EÜ Drosselweg/Lilienweg:

Die Stadt Offenburg plant, die EÜ Kornblumenweg durch eine EÜ Drosselweg/Lilienweg zu ersetzen. Nach Auskunft der DB Netz AG sei diese Maßnahme außerhalb des Planfeststellungsbereichs der Maßnahme Güterzugtunnel und somit separat zu planen. In den Plänen liegt die EÜ jedoch innerhalb des Umgriffs „Baufeld“ und auch innerhalb der mit „Planung“ gekennzeichneten Gleisanlagen. Diese widersprüchlichen Aussagen sind darzulegen.

##### Lärmschutzwände und Königswaldstraße:

Im Bereich Hildboltsweier ab Km 148,6+00 Str. 4000 werden derzeit im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms „Schienenwege des Bundes“ Lärm-



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

schutzwände geplant, die 2021/2022 errichtet werden sollen. Wir sind aufgrund der fachplanerischen Gespräche, die im Zusammenhang mit der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung geführt wurden, fest davon ausgegangen, dass die Planungen innerhalb der DB Netz AG soweit aufeinander abgestimmt sind und dass durch die Ausbaustrecke höchstens punktuelle Anpassungen an den Lärmschutzwänden und keine gesamthafte Erneuerung notwendig sein werden.

Der Gemeinderat hat in mehreren Beschlüssen (Vorlagen 072/17, 147/16, 021/16, 049/15) die stadtgestalterischen Auswirkungen der Lärmschutzwände betrachtet und ein umfangreiches Konzept zur gestalterischen Aufwertung beschlossen, das in einem Dialogprozess mit den Stadtteilen erarbeitet wurde. In diesen Prozess war auch die DB Netz AG intensiv und kontinuierlich eingebunden. Ein Teil davon ist die aufwändige Gestaltung der Lärmschutzwände mit Vorsatzschalen. Deren Erhalt muss zwingend über den aktuell geplanten Abriss und den anschließenden Neubau der Lärmschutzwände hinaus gesichert werden.

Grund für den Abriss der Lärmschutzwände ist die Verlagerung der Gleisachsen nach Süden in Richtung Königswaldstraße. Bereits heute ist die Platzsituation in der Königswaldstraße sehr beengt und ein richtlinienkonformer Straßenquerschnitt mit Regelmaßen nicht möglich. Hinzu käme der Verlust jeglicher Gestaltungsmöglichkeiten mit Stadtgrün, die bereits mit der planfestgestellten Lärmschutzwand sehr begrenzt gewesen wären.

Jegliche Verschiebung der Außenkante des Bahnkörpers in Richtung Süden, der auch die Lärmschutzwände beinhaltet, wird deshalb abgelehnt. Wenn eine Verbreiterung des Bahnkörpers zwingend notwendig sein sollte, dann ist eine Verbreiterung in Richtung Norden zu prüfen und mit der Stadt Offenburg weiter abzustimmen.

### Südzubringer:

Das Regierungspräsidium plant im Auftrag des Bundes den Bau eines Südzubringers von der B3 zur BAB5. Diese Maßnahme ist Teil des Bundesverkehrswegeplans. Eine Vielzahl der Varianten betrifft auch den Bereich der Planungen zum Offenburger Tunnel. Die Planungen der beiden Maßnahmen sind aufeinander abzustimmen.

### 3.2. Auswirkungen auf vorhandene Straßen

Als Baustraßen sollen teilweise vorhandene Wirtschaftswege genutzt werden. Diese sind weder im Querschnitt noch im Aufbau für den zu erwartenden Bauustellenverkehr dimensioniert. Dies betrifft auch die Bauwerke im Zuge solcher Wege wie zum Beispiel der Brücke über den Durbach auf der Ost- und Westsei-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

te (NBS Str. 4280 km 140,7). Durch die Vorhabensträgerin sind deshalb im Vorfeld der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger geeignete Maßnahmen zur Nutzung der Wege und Bauwerke zu ergreifen sowie Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

