

Zusammenfassung der Stellungnahmen Neubau Klinikum Offenburg

1.1 Siedlungsstruktur, Städtebau, Erschließung:

Bislang war am Standort „Nördlich Windschlag“ von der Stadt Offenburg keine städtebauliche Entwicklung geplant und dementsprechend auch nicht im Flächennutzungsplan dargestellt. Der Siedlungsbestand in Windschlag ist durch ländliche kleinteilige Wohnbebauung ohne dominante Strukturen geprägt. Der Klinikneubau würde eine dem widersprechende Bebauung mit einem voluminösen Baukörper darstellen. Zu beachten ist, dass der geplante Standort größtenteils höher als die angrenzende Wohnbebauung liegt. Der Baukörper des Klinikums würde die Umgebung also deutlich prägen.

Dagegen stellt am Standort „Nordwestlich Holderstock“ ein Klinikneubau eine Erweiterung der bestehenden Siedlungsstruktur dar. Die städtebauliche Entwicklung auf der Fläche ist durch die Stadt Offenburg bereits teilweise geplant und im geltenden Flächennutzungsplan dargestellt. Es sind bereits heute mehrgeschossige Wohn- und Gewerbebauten vorhanden. Ein mehrgeschossiger, voluminöser Klinikneubau würde sich in die vorhandene Siedlungsstruktur besser als am Standort „Nördlich Windschlag“ einfügen.

Die Verwaltung hat neben den von der Stadt Offenburg angebotenen Flächen am Standort „Nördlich Windschlag“ zusätzlich eine Verschiebung des Standortes um ca. 200 m nach Westen untersucht. Für die Belange Siedlungsstruktur und Städtebau hätte die Verschiebung des Klinikneubaus am Standort „Nördlich Windschlag“ nach der Stellungnahme der Stadt Offenburg zur Folge, dass der nördliche Ortsrand von Windschlag durch die neue Abgrenzung auf deutlich größerer Länge durch das angrenzende Klinikum und nicht mehr durch die freie Landschaft geprägt würde. Gleichzeitig entstünde zwischen Klinikum sowie B3 / Rheintalbahn eine von drei Seiten durch Bebauung/Infrastruktur eingefasste „Restfläche“. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten wäre daher die vorherige Abgrenzung nach Auffassung der Stadt Offenburg günstiger als die neue Abgrenzung.

1.2 Ökologie

Beim Standort „Nördlich Windschläg“ ist das Vogelschutzgebiet „Kammbach-Niederung“ ca. 750 m entfernt. Für die im Standarddatenbogen des Vogelschutzgebiets „Kammbach-Niederung“ aufgeführten Vogelarten könnten durch das Vorhaben eine Betroffenheit bei den Offenlandarten Weißstorch, Wachtel, Baumfalke, Neuntöter, Schwarzkehlchen ausgelöst werden. Für andere Arten wie Kiebitz, Großer Brachvogel oder Bekassine ist eine Betroffenheit eher unwahrscheinlich, da Lebensraum und Habitatstrukturen fehlen bzw. nicht geeignet sind. Für die beiden Waldbrüter Baumfalke und Schwarzspecht sind Auswirkungen vor allem wegen täglicher Hubschrauberflüge möglich. Diese Auswirkungen könnten auch bei weiteren Waldbrütern (Greifvögel, Eulen) im ca. 3,6 km entfernten Vogelschutzgebiet „Gottswald“ möglich sein, wenn die Schutzgebiete zur Brutzeit überflogen werden.

Am Standort „Nordwestlich Holderstock“ ist das Vogelschutzgebiet „Kammbach-Niederung“ ca. 1.100 m entfernt. Am diesem Standort ist eine Betroffenheit der genannten Arten des Vogelschutzgebiets „Kammbach-Niederung“ auf Grund der städtebaulichen Vorprägung daher kaum zu erwarten. Für die beiden Waldbrüter Baumfalke und Schwarzspecht sind Auswirkungen vor allem wegen täglicher Hubschrauberflüge zu prüfen. Diese Auswirkungen könnten auch bei weiteren Waldbrütern im ca. 1,9 Kilometer entfernten Vogelschutzgebiet „Gottswald“ möglich sein.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der beiden FFH-Gebiete „Unter Schutter und Unditz“ und „Östliches Hanauer Land“ ist an beiden Standorten nicht zu erwarten.

Am Standort „Nördlich Windschläg“ sind aber zwei gesetzlich geschützte Biotope möglicherweise auszugleichen. Außerdem könnte ein Naturdenkmal betroffen sein.

Der besondere Artenschutz ist an beiden Standorten in vergleichbarem Umfang betroffen.

Der Standort „Nördlich Windschläg“ liegt mit seiner gesamten Fläche in der Schutzzone III A des Wasserschutzgebiets „Effentrich“ der Gemeinde Appenweier. Die Fläche hat einen Abstand von ca. 650 m zur Wasserfassung und ca. 250 m zum Übergang der Schutzzone II. Ein Klinikneubau hätte eine gewisse Verminderung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung zur Folge und ein Stoffeintrag ins Grundwasser bei Bau und Betrieb der Anlage wäre nicht gänzlich auszuschließen. Auf Grund der Lage in der Schutzzone III A des Wasserschutzgebiets sind daher erhöhte Anforderungen an den Bau und den Betrieb zu stellen. Es sind hierbei insbesondere Vorsichtsmaßnahmen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen bei der Bauausführung im Grundwasser zu treffen. Eine geothermische Nutzung in Form von Grundwasserwärmepumpen oder Erdwärmesondenfeldern wären an dem Standort „Nördlich Windschläg“ nicht möglich.

