

DB Netz AG • I.NI-W-L-K  
Schwarzwaldstraße 82 • 76137 Karlsruhe

Stadt Offenburg  
Historisches Rathaus  
Hauptstraße 90  
77652 Offenburg

DB Netz AG  
I.NI-W-L-K  
Lärmsanierung Südwest  
Schwarzwaldstraße 82  
76137 Karlsruhe  
[www.laermsanierung.deutschebahn.com](http://www.laermsanierung.deutschebahn.com)

Herr Julian Hellwig  
[Julian.Hellwig@deutschebahn.com](mailto:Julian.Hellwig@deutschebahn.com)  
0721 9388223  
015237583689

Zeichen: I.NI-W-L-K

02.06.2022

## Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes Abschnitt Offenburg

### Wandverlängerung LSW 1 Zähringerstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,  
Sehr geehrter Herr Baubürgermeister Martini,  
Sehr geehrter Herr Dr.-Ing. Becker,

im Rahmen des Bundesprogramms *Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes* wurden in Offenburg bisher drei Lärmschutzwände (LSW) gebaut. Hierbei wurde unter anderen die LSW 1 hergestellt. Diese verläuft **gemäß Planfeststellung** südlich der Bahnlinie im Bereich vom Bahn-Kilometer 146,890 bis 147,450 und beginnt damit auf Höhe der Zähringerstraße 23.

Aufgrund eines Antrags der „Freien Wähler“ zwecks einer Wandverlängerung der LSW 1 entlang der Zähringerstraße baten Sie uns zu prüfen, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen diese möglich wäre.

In Ergänzung zu unseren Ausführungen im Rahmen des Verkehrsausschusses am 16.05.2022 möchten wir nachfolgend zu Ihrem Prüfauftrag Stellung nehmen und die Kriterien

1. Technische Machbarkeit
2. Finanzierung
3. Terminalschiene

bewerten.

DB Netz AG  
Sitz: Frankfurt am Main  
Registergericht:  
Frankfurt am Main  
HRB 50 879  
USt-IdNr.: DE199 861 757

Vorstand:  
Frank Sennhenn,  
Vorsitzender

Jens Bergmann  
Dr. Christian Gruß  
Dr. Volker Hentschel  
Ute Plambeck  
Dr. Christian Runzheimer



### 1. Technische Machbarkeit

Wie bereits im Rahmen des Verkehrsausschusses am 16.05.2022 ausgeführt, ist eine Realisierung der Wandverlängerung auf dem DB-Grundstück **nicht** möglich, da die Achse der LSW mit den Anlagen (Oberleitungsmast, Speiseleitung, Kabelkanäle) der DB kollidieren würde. Eine Um- bzw. Neuverlegung dieser Anlagen und die daraus resultierenden Kosten würden eine wirtschaftliche Darstellung der Wandverlängerung unmöglich machen (siehe auch Punkt 2 Finanzierung).

Alternativ wäre es technisch denkbar, die Verlängerung der LSW auf bzw. an der Stützwand der Zähringerstraße auf dem Grundstück der Stadt Offenburg zu realisieren.

In der nachfolgenden Abbildung ist die mögliche Wandverlängerung dargestellt (Skizze).