### 3.3. Baustellen- und Logistikkonzept

Im Erläuterungsbericht werden unter Nr. 5 und Nr. 9.2 die Themen Umgang mit Erd- und Abbruchmassen sowie Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen behandelt. Im weiteren Verfahren sind diese Themen ausführlicher auszuarbeiten. So wird es dringend erforderlich, das notwendige Baustellen- und Logistikkonzept in der weiteren Planung zu vertiefen und mit den betroffenen Straßenbaulastträgern abzustimmen. Hier sind die Auswirkungen für alle Betroffenen im Stadtgebiet, u. a. Bewohner, Gewerbetreibende und Einpendler, so gering wie möglich zu halten. Eine Abwicklung der Transporte über das Schienennetz oder ergänzend einer möglichst direkten Nutzung der Autobahn ist hier klar der Vorrang einzuräumen.

Sollten im Zusammenhang mit dem Bau des Güterzugtunnels verkehrsrechtliche Maßnahmen notwendig werden, sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen von der/den bauausführenden Firmen bzw. der Bahn rechtzeitig bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Aufgrund der Dimension der Baumaßnahme ist das Gesamtkonzept der verkehrsrechtlichen Anordnungen frühzeitig abzustimmen.

## 4. Gewässer und Abwasser

Vor und nach der Herstellung des Tunnels ist im Bereich der Tunneltrasse eine Beweissicherung der dortigen Abwasserkanäle und verdolten Gewässer in Form einer optischen Untersuchung (Kameraroboter oder Begehung) vorzunehmen. Die Ergebnisse (Protokolle und Videos/Fotos) sind dem Abwasserzweckverband „Raum Offenburg“ jeweils zeitnah vorzulegen.

### 4.1. Neubaustrecke:

#### Bereich Windschlag:

Die Unterquerung des Durbaches durch eine Tunnelbohrmaschine erfolgt laut Planung mit einer Überdeckung von ca. 5,20 m im Bereich der Gewässersohle. Hier ist sicherzustellen bzw. nachzuweisen, dass durch die Bohrarbeiten keine Beeinträchtigung der Gewässersohle erfolgen wird.

#### Bereich Bohlsbach:

Bei Station 143,0+41.02 (im Bereich der verlängerten Moltkestraße, etwa auf Höhe der Straße „Kolonie“, auf der Ostseite der Bahntrasse/B3) und

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

143,5+23.00 (im Bereich der verlängerten Moltkestraße, etwa auf Höhe Wackerstraße, auf der Ostseite der Bahntrasse/B3) befinden sich zwei Notausgänge (NA), die beide im Damm-/Einstaubereich des dortigen Hochwasserrückhaltebeckens (HRB) liegen. Der Damm des HRB wird durch den Straßendamm der Moltkestraße gebildet, der Beckenbereich befindet sich östlich davon. Die NA sind aus diesem Bereich heraus zu verlegen. Sollte dies nicht möglich sein, sind diese so herzustellen, dass die Funktion des Dammbauwerkes und des Beckens durch Herstellung und Bestand der NA nicht nachteilig beeinflusst wird (z. B. hinsichtlich Umläufigkeit, Standsicherheit, ...). Durch die Geländemodellierung im Bereich der NA geht Einstauvolumen des Beckens verloren. Dieses ist an geeigneter Stelle im Beckenbereich zu ersetzen. Zu den aufgeführten Punkten sind detaillierte Pläne zur Abstimmung und Freigabe vorzulegen.

Bei Station 143,3+90.400 (etwa auf Höhe der Straße „Kolonie“ in Bohlsbach, Richtung Osten) erfolgt die Unterquerung des verdolten Langenboschgrabens durch die Weströhre offenbar in offener Bauweise (Kastenquerschnitt). Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, wie die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgen soll. Hier sind noch Details zur beabsichtigten Bauabwicklung zur Zustimmung vorzulegen.