Dagegen liegt der Standort „Nordwestlich Holderstock“ nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Die Belange Raumordnung/Regionalplanung wurden in mehreren Gesprächen mit der Verwaltung des Regionalverbandes sowie der höheren Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Freiburg) behandelt. Es ergab sich, dass gegen den Standort „Nordwestlich Holderstock“ keine raumordnerischen Bedenken bestehen, da er in die vorhandene Siedlungsstruktur eingebunden ist und Restriktionen, wie etwa ein Regionaler Grünzug, nicht betroffen sind. Zumindest teilweise liegt der Standort sogar im Bereich einer gewerblichen Nutzungsmöglichkeit nach dem dort geltenden Flächennutzungsplan.

Dagegen werden beim Standort „Nördlich Windschläg“ von den zur Überplanung vorgesehenen 20 Hektar Fläche ca. 14 Hektar von einem im Regionalplan Südlicher Oberrhein ausgewiesenen regionalen Grünzug überlagert. Eine Klinik der Maximalversorgung, die der medizinischen Versorgung des gesamten Landkreises dienen soll und wofür 14 Hektar freie Fläche innerhalb eines regionalen Grünzuges beansprucht werden müssen, berührt allein durch den Umfang der erforderlichen Flächeninanspruchnahme sowie seiner besonderen Bedeutung für die Raum- und Verkehrsverflechtungen in der Region die Grundzüge des durch den Regionalverband ausgewiesenen regionalen Grünzuges. Die Weiterverfolgung der Planung erfordert damit eine Regionalplanänderung mit Rücknahme des Grünzuges. Ein weniger aufwändiges Zielabweichungsverfahren wäre nicht ausreichend, da die der Planung zugrunde liegende Plankonzeption in beachtlicher Weise beeinträchtigt würde.

Nach Ansicht der Verwaltung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein kommt es bei der Zulässigkeit der erforderlichen Rücknahme des regionalen Grünzuges entscheidend auf die raumordnerische Beurteilung von Alternativstandorten an. Soweit es raumverträgliche Alternativstandorte gibt, sieht die Verwaltung des Regionalverbandes sachlich und rechtlich keine hinreichende Begründung für eine Rücknahme des Regionalen Grünzuges im Bereich Windschläg.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sowohl die höhere Raumordnungsbehörde als auch die Verwaltung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein eine Regionalplanänderung mit Rücknahme des regionalen Grünzuges eher ablehnend gegenüber stehen, jedenfalls solange es raumordnerisch vertretbare Alternativstandorte, wie vorliegend den Standort „Nordwestlich Holderstock“, gibt. Aufgrund der Komplexität des gesamten Vorhabens (aus verkehrlicher, raumordnerischer, bauleitplanerischer und anderer Perspektiven) erscheint im Übrigen der Verwaltung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein eine erforderliche zeitnahe Regionalplanänderung als unsicher.

Eine Verschiebung der angebotenen Fläche am Standort „Nördlich Windschläg“ um ca. 200 m nach Westen hätte die positive Wirkung, dass der Regionale Grünzug nur noch von ca. 2,4 ha betroffen wäre. Damit käme anstelle eines Änderungsverfahrens des Regionalplans ein einfacheres

Zielabweichungsverfahren in Betracht. Es bleiben aber nach der Stellungnahme der höheren Raumordnungsbehörde die raumordnerischen Bedenken bestehen und eine Alternativprüfung in Bezug auf den angedachten Krankenhausstandort „Nordwestlich Holderstock“ wäre zwingend erforderlich.

1.3 Immissionen / Emissionen

Am Standort „Nördlich Windschlag“ kommt es bei dem Bau einer neuer Bahntrasse unweigerlich zu erheblichen Erschütterungen u.a. durch Ramm- und Verdichtungsarbeiten. Ob die geltenden Richtwerte der DIN 4150 eingehalten werden könnten, wäre durch ein Gutachten zu prüfen. Es stellt sich aber dann auch noch die Frage, ob diese Erschütterungen von den z.T. hoch sensiblen Medizingeräten toleriert werden würden.

Sowohl der über einen Zeitraum von mehreren Jahren zu erwartende Baustellenlärm als auch die mit der Baustelle einher gehenden Erschütterungen lassen einen erheblichen Konflikt erwarten, der insbesondere im Hinblick auf die Außenwirkung des Klinikums in den ersten Betriebsjahren kaum zu bewältigen ist.

