

Gemeinderatssitzung am Dienstag, 22. September 2020

Am **Dienstag, 22.09.2020, 19.00 Uhr**, findet im **Bürgersaal der Malteserhalle** eine öffentliche Sitzung des Gemeinderates mit folgender Tagesordnung statt:

01. Fragen von Einwohnern zu Gemeindeangelegenheiten
02. Bekanntgaben aus nichtöffentlichen Gemeinderatssitzungen
03. Vorstellung der neuen Jugendsozialarbeiterin vom SOS-Kinderdorf
04. Einrichtung einer Mobilen Jugendarbeit über das SOS-Kinderdorf
05. Johanniter Schulzentrum - Schulsanierungsprogramm 2019 – 2022;
Vorstellung verschiedener Heizungsvarianten
06. Ausbau- und Neubaustrecke DB Karlsruhe - Basel;
Stellungnahme der Stadt Heiterstheim zum Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad Krozingen - Müllheim
07. Erstellung eines Verkehrskonzeptes; Auftragsvergabe der Ingenieurleistungen
08. Mitteilungen und Verschiedenes
09. Anfragen aus dem Gemeinderat

gez.
Christoph Zachow
Bürgermeister

Beratungsvorlage
für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates
am 22.09.2020

TOP 3_1
Vorstellung der neuen Jugendsozialarbeiterin vom SOS-Kinderdorf

Sachverhalt

Nachdem Frau Riesterer zum 30.03.2020 ausgeschieden ist, war die Stelle seither vakant. Unser Kooperationspartner, das SOS-Kinderdorf Schwarzwald, Standort Sulzburg, hat eine erneute Ausschreibung durchgeführt und eine geeignete Mitarbeiterin für diese Stelle gefunden. Die Einstellung erfolgt auch, wie bisher, über den Kooperationspartner dem SOS-Kinderdorf.

In der Sitzung wird sich Frau Lisa Schmitt vorstellen, die ab dem 01. Oktober 2020 die Leitung des Jugendreferates aufnehmen wird und damit die Arbeit von Frau Ibscher bzw. Frau Riesterer fortsetzen wird. Haushaltsmittel sind vorhanden.

Frau Schmitt wird bis dahin ihr Duales Hochschulstudium der sozialen Arbeit beendet haben. Ihre praktischen Anteile innerhalb des Studiums hat sie in der gemeindebezogenen Jugendarbeit im SOS-Kinderdorf Schwarzwald verbracht und war damit bereits im Vorfeld regelmäßig im Jugendreferat Heitersheim aktiv.

Beschlussvorschlag

Es erfolgt keine Beschlussfassung. Der Gemeinderat nimmt die Einstellung von Frau Luisa Schmitt über den Kooperationspartner dem SOS-Kinderdorf zum 01.10.2020 zur Kenntnis.

Anlage/n:

-/-

Sibylle Maas, Telefon: 07634/402-22
Az.: 022.31; 052.221

Beratungsvorlage
für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates
am 22.09.2020

TOP 4_1
Einrichtung einer Mobilen Jugendarbeit über das SOS-Kinderdorf

Sachverhalt

Nicht erst durch Corona wird deutlich, dass sich viele Jugendliche nicht durch vereinsbezogene, durch offene und/oder niederschwellige, aber örtlich fixierte Angebote binden lassen. Diese Jugendlichen treten verstärkt in den wärmeren Monaten zu Tage und veranlassen durch ihr Auftreten, ihr Verhalten, mitunter ihre Lautstärke und auch durch Konsum von Alkoholika, vermehrt BürgerInnen dazu, Anzeigen aufzugeben, Klageschriften bei der Kommune einzureichen oder ähnliches.

Meist handelt es sich aber nicht um strafbares, provokantes oder sonstiges Fehlverhalten der Jugendlichen, sondern um normale Entwicklungen, die mit professioneller Unterstützung positiv genutzt werden können. Den provokanten Schreien nach Aufmerksamkeit, dem unbedachten Agieren und der sinnlosen Zerstörungswut, besonders unter Alkoholeinfluss, muss auch mit fachlicher Aufmerksamkeit begegnet werden.

Auch die von Lärm und Zerstörung betroffenen BürgerInnen, oder diejenigen mit dem Gefühl der Betroffenheit bedürfen der fachlichen Unterstützung – einer Person, die die Situation der Jugendlichen verdeutlicht und ggf. ein Band des Verständnisses zwischen erwachsenen und jugendlichen Bürgern füreinander knüpfen kann.

Gegenseitiges Verständnis ermöglicht ein Miteinander und ein Füreinander.

Dies ist sicherlich nicht immer möglich und ist kein Garant für das Ausbleiben von Fehlverhalten – weder bei Jugendlichen noch bei Erwachsenen. Aber in vielen Fällen kann dies der erste Schritt zu beidseitig positiverem Leben in der Kommune sein.

Für solche Aufgabe bedarf es einer sozialpädagogischen Fachkraft, die

- in engem Kontakt mit den Jugendlichen der Kommune steht – besonders mit denen, die nicht durch das bestehende Angebot für Jugendliche erreicht werden,
- die Akzeptanz und das Vertrauen der BürgerInnen der Kommune innehat,
- eng mit der Kommune, der Schule und den sonstigen Angeboten innerhalb der Kommune vernetzt ist,
- in der Lage ist, alle, mit dem Ziel der Deeskalation – der Hinführung zum gegenseitigen Verständnis, der gegenseitigen Akzeptanz – zusammenzuführen.

Das bestehende, ehrenamtliche System der „Nachtwanderer“ präsentiert sich hier als Vorzeigeprojekt, von dem aber der notwendige Zeitaufwand – auch unter der Woche – nicht alleinig erwartet werden kann.

Mobile Jugendarbeit im ländlichen Raum als Fachangebot wendet sich an alle Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen, unabhängig von deren Nationalität oder Religion. Insbesondere richtet sie sich an

- räumlich losgelöste Jugendliche und Cliquen
- Jugendliche mit besonderer Eigen- oder Fremdgefährdung oder sozialer Benachteiligung
- von Ausgrenzung betroffene oder bedrohte Jugendliche
- Jugendliche, die von bestehenden sozialen Angeboten nicht oder nur unzureichend erreicht werden
- Betroffene und BürgerInnen mit dem Gefühl der Betroffenheit

Das präventive Angebot basiert auf Bedarfsorientierung und agiert in folgenden Schwerpunktbereichen:

- Streetwork
- Individuelle Angebote
- Gruppen-, cliquen- und szenespezifische Angebote
- Sozialraum- und infrastrukturbezogene Angebote
- Generationenübergreifende Kommunikation und Deeskalation

Finanzierung (Berechnungsbeispiel):

Stellenumfang	→	mindestens 50% (Fördervoraussetzung)
Personalkosten	→	ca. 30.000 Euro/Jahr (TvöD SuE 12)
Overheadkosten	→	10% der Personalkosten
Laufzeit	→	Empfehlung 3 Jahre

Eigenanteil der Kommune	→	30.000 Euro (Personalkosten)
3.000 Euro (Overheadkosten)		
Abzgl. Zuschuss vom Land	→	5.500 Euro (bei einer 50%-Stelle)

27.500 Euro Personalkosten pro Jahr / 50 %-Stelle

Herr Wallner, Bereichsleiter der gemeindebezogenen Jugendarbeit unseres langjährigen Kooperationspartners SOS-Kinderdorf Schwarzwald, Standort Sulzburg, setzt dieses Fachangebot bereits in zwei Kommunen des Landkreises um und wird in der Sitzung tiefer auf die Angebote der Mobilen Jugendarbeit und die Synergien mit den bestehenden Strukturen eingehen und steht für Rückfragen zur Verfügung.

Für das Jahr 2020 stehen anteilige Mittel im Haushaltsplan 2020 zur Verfügung. Für die Folgejahre sind die Mittel in den entsprechenden Haushalten einzuplanen.

Bewertung

Um eine nachhaltige Verbesserung der persönlichen Lebenssituation von Jugendlichen und Bürgern zu bewirken, ist es notwendig, dass aktive Hilfen an den zentralen, lebensbestimmenden Orten angeboten werden. Dies findet in besonders niederschwelligem Rahmen und an allen Parteien bekannten Örtlichkeiten statt. Durch die Einwirkung einer mobilen Jugendpflegekraft könnte man diese „Brennpunkte“ näher betrachten und wird in naher Zukunft sicherlich mit deutlichen Verbesserungen zu rechnen sein.

