

DB Netz AG • Schwarzwaldstr. 82 • 76137 Karlsruhe

Landratsamt Ortenaukreis  
Herrn Landrat Frank Scherer  
Badstraße 20  
77652 Offenburg

DB Netz AG  
Zentrale  
Großprojekte Karlsruhe-Basel  
Schwarzwaldstr. 82  
76137 Karlsruhe  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

 Karlsruhe Hbf

Christoph Klenert  
Tel.: 721 928-1877  
Mobil: 160 974 66039  
[christoph.klenert@deutschebahn.com](mailto:christoph.klenert@deutschebahn.com)  
Zeichen: I.NGK (7) KIC

01.03.2019

## **Ausbau der Rheintalbahn - Tunnel Offenburg Ihr Schreiben vom 27.02.2019**

Sehr geehrter Herr Landrat Scherer,

vielen Dank für ihr o. g. Schreiben bezüglich der Überlegungen zum Standort des geplanten Klinikneubaus in Offenburg und den diesbezüglichen Fragen zu Terminen des Tunnels Offenburg.

Gerne unterstützen wir die Überlegungen des Landkreises Ortenau und der Stadt Offenburg mit dem Ziel, einen geeigneten Standort zu finden und diesen verkehrlich attraktiv zu erschließen. Diesbezüglich haben im Dezember und Januar Gespräche in ihrem Haus stattgefunden, wo wir gemeinsam über gegenseitige Auswirkungen der Vorhaben und Möglichkeiten der verkehrlichen Erschließung diskutiert haben. An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal ausdrücklich für die Gelegenheit bedanken, dabei unseren Standpunkt darlegen zu können. Eine detaillierte Stellungnahme haben wir diesem Schreiben beigelegt.

Im Zuge dieser Gespräche haben wir die terminlichen Auswirkungen eines bahnnahen Klinikstandorts Windschlag auf den Tunnel Offenburg und die diesbezüglich im Projektbeirat kommunizierten Termine dargelegt. Unsere aktuelle Planung weist gegenüber den seither kommunizierten Inbetriebnahmetermine für den Tunnel Offenburg und die Autobahnparallele Strecke von Offenburg bis Riegel (IBN 2035), sowie für den Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel (IBN 2041) keine Veränderung auf. Rechtsverfahren mit explizit aufschiebender Wirkung auf den Inbetriebnahmetermin sind darin nicht berücksichtigt.

Hingegen stellen wir fest, dass durch ein bahnnahes Klinikum an Standort Windschlag ein Verzug der Inbetriebnahme des Tunnels Offenburg von mindestens zwei Jahren auf 2037 hervorgerufen wird, um den schall- und erschütterungstechnischen Anforderungen gerecht werden zu können.

Ein weiterer Verzug und konkrete Kostenfolgen für den Landkreis werden durch die Einrichtung eines Bahnhalt punkts in Windschlag hervorgerufen. Die Auswirkungen auf Kosten und Termine werden vom Zeitpunkt des Abschlusses eines Planungsvertrags zwischen Landkreis und

DB Netz AG  
Sitz Frankfurt am Main  
Registergericht  
Frankfurt am Main  
HRB 50 879  
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Ronald Pofalla

Vorstand:  
Frank Sennhenn,  
Vorsitzender

Jens Bergmann  
Dr. Volker Hentschel  
Ute Plambeck  
Prof. Dr. Dirk Rompf  
Dr. Thomas Schaffer

**Unser Anspruch:**



**Profitabler Qualitätsführer  
Top-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter**

DB bestimmt, der die Kostenübernahme für Planung und Bau der zusätzlichen Infrastruktur, sowie die Schadenskosten für den Projektverzug regeln.

Sehr geehrter Herr Scherer, wir sind uns bewusst, dass die Umstrukturierung der Klinikversorgung in der Ortenau ein herausragendes Thema mit großer Bedeutung für die Menschen im gesamten Versorgungsgebiet ist. Daher ist es uns ein Anliegen, dass die Entscheidung auf einem bestmöglichen Informationsstand und unter Abwägung von allen relevanten Kriterien erfolgt. Wir hoffen, hierzu einen Beitrag leisten zu können.

Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

ppa.

Langefeld



i. V.