Ein weiteres Problem am Standort „Nördlich Windschlag“ stellen zu erwartende Geruchsimmissionen durch einen alteingesessenen Gießereibetrieb dar. Aufgrund der hohen Temperaturen der im Produktionsprozess entstehenden Abgase steigen diese zunächst in höhere Luftschichten auf und werden aufgrund der Windverhältnisse weggetragen. Sie stellen für die angrenzende Wohnbebauung deshalb kein Problem dar. Mit Abkühlung der Gase sinken diese jedoch wieder in tiefere Luftschichten und sind auf den Flächen des Standorts „Nördlich Windschlag“ bei entsprechender Windrichtung - und dies ist gerade die Hauptwindrichtung – wahrnehmbar. Gießereigerüche sind sehr unangenehme scharfe Gerüche. Die Gerüche würden u.a. über die Klimaanlage der Klinik mit angesaugt und zu einer deutlichen Belastung sensibler Bereiche wie OP-Bereich, Intensivstation aber auch der allgemeinen Krankenzimmer bei natürlicher Lüftung führen. Selbst wenn durch einen Gutachter die Zulässigkeit der Geruchshäufigkeiten für einen Klinikstandort festgestellt werden könnte, wäre von einer Ansiedlung an diesem Standort dringend abzuraten. Die Gießereigerüche sind – unabhängig von der Tatsache, dass alle Emissionsgrenzwerte durch den Betrieb sicher eingehalten werden - auf Grund ihrer Eigenschaften im Hinblick auf die Außenwirkung der Klinik sehr bedenklich. Eine Aussiedlung des Gießereibetriebes kommt nicht in Betracht, weil dessen Bestand rechtlich gesichert ist und sogar Erweiterungsmöglichkeiten von der Stadt Offenburg geschaffen wurden.

Vergleichbare Probleme gibt es am Standort „Nordwestlich Holderstock“ nicht.

Eine Verschiebung der angebotenen Fläche am Standort „Nördlich Windschlag“ um ca. 200 m nach Westen würde die Geruchsproblematik im Hinblick auf die Gießereigerüche wesentlich entschärfen. Der Standort befindet sich dann nicht mehr direkt in Hauptwindrichtung. Allerdings liegt er weiterhin in der ersten Nebenwindrichtung. Dagegen würde eine Verschiebung des Standorts zu einer deutlichen Reduzierung der Einwirkungen durch Lärm und Erschütterungen in der Bauphase des Tunnelbauwerkes führen. Vermutlich dürften keine Beeinträchtigungen der Medizingeräte mehr zu befürchten sein. Die zu betrachtende Baufeldverschiebung würde auch eine ganz erhebliche Reduzierung der Lärmimmissionen durch den Neubau der Bahntrasse zur Folge haben. Die Richtwerte für ein Krankenhaus wären zwar ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen und Bauzeitenbeschränkungen (insbesondere in der Nacht) noch immer nicht einzuhalten. Es wäre aber denkbar, dass geeignete Schallschutzmaßnahmen in der Nähe der Baustelle die Einhaltung zumindest der Tagrichtwerte ermöglichen.

1.4 Verfügbarkeit

Am Standort „Nördlich Windschlag“ wäre eine Größe von 20 Hektar möglich, der Flächenzuschnitt könnte in einem gewissen Rahmen flexibel erfolgen. Die Grundstücke befinden sich überwiegend bereits im öffentlichen Eigentum, im Übrigen im Privateigentum. Das Gelände liegt erhöht und fällt dann zu den Rändern ab. Auf der Kuppe ist das Gelände relativ eben, die Ränder, insbesondere nach Süden zum Durbach hin, fallen dann aber stärker ab.

Eine Größe von 20 Hektar wäre am Standort „Nordwestlich Holderstock“ ebenfalls möglich, der Flächenzuschnitt könnte in einem gewissen Rahmen flexibel erfolgen. Die Grundstücke befinden sich zu einem gewissen Teil bereits im öffentlichen Eigentum, im Übrigen im Privateigentum. Das Gelände ist nahezu eben.

Bereits in der Beratungsunterlage zur öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Gesundheit und Kliniken vom 12. Juni 2018 hatte die Verwaltung auf die Problematik der benachbarten Projekte Neubaustrecke Basel-Karlsruhe mit Tunnelbauwerk in Offenburg sowie Klinikneubau hingewiesen. Es wurde ausgeführt, dass mit erheblichen Einwirkungen (Lärm, Erschütterung etc.) durch die Bahnbaumaßnahmen auf einen benachbarten Krankenhausstandort zu rechnen ist. Die Verwaltung sprach in der Vorlage insbesondere für die Bauphase von Abspracheerfordernissen, die als sehr anspruchsvoll angesehen wurden, zumal mit Störungen am Baugrundstück des Klinikums im gesamten Bauzeitraum der Deutschen Bahn gerechnet werden muss. Zwischenzeitlich haben weitere Gespräche mit der Deutschen Bahn stattgefunden und diese hat auch schriftlich zu dem benachbarten Krankenhausprojekt Stellung genommen. Zusammenfassend geht die Deutsche Bahn

von einer mindestens 2-jährigen Bauzeitenverlängerung mit Auswirkungen auch auf die im Süden angrenzenden Abschnitte mit rund 30 Kilometer Neubaustrecke (Autobahnparallele) aus.

Die Szenariobetrachtung einer 2-jährigen Bauzeitverlängerung hätte danach folgende Auswirkungen:

1. Der Offenburger Tunnel und die autobahnparallele Strecke würden nicht vor 2037 in Betrieb gehen.
2. Die lärmmentlastende Wirkung tritt später als geplant ein.
3. Die aufgrund der steigenden Schienenverkehrsnachfrage in aller Verkehrsarten (SPFV, SPNV, SGV) dringend erforderliche Kapazitätserweiterung mittels durchgehender Viergleisigkeit zwischen Karlsruhe und Basel würde weiter verzögert.