Beschlussvorschlag

Der Gemeinderat stimmt der Einrichtung einer Mobilen Jugendarbeit und Einstellung einer 50%-Kraft über das SOS-Kinderdorf Schwarzwald zum nächstmöglichen Zeitpunkt, frühestens zum 01.10.2020, zu. Die Mobile Jugendarbeit wird zunächst auf 3 Jahre befristet.

Anlage/n:

--

Sibylle Maas, Telefon: 07634/402-22

Az.: 022.31; 052.221

Beratungsvorlage
für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates
am 22.09.2020

TOP 5_1
Johanniter Schulzentrum - Schulsanierungsprogramm 2019 – 2022;
Vorstellung verschiedener Heizungsvarianten

Sachverhalt

Im Rahmen des Schulsanierungsprogrammes 2019 – 2022 des Landes Baden-Württemberg mit einem Fördersatz von 70% wurden die Heizungssteuerung sowie der Komplettaustausch der Heizungsanlage im Schulzentrum beantragt und bewilligt. Dieser Sanierungsabschnitt soll 2021 durchgeführt werden. Dazu ist es notwendig eine Grundsatzentscheidung über die zukünftige Heizungstechnik zu treffen. Diese Entscheidung muss frühzeitig getroffen werden, da der dazu notwendige umfangreiche Umbau nur in den Sommermonaten, vorzugsweise in den Schulferien erfolgen kann.

Bestand Steuerungs- und Heizungsanlage am Schulzentrum

Dieses Jahr wurde bereits die bestehende Mess-/Steuerungs-/ und Regelungsanlage (MSR-Anlage) im Schulzentrum (Auftragsvolumen ca. 80.000,-€) ausgetauscht. Die neue MSR – Anlage ermöglicht zukünftig die Beheizung der Klassen- und Fachräume nach der jeweiligen Belegung zu steuern.

Die bisherige Erzeugung der Wärmeenergie des Schulgebäudes erfolgt mit Erdgas durch den Einsatz zweier Gasheizkessel aus dem Jahr 1989 und einer maximalen Leistung von jeweils 675 kW (Volllast). Die Gaskessel werden wechselnd (redundant) betrieben. Eine modulierte verbrauchsgeführte Steuerung ist nicht vorhanden. Die Auslegung und Steuerung der Heizkessel bezieht sich auf die maximale Leistung (Spitzenlast).

Ein Energiegutachten der Energieagentur Regio Freiburg aus dem Jahr 2010 hat ein hohes Energieeinsparungspotential an den Schulgebäuden aufgezeigt. Im Wesentlichen wurden deshalb in den letzten 10 Jahren energetische Sanierungen durch Steuerungstechnik, Fensteraustausch, Fassadendämmung und Dachdämmung bei den Bestandsschulgebäuden ausgeführt. Dadurch konnten in der Zwischenzeit zahlreiche zusätzliche Gebäude (Malteserhalle, Malteserschule, Vereins- und Jugendhaus) an die zwei Gaskessel angeschlossen werden, ohne an die Lastgrenze der Kessel zu kommen. Der jährliche Gasverbrauch hat sich gegenüber 2005 - 2007, trotz der zusätzlichen Gebäude, nicht wesentlich erhöht und liegt bei ca. 1,3 Mio. kWh/a Erdgas.

Aufgrund des über 20-jährigen Betriebs der Heizungsanlage und der in der Zwischenzeit mit zu versorgenden Gebäude ist der Austausch der Heizung zur uneingeschränkten Versorgungssicherheit und einer klimagerechteren Energiewahl notwendig.

Variantenvergleich Heizungsanlagen

Zur Erstellung eines Variantenvergleiches zum Einsatz einer neuen Heizungsanlage am Schulzentrum wurde das Ing.-Büro eg-ingenieure ; Ingenieurbüro für Energieeffizienz und Gebäudetechnik aus Bad Krozingen beauftragt.

Folgende Vorgaben waren dabei zu berücksichtigen:

- hoher regenerativer Anteil (Brennstoff)
- Wirtschaftlichkeit (Technik und Brennstoff)
- Versorgungssicherheit (Redundanz)
- Hohe Marktdurchdringung (ausgereifte Technik)
- Unterbringung des Heizungssystem in den vorhandenen Räumlichkeiten
- Anbindung an die MSR – Technik und das Wärmeverteilsystem mit Nieder- und Hochtemperaturzonen
- Andienung des eingesetzten Brennstoffes im Schulgelände und evtl. Lagermöglichkeiten

Unter diesen Bedingungen hat das Ingenieurbüro unterschiedliche Heizungssysteme untersucht und drei grundsätzlich mögliche Heizungsvarianten miteinander verglichen.

Var. a) Heizungsanlage Pellets

Var. b) Heizungsanlage Hackschnitzel

Var. c) Heizungsanlage Restholz

Herr Rieger vom Ingenieurbüro eg-ingenieure wird die Varianten in der Sitzung erläutern und vorstellen.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt für die neue Heizungsanlage am Schulzentrum eine Heizungsanlage nach Var. zu wählen und beauftragt die Verwaltung mit dem Ing. Büro eg-ingenieure die Planung und Ausschreibung einer solchen Heizungsanlage vor zu nehmen.

Martin Gekeler,
Telefon 07634/402-19 Az.: 022.31, 211.22, 221.22

Beratungsvorlage
für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates
am 22.09.2020

TOP 6_1

**Ausbau- und Neubaustrecke DB Karlsruhe – Basel;
Stellungnahme der Stadt Heitersheim zum Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad
Krozingen - Müllheim;**

Sachverhalt:

Das Projekt Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Basel umfasst den durchgehenden viergleisigen Ausbau der bestehenden Rheintalbahn mit dem Ziel einer Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung auf dieser Strecke.

Die Strecke Karlsruhe – Basel hat im Netz der Deutschen Bahn AG für den internationalen Reise- und Güterverkehr eine herausragende Funktion. Sie verbindet nicht nur die Ballungsräume des Rheintals, sondern wird nach Süden in die Schweiz und in die Ballungsräume Norditaliens weitergeführt. Im Norden werden Rotterdam und Skandinavien angeschlossen. Die Strecke erfüllt überwiegend Fernverkehrsaufgaben, wird aber auch für die Anbindung der Regionen an die Ballungsräume und zunehmend für regionale Verkehrsaufgaben herangezogen.

Entsprechend dem Bedarf ist ein stufenweiser Aus- und Neubau der Strecke vorgesehen. Hierzu wurde die Gesamtstrecke Karlsruhe – Basel in 9 Streckenabschnitte unterteilt, die jeweils unabhängig voneinander in Betrieb genommen werden können. Soweit notwendig wurden Raumordnungsverfahren durchgeführt. Die Raumordnungsverfahren endeten mit der Empfehlung von raumverträglichen (Vorzugs-) Trassen. Diese sind Grundlage für die weitere Planung.

Des Weiteren war verfahrensbegleitend im Oktober 2009 ein Projektbeirat aus Vertretern des Bundes, des Landes Baden-Württemberg, der DB Netz AG, der Region und von Bürgerinitiativen gebildet worden. Dieser sprach sich im Verlauf seiner Tätigkeit bezogen auf die einzelnen Planungsabschnitte für insgesamt sechs sogenannte Kernforderungen aus, welche einer Verbesserung des Schutzes der Bürger und der Landschaft vor den Auswirkungen aus dem Neubau der Bahntrasse beinhalten.

Im Planfeststellungsabschnitt (PfA) 8.4 ist die Kernforderung die Tieferlegung der Gleistrasse im Gelände. Zusätzlich wurde in diesem Abschnitt eine sogenannte Landschaftsbrücke (2) gefordert.

Zusammen mit der Bürgerinitiative MUT und den beteiligten Gemeinden, vertreten durch die jeweiligen Bürgermeister, wurden diese Kernforderungen der sogenannten „Bürgertrasse“ in langen Verhandlungen mit der DB Netz AG Karlsruhe nun in die Planfeststellung aufgenommen.