Adam



Anlage: Stellungnahme der DB Netz AG zu Auswirkungen des geplanten Klinikstandorts Windschlag auf die Planung und Realisierung der ABS/NBS Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt 7.1 („Tunnel Offenburg“) Stand 01.03.2019

Kopie dieses Schreibens an:

Landratsamt Ortenaukreis, Dezernat für Infrastrukturen, Baurecht und Migration Herr Michael Loritz

Stadt Offenburg, Herr Oberbürgermeister Marco Steffens  
Stadt Offenburg, 1. Beigeordneter Herr Oliver Martini

Anlage 1 zum Schreiben vom 01.03.2019 -

**Stellungnahme der DB Netz AG zu Auswirkungen des geplanten Klinikstandorts Windschläg auf die Planung und Realisierung der ABS/NBS Karlsruhe-Basel, Planfeststellungsabschnitt 7.1 („Tunnel Offenburg“)**

Ersteller: DB Netz AG Großprojekte Karlsruhe-Basel, I.NGK 2

Adressaten: Landratsamt Ortenaukreis, Stadt Offenburg

Veranlassung: Schreiben Landratsamt Ortenaukreis, 05.11.2018 und 27.02.2019

Grundlagen: Gespräche und Unterlagen des Landratsamts vom 10.12.2018 und 25.02.2019, Unterlagen Ernst Basler + Partner vom 25.01.2019

Stand: 01.03.2019

**Klinikstandort Windschläg**

Nach Kenntnissen der DB soll auf Offenburger Gemarkung eine Zusammenführung der gegenwärtigen Standorte Offenburg-Ebertplatz, Offenburg-Josefkl. Gengenbach sowie teilweise Kehl und Oberkirch in einem gemeinsamen Klinikneubau erfolgen. Aktuell wird unter anderem ein bahnnaher Standort nördlich von Windschläg einer Prüfung zur grundsätzlichen Machbarkeit unterzogen. Der Neubau soll bis zum Jahr 2030 erfolgen.

Der in diesem Schreiben betrachtete Klinikstandort „Windschläg“ läge westlich der bestehenden Bahnanlagen bzw. nordöstlich von Windschläg.

Ausgehend vom heutigen Bestand ist zu berücksichtigen, dass der Vorhabenträger des Krankenhauses Lärmvorsorgemaßnahmen zu treffen hat, welche die künftige Verkehrsentwicklung auf der Rheintalbahn berücksichtigen. Deren Umfang richtet sich nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen.

Darüber hinaus wird in diesem Bereich zukünftig die Oströhre des Offenburger Tunnels in offener Bauweise hergestellt und es werden folgende konstruktive Bauwerke errichtet:

- Zwei Trogbauwerke für die Zuführungsgleise zur Oströhre des Offenburger Tunnels
- Verschwenkung der bestehenden Rheintalbahn (Str. 4000/ östliches Gleispaar) nach Osten, zwischen Appenweier und Windschläg
- Verlegung der B 3 einschließlich Ersatzneubau der heutigen Straßenüberführung bei Windschläg über die Bahnstrecken
- Zielgrube der Tunnelvortriebsmaschine für die Oströhre
- Bau des Notausgangs am Rettungsplatz P2 mit Treppenturm und Unterführung der Schnellfahrstecke (Str. 4280)

Der Errichtung dieser Bauwerke selbst gehen umfangreiche Erdbewegungen und Gleisverlegungen voraus, um die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Diese Arbeiten werden ein massives schienen- und straßenseitiges Bauverkehrsaufkommen mit sich bringen.

Es handelt sich hierbei um hochkomplexe, linienförmige Baumaßnahmen, die sich sowohl an den Gegebenheiten des Bahnbetriebes auf den beiden parallel verlaufenden hochbelasteten Strecken orientieren müssen, als auch am Verkehrsaufkommen der B 3. Zur termingerechten Fertigstellung des Offenburger Tunnels im Jahr 2035 sind im Bauablauf grundsätzlich umfangreiche Bautätigkeiten im Nachtzeitraum unumgänglich.

Dementsprechend werden im Bauzeitraum über eine lange Phase Emissionen - sowohl Schall und Erschütterungen - entstehen, die vom Grundsatz her nicht mit einem Klinikbetrieb verträglich sind. Für diese Großbaustelle sind Nacharbeiten unvermeidlich, insbesondere für die Eingriffe in die bestehende und durchgängig in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur, aber auch für die Vielzahl der zu errichtenden Ingenieurbauwerke.