Auch muss nach Ansicht der Bahn von Verzögerungen in den südlichen Abschnitten, da hier Abhängigkeiten bestehen, ausgegangen werden. Der Verzug bei der Gesamtinbetriebnahme des Projektes hätte aufgrund der Bedeutung der Magistrale, für Deutschland einen schwer zu beziffernden Schaden zur Folge. Die Konsequenzen erstrecken sich über einen internationalen verkehrspolitischen Schaden, sowie mögliche Auswirkungen auf den Verkehrshaushalt mit Kostenfolgen im dreistelligen Millionenbereich.

Aus Sicht der Verwaltung sind die Stellungnahmen der Deutschen Bahn sicher interessengeleitet, da diese ihr eigenes Projekt von möglichen weiteren „Störungen“ unbeeinflusst haben möchte. Auf der anderen Seite ist aber zutreffend und von den Fachleuten im Landratsamt Ortenaukreis bestätigt, dass bei einem bereits umgesetzten Vorhaben Klinikum Offenburg über den geplanten Umfang hinaus ergänzende Lärm- und auch Erschütterungsschutzmaßnahmen an der Baustelle der Deutschen Bahn erforderlich werden, um die sehr strengen Grenzwerte für Krankenhäuser einhalten zu können. Die Einschätzung der Deutschen Bahn wird von den Fachleuten im Landratsamt Ortenaukreis auch insoweit für schlüssig gehalten, dass hierdurch Einschränkungen der Bautätigkeit folgen müssten, die zu einer aus heutiger Sicht erheblichen Bauzeitverlängerung führen würden. Dies betrifft sowohl die bei derartigen Projekten üblicherweise erforderliche Nacharbeit, als auch die Dauer von lärmintensiver Tätigkeit am Tag. Ob die Bauzeitenverlängerung tatsächlich zwei Jahre in Anspruch nimmt und es dadurch auch zu Kostensteigerungen allein aus dem Zeitablauf im dreistelligen Millionenbereich kommen kann, ist von der Verwaltung nur schwer zu beurteilen.

Verfahrensrechtlich müsste ein Flächennutzungsplan bzw. ein Bebauungsplan für ein Krankenhaus sowohl die bestehende Strecke als auch die künftige Verkehrsentwicklung mit ca. 260 Güterzügen am Tag im Jahr 2030 berücksichtigen. Auf der anderen Seite müsste die Deutsche Bahn in ihrem Planfeststellungsverfahren bei der Einreichung der Planunterlagen im Jahr 2020 ein mögli-

ches Krankenhaus berücksichtigen, wenn diese Planungen konkret genug sind. Zu beachten ist, dass die Deutsche Bahn als Träger öffentlicher Belange bei dem notwendigen Flächennutzungsplan- bzw. Bebauungsplanverfahren für das Krankenhaus in Offenburg Einwendungen erheben kann, um ihre Belange der Neubaustrecke berücksichtigen zu lassen. Im Ergebnis ist also festzustellen, dass beide Rechtsverfahren jeweils das andere Vorhaben berücksichtigen müssen. Die Konkurrenzsituation beider Projekte ist also beim Standort „Nördlich Windschlag“ gegeben; die tatsächlichen Auswirkungen und monetären Folgen für den Ortenaukreis sind aber nur schwer zu beurteilen.

Bei einer Verschiebung der angebotenen Fläche am Standort „Nördlich Windschlag“ um ca. 200 m nach Westen würde sich an der Problematik eine deutliche Verbesserung ergeben, da ein größerer Abstand zu der Baustelle der Deutschen Bahn eingehalten werden könnte. Ein großer Nachteil ergäbe sich aber daraus, dass innerhalb der neuen Abgrenzung rund 7,8 ha städtische Grundstücke liegen. Dies sind damit deutlich weniger als innerhalb der alten Abgrenzung am Standort „Nördlich Windschlag“, die 14,9 ha städtische Grundstücke umfasste. Die städtischen Grundstücke liegen auch stärker verstreut, so dass bei einer Reduzierung auf eine Teilfläche von 13 ha der Anteil an städtischen Grundstücken weiter sinken würde. Bei einer östlichen Lage der Teilfläche von 13 ha wären es noch rund 6 ha städtische Grundstücke, bei einer westlichen Lage rund 3,5 ha.

Zum Vergleich: Am Standort „Nordwestlich Holderstock“ wären (unter Einbeziehung der Grundstücke der Pfarrpründestiftung und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) 8,2 ha städtische Grundstücke vorhanden. Bei Bildung einer Teilfläche von 13 ha wären es immer noch rund 7,9 ha städtische Grundstücke.

1.5 Gelände und Bodenverhältnisse

An beiden Standorten sind hier keine wesentlichen Hemmnisse bekannt.

2.1 Lage im Klinikverbund

Die Beschlussfassung zur Agenda 2030 sieht ein Vier-Standortmodell mit Standorten in Wolfach, Lahr, Achern sowie Offenburg vor.

Der neue Klinikstandort in Offenburg geht dabei aus einer Zusammenführung der bisherigen Krankenhäuser Offenburg-Ebertplatz, Offenburg-Josefsklinik sowie teilweise Kehl und Oberkirch hervor. Unter Berücksichtigung der Zusammenlegung dieser verschiedenen Klinikstandorte ist eine optimale räumliche Lage im Gesamtkontext zu beachten. Insbesondere ist eine gute Anbindung

der Raumschaften Kehl sowie Oberkirch zu erreichen. Der Standort „Nördlich Windschläg“ ist vor dem Hintergrund einer optimalen Lage im Klinikverbund dem Standort „Nordwestlich Holderstock“ zu bevorzugen.