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren bietet den Gemeinden, Interessensverbänden (Landwirtschaft, etc.) und den betroffenen Grundstückseigentümern sowohl für die Planung, als auch für die Bauphase und den späteren Betrieb der Neubaustrecke (NBS) die rechtliche Möglichkeit, eine Stellungnahme mit entsprechenden Einwendungen abzugeben.

Die Stadt Heitersheim macht davon Gebrauch, da sie in vielfältiger Weise von der NBS und ihren Auswirkungen direkt betroffen ist.

Die Raumschaft, vertreten durch das Regionale „Begleitgremium Bürgertrasse“, und der „Kommunalen Allianz“, vertreten durch die jeweiligen Bürgermeister, haben gemeinsam ein Anwaltsbüro beauftragt um gemarkungsbezogene Einwendungen auszuarbeiten.

Das beauftragte Anwaltsbüro BENDER HARRER KREVET aus Freiburg in Person von Herrn Rechtsanwalt Dr. Burmeister hat hierzu Einwendungen der Stadt Heitersheim in einer Stellungnahme formuliert (Anlage 6_2).

Eine Kurzzusammenfassung dieser Stellungnahme wird in der Sitzung präsentiert. Die ausführlichen Planfeststellungsunterlagen sind über den Link

https://evit-net.de/2656_VS01_ABS-NBS_Karlsruhe-Basel_PFA_8-4/

einsehbar.

Die für den Gemarkungsabschnitt Heitersheim wesentlichen Planunterlagen sind der Anlage 6_3 zu entnehmen.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat stimmt der in der Anlage 6_2 verfassten Stellungnahme des RA Dr. Burmeister mit den Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren Ausbau - und Neubautrecke DB Karlsruhe – Basel Abschnitt 8.4 Bad Krozingen – Müllheim zu. Sollten sich bis zur Abgabefrist der Stellungnahme zum 30.09.2020 noch zusätzliche bisher nicht berücksichtigte Einwendungen ergeben, wird die Verwaltung ermächtigt diese abgestimmt mit RA Dr. Burmeister noch anzufügen und der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg fristgerecht einzureichen.

Anlage/n:

- 6_2 Stellungnahme RA Dr. Burmeister
- 6_3 Planunterlagen Abschnitt Heitersheim

Christoph Zachow, Telefon: 07634/402-20

Martin Gekeler, Telefon: 07634/402-19

Az.: 797.19; 022.31

BENDER HARRER

| Rechtsanwälte

BENDER HARRER KREVET Fahnenbergplatz 1 79098 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
79083 Freiburg i.Br.

Freiburg, den 14.09.2020

Unser Zeichen: 2918/20 BU09 tb

Sekretariat: Sabine Wendschlag

Durchwahl: +49 761 28287-59

E-Mail: s.wendschlag@bender-harrer.de

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad Krozingen - Müllheim

Sehr geehrter Herr Kowohl,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir die Stadt Heitersheim in oben genannter Sache vertreten. Eine auf uns lautende Vollmacht kann auf Wunsch jederzeit vorgelegt werden. Namens und im Auftrag unserer Mandantin erheben wir hiermit

Einwendungen

gegen die Planfeststellung für die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitt 8.4 Bad Krozingen - Müllheim.

Begründung

I. Lärmschutz

BENDER HARRER KREVET

Rechtsanwälte Partnerschaft mbB
Fahnenbergplatz 1 79098 Freiburg
Telefon +49 761 28287-0
Telefax +49 761 28287-55

Freiburg

Prof. Dr. Bernd Bender (bis 2002)
Dr. Thomas Burmeister¹⁰
Dr. Bertolt Götte^{2, 5}
Dr. Jörg Vogel¹
Dr. Sebastian Seith¹⁰
Beate Pikolin
Dr. Jochen Scholz
Dr. Hellmut Götz^{8, 13}
Cathrin Gehl, LL.M.^{1, 4}
Dr. Anselm Rengshausen¹¹
Dr. Gianna Burret⁸
Dr. Patrick Heinemann
Natascha Katemann, B.Sc.
Magdalena Fauth
Dr. Hansjochen Dürr (Of Counsel)

Lörrach

Dr. Hermann Harrer (bis 2017)
Dr. Reinhold Krevet (bis 2007)
Heidrun McKenzie, M.C.L.^{5, 7}
Horst Teichmanis^{1, 14}
Dr. Ute Lusche⁸
Ulrich Lusche
Dr. Stefan Baum, M.A.E.S.⁶
Meike Kuhn⁷
Marion Strolka¹
Simone Schumann⁷
Dr. Gerhard Hölzlzimmer^{3, 9}
Martin Schwind¹
Kathrin Hüskes, LL.M.¹²
Dr. Dominic Roth⁸
Christian Gemp
Benedikt Lorenzet

Karlsruhe

Martin Eichler
Dr. Dr. Jörg Maurer
Birgit Roth-Neuschild⁶
Cornelia Betz
Lars Anderson
Steffen Barth

Pforzheim

Horst Teichmanis^{1, 14}
Dr. Marc Pfirrmann
Michael Rohlfing¹⁰
Dr. Fabian Schmeisser¹

Bonn

Sebastian Witt¹
Philipp Mohr LL.M.

- ¹ Fachanwalt für Arbeitsrecht
² Fachanwalt für Bank- und Kapitalmarktrecht
³ Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
⁴ Fachanwalt für Familienrecht
⁵ Fachanwalt für gewerblichen Rechtsschutz
⁶ Fachanwalt für Informationstechnologierecht
⁷ Fachanwalt für Internationales Wirtschaftsrecht
⁸ Fachanwalt für Steuerrecht
⁹ Fachanwalt für Vergaberecht
¹⁰ Fachanwalt für Verwaltungsrecht
¹¹ Fachanwalt für Versicherungsrecht
¹² Solicitor [England and Wales]
¹³ Steuerberater
¹⁴ Zulassungskanzlei Lörrach

Lörrach

Humboldtstraße 3
79539 Lörrach
Telefon +49 7621 4099-0
Fax +49 7621 4099-40

Karlsruhe

Karlstraße 52
76133 Karlsruhe
Telefon +49 721 959794-0
Fax +49 721 959794-60

Pforzheim

Zerrennerstraße 11
75172 Pforzheim
Telefon +49 7231 39763-0
Fax +49 7231 39763-10

Bonn

Friedrich-Ebert-Allee 67
53113 Bonn
Telefon +49 228 763774-0
Fax +49 228 763774-10

Sitz Freiburg

Amtsgericht Freiburg PR 700018
www.bender-harrer.de

1. Der Projektbeirat hat in seiner 8. Sitzung am 04.03.2013 für die Kernforderung 4 folgendes beschlossen:

„Die Kernforderung 4 (Bürgertrasse: Tieflage von Mengen bis Hühelheim mit Umfahung Buggingen) ist auf der Grundlage der Variante IV b der Matrix (Stand 23.09.2011) mit einem Rahmen von maximal 166 Mio. Euro Mehrkosten (Kostenstand 23.09.2011) zu realisieren.“

Danach ist u.a. im Bereich des PfA 8.4 ein **Vollschutz** über das gesetzliche Maß hinaus in der Weise zu gewährleisten, dass an allen schutzbedürftigen Immissionsorten entlang der NBS die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

- durch Tieflage der Trasse
- durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände)
- ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus
- ohne den Einsatz des besonders überwachten Gleises
- ohne passive Maßnahmen an den schutzbedürftigen Gebäuden
- mit neuem Wagenmaterial der Güterzüge (100 % Verbundstoff-Klotzbremsen der Güterwagen)

vollständig eingehalten werden.

2. Die Stadt Heitersheim begrüßt ausdrücklich das in Unterlage 17.1 niedergelegte Schallschutzkonzept für den PfA 8.4, in dem die Kernforderung 4 in vollem Umfang berücksichtigt wird. Dies haben die Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, in ihrem Beratungspapier zum Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen-Müllheim, vom September 2020 (**Anlage 1**) bestätigt.
3. Die Stadt Heitersheim fordert, dass dieses Schallschutzkonzept im PfA 8.4 gemäß der Empfehlung des Projektbeirats und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Finanzierungszusage planfestgestellt und anschließend auch tatsächlich umgesetzt wird.

