



Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

187/22

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

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

Tel. Nr.:
82-2432

Datum:
02.12.2022

1. **Betreff:** Lärmsanierung Rheintalbahn: Ergebnis der Vorplanung der Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	25.01.2023	öffentlich

3. **Finanzielle Auswirkungen:**
(Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise

17.000 €

MMP Nr. 106: Gestaltung der Lärmschutzwände im Zuge der Lärmsanierung der Bahn

5. **Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:**

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) _____ €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./_. _____ €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) _____ €

2. Folgekosten

Personalkosten _____ €

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

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./_. _____ €

Jährliche Belastungen _____ €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

187/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

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

Tel. Nr.:
82-2432

Datum:
02.12.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn: Ergebnis der Vorplanung der Verlängerung
der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

187/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

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

Tel. Nr.:
82-2432

Datum:
02.12.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn: Ergebnis der Vorplanung der Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Sachverhalt/Begründung:

1. Hintergrund

In den Drucksachen - Nr. 071/22 und 099/22 wurden der bisherige Planungsverlauf der Lärmsanierung entlang der Rheintalbahn dargestellt. Darin wurde aufgezeigt, dass ein Bau der Wandverlängerung auf Grundstücken der Deutschen Bahn AG ausgeschlossen sei und für die Wandverlängerung ein Platzbedarf von bis zu 0,5 Metern im öffentlichen Straßenraum bestehe. Der Verkehrsausschuss hat die Verwaltung beauftragt, anhand von einer technischen Planung den Platzbedarf im öffentlichen Straßenraum genauer zu ermitteln und – falls erforderlich – Möglichkeiten einer verkehrlichen Neuordnung zu prüfen.

2. Ergebnis der technischen Planung

Durch den Einsatz eines minimierten Querschnitts der Gründungsrohre und den Einsatz auskragender Pfosten kann die Lage des sichtbaren Teils der LSW so optimiert werden, dass die Mindestgehwegbreite eingehalten wird. Somit ist eine Verlängerung der Lärmschutzwand auch ohne verkehrliche Neuordnung technisch möglich.

Die Verlängerung der Lärmschutzwand wird nicht als direkte Fortsetzung der bestehenden Wand, sondern vor den vorhandenen Kabelführungen aus Betontrögen an der Bahngrenze entlang vorgesehen. Eine direkte Verlängerung wäre nur ca. 2 m möglich und müsste dann die Betontröge überspringen. Für Kabelarbeiten wäre so jeweils der Ausbau, eines gesamten Wandfeldes erforderlich. Stattdessen wird der Beginn der Anschlusswand mit einer Überlappung vorgesehen, wie sie z. B. auch bei Zugängen zu Bahnsteiganlagen oder auch bei Mastumfahrungen umgesetzt wird. Da an der hochabsorbierenden Wand keine Schallreflektionen auftreten, bietet diese Konstruktion einen gleichwertigen Lärmschutz wie der direkte Anschluss an die bestehende Wand. Die entstehende Lücke kann dann als Zugangsmöglichkeit für Servicezwecke für die DB Netz AG sowie für Inspektionen an der Stützwand oder der nahen Straßenüberführung genutzt werden.

Die Wand wird bis zum Beginn der Stützwand der Straßenrampe an der Grenze zwischen Bahn und Straße geführt. Der vorhandene Zaun und dessen Betonpfosten werden abgebrochen. In der Lücke aufgewachsene Sträucher müssen entfernt und ggf. teilweise auch Wurzelwerk gerodet werden. Rechnerisch kann eine Einengung des Gehweges damit auf 14 cm begrenzt werden, was in der Gesamtabwägung der Interessen akzeptiert werden sollte. Dafür werden bei der Gründung Spezialprofile genutzt, die einen Versatz zur Wandachse aufweisen und vollständig außerhalb der Bahngrenze, d. h. im Gehwegbereich, jedoch unter dem Gehwegbelag, liegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

187/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

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

Tel. Nr.:
82-2432

Datum:
02.12.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn: Ergebnis der Vorplanung der Verlängerung der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Im Bereich der vorhandenen Betonstützwand zwischen Straße und Bahnanlage ist es vorgesehen, die Lärmschutzwand mit einem Pfostenraster von 2,2 m seitlich an der Stützwand zu befestigen. Die Pfosten werden an der ca. 25 cm überstehenden Betonkappe vorbei nach oben geführt. Die Lärmschutzwand liegt dabei vollständig auf der Gleisseite des Geländers und engt den Gehwegbereich nicht ein. Platz für Gestaltungselemente ist nicht vorhanden.

Für die Stützwand wird in einem Teilbereich eine Rückverankerung aufgrund der Zusatzbelastung durch die Lärmschutzwand vorgesehen. Hier ist noch eine Baugrunduntersuchung erforderlich, um die Bemessung durchführen zu können.

Die Lärmschutzwand wird aus Stahlpfosten mit dazwischen gesetzten, austauschbaren Leichtmetallelementen und einem eingehängten Betonsockel hergestellt. Die Leichtmetallelemente werden bahnseitig hoch absorbierend ausgeführt, um Schallreflektion zur gegenüberliegenden Bebauung zu vermeiden.

Bis ungefähr Gebäude Zähringer Str. 21a wird die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Schienenoberkante gebaut. Dies entspricht der üblichen Höhe im Rahmen der Lärmsanierung. Um jegliche Schalleffekte zu vermeiden, wird die Wand allerdings mit einer Höhe von 1,3 m über dem Gehweg bis etwa Zähringer Straße 21 weitergeführt.

3. Kosten

Die Gesamtkosten der Wandverlängerung werden mit ca. 144 T€ veranschlagt.

Die Finanzierung einer Lärmschutzwand im Rahmen des Bundesprogramms Lärmsanierung erfolgt in der Regel für Wände bis 3 m über Schienenoberkante. Lediglich das Wandteil, das mit 1,3 m über Gehweg verlängert wird, liegt darüber. Dieser hätte gegebenenfalls durch die Stadt Offenburg mit 22.000 Euro zzgl. Ablösung selbst finanziert werden müssen. Nach Vorabstimmungen der DB Netz AG mit dem Finanzierungsgeber der Fördermittel des Bundes wird die Finanzierung jedoch aufgrund der besonderen örtlichen Situation auch für den über 3 m hinausgehenden Teil übernommen.

4. Zeitplan und weitere Schritte

Die Verlängerung der LSW 1 wird im Rahmen der derzeit laufenden Planänderung der Lärmsanierung zusammen mit der zusätzlichen LSW 4 und Verlängerung der LSW 2 in das Genehmigungsverfahren integriert. Das Genehmigungsverfahren wird durch die Lärmsanierung der DB Netz AG im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsgesetzes durchgeführt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

187/22

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

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

Tel. Nr.:
82-2432

Datum:
02.12.2022

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn: Ergebnis der Vorplanung der Verlängerung
der Lärmschutzwand Zähringerstraße

Die DB Netz AG geht momentan davon aus, dass eine Realisierung im Rahmen der Sperrpausen im Juni und Juli 2024 möglich ist. Dies setzt ein erfolgreiches und termingerechtes Planrechtsverfahren voraus.