Am neuen Klinikum in Offenburg werden 2030 rd. 48.000 stationäre Patienten sowie rd. 395.000 ambulante Patienten pro Jahr behandelt werden. Damit sind insgesamt rd. 443.000 Behandlungsfälle jährlich zu erwarten. Gleichsam werden rd. 290.000 Besuchskontakte pro Jahr erwartet. Rd. 2.800 Mitarbeiter werden am neuen Klinikum in Offenburg arbeiten.

2.2 Erreichbarkeit

Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Standortes „Nördlich Windschläg“ wird eine direkte Anbindung des neuen Klinikum-Standortes an die Bundesstraße 3 erforderlich werden. Da die B 3 in diesem Streckenabschnitt derzeit schon ausgelastet ist und es regelmäßig zu Rückstaus kommt, beinhaltet dies den Bau eines signalisierten Knotenpunktes mit separaten Abbiegestreifen.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist zudem ein auch ohne Neubau Klinikum notwendiger Ausbau der B 3 auf mindestens 3 Fahrstreifen im Streckenabschnitt zwischen Offenburg (Knotenpunkt B 3 / K 5366 / Windschläger Straße) und Appenweier (Knotenpunkt B 3 / B 28) erforderlich. Durch die geplante Baumaßnahme des Regierungspräsidiums Freiburg am Knotenpunkt B 3 / K 5366 / Windschläger Straße wird sich die Leistungsfähigkeit in diesem Abschnitt, insbesondere für den ortsauswärts (nach Norden) fahrenden Verkehr, deutlich verbessern. Durch die neue Erschließung des Klinikums ist dann noch die Leistungsfähigkeit für den ortseinwärts (nach Süden) fahrenden Verkehr zu verbessern, um die Rückstaus deutlich zu reduzieren. Dies könnte durch den 3-streifigen Ausbau des Abschnittes der B 3 gewährleistet werden. Zwei Fahrstreifen müssten von Norden (Knotenpunkt B 3 / B 28) nach Süden (Knotenpunkt B 3 / K 5366 / Windschläger Straße) führen. Der innenliegende Linkseinfädungsstreifen (iLES) am Knotenpunkt B 3 / B 28 müsste zum durchgängigen, zweiten Geradeausstreifen ausgebaut werden. In welcher Form der Knotenpunkt B 3 / B 28 selbst noch zu optimieren ist, beispielsweise durch die Anlage einer Lichtsignalanlage, ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen. Der 3-streifige Ausbau der B 3 in diesem Bereich wird für die Realisierung des Klinikums an diesem Standort vorausgesetzt, aber auch für machbar gehalten.

Des Weiteren ist der geplante Ausbau der Bahnstrecke in diesem Bereich durch die Deutsche Bahn zu berücksichtigen und abzustimmen. Der Ausbau ist auf der Ostseite vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird ein Neubau des Brückenbauwerkes über die Bahn sowie eine Anpassung der Trassenführung der B 3 im Bereich der Überführung erforderlich werden. Die Anpassung der Trassenführung der B 3 durch die Bahn ist mit der verkehrlichen Erschließung des neuen Klini-

kum-Standortes frühzeitig abzustimmen, ist aber grundsätzlich planerisch und technisch realisierbar.

Neben dem Anschluss an die B 3 kann und sollte zusätzlich ein Anschluss an die Bundesstraße 28 im Knotenpunkt B 28 / Sander Str. (Pendler-Parkplatz) geprüft werden.

Für die Verkehrsströme aus Richtung Westen (Kehl, Willstätt) bedeutet ein zusätzlicher Anschluss an die B 28 eine bessere Erreichbarkeit durch kürzere Wege sowie zugleich eine Entlastung der Anbindung an die B 3. Dadurch könnte eine bessere Verteilung der Verkehrsströme erzielt werden. Die Straße müsste komplett neu geplant und gebaut werden, kann sich aber an vorhandenen Wirtschafts- bzw. Waldwegen, die in diesem Gebiet bereits vorhanden sind, orientieren. Die genaue Ausbildung der Knotenpunktform im Zuge der B 28 (planfrei, plangleich; mit oder ohne Lichtsignalanlage, Kreisverkehrsplatz) wäre im weiteren Planungsverlauf noch zu untersuchen. Da der momentane Verkehrsablauf am Pendler-Parkplatz zu den Spitzenstunden aufgrund von langen Wartezeiten und Rückstaus nicht zufriedenstellend ist, kann diese Situation in die Neuplanung mit einbezogen und zugleich verbessert werden.

Das Verkehrsmonitoring weist für die B 3 in Höhe Windschlag einen aktuellen DTV-Wert (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von rund 20.000 Kfz/24 h auf. Im Jahr 2030 werden es prognostiziert rund 24.000 Kfz/24 h sein. Der Verkehr, der am neuen Standort durch das Klinikum generiert wird, beträgt ca. 5.600 Kfz/24 h. Dieser verteilt sich auf der B3 in beide Richtungen.