II. Lärmschutz während der Bauzeit

1. Gemäß Ziffer 8.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 131) ist vorgesehen, die massenintensiven Bauabschnitte vom Tunnel Mengen im PfA 8.2 in den PfA 8.3 und 8.4 bis zum Knoten Hülgelheim in einem Mehrschichtbetrieb baulich umzusetzen. Dabei wird das bautechnische Logistikkonzept nur die Maßnahmen im Nachtzeitraum vorsehen, durch die „weitgehend“ keine Überschreitungen der AVV Baulärm zu erwarten sind. Dies sind im PfA 8.4 insbesondere folgende Arbeiten:

- Erdarbeiten,
- daraus resultierende Massentransporte.

- a) Ausweislich des Erläuterungsberichts wird unter Ziffer 12.5.3 (Unterlage 1, S. 267) angegeben, dass im Bereich des PfA 8.4 an Massenbewegungen im Bereich der Tieflage insgesamt ca. 5.200.000 m³ Aushubmaterial anfallen. Der Bedarf für den Aufbau der Gleisanlagen, die Hinterfüllung von Ingenieurbauwerken und für die Geländemodellierungen beträgt ca. 3.500.000 m³. Der Anteil an zwischenzulagernden Mutterboden beträgt dabei ca. 100.000 m³. Der Massenüberschuss im PfA 8.4 beträgt nach dem Erläuterungsbericht 1.700.000 m³.

In diesem Zusammenhang weist der Erläuterungsbericht darauf hin, dass die Massentransporte im PfA 8.4 im *Nachtzeitraum* ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes sowie im Falle des Abtransports über die Straße ausschließlich außerorts erfolgen.

Lärmintensive Tätigkeiten wie z.B. Ramm-, Spund- oder Bohrtätigkeiten werden im Tagzeitraum durchgeführt. Soweit in Ausnahmefällen weitere Bautätigkeiten im Nachtzeitraum durchgeführt werden müssen, die die Grenzwerte der AVV Baulärm überschreiten, werden hierfür geeignete Lärminderungsmaßnahmen (z.B. mobile Schallschutzwände) vorgesehen.

- b) Ziffer 8.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 131 ff.) unterscheidet grundsätzlich repräsentativ sieben maßgebliche Bautätigkeiten als Bauphasen der Gesamtmaßnahme entsprechend der Definition in Unterlage 17.4, 7.2. Diese Bauphasen entsprechen allerdings nicht den Bauphasen im Knoten Hülgelheim und werden deshalb als repräsentative Bauphasen der Gesamtmaßnahme bezeichnet:

- Repräsentative Baumaßnahme 1 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: Neu- und Ausbau von Baustraßen und Wirtschaftswegen, die als Baustraßen genutzt werden.

- Repräsentative Baumaßnahme 2 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: Bau von Straßenüberführungen, repräsentativ der Bereich um die Straßenüberführung K 4942 bei NBS-km 219,604 mit dem geringsten Abstand zu den schutzwürdigen Nutzungen in der Gemeinde Eschbach sowie dem westlich der NBS gelegenen Gewerbepark Breisgau.
- Repräsentative Baumaßnahme 3 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: repräsentativ die Gründung der SÜ Niederweg bei NBS-km 220,848 zeitgleich mit dem Verbau zur Herstellung des Trogbauwerks im Bereich der Landschaftsbrücke Eschbach/Sulzbach sowie die Erd- und Betonierarbeiten im Zusammenhang mit der Herstellung der Tieflage zwischen den Bauwerken mit dem geringsten Abstand zu den schutzwürdigen Nutzungen östlich der NBS im Gewerbepark Breisgau und westlich in den Gemeinden Eschbach und Heitersheim.
- Repräsentative Baumaßnahme 4 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: zeitlich parallele Betrachtung der Arbeiten zur Gründung der SÜ Heitersheimer Straße bei NBS-km 222,088 mit den Erd- und Betonierarbeiten an der Tieflage (nördlich) sowie dem Ausheben von Erdmassen zur Herstellung der Steilböschung (südlich) im Sinne einer oberen Abschätzung.
- Repräsentative Baumaßnahme 5 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: zeitlich parallele Betrachtung der Arbeiten zur Gründung der SÜ K 4944 NBS bzw. der GÜ Ehebach bei NBS-km 224,067 bzw. NB-km 224,079 mit den Erd- und Betonierarbeiten an der Tieflage (nördlich) sowie dem Ausheben von Erdmassen zur Herstellung der Steilböschung (südlich) im Sinne einer oberen Abschätzung.
- Repräsentative Baumaßnahme 6 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: Betrachtung der Bauphase 1 des Knoten Hügelheim als maßgeblich höchste Geräuschbelastung bei der Knotenumsetzung. In dieser Bauphase wird gemäß Ziffer 7.2.6 der Unterlage 17.4 – soweit wie möglich – die Gesamtanlage bestehend aus den Gleisanlagen, dem nördlichen und südlichen Kreuzungsbauwerk, der EÜ K 4944 (ABS-km 331,797) bzw. den SÜ Breitenweg NBS und ABS (NBS-km 225,806 und ABS-km 232,775) und SÜ Zienkener Straße (Rtb-km 234,565) sowie dem Bahnsteig für die Nord-Süd-Richtung errichtet. Zudem wird eine provisorische Bauweiche für den eingleisigen Betrieb während der Sperrpausen bei ca. Rtb-km 231,4 hergestellt. Im Sinne einer oberen Abschätzung werden die Arbeiten zur Gründung der jeweiligen EÜ/SÜ mit den Erd- und Betonierarbeiten an der Trasse und im Bahnsteigsbereich sowie dem im Knotenbereich anfallenden Gleisbauarbeiten parallel betrachtet.

- Repräsentative Baumaßnahme 7 der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4: Gleisbauarbeiten im gesamten Bauabschnitt nördlich des Knotens Hängelheim an der NBS in Tieflage.
- c) Die Ergebnisse zu diesen repräsentativen Bauphasen der Gesamtmaßnahme entsprechend Unterlage 17.4 werden im Erläuterungsbericht in Ziffer 8.3 (Unterlage 1, S. 132 ff.) wie folgt zusammengefasst:
- Während der Bauphase 1 und der Bauphase 6 kommt es im Tagzeitraum zu „geringfügigen“ Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an wenigen Gebäuden. Während der Bauarbeiten, die in den Bauphasen 2 bis 5 und 7 durchgeführt werden sollen, sind keine Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte am Tag, unter der Berücksichtigung der Vorbelastung aus Verkehrslärm, zu erwarten.
 - Soweit **Arbeiten** der einzelnen Bauphasen (ohne Erdbau) auch **im Nachtzeitraum** ausgeführt werden müssen, so können v.a. **im Rahmen der Verbauarbeiten** für die Trogbauwerke im Bereich der Landschaftsbrücken **sowie der Gründungsarbeiten** an den Straßen-, Gewässer- und Eisenbahnüberführungen, **deutliche Richtwertüberschreitungen an den nächst gelegenen Gebäuden nicht ausgeschlossen** werden. Falls es aus bahnbetrieblichen oder bauphysikalischen Gründen oder zur zeitlichen Minimierung der Baumaßnahme und damit der Eingriffe erforderlich wird, bestimmte Arbeiten zwingend im Nachtzeitraum durchzuführen, so sollten diese Vorgänge nach konkreter Festlegung der Bauzeiten und der eingesetzten Baumaschinen nochmals im Detail hinsichtlich der schalltechnischen Auswirkungen untersucht werden.
 - Die **Erdarbeiten zur Errichtung der Tieflage der NBS** finden in einem 24 h-Betrieb statt. Das heißt die Arbeiten finden im Tag- und Nachtzeitraum statt. Im Tagzeitraum sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht zu erwarten, **im Nachtzeitraum** sind in den folgenden Bereichen **Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten** (Unterlage 17.4, Anlage 3.2):
 - Einige Aussiedlerhöfe,
 - Hängelheim: Mitte bis Süd,
 - Buggingen: entlang der Griefheimer Straße und der Dr. Erich-Naumann-Straße.

Im Bereich der vorgenannten Ortslagen sollte der Erdbau – so der Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 133) – wenn möglich im Tagzeitraum durchgeführt werden.