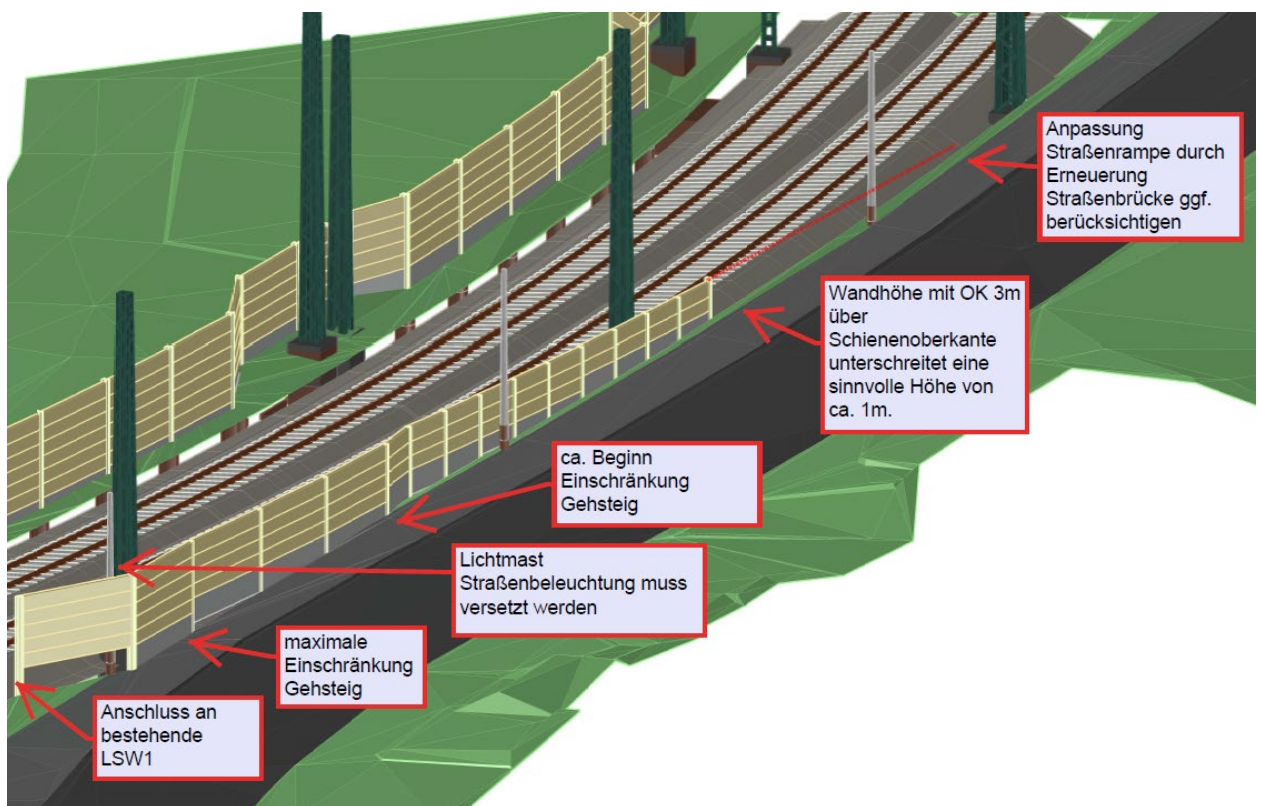


Abbildung 1 Skizze Wandverlängerung

Wie in der Abbildung 1 zu sehen, müsste die Wandverlängerung nach dem Anschluss an die bestehenden LSW 1 in Richtung der Zähringerstraße verspringen, um den Oberleitungsmast und den bestehenden Kabelkanal der DB zu umfahren. Dies hätte zur Folge, dass zum einen der Lichtmast der Straßenbeleuchtung versetzt und zum anderen auf einer Länge von zirka 20 m der bestehende Gehweg eingeschränkt werden müsste. Ein konkretes Maß der Gehwegbeschränkung kann erst nach erfolgter technischer Vorplanung angegeben werden (siehe Punkt 3 Terminalschiene). Aktuell gehen wir jedoch von einer Einschränkung von max. 50 cm aus.

Im weiteren Verlauf könnte die Lärmschutzwand seitlich an der Stützwand der Zähringerstraße befestigt werden. In diesem Bereich würde der Gehweg nicht eingeschränkt werden.

Allerdings kann ohne weitere technische Vorplanung nicht abschließend bewertet werden, inwiefern eine Erneuerung der Stützwand zur Aufnahme der Lasten aus der LSW erforderlich ist.

Derzeit gehen wir davon aus, dass lediglich bereichsweise eine Verstärkung notwendig werden würde.

Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der technischen Planung weitere Konfliktpunkte auftreten.

Die Wandverlängerung würde auf Höhe der Zähringerstraße 21a (Oberleitungsmast 146-41) enden und würde damit die bestehende LSW 1 um zirka 55m verlängern.

## **2. Finanzierung**

Die Lärmsanierungsmaßnahmen sind Teil eines freiwilligen Programms des Bundes. Dies hat zur Folge, dass nur Maßnahmen förderfähig sind, für die eine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann. Diese wird über das „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ (NKV) ermittelt. Liegt dieser Wert über 1 – das heißt, der Nutzen ist größer als die Kosten – finanziert der Bund die Maßnahme. Liegt der Wert jedoch unter 1, dann ist die Maßnahme nicht förderfähig und eine Finanzierung durch den Bund wird nicht übernommen.

Nach aktueller, vorläufiger Kostenschätzung gehen wir davon aus, dass ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Wandverlängerung größer 1 gegeben und damit eine Finanzierung durch den Bund realisierbar ist.

Diese Einschätzung steht jedoch unter dem Vorbehalt der weiteren technischen Planung. Je nachdem welche Maßnahmen aus dieser Planung zur Umsetzung der LSW erforderlich werden (z.B. Erneuerung/ Verstärkung Stützwand), kann der NKV-Wert unter 1 sinken.