Ein Anschluss an die B 3 ohne Ausbaumaßnahmen und Optimierungen im übergeordneten Straßennetz ist faktisch nicht leistungsfähig. Aus diesem Grund wird, wie oben bereits beschrieben, der 3-streifige Ausbau der B 3 im Streckenabschnitt zwischen Offenburg-Windschlag (Knotenpunkt B 3 / K 5366 / Windschläger Straße) und Appenweier (Knotenpunkt B 3 / B 28) vorausgesetzt und auch für realisierbar eingeschätzt. Dieser Ausbau der B 3 birgt großes Potenzial, um die verkehrliche Anbindung des Klinikums an das Straßennetz auf lange Sicht leistungsfähig und ortsdurchfahrtsfrei sicherzustellen. Zudem gewährleistet dieses mehr an Potenzial die Möglichkeit, auf eine nicht absehbare Verkehrsentwicklung gut eingehen zu können, da man nicht durch angebaute Straßen und bestehende Bebauung in den zukünftigen Möglichkeiten eingeschränkt ist. Darüber hinaus bietet die verkehrliche Anbindung dieses Standortes die Voraussetzungen, im Bedarfsfall Rettungsgassen für Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen, da die Straßenkategorien der verkehrlichen Anbindung (lediglich Landstraßen und keine angebauten Hauptverkehrsstraßen) dies zulassen.

Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung am Standort „Nordwestlich Holderstock“ wird eine direkte Anbindung des neuen Klinikum-Standortes an die Bundesstraße 33 erforderlich werden. Da die B 33 in diesem Streckenabschnitt derzeit schon eine hohe Verkehrsbelastung aufweist, bein-

haltet dies voraussichtlich den Bau eines signalisierten Knotenpunktes mit separaten Abbiegestreifen. Zusätzlich ist über bestehende Gewerbestraßen eine weitere Anbindung an die B3 möglich.

Bei diesem Standort ist das vorgeschaltete Verkehrsnetz genauer zu betrachten, zu untersuchen und gegebenenfalls anzupassen bzw. auszubauen.

Für den Verkehr aus Richtung Norden gibt es im Zuge der Bundesautobahn A 5 die Anschlussstelle Appenweier sowie im Zuge der Bundesstraßen die Verkehrsführung von der B 28 über die B3 und die B 33 bis zum möglichen Klinikum-Standort. Für den Verkehr aus Richtung Süden gibt es im Zuge der Bundesautobahn A 5 die Anschlussstelle Offenburg sowie im Zuge der Bundesstraßen die Verkehrsführung von der B 33a über die B 3 / B 33 bis zum möglichen Klinikum-Standort. Auf dieser Strecke liegen mehrere Nadelöhre, die aufgrund des Mehrverkehrs gegebenenfalls auszubauen bzw. zu ertüchtigen sind.

Neben dem Anschluss an die B 33 kann und sollte zusätzlich eine neue Ortsumfahrung geprüft werden.

Die B 33 verläuft als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Offenburg-Griesheim und Offenburg-Bühl. Für die Anwohner würde dies eine zusätzliche Belastung in Form von Mehrverkehr, Lärm- und Luftbelastung bedeuten. In diesem Zusammenhang ist folglich die Realisierbarkeit einer Ortsumfahrung der Ortschaften zu untersuchen. Ebenso sind weitere Lösungen zu prüfen, wie Verkehrsbelastungen in den Ortschaften möglichst gering gehalten werden können.

Grundsätzlich lässt sich jedoch sagen, dass beim Standort „Nordwestlich Holderstock“ neben dem Bau der direkten Anbindung an die Bundesstraße auch Ertüchtigungsmaßnahmen einzelner Knotenpunkte, unter anderem auch im nachgeordneten Straßennetz, erforderlich werden. Beim Standort „Nördlich Windschlag“ wäre neben dem Bau der direkten Anbindung an die Bundesstraße auch der streckenweise Ausbau dieser, wie oben beschrieben, notwendig.

Das Verkehrsmonitoring weist für die B 33 nördlich von Griesheim einen aktuellen DTV-Wert (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von rund 7.000 Kfz/24 h auf. Im Jahr 2030 werden es prognostiziert rund 8.500 Kfz/24 h sein. Am südlichen Ortsausgang von Bühl liegt nach dem Verkehrsmodell der Stadt Offenburg die aktuelle Verkehrsbelastung bei geschätzt rund 11.000 Kfz/24h. Der Verkehr, der am neuen Standort durch das Klinikum generiert wird, beträgt insgesamt rund 5.600 Kfz/24 h. Dieser verteilt sich auf das umliegende Straßennetz. Ein Anschluss an die B 33 wäre auch ohne größere Ausbaumaßnahmen, jedoch mit Optimierungen im über- und untergeordneten Straßennetz, leistungsfähig. Zusätzlich ist über bestehende Gewerbestraßen eine weitere Anbindung an die B3 möglich.

Vergleicht man nun beide Standorte unter Vorgabe der erforderlichen, aber realisierbaren Ausbau- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen, so hat der Standort „Nördlich Windschläg“ deutlich mehr Potential. Dagegen muss der Standort „Nordwestlich Holderstock“ hinsichtlich seines Potentials als befriedigend bewertet werden.