- Sind ausnahmsweise im Nachtzeitraum Arbeiten über den Erdaushub hinaus erforderlich, können Richtwertüberschreitungen nicht ausgeschlossen werden. Die aktuelle Planung sieht – mit Ausnahme des im 24h-Betrieb erfolgenden Erdaushubs für die Tieflage – jedoch grundsätzlich Bauarbeiten am Tag vor. Soweit in Ausnahmefällen weitere Bautätigkeiten im Nachtzeitraum durchgeführt werden müssen, welche die Grenzwerte der AVV Baulärm überschreiten, werden hierfür geeignete Lärmminierungsmaßnahmen (z.B. mobile Schallschutzwände) vorgesehen.
- d) Der Erläuterungsbericht kommt unter Ziffer 8.3 (Unterlage 1, S. 134) zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der gebietsspezifischen, unter Berücksichtigung der Vorbelastungen korrigierten Immissionsrichtwerte im Tagzeitraum durch die vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschemissionen im Tagzeitraum nur im Bereich weniger Gebäude zu verzeichnen sind. Hierfür sollen Schutzmaßnahmen entsprechend der Unterlage 17.4, Ziffer 8.2 vorgesehen werden.

Gemäß Ziffer 4.1 der AVV Baulärm sind Maßnahmen zur Minderung von Baulärm zu ergreifen, wenn die Immissionsrichtwerte überschritten werden. Aufgrund der absehbaren Überschreitungen der Richtwerte besteht das Erfordernis für technische bzw. organisatorische Schutzmaßnahmen.

Um sicherzustellen, dass alle schalltechnischen Emissionsvorgänge, die nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vermeidbar sind, auch tatsächlich vermieden werden, wird der Vorhabenträger im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen zu den vertraglichen Regelungen mit dem Auftragnehmer Bau konkrete Auflagen zum Immissionsschutz entsprechend der schalltechnischen Untersuchung „Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschemissionen“ (Unterlage 17.4, Ziffer 8.2) formulieren und somit vereinbaren. Die beauftragten Firmen werden verbindlich verpflichtet, dass alle vermeidbaren Geräuschemissionen unterbleiben. Hierzu wird ein hinreichend konkretisierter Katalog typischer vermeidbarer Emissionsvorgänge erstellt. Hierzu zählt insbesondere auch das regelmäßige Abstellen der Motoren von Maschinen und Fahrzeugen in Leerlaufphasen. Weiterhin wird man von den Firmen den Nachweis fordern, dass alle auf der Baustelle eingesetzten Mitarbeiter in die relevanten Belange des Immissionsschutzes unterwiesen werden.

Als Maßnahmen zur Vermeidung bzw. zur Minderung von erheblich belästigendem Baulärm sind im Rahmen der Planung geräuscharme Bauverfahren vorzusehen. Grundsätzlich ist jede Baustelle so zu planen, dass die zum Einsatz kommenden Verfahren und Maschinen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Der Bauherr hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen zu verpflichten, dass ausschließlich Baugeräte ein-

gesetzt werden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Im Einzelnen verweist der Erläuterungsbericht auf die Unterlage 17.4.

- e) In der schalltechnischen Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen (Unterlage 17.4) wird zunächst der Unterschied zwischen statischen und dynamischen Baubetriebsbereichen erläutert. Als **statische Baubetriebsbereiche** werden ortsfeste Baustellenbereiche verstanden. Es handelt sich hier also um Baubetriebsbereiche, von denen über größere Zeiträume auf die im Einwirkungsbereich gelegenen schutzbedürftigen Nutzungen Baulärm einwirkt. Hierzu zählen insbesondere die Baustellenbereiche, auf denen Ingenieurbauwerke errichtet werden. Des Weiteren stellen sämtliche Baustelleneinrichtungsflächen statische Baubetriebsbereiche dar. Hierzu gehören insbesondere

- Errichtung von Straßenüberführungen,
- Errichtung von Eisenbahnüberführungen,
- Errichtung von Gewässerüberführungen,
- Errichtung des Knotens Hängelheim

Bei den statischen Baubetriebsbereichen wird parallel der Bau und Betrieb der Baustraßen sowie die Nutzung von Baustellen-Einrichtungsflächen (BE-Flächen) berücksichtigt. Der Geräteeinsatz für die einzelnen Bauphasen ist im Anhang 1 zu Unterlage 17.4 dokumentiert.

- f) Unter **dynamischen Baubetriebsbereichen** werden gemäß Unterlage 17.4 wandernde Baustellenbereiche verstanden. Im vorliegenden Fall enthält Unterlage 17.4 die Auffassung, dass im PfA 8.4 verschiedene Arten von Wanderbaustellen zur Herstellung der Tieflage der Trasse als dynamische Baubetriebsbereiche anzusehen sind. Hierzu gehören nach den Ausführungen in Unterlage 17.4 insbesondere:

- Herstellung der Tieflage als Steilböschung mit einem Verbundsystem mit Stahlgitter,
- Herstellung des Gleiskörpers,
- Herstellung von Landschaftsbrücken.

Relevante Emissionen treten bei wandernden Baustellen jeweils punktuell entlang der Strecke für jeweils einen begrenzten Zeitraum auf, der zur Fertigstellung eines einzelnen Abschnitts notwendig ist.

2. Die Stadt Heimersheim fordert, dass in dem Planfeststellungsbeschluss **Ramm-, Spund- und Bohrtätigkeiten** in der **Nacht** sowie an **Wochenenden** und **Feiertagen durch eine rechtsverbindliche Auflage ausnahmslos ausgeschlossen** werden.
3. Die Stadt Heimersheim fordert, dass in dem Planfeststellungsbeschluss **Erdbaumaßnahmen entlang der Aussiedlerhöfe IP 60 und IP 62 durch eine rechtsverbindliche Auflage im Nachtzeitraum ausgeschlossen** werden. Bislang ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 133) lediglich unverbindlich vermerkt, dass der Erdbau in Heimersheim im Bereich lärm betroffener Aussiedlerhöfe „wenn möglich im Tagzeitraum durchgeführt werden“. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das aufgrund der durchzuführenden europaweiten Ausschreibung zu beauftragende Bauunternehmen die Erdbaumaßnahmen ausschließlich nach einem ausschließlich betriebswirtschaftlich optimierten Betriebsablauf durchführt und dabei der Schutz der Anwohner in den Aussiedlerhöfen IP 60 und IP 62 zurückgestellt wird.

In Unterlage 17.4 Anhang 4., Schallimmissionsplan für Erdarbeiten im Nachtzeitraum dürfen Die IP 60 und IP 62 zwar noch innerhalb der 45 dB(A)-Linie liegen. Die Annahmen der Unterlage 17.4 müssen jedoch wie folgt angepasst werden,

- Es werden mehrere Maschinen gleichzeitig angesetzt,
- der Baubetriebsbereich Aushub der Baugrube für die Herstellung der Tieflage mittels Steilböschung wird um eine höhere Anzahl von LKW-Fahrten ergänzt,
- es erfolgt keine Anrechnung einer Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm.

Hierzu verweisen wir im Einzelnen auf das Beraterpapier der Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, zum PfA 8.4 vom September 2020 (**Anlage 1**).

Bei Berücksichtigung des vorgenannten Anpassungsbedarfs werden bei den Aussiedlerhöfen IP 60 und IP 62 die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm von 45 dB(A) in der Nachtzeit überschritten.

4. Die Stadt Heimersheim fordert weiter, dass in den Planfeststellungsbeschluss die Auflage aufgenommen wird, für **Ramm-, Spund- und Bohrtätigkeiten** die **leisesten** auf dem Markt verfügbaren Baumaschinen einzusetzen.
5. Außerdem fordert die Stadt Heimersheim, einen **Immissionsschutzbeauftragten** (nicht lediglich eine umweltfachliche Bauüberwachung) einzusetzen, der die Einhaltung der

Schallschutzmaßnahmen und der betrieblichen Vorgaben im Sinne eines Lärmmonitorings überwacht.

III. Baustellenverkehr (Massentransporte und Baustellenzulieferverkehr)

1. Nach dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ist unter 7.2 Baustraßen dargelegt, dass der Baustellenverkehr grundsätzlich unter den zwei wesentlichen Gesichtspunkten des Erdmassentransports und des Baustellenzulieferverkehrs zu betrachten ist. Der Massentransport betrifft hauptsächlich den Transport für den Abtrag (Einschnitte).