Der geplante lichte Abstand zwischen Tunnel und Gewässerverdolung ist gemäß dem vorgelegten Schnitt mit 70 cm relativ gering. Deshalb ist es hier erforderlich, die tatsächliche Tiefenlage der Verdolung im Bereich der Unterquerung nochmals vermessungstechnisch aufzunehmen, im Schnitt darzustellen und zur Freigabe vorzulegen. Über die Wandstärke der Verdolung in diesem Bereich liegen uns keine Kenntnisse vor.

Parallel zum verdolten Langenboschgraben verläuft in einem Abstand von ca. 10 m südlich ein Mischwasserkanal der Stadtentwässerung. Dieser ist in den Lageplänen und Schnitten bisher nicht dargestellt und deshalb noch zu ergänzen. Auch hier ist die tatsächliche Sohlentiefe noch zu überprüfen und die beabsichtigte Bauabwicklung zu beschreiben. Die Unterlagen sind zur Freigabe vorzulegen.

### Bereich Querung Mühlbach:

Im Schnitt 145,8+19.00 ist zwar der Wasserspiegel, nicht jedoch die Gewässer-sole dargestellt. Diese ist noch zu ergänzen. Analog zur Querung des Durba-ches ist sicherzustellen, bzw. nachzuweisen, dass durch die Bohrarbeiten keine Beeinträchtigung der Gewässersohle erfolgen wird.

### Bereich Querung Kinzig:

Bei der Querung der Kinzig handelt es sich um ein Gewässer 1. Ordnung, weshalb hier das Land Baden-Württemberg Träger der Unterhaltungslast ist. Inso-

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

fern wird hierzu vermutlich das Regierungspräsidium eine Stellungnahme abgeben. Im Interesse der Stadt ist es jedoch sicherlich, dass auch hier die Gewässersohle sowie zudem die Hochwasserschutzdämme durch die Tunnelbaumaßnahme nicht nachteilig beeinträchtigt werden.

#### Bereich Unterquerung Bürgerwaldsee:

Analog zur Querung der sonstigen Gewässer ist sicherzustellen bzw. nachzuweisen, dass durch die Bohrarbeiten keine Beeinträchtigung der Gewässersohle erfolgen wird.

#### 4.2. Ausbaustrecke:

##### Gesamtbereich der Ausbaustrecke:

Den Lageplänen ist zu entnehmen, dass entlang eines Großteils der Ausbaustrecke der Neubau einer Schallschutzwand vorgesehen ist. Dazugehörige Detailpläne und Schnittzeichnungen sind jedoch keine enthalten. Wir weisen darauf hin, dass die Planungen diesbezüglich noch zu konkretisieren und zur Freigabe vorzulegen sind. Insbesondere darf durch die Schallschutzwand bzw. deren Gründung keine negative Beeinträchtigung der vorhandenen Kanalisation erfolgen. Gleiches gilt für die ebenfalls vorgesehene Anpassung der Oberleitung, sofern deren Gründung verändert werden soll.

##### Bereich Fliederweg:

Im Bereich Fliederweg soll der Neubau einer Unterführung unter der Bahntrasse erfolgen. Hierzu liegen keine Schnitte vor. Wie weisen darauf hin, dass hier eine Durchpressung DN 1200 existiert, welche neben einem Schmutzwasserkanal DN 250 auch Kabelleerrohre enthält. Entsprechende detaillierte Planungen und Schnitte sind zur Freigabe vorzulegen.

##### Bereich Unterführung „Drei Linden“:

Für den Bereich der geplanten Erneuerung der Unterführung liegen ebenfalls keine Detailpläne und Schnitte vor. Wie weisen darauf hin, dass sich hier eine Schmutzwasserdruckleitung der Stadtentwässerung befindet. Detaillierte Planungen und Schnitte sind zur Freigabe vorzulegen.