Um zum neuen Klinikum-Standort „Nördlich Windschläg“ über das überörtliche Straßennetz zu gelangen, kann der Großteil des Verkehrs, unabhängig davon, ob er vom Norden oder Süden / Süd-Westen anreist, die Wegestrecke „A 5 – B 28 – B 3“ nehmen. Der Verkehr aus Nord-Osten (Oberkirch, etc.) sowie Nord-Westen (Kehl, etc.) nutzt die Wegestrecke „B 28 – B 3“ und kommt am Klinikum-Standort an ohne durch Ortschaften fahren zu müssen, da der Standort nördlich Windschläg gelegen ist. Lediglich der Verkehr aus Süd-Osten (Kinzigtal) kommt über die B 33 gefahren und wird das letzte Stück bis Windschläg durch die Stadt Offenburg fahren. Aber auch dieser Verkehrsstrom hat die Möglichkeit bei der Anschlussstelle Offenburg noch auf die Autobahn zu fahren und somit die Wegestrecke „B 33(a) – A 5 – B 28 – B 3“ zu nehmen. Gerade wenn sich der Verkehr innerhalb von Offenburg staut, ist dies eine attraktive und zumutbare Alternative. Hinzu kommt, dass bis zur Fertigstellung des neuen Klinikums auch die neue Autobahnanschlussstelle „Offenburg Süd“ realisiert sein soll. Mit der neuen Anschlussstelle wird der Verkehr aus Süd-Osten (Kinzigtal) größtenteils und in der Regel ebenfalls die Wegestrecke „B 33 – A 5 – B 28 – B 3“ nehmen. Es lässt sich zusammenfassend sagen, dass für den Standort „Nördlich Windschläg“ der Ziel- und Quellverkehr aus allen Richtungen größtenteils über das überörtliche Straßennetz geführt werden kann.

Um zum neuen Klinikum-Standort „Nordwestlich Holderstock“ über das überörtliche Straßennetz zu gelangen, muss der Großteil des Verkehrs aus Richtung Norden die B3 bzw. B 33 befahren, unabhängig davon, ob er von der Bundesautobahn A 5 kommt (Norden) und bei der Anschlussstelle Appenweier abfährt oder von der B 28 aus Kehl (Nord-Westen) bzw. Oberkirch (Nord-Osten). Nur ein Teil wird bei dem derzeitigen Verkehrsaufkommen auf der B 3 (rund 20.000 Kfz/24 h) diese zum Anreisen nutzen, da sie derzeit zu bestimmten Tageszeiten schon ausgelastet ist und es regelmäßig zu Rückstaus kommt. Ein Teil des Verkehrs aus Norden wird folglich durch die Ortsteile Offenburg-Griesheim und Offenburg-Bühl fahren. Grundsätzlich gilt innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Verkehr kann das letzte, rund 6 km lange Stück der An-/Abreise auf der B 33 zwischen der B 28 und dem neuen Klinikum-Standort nicht zügig und flüssig fahren. Er muss immer wieder bremsen und beschleunigen und verursacht dadurch Verkehrsstauungen, welche zusätzlich zu Schadstoffausstoß und Entstehung von Lärm führen. Der Verkehr aus Richtung Süden / Süd-Westen im Zuge der Autobahn A 5 nimmt die Anschlussstelle Offenburg und fährt im Zuge der Bundesstraßen von der B 33a über die B 3 / B 33 bis zum möglichen Klinikum-Standort. Auch in diesem Fall muss er durch bzw. an angrenzenden Ortslagen

vorbeifahren. Ebenfalls der Verkehr aus Süd-Osten kommt über die B 33 gefahren und erreicht dieselbe Stelle wie der Verkehr, der die Anschlussstelle Offenburg abfährt, und muss weiter durch Offenburg fahren (B 3 / B 33).

In unmittelbarer Nähe zum Haupteingang des Klinikums soll eine Bushaltestelle „Klinikum“ angelegt werden. Es besteht mit der Stadt Offenburg Konsens darüber, dass das bisherige Niveau von 4 Fahrten pro Stunde, unabhängig vom Standort, gehalten werden soll. Dies soll durch eine Kombination des Stadtbus- und des Regionalbusverkehrs erfolgen. Der Standort „Windschlag Nord“ kann so mit einer Fahrtdauer ab Offenburg ZOB von rund 14 Minuten (Stadtbus) bzw. 7 Minuten (Regionalbus) erreicht werden.

Am Standort „Nordwestlich Holderstock“ kann durch Umplanung der Fahrstrecke des Regionalbusverkehrs und der Einführung einer Verbindung mit dem Stadtbus eine Anbindung geschaffen werden, mit der das Klinikum mit 4 Fahrten pro Stunde in rund 4 Minuten mit dem Bus erreicht werden kann.

In der Bewertung ergibt sich für beide möglichen Standorte eine gute Erreichbarkeit.

Die Variante des um 200 Meter nach Westen verschobenen Baufeldes am Standort „Windschlag Nord“ hat keinen Einfluss auf diese Bewertung, weil mit der Verschiebung die Haltestelle ebenfalls verschoben werden würde. Lediglich die Fahrzeit würde sich geringfügig verlängern.

Technische Entwicklungen und Mobilität werden in den kommenden Jahren eine immer größere Bedeutung erlangen. Immer mehr Menschen jeden Alters werden mobil sein, aber für noch mehr Individualverkehr wird es keine entsprechenden infrastrukturellen Kapazitäten und auch keine Akzeptanz geben. Deshalb kommt vor allem dem Schienenverkehr in den nächsten Jahrzehnten eine elementar wichtige Rolle zu. Aus diesem Grund ist es für ein Großprojekt wie einem neuen Klinikum, das für eine Nutzungsdauer von bis zu 100 Jahren ausgelegt ist, von herausragender Bedeutung, dass eine Anbindung an die Schiene über einen Schienenhaltepunkt besteht bzw. realisierbar ist. So kann die umstiegsfreie, direkte Erreichbarkeit des Klinikums mit der Ortenau-S-Bahn für Patienten, Arbeitnehmer und Besucher aus dem gesamten Ortenaukreis ermöglicht werden. Die Anbindung an die Bahn ist aber auch für Berufspendler von außerhalb ein entscheidender Faktor. Derzeit gibt es allein beim ärztlichen Personal über 100 Einpendler aus Freiburg zu den Offenburgern Kliniken, für die ein Umstieg von Schiene zu Schiene deutlich attraktiver ist, als von der Schiene auf die Straße (Bus).