In Unterlage 10 sind *alle* im Bereich der NBS liegenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wege als mögliche Zufahrt ausgewiesen. Nach dem Erläuterungsbericht Ziffer 7.2 (Unterlage 1) erfolgen die Baustellenzufahrten in der Regel über das bestehende öffentliche Straßennetz und über landwirtschaftliche Wege. Es wird im Rahmen der Ausschreibung darauf hingewirkt, die Durchfahrung von Ortschaften durch Massentransporte auf eine möglichst geringe Belastung zu begrenzen. Die zur Baustellenerschließung vorgesehenen Zuwegungen und Einrichtungsflächen sind in der Unterlage 10 dargestellt. Die Darstellung beschränkt sich aber im Wesentlichen auf die Wege innerhalb der Planfeststellungsgrenze. Pläne über die Weiterführung des Baustellenverkehrs außerhalb der Planfeststellungsgrenze an das überörtliche öffentliche Verkehrsnetz oder an vorhandene Wirtschaftswege fehlen weitgehend.

Die Neubaustrecke erhält als Linienbaustelle beidseitig parallel verlaufende Baustraßen. Der Baustellenverkehr gelangt zu diesen Baustraßen über öffentliche Straßen und landwirtschaftliche Wege. Welche Straßen / Wege das sein werden, bleibt final den ausführenden Baufirmen überlassen und wird Bestandteil der jeweiligen verkehrsrechtlichen Anordnungen sein.

In Unterlage 10.1 Blatt 1 ist vorgesehen, dass der Baustellenverkehr auch über die K 4941 und weiter über die B 3 sowie durch einen im Zuge der NBS geplanten Wirtschaftsweg/Straße, die für den Baustellenverkehr genutzt werden kann (grün eingezeichnet) über den „Grißheimer Weg“ durch die Ortslage von Heitersheim verlaufen kann. Diese Straßen werden somit erheblich von Baustellenverkehr belastet werden.

Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 8.4 (Unterlage 1, S. 135) darauf hingewiesen, dass die Massentransporte im PfA 8.4 *im Nachtzeitraum* ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes sowie im Falle des Abtransports über die Straße ausschließlich außerorts (beispielsweise über die L 120 im PfA 8.3) erfolgen.

2. Ausweislich des Erläuterungsberichts wird unter Ziffer 12.5.3 (Unterlage 1, S. 267) angegeben, dass im Bereich des PfA 8.4 an Massenbewegungen im Bereich der Tieflage insgesamt ca. 5.200.000 m³ an Aushubmaterial anfallen. Der Bedarf für den Aufbau der Gleisanlagen, die Hinterfüllung von Ingenieurbauwerken und für die Geländemodellierungen beträgt ca. 3.500.000 m³. Der Anteil an zwischenzulagernden Mutterboden beträgt dabei ca. 100.000 m³. **Der Massenüberschuss im PfA 8.4** beträgt nach dem Erläuterungsbericht **1.700.000 m³**. Dieser ist von den einzurichtenden Zwischenlagern abzufahren.

Bei einer durchschnittlichen Zuladung von 15 m³/LKW ergeben sich daraus folgende LKW-Fahrten:

- Aushub für 5.200.000 m³ ($5.200.000 \text{ m}^3 : 15 \text{ m}^3/\text{LKW}$) = 346.666 LKW
- Abtransport des Massenüberschusses von 1.700.000 m³ ($1.700.000 \text{ m}^3 : 15 \text{ m}^3/\text{LKW}$) = 113.333 LKW.

Hinzu kommt Zulieferverkehr für den Streckenbau (Schotter, Planumsschutzschicht, Tragschicht etc.) und ggfs. Fahrzeugbewegungen für Beton/Stahl. Dieser Zulieferverkehr ist in den Planfeststellungsunterlagen bislang nicht quantifiziert.

Bei einem Bauzeitanteil für den Erdbau von mindestens 3 Jahren sind somit insgesamt ca. 460.000 LKW-Fahrten abzuwickeln. Pro Monat ergeben sich daraus ca. 12.777 LKW-Fahrten und bei 20 Arbeitstagen im Monat **ca. 638,7 LKW-Fahrten pro Arbeitstag**.

Diese Angaben beziehen sich ausschließlich auf den vorliegenden PfA 8.4.

Für eine sachgerechte Konfliktbewältigung und Problemlösung für den Massenabtransport kann der PfA 8.4 aber nicht isoliert, sondern muss im sachlichen Zusammenhang mit den parallel durchgeführten Planfeststellungsverfahren PfA 8.2 und 8.3 betrachtet werden. Hierfür wird zusätzlicher Aushub mit mehreren Mio. m³ anfallen. Auch der dort anfallende erhebliche Überschuss an m³ in der Größenordnung im siebenstelligen Bereich muss extern verwertet oder schadlos beseitigt werden. Es verbleiben auf jeden Fall Überschussmassen mit mehr als 1.000.000 m³.

3. Die Stadt Heitersheim fordert, dass der **Abtransport des Massenüberschusses** im PfA 8.4 sowie **der Anlieferverkehr** für die erforderlichen Erdmassen, Stahl und Beton **im Nachtzeitraum und tagsüber ausschließlich außerhalb geschlossener Ortschaften**, insbesondere **ortsfern entlang der geplanten Trasse** durchgehend **bis zur L 120** im Bereich des PfA 8.3 auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes erfolgt.

4. Falls ein Abtransport des Massenüberschusses sowie der Anlieferverkehr für die erforderlichen Erdmassen, Stahl und Beton aufgrund der erforderlichen Querungen von Gewässern entlang der Trasse nicht durchgehend bis zur L 120 im Bereich des PfA 8.3 möglich sein sollte, fordert die Stadt Heitersheim, **bereits im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich eine andere Wegeführung für den Abtransport des Massenüberschusses sowie für den Anlieferverkehr festzusetzen, die nicht durch geschlossene Ortschaften** – insbesondere nicht durch Heitersheim – **verläuft**.
5. Die Stadt Heitersheim fordert, rechtsverbindlich festzusetzen, dass der **Abtransport soweit und der Anlieferverkehr soweit wie möglich über die BAB 5** erfolgt. Hierzu sind geeignete, **von der Trasse abzweigende Wegeverbindungen zur BAB 5** im Planfeststellungsbeschluss **rechtsverbindlich festzuschreiben, die nicht durch geschlossene Ortschaften führen**. Als **geeignete Verbindung zur BAB 5**, die nicht durch geschlossene Ortschaften führt, kommt z.B. die die Trasse querende **Raiffeisenstraße (K 4941) Richtung Autobahn** in Betracht, **mit Weiterführung über die L 134 und dann an dem Kreisverkehr hinter dem Weinstetter Hof zur Anschlussstelle Hartheim/Heitersheim der BAB 5**.
6. Die Stadt Heitersheim fordert durch eine Auflage im Planfeststellungsbeschluss **rechtsverbindlich** festzulegen, **Baustellenverkehr** – entgegen der Unterlage 10.1 Blatt 1 - auch **über die Raiffeisenstraße (K 4941) Richtung Heitersheim und weiter in Heitersheim über die B 3 (OD Heitersheim) auszuschließen**.

Außerdem fordert die Stadt Heitersheim im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich auszuschließen, dass der Baustellenverkehr über einen im Zuge der NBS geplanten Wirtschaftsweg/Straße, die für den Baustellenverkehr genutzt werden kann (grün eingezeichnet) über den „Grißheimer Weg“ durch die Ortslage von Heitersheim verlaufen kann.

Diese innerorts verlaufenden Straßen würden sonst erheblich von Baustellenverkehr belastet werden, zumal der Abtransport des Massenüberschusses auch in der Nachtzeit erfolgen soll. Daher ist die B 3 (OD Heitersheim) für einen Massentransport in der Nachtzeit ungeeignet.