Bereits durch die vom Hauptbaugeschehen etwas entfernte Wohnbebauung muss davon ausgegangen werden, dass die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) mit Lärmschutzmaßnahmen versehen werden müssen, um die Wohnbebauung gemäß der geltenden gesetzlichen Regelung zu schützen.

Somit liegt es nahe, dass bei einem bereits umgesetzten Vorhaben „Klinikum Windschlag“ darüber hinaus ergänzende Lärm- und auch Erschütterungsschutzmaßnahmen an der Baustelle erforderlich werden, um die strengeren Grenzwerte für Krankenhäuser einhalten zu können. Wir gehen derzeit nicht davon aus, dass dies allein mit technischen Mitteln gelingen kann. Daraus folgen Einschränkungen der Bautätigkeit als lärmindernde Auflage, die zu einer aus heutiger Sicht mindestens zweijährigen Bauzeitverlängerung mit Auswirkungen auch auf die im Süden angrenzenden Abschnitte mit rund 30 km Neubaustrecke (Autobahnparallele) führen würde. Damit würde nicht nur die lokale Belastung für Windschlag über den derzeit veranschlagten Bauzeitraum hinaus zeitlich verlängert, sondern auch die erwartete Lärmentlastung für Offenburg und die südlichen Rheintalbahnanrainer zeitlich verzögert werden.

Bei einer Realisierung des Klinikstandortes bis 2030 und somit vor Fertigstellung des Offenburger Tunnels müssten darin außerdem die Planungen zur Verlegung der Bundesstraße B 3 berücksichtigt werden. Gegebenenfalls muss die Zufahrt zum Klinikum an einer anderen Stelle erfolgen.

Der Klinikstandort würde nach derzeitigem Stand an die BE-Flächen für die Zufahrt zum Rettungsplatz RP P2, den Rettungsplatz selbst und den Notausgang P2 anschließen. Auch diese Flächen müssten bei der Planung zum Klinikum berücksichtigt werden.

Darüber hinaus ist von weiterem Flächenbedarf für die Baustelleneinrichtung auszugehen, dessen Umfang aktuell noch nicht bezifferbar ist.

Der derzeit bestehende Schallschutz an der westlichen Strecke wird sich nicht ändern, da der geplante bauliche Eingriff weiter südlich vorgesehen ist. Folglich wäre vom Vorhabenträger des Krankenhauses der Lärmschutz selbstständig sicher zu stellen. Entsprechende Kostenfolgen können unsererseits derzeit nicht bewertet werden und liegen zudem außerhalb des Projektkostenbereichs.

Die Szenariobetrachtung einer zweijährigen Bauzeitverlängerung hätte folgende Auswirkungen:

1. Der Offenburger Tunnel und die Autobahnparallele Strecke gehen nicht vor 2037 in Betrieb
2. Die lärmmentlastende Wirkung tritt später als geplant ein

3. Die aufgrund der steigenden Schienenverkehrsnachfrage in allen Verkehrsarten (SPFV, SPNV, SGV) dringend erforderliche Kapazitätserweiterung mittels durchgehender Viergleisigkeit zwischen Karlsruhe und Basel wird weiter verzögert.

Auch muss von Verzögerungen in den südlichen Abschnitten, da hier Abhängigkeiten bestehen, ausgegangen werden. Der Verzug bei der Gesamteinbetriebnahme 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.

### **Zusätzlicher SPNV-Haltepunkt Windschlag**

Im Bereich Windschlag ist die nördliche Tunnelanbindung an die bestehenden Strecken geplant. Hier werden zukünftig sechs statt bisher vier Gleise verlaufen. Dabei handelt es sich um die zwei Gleise der Strecke 4280 (Schnellfahrstrecke), den beiden Gleisen der Strecke 4000 (Rheintalbahn) sowie um zwei neue Zuführungsgleise zur Oströhre des Tunnels.