## **5. Rettungskonzept**

### **5.1. Rettungswege**

Als Rettungswege werden überwiegend vorhandene Straßen und Wege genutzt sowie soweit erforderlich erweitert. Die neu hinzukommenden Rettungswege, sofern diese öffentlich werden sollen, müssen nach dem Straßengesetz BW gewidmet werden. Eine Abstimmung über Eigentum und Unterhaltung ist noch mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erforderlich.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

Die Rettungsplatzzufahrt von der K 5324 zum Rettungsplatz RP N5 (Gewann „Breitfeld“, in Höhe der geplanten Recyclinganlage) ist im Vergleich zu allen anderen Rettungswegen mit einem deutlich breiteren Querschnitt geplant (Anlage 2, Blatt 5 und 6). Vorbehaltlich der noch notwendigen Abstimmung zu Widmung und Unterhaltung ist zu prüfen, ob eine schmalere, flächensparende und somit langfristig kostengünstigere Gestaltung möglich ist und die mögliche Verbreiterung zu begründen.

## 5.2. Rettungsflächen

Im Bereich der Notausgänge werden Rettungsflächen angelegt. Diese sollen mit Ausnahme der Flächen auf dem Bahngelände an das öffentliche Wegenetz angeschlossen werden. Eine Übernahme als öffentliche Flächen in das Eigentum und die Unterhaltung der Stadt ist abzulehnen.

Die Rettungsflächen RP N7 und 8 grenzen unmittelbar an die Verlängerte Moltkestraße (Tempo 70). In der weiteren Planung sind die notwendigen Verkehrs-sicherungsmaßnahmen zur Abgrenzung aufzuzeigen.

Die Fläche RP N8 grenzt ebenfalls an das Regenrückhaltebecken. Der vorhandene öffentliche landwirtschaftliche Weg soll umgelegt werden. Nicht berücksichtigt wurde das Bauwerk über den Winkelbach. Es muss entweder neu erstellt oder die Wegeanlage neu konzipiert werden. Der Eingriff in das Regenrückhaltebecken ist mit der Stadtentwässerung abzustimmen.

Die Zufahrt zur Fläche RP P4 (ca. 600 m nördlich der Kreisstraße 5324) liegt außerhalb dem befestigten öffentlichen Weg. Dieser könnte als Zufahrt mitgenutzt werden.

## 5.3. Baurechtliche Berührungspunkte

Für eine qualifizierte Aussage der Baurechtsbehörde ist die abschließende brandschutztechnische Beurteilung der Notausgänge und Kontrollgebäude vorzulegen, soweit sie auf Offenburger Gemarkung liegen. Fragestellungen zu diesem Punkt müssen eng mit der Feuerwehr der Stadt Offenburg abgestimmt werden. Die Detailplanung, inklusive einer brandschutztechnischen Beurteilung von Kontrollgebäuden sowie Notausgängen/Notausstiegen und deren Gebäude innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Stadt Offenburg sind vorzulegen.

Zum Rettungskonzept, das sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase umfassen muss, laufen momentan enge Abstimmungen zwischen der DB Netz AG und der Feuerwehr. Es sind aus Sicht der Stadt Offenburg noch diverse Änderungen, teils im umfangreichen Ausmaß, notwendig. Darauf kann an dieser

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

133/20

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Tiefbau und  
Verkehr

Bearbeitet von:  
Becker, Thilo, Dr.-Ing.

Tel. Nr.:  
82-2308

Datum:  
28.08.2020

---

Betreff: Stellungnahme im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel

---

Stelle noch nicht detailliert eingegangen werden. Diese werden bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen in den Planungsprozess eingebracht.

Anlage 1: Stellungnahme zur Übereinstimmung des Schallschutzkonzepts zum Zeitpunkt der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Juli 2020 mit den Beschlüssen des Projektbeirats, Beratungspapier 04, Kohlen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG

Anlage 2: Plan A2\_008

Anlage 3: Plan A2\_009

Anlage 4: Plan A2\_010

Anlage 5: Plan A2\_011