Aufgrund des hohen Massenüberschusses von 1.700.000 m³ im PfA 8.4 und dem hiermit verbundenen enormen LKW-Verkehr über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren muss unbedingt bereits im Planfeststellungsbeschluss rechtlich sichergestellt werden, dass der Abtransport des Massenüberschusses nicht durch die Ortschaften – insbesondere nicht durch Heitersheim – erfolgt. Hinzu kommt, dass der Abtransport des Massenüberschusses auch während der Nachtzeit geplant ist. Daher ist es umso wichtiger, bereits im Planfeststellungsbeschluss einen ortsdurchfahrtsfreien Abtransport zu gewährleisten. Es **muss verhindert werden, dass Entscheidungen über die Verwertung oder**

Beseitigung des Aushubs nach europaweiter Ausschreibung der Aufgabe **den Marktteilnehmern übertragen werden**. Denn sonst ist zu befürchten, dass die Entscheidung über die Verwertung oder Beseitigung des Aushubs ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien getroffen wird und der Schutz der Anwohner in den betroffenen Ortschaften dann zurückstehen muss.

IV. Zwischenlagerflächen und Bereitstellungsflächen – Verwertung/Abfall

1. In dem Erläuterungsbericht unter Ziffer 12.5.2 (Unterlage 1, S. 249) wird dargelegt, dass im Zuge der Baumaßnahme verschiedene Straßen und Wege zurückgebaut werden müssen. Alle gewonnenen Baustoffe, wie Straßenaufbruch, Oberbaustoffe etc., werden auf ihre Belastung untersucht und geordnet entsprechend den gesetzlichen Regelungen einer Wiederverwendung zugeführt oder entsorgt.

Das in Arbeit befindliche Verwertungs-, Deponierungs- und Logistikkonzept sieht vor, dass ein Großteil der aus dem Baufeld freigesetzten Massen aus der Herstellung der Tief- lage als Sande und Kiese unter Berücksichtigung der stofflichen Eigenschaften als Nebenprodukt der Baumaßnahme einzustufen und zu verwerten sind. Es wird dabei gewährleistet, dass die Repräsentativität der Probenahme zur Bewertung etwaiger Belastungen auf Basis DIN 19698-6 gegeben ist. Des Weiteren wird die Darstellung der Unbedenklichkeit hinsichtlich der stofflichen Eigenschaften (BBodSchG, BBodSchV, VwV Boden) vorgenommen.

Überschussmassen, die zeitversetzt im Zuge der Gesamtbaumaßnahme zwischen Offen- burg und Basel verwendet werden, können auf den geplanten Bereitstellungsflächen abgelagert werden. Diese Bereitstellungsflächen sind in Unterlage 10 dargestellt.

Die Deponierung nicht verwertbarer Aushubmassen wird möglichst gering gehalten und erfolgt nach den Grundsätzen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Die anfallenden Überschussmassen werden entsprechend den geltenden Gesetzen und Richtlinien verwertet und entsorgt. Die für eine Deponierung vorgesehenen Massen können in Abhängigkeit der Belastungen zu den im Erläuterungsbericht unter Ziffer 12.5.2 (Unterlage 1, S. 266 f.) aufgeführten Deponien verbracht werden. Allerdings gibt es nach Kenntnis der Stadt Heitersheim derzeit im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald keinen ausreichenden Deponieraum für belasteten sowie unbelasteten Erdaushub.

Darüber hinaus wird innerhalb eines zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren zu erstellenden Verwertungs- und Logistikkonzepts geprüft, inwieweit weitere Verwertungsmöglichkeiten (z.B. vorhandene Kiesgruben) zur Verbringung von Überschussmassen

geeignet sind und herangezogen werden können. Es ist für einzelne Bereiche geplant, nicht verwendbare Überschussmassen bei Geländemodellierungen einzusetzen. Baustoffe aus dem Rückbau von Gebäuden oder Straßen werden auf ihre Belastung untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut und entsorgt.

Es ist nach Aussage des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 267) in jedem Falle sichergestellt, dass durch eine vorhabenunabhängige Verwertung/Entsorgung von Erdaushub mittels Ausschreibung die Verwertung/Ablagerung von Erdmassen verbindlich über zu beauftragende Auftragnehmer geregelt werden kann. Diese Vorgehensweise entspricht auch Vorhaben mit vergleichbaren Massenbewegungen wie z.B. dem Integriertem Rheinprogramm. Die Erfahrung aus anderen Vorhaben belege – so der Erläuterungsbericht –, dass die Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial auch in dem hier anfallenden Umfang sichergestellt ist.

Im PfA 8.4 sind nach Ziffer 7.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 119) 41 Baustelleneinrichtungsflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 43.700 m² vorgesehen. Des Weiteren sind 67 Bereitstellungsflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 445.700 m² für Zwischenlagerung von Erdmassen vorgesehen. Über die Materialgüte (Zuordnungsclassen) der Ausbaumassen, die zwischengelagert werden sollen, enthalten die Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen.

In Abhängigkeit der Tieflage der Trasse ist nach Ziffer 8.2.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 123) von einer Breite der Baugrube von ca. 70 – 80 m auszugehen, an die beidseitig Baustraßen und daran wiederum benachbart Bereitstellungsflächen für die Zwischenlagerung von Erdmassen auf großer Länge anschließen. Die Zwischenlagerung der Erdmassen erfolgt ggfs. teilweise über die Bauzeit hinaus. Das Baufeld im Bereich der Tieflage weist auf großer Länge eine Breite von 100 – 130 m auf.

Nach Ziffer 12.5.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 264 f.) ist im Rahmen des vorgesehenen abschnittswisen Bauens geplant, die Massenbewegungen im Bereich der Tieflage, die 5.200.000 m³ im PfA 8.4 umfassen, folgendermaßen zu koordinieren:

- Aufgrund der großen Menge an Kiesen und Sanden werden die auszuhebenden und wieder einzubauenden Massen nach Möglichkeit ortsnahe ohne Zwischenlagerung durch das stufenweise Bauen des „just-in-time“-Konzepts wieder eingebaut.
- Für Massen, die zeitversetzt wieder eingebaut werden, bestehen längs der zu errichtenden Bahntrasse und im Bereich Buggingen Zwischenlagerflächen. Aufgrund des „just-in-time“-Konzepts ist es dabei ausreichend, dass ca. maximal 15 % der zu bewegendenden Massen zeitgleich zwischengelagert werden können.

- Das in Arbeit befindliche Verwertungs-, Deponierungs- und Logistikkonzept sieht vor, dass Massen, die im Baufeld nicht wieder zu verwenden sind, möglichst ohne Zwischenlagerung das Baufeld verlassen.
 - Die Massenbewegungen erfolgen längs der Linienbaustelle auf dort vorgesehenen Baustraße.
 - Es ist vorgesehen, dass das Baufeld verlassende Massen über ortsferne Straßen abtransportiert werden (z.B. K 4941/BAB 5 oder über die L 120 im angrenzenden PfA 8.3).
 - Für die Sicherstellung der Verwertung/Deponierung von Massen ist derzeit noch keine konkrete Vereinbarung getroffen worden. Innerhalb des eingerichteten Arbeitskreises Deponie und Logistik werden die verschiedenen Möglichkeiten und Optionen hierzu zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren detailliert erörtert. Die anfallenden Erdmassen sollen überwiegend im Rahmen der Errichtung der Trasse wiederverwertet werden. Erdmassen, die im Zuge des Einbaus nicht verwertet werden, werden in Abhängigkeit der Eigenschaften des Materials verwertet oder entsorgt. Die Entsorgung erfolgt, indem die Erdmassen entsprechend den vorhandenen Kapazitäten entweder in regionale oder überregionale Deponien gebracht und dort abgelagert werden.
2. Die Stadt Heitersheim begrüßt die angestrebte Minimierung der Zwischenlagerung durch das geplante „just-in-time“-Konzept. Sie hat aber Zweifel an dem dargestellten Umfang der erforderlichen Zwischenlagerflächen. Die Plausibilität des dargestellten Flächenumfangs für Zwischenlagerungen im Rahmen des „just-in-time“-Konzeptes ist anhand der Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehbar. Für die Ermittlung der tatsächlich benötigten Zwischenlagerflächen müssen plausible Annahmen vorliegen:
- welche stofflichen Qualitäten des Aushubs ungefähr erwartet werden,
 - wie viel Material im Baufeld wieder eingebaut werden kann und
 - welche Mengen etwa extern entsorgt werden müssen.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird u. a. beschrieben, dass das Aushubmaterial in Haufwerken (bis 500 m³) bereitgestellt und untersucht werden soll. Der Flächenbedarf für die Haufwerke korreliert unmittelbar mit den zu beprobenden Massen. Daher ist es dringend notwendig, diese Plandarstellungen mit näheren Angaben für die zu erwarteten Massen, Qualitäten und dem Vorgehen der Beprobung zu hinterlegen. Auf der derzeitigen Informationsbasis der Antragsunterlagen kann nicht nachvollzogen werden, wie der Flächenumfang ermittelt wurde. Es kann deshalb nicht ausgeschlossen werden, dass in der

Umsetzung ein deutlich höherer Flächenbedarf für Zwischenlager erforderlich wird als derzeit in den Planunterlagen dargestellt. Denn der Deponieraum für inerte Abfälle ist in der Raumschaft nach Auskunft der Landkreise sehr knapp. Aus diesem Grund ist es nicht ausgeschlossen, dass erheblich längere Entsorgungswege erforderlich sind als unter Ziffer 12.5.2 des Erläuterungsberichts implizit angenommen wird.