Heute wie künftig verkehren die Nahverkehrszüge aus Fahrplangründen auf beiden Strecken (Rheintalbahn und Schnellfahrstrecke), d. h. auf vier Gleisen. Folglich sind vier Bahnsteige mit einer Länge von 210 Metern erforderlich. Für die neu zu errichtenden Bahnsteige an der Schnellfahrstrecke (örtlich zulässige Geschwindigkeit 250 km/h) müssen gesonderte Sicherheitsvorkehrungen in Form von eigenen Bahnsteiggleise geplant werden. Zur Andienung der Bahnsteige müssten nicht nur die dann insgesamt acht Gleise (inkl. bereits gedeckelter Tunnelzuführung), sondern auch die Bundesstraße B3 überführt werden. Um den Zugang barrierefrei zu gestalten sind vsl. fünf Aufzüge erforderlich.

Zwei weitere zentrale Fragestellungen betreffen die Streckenkapazität und den Fahrplan. Diese müssen im Rahmen einer gesondert zu beauftragenden Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) eingehend bewertet werden. Demzufolge sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Pauschalaussagen möglich:

1. Inwieweit vermindert ein zusätzlicher Haltepunkt auf den beiden hoch ausgelasteten Strecken die Streckenleistungsfähigkeit und ist dies zulässig?
2. Welche SPNV-Linien könnten einen Verkehrshalt erhalten ohne Anschlüsse zu verpassen und Trassenkonflikte zu verursachen? Hier sind aus Sicht der DB mindestens zwei Szenarien in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg zu betrachten: Fahrplan- und Angebotskonzept nach Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm sowie nach Vollenbetriebnahme der ABS/NBS Karlsruhe-Basel.

Für den Bau des Haltepunkts wären weitere Logistikflächen und Anfahrtswege in unmittelbarer Kliniknähe notwendig.

Die technische Vorplanung des Tunnels ist mittlerweile vollständig abgeschlossen. Eine Berücksichtigung des Bahnhalts würde eine Neu- bzw. Umplanung von Teilen der Tunnelplanung erforderlich machen, was wiederum zu einer zeitlichen Verzögerung führen würde - auch hier ebenfalls für den autobahnparallelen Ausbau zwischen Hohberg und Riegel.

Der Bau eines Haltepunktes wäre erst nach Inbetriebnahme des Tunnels möglich, da erst dann die Bahnsteige auf die Tunnelröhren „aufgesetzt“ werden können. Während dem Bau des Tunnels, also mit Klinikum bis voraussichtlich 2037, ist kein Halt möglich, da weder die zeitgerechte Fertigstellung des Bahnsteigs - solange der darunterliegende Tunnelbau stattfindet - noch ein

Publikumsverkehr in der Baustelle realisiert werden können. Es ist also fraglich, ob überhaupt unter diesen Gesichtspunkten noch eine Attraktivität besteht, wenn der Schienenhalt erst mehrere Jahre nach Aufnahme des Klinikbetriebs eingerichtet werden kann.

Der Haltepunkt Klinikum ist nicht Gegenstand des Projektauftrags Karlsruhe-Basel, somit erfolgt keine Kostenbeteiligung seitens der DB bzw. des Bundes, zumal es sich um einen reinen Nahverkehrshalt handelt. Die reinen Baukosten für den Bahnhof Haltepunkt Klinikum (Bahnsteige, deren Ausrüstung, die erforderlichen Aufzüge und Anpassung bestehender Anlagen) müssen mit bis zu 40 Millionen Euro (real) veranschlagt werden. Diese Zahl basiert auf einer Experteneinschätzung vom Dezember 2018, ohne jegliche planerische Vertiefung. Sie beinhaltet weder Umplanungskosten, noch Kosten für Zeitverzögerungen.

Inwieweit eventuelle Forderungen von Seiten des Bundes an den Landkreis zur Beteiligung an den Mehrkosten des Vorhabens Karlsruhe-Basel erhoben werden, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Des Weiteren ist die Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition für lediglich rund 1.000 Fahrgäste pro Tag als bedenklich zu betrachten.

Der Umfang der Umplanung, die zeitliche Verzögerung und die daraus resultierenden Kostenfolgen für das Bauvorhaben Offenburg Tunnel sind abhängig von der noch nicht entwickelten technischen und betrieblichen Lösungsmöglichkeit, sowie vom Beauftragungszeitpunkt des Haltepunkts (Vertragsschluss) an die DB. Da zusätzliche Bahnsteiggleise erforderlich werden, muss eine komplette Umplanung der Nordanbindung erfolgen. Für die daraus entstehenden Planungskosten und die planerische Verzögerung des Vorhabens, muss ein zweistelliger Millionenbetrag zugrunde gelegt werden.