Die Verwaltung hat die Realisierbarkeit eines Schienenhaltepunktes mit Hilfe eines DB-fernen Gutachters aus der Schweiz überprüfen lassen. Die Gutachter der Firma EBP Schweiz AG aus Zürich halten eine Realisierung des Schienenhaltepunktes im Zusammenhang mit der Errichtung

des Tunnelbauwerkes in Offenburg und damit erst ab den Jahren 2035 ff. für möglich und finanziell mit 10 bis 15 Mio. Euro Aufwand darstellbar. Eine vorherige Realisierung mit einem später verlorenen Provisorium wird nicht weiter empfohlen.

Voraussetzung für die Errichtung eines Schienenhaltepunktes wäre nach Auffassung des schweizer Planungsbüros allerdings, dass auf der Strecke eine lokale Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 200 km/h in Kauf genommen würde (Anlage Fazit ESP-Gutachten).

Hierzu ist die Deutsche Bahn in ihrer Stellungnahme auf keinen Fall bereit. Nach Ansicht der Bahn ist eine Geschwindigkeitseinschränkung mit den Konsequenzen einer Kapazitätseinschränkung an dieser Stelle und einer Fahrzeiterhöhung inakzeptabel. Entsprechende Fahrzeitreserven, die dies erlauben würden, sind in dem Zielkonzept der Deutschen Bahn nicht vorhanden. Eine Fahrzeiterhöhung widerspricht nach Darstellung der Deutschen Bahn insbesondere den für sie verbindlichen Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Diese Geschwindigkeit hat die Deutsche Bahn auch in anderem Zusammenhang der Planungen zwischen Offenburg und Riegel, sowie zwischen Müllheim und Auggen gegenüber Politikern und Interessenverbänden (insbesondere IG Bohr) vehement verteidigt.

Damit kann das Konzept des Schweizer Gutachters nicht zum Tragen kommen, das eine lokale Geschwindigkeitsbegrenzung erfordert. Geht man dann jedoch von den Kostenschätzungen der Deutschen Bahn in Höhe von 40 Mio. EUR für einen (technisch möglichen) Schienenhalt mit zwei Ausgleisungen aus, so sieht das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Wirtschaftlichkeit des Projektes nicht gegeben. Einem möglichen Nutzerpotential von 1.000 Personen am Tag stünde der Betrag von 40 Mio. EUR gegenüber. Bei einer Kosten/Nutzen-Analyse wären die prognostizierten Nutzerzahlen deutlich zu niedrig.

Als derzeit größter Einwand von Seiten der Deutschen Bahn gegen die Errichtung eines neuen Schienenhaltepunktes am Standort „Nördlich Windschlag“ ist aus Sicht des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg allerdings der Hinweis der Deutschen Bahn zu werten, dass von Seiten der Bahn die Planungen für den Infrastrukturbereich auf dem Stadtgebiet Offenburg bereits vollständig abgeschlossen sind. Laut Aussage der Deutschen Bahn würde eine Berücksichtigung eines Schienenhaltepunktes am vorgeschlagenen Standort „Nördlich Windschlag“ eine Überarbeitung von ca. 40% der gesamten Tunnelplanungen erforderlich machen, was zu einer weiteren Zeitverzögerung von mindestens einem Jahr und zu erheblichen Mehrkosten führen würde.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg weist auch auf den Einwand der Deutschen Bahn hin, dass als frühester Realisierungszeitpunkt eines Schienenhaltepunktes erst ab den Jahren 2035 ff. realistisch sei. Auch sei ein Schienenhaltepunkt „Nördlich Windschlag“ nicht Gegenstand

des Projektauftrages Karlsruhe-Basel, womit keine Kostenbeteiligung seitens der Deutschen Bahn bzw. des Bundes erfolgen könne.

Im Ergebnis ist die Realisierung eines Schienenhaltepunktes am Standort „Nördlich Windschlag“ nach den Ausführungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg sowie der Deutschen Bahn zwar rechtlich und technisch möglich, aus den oben genannten Hinderungsgründen jedoch unrealistisch.

Eine Verschiebung der angebotenen Fläche am Standort „Nördlich Windschlag“ würde an der bestehenden Problematik nichts ändern.

Am Standort „Nordwestlich Holderstock“ ist ein Schienenhalt ausgeschlossen.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass zwar durch eine Verlegung des Standorts „Nördlich Windschlag“ um 200 m nach Westen die unter Inkaufnahme der schlechteren Verfügbarkeit städtischer Grundstücke und des Entstehens einer Restfläche in der Siedlungsstruktur insbesondere auch die immissionsschutzrechtlichen Hindernisse überwindbar wären, jedoch wird der ursprünglich als Vorteil dieses Standorts gesehene Bahnhof nicht machbar sein.

Der Standort „Nordwestlich Holderstock“ hat diesen Vorteil ebenfalls nicht, ist aber im Übrigen realisierbar.

Offenburg, 28. März 2019

Michael Loritz