Es ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass eine Teilfinanzierung durch die Stadt Offenburg, um einem NKV-Wert unter 1 entgegenzuwirken, **nicht** möglich ist.

Es ist darüber hinaus zu beachten, dass das endgültige Nutzen-Kosten-Verhältnis erst nach Wertung der Angebote der Ausschreibung der Bauleistung ermittelt wird. Somit besteht das Risiko, dass durch weitere Baupreissteigerungen und/ oder anderen äußeren Umstände die Kosten aus dem Submissionsergebnis größer sind als der Nutzen und somit der Bund die Maßnahme nicht finanziert.

Wir schätzen die Kosten für die Wandverlängerung derzeit auf zirka 150.000 €.

## **3. Terminalschiene**

Für die mögliche Wandverlängerung entlang der Zähringerstraße wird es **kein** eigenes Planrechtsverfahren geben. Die noch zu erstellende Vor- & Genehmigungsplanung der Wandverlängerung müsste in die bereits fertiggestellte Genehmigungsplanung der zusätzlichen LSW 4 (nördlich der Bahn) und der Wandverlängerung der LSW 2 (südlich der Bahn) aufgenommen werden. Somit ergeben sich terminliche Abhängigkeiten zu den bereits angemeldeten Sperrpausen, die den geplanten Bau der Lärmschutzwände im Jahr 2024 gefährden.

Aus dem Fixtermin der Sperrpausen im Juni/ Juli 2024 ergibt sich als weiterer **Fixtermin die Veröffentlichung der Ausschreibung im August 2023**. Das **Planrecht** ist jedoch die **zwingende Voraussetzung** für die Ausschreibung der Bauleistungen – ohne ein gültiges Planrecht kann die Bauleistung nicht ausgeschrieben werden.

Nach Rücksprache mit unserem Planer kann – insofern keine Verzögerungen in der Planungsphase auftreten – bis zirka KW32 2022 eine belastbare Aussage über die Gehwegeinschränkung getroffen werden und die Genehmigungsplanung der Wandverlängerung bis Ende September 2022 vorliegen.

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, wäre ein Beginn des Planrechtsverfahrens im Oktober 2022 zwar auf einem zeitlich kritischen Pfad, aber noch ausreichend, um die genannten Fixtermine halten zu können.

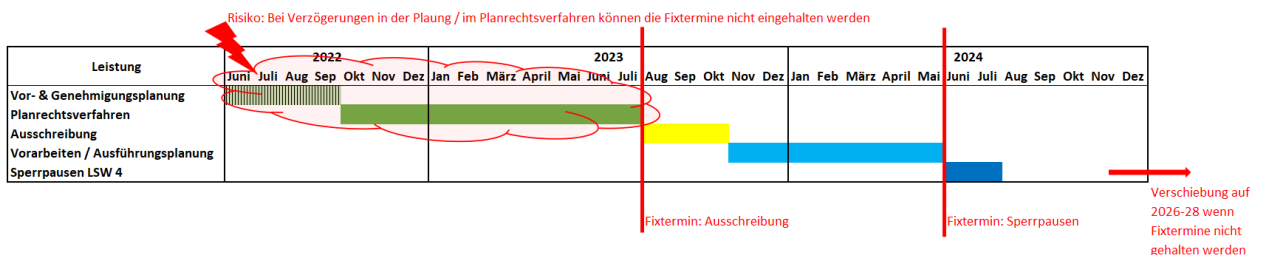


Abbildung 2 Terminalschiene LSW Offenburg

Sollten sich jedoch Verzögerungen in der Planung (Risiken siehe Punkt 1 technische Machbarkeit) und/ oder im Planrechtsverfahren (Risiko: bei entsprechendem Widerstand muss ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden) ergeben, kann die Ausschreibung der Bauleistung nicht rechtzeitig begonnen werden. Dies würde dazu führen, dass die geplanten Sperrpausen für das Jahr 2024 abgesagt und für das nächstmögliche Sperrpausenfenster in den Jahren 2026-2028 neu angemeldet werden müssen.

**Alle aktiven (Lärmschutzwände) und die davon abhängigen passiven Maßnahmen (z.B. Austausch Fenster) müssten bis zu den neuen Sperrpausen in 2026-2028 verschoben werden.**

Das genannte Risiko der Verzögerung im Zuge des Planrechtsverfahrens bei entsprechendem Widerstand und den daraus beschriebenen Folgen besteht auch, wenn die Wandverlängerung entlang der Zähringerstraße nicht berücksichtigt und nur die zusätzliche LSW 4 und die Wandverlängerung der LSW 2 weiterverfolgt werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. gez. H. Ilhan  
Hasan Ilhan

i. A.  
Julian Hellwig