Bei zusammenfassender Betrachtung der beiden Themenkomplexe Klinikumstandort Windschlag sowie Nahverkehrshalt Klinikum ergibt sich aus Projektsicht folgendes Bild:

- Verzug der Tunnelinbetriebnahme sowie bei der Gesamtinbetriebnahme des Projektes
- Frühester Realisierungszeitpunkt Haltepunktes erst ab 2037
- Mehrkosten für das Projekt aus Bauzeitverlängerung sowie Umplanungen
- Mögliche Kostenfolgen für Landkreis
- Unsicherheiten aus heutiger Sicht hinsichtlich Umfang der Bedienbarkeit durch SPNV-Linien/Takte

Auch folgenden Gesichtspunkt wollen wir nochmals zum Ausdruck bringen:

Die im Rahmen des politischen Diskurses und dem öffentlichen Begehren erzielten Ergebnisse des Projektbeirats aus dem Jahr 2014 und 2015 zielten auf eine menschen- und umweltgerechte Planung und zügige Umsetzung des Bauprojekts ab. Mit dem Klinikstandort Windschlag sehen wir diesen Anspruch erheblich erschwert.

### **Untersuchung Büro Ernst Basler + Partner vom 25. Januar 2019**

Nach Sichtung stellen wir eine starke Abweichung zur aktuellen Einschätzung der DB fest, die wir ihnen gerne mitteilen möchten:

- Geschwindigkeitseinschränkung auf 200km/h: Der Planer ebp unterstellt dies für die Planung und weicht damit von einer wesentlichen Grundvoraussetzung (wie in unserer Stellungnahme bereits beschrieben) ab. Eine Geschwindigkeitseinschränkung mit den Konsequenzen einer Kapazitätseinschränkung an dieser Stelle und einer Fahrzeitreduzierung sind inakzeptabel. Entsprechende Fahrzeitreserven, die dies erlauben würden, sind in unserem Zielkonzept nicht vorhanden. Zudem widerspricht eine Fahrzeitreduzierung den Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Wir verweisen diesbezüglich auch auf die abgeschlossenen Diskussionen zur Geschwindigkeitsreduzierung zwischen Offenburg und Riegel, sowie zwischen Müllheim und Auggen.

Unter dieser Voraussetzung geht die Planung von ebp fehl, da bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 250km/h eigene Bahnsteiggleise notwendig sind. Diese sind in der vorliegenden Planung nicht enthalten. Somit liegt auch die Kostenschätzung weit neben den gemeinsam getroffenen Annahmen, da entsprechende Positionen hins. der zusätzlichen Gleise, Weichen, Oberleitung, Signaltechnik, etc. fehlen.

Die Grobkostenschätzung weist darüber hinaus aus unserer Sicht bewertungsrelevante Mängel auf. Die Kostenstruktur entspricht nicht der für DB-Projekte üblichen Kostenkennwertesystematik und es werden auch keine realistischen Preise genannt. Beispielsweise liegt der aktuelle überschlägige Kalkulationspreis für einen Aufzug bei ca. 300.000 Euro gegenüber den von epb genannten ca. 67.000 Euro. Wir gehen auch davon aus, dass eine Zugangstreppe nicht für knapp 9.000 Euro errichtet werden kann. Auch unter Berücksichtigung der Positionen für Unvorhergesehenes und Baustelleneinrichtung, sowie der Planungstiefe "Machbarkeitsüberlegung" liegt die Kostenschätzung von ebp um ein Mehrfaches von realistischen Kostenansätzen entfernt.

Wie schon in unserer Dezember-Besprechung ausgeführt, kann ein Haltepunkt erst nach 2035 realisiert werden. Sowohl die dort benannten Schätzkosten von 40 Mio. Euro wie auch die Kosten von ebp (7-10 Mio. Euro) stellen Realwerte Stand Ende 2018 dar. Alleine bei der Annahme einer Preissteigerung von 2% jährlich ergeben sich bei einer Realisierung in 2035 Mehrkosten von fast 50%. Wir empfehlen ihnen als Entscheider, Bewerter und Kostenträger dringend, diesen Sachverhalt in ihre Bewertung mit einzubeziehen.