3. Die Stadt Heiterheim regt an, **die für die Beprobung der einzelnen Haufwerke erforderlichen Zwischenlagerflächen** für den Aushub des Trogbauwerks in Tieflage als Steilböschung **so weit wie möglich im Bereich der auf der Trasse zu führenden Baustraße** vorzusehen, um das Baufeld soweit wie möglich räumlich zu beschränken und dadurch die temporäre Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zu minimieren. Zu diesem Zweck hat der Bagger die Fraktionen, die innerhalb eines überschaubaren Zeitraums abgefahren werden können (die also nicht über einen längeren Zeitraum zwischengelagert werden müssen), auf der Baustraße im Bereich der Trasse als Haufwerke so weit weg zwischenzulagern, dass ein ausreichender zeitlicher Vorlauf für den Bagger-vortrieb einkalkuliert wird.

Soweit für einzelne Fraktionen (z.B. Kies) eine Untersuchung auf Schadstoffe entbehrlich sein sollte, regt die Stadt Heiterheim an, den möglichen Abtransport innerhalb des Trassenbereichs über Förderbänder zu prüfen.

4. Um das erforderliche Ausmaß der Bereitstellungsflächen beurteilen zu können, müssen die Entsorgungswege vorher so detailliert wie möglich in einem Bodenverwertungskonzept (BoVEK) geklärt werden.

Die Stadt Heiterheim regt an, die Bereitstellungsflächen, die für die Anlieferung des Materials benötigt werden, ebenfalls in dem aufzustellenden Bodenverwertungskonzept (BoVEK) zu ermitteln. In dem BoVEK sollten lange Lagerzeiten zwischen Anlieferung und Einbau möglichst vermieden werden, um den Umfang der erforderlichen Bereitstellungsflächen so weit wie möglich zu minimieren. Zu diesem Zweck sollte möglichst genau, aber auch möglichst realistisch eingetaktet werden, wann welche Materialien angeliefert werden müssen. In dem BoVEK ist auch ein detailliertes Konzept hinsichtlich Befestigung und Entwässerung der Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen vorzulegen.

Die Stadt Heiterheim regt ferner an, im Rahmen des BoVEK auch einen zeitverzögerten Abtransport ins Auge zu fassen, um Fahrzeugbewegungen zu entzerren.

V. Bodenverwertungskonzept (BoVEK)

1. Nach dem Erläuterungsbericht unter Ziffer 12.5.3 (Unterlage 1, S. 250) ist vorgesehen, in Abhängigkeit der zeitlichen Abfolge der einzelnen Planfeststellungsabschnitte sowie des dort jeweils anfallenden Massenüber- bzw. Massenunterschusses ein integriertes Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) auszuarbeiten. Ziel ist dabei, eine abschnittsübergreifende Optimierung bzgl. Lösungen für den Massentausch oder ggf. deren Verwertung bzw. deren Entsorgung zu erhalten.

Laut Antragsunterlagen soll das – in der Offenlage nicht ausgelegte - BoVEK-Grobkonzept der DB im weiteren Planungsverlauf zunehmend verfeinert werden und abschnittsübergreifende Aussagen beinhalten. Nach den uns vorliegenden Informationen, die sich allerdings nicht aus den Antragsunterlagen zum PfA 8.4 ergibt, sollen die Darstellungen eines solchen „Fein-BoVEKs“ (BoVEK 2. Stufe) bei der späteren Verwertung oder Beseitigung handlungsleitend oder –orientierend für die zukünftigen Auftragnehmer der DB werden.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, dass das **BoVEK** selbst **rechtsverbindlich** wird und nicht lediglich unverbindlich mögliche Entsorgungswege aufzeigt. Es **muss verhindert werden, dass Entscheidungen über die Verwertung oder Beseitigung des Aushubs** nach europaweiter Ausschreibung der Aufgabe **den Marktteilnehmern übertragen werden**. Denn sonst ist zu befürchten, dass die Entscheidung über die Verwertung oder Beseitigung des Aushubs ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien getroffen wird und der Schutz der Anwohner in den betroffenen Ortschaften (hier insbesondere Heitersheim) dann zurückstehen muss.

VI. Verkehrsbeschränkungen für Individualverkehr und ÖPNV während der Bauzeit

1. In Ziffer 8.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 120) werden nur pauschale Aussagen über mögliche Verkehrsbeschränkungen während der Bauzeit gemacht. Danach sollen die Baumaßnahmen so abgewickelt werden, dass Behinderungen für den öffentlichen Straßenverkehr zumindest minimiert werden. Sind Sperrungen dennoch nicht zu vermeiden, wird der Verkehr im Einvernehmen mit den Straßenbaulastträgern weiträumig umgeleitet.

Verkehrsrechtliche Anordnungen während der Bauzeit sowie die endgültige Beschilderung sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern erfolgen vor Baubeginn bzw. während der Baumaßnahme durch die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Der Bedarf an Aufrechterhaltung des Verkehrs während des Rück- und Neubaus der Überführungen der kreuzenden Straßen ist – so die Planfeststellungsunterlagen – bei der Planung berücksichtigt.

Nach Ziffer 12.3.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 256) ist für die Kreisstraße K 4941 (Raiffeisenstraße), NBS-km 221,358 (BW-Nr. 507), die die Stadt Heitersheim mit dem anliegenden Gewerbegebiet verbindet und anschließend die Auffahrt auf die BAB 5 an der Anschlussstelle Hartheim / Heitersheim ermöglicht kein Kreuzungsbauwerk erforderlich, da die Kreisstraße auf einer geplanten Landschaftsbrücke liegt. Während der Baumaßnahmen kann die K 4941 zur Aufrechterhaltung des Verkehrs provisorisch Richtung Norden umgelegt werden. Dabei wird diese für die Zeit der Baumaßnahme innerhalb des Baufeldes um bis zu 25 m in nördliche Richtung in gleicher Höhenlage räumlich verlegt.

Nach Ziffer 12.3.4 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 257) wird die Heitersheimer Straße (BW-Nr. 508) für die Errichtung des Kreuzungsbauwerkes zeitweilig für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr kann während dieses Zeitraums über die K 4941 umgeleitet werden.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, dass sie **vor etwaigen Straßensperrungen frühzeitig** über Art, Ausmaß und Dauer der Sperrung und die möglichen Umleitungsstrecken **informiert** wird und diese Informationen rechtzeitig in verständliche Form der Bevölkerung mitgeteilt werden.

VII. Landwirtschaftliches Wegenetz

1. Ausweislich Ziffer 12.3.5 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 S. 259) ist es geplant, das Wegenetz in einem sich an die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens anschließenden Flurbereinigungsverfahren neu zu ordnen. Im Vorgriff auf diese Verfahren wurde das Wegenetz im unmittelbaren Nahbereich der NBS in Abstimmung mit dem früheren Amt für Flurneuordnung und Landentwicklung bereits neu geordnet. Die nach Abschluss der Baumaßnahmen vorgesehenen Wegeführungen sind in den Lageplänen (Unterlage 3.1) dargestellt.

Zur Minderung bzw. zur Vermeidung der Trennwirkung der NBS wird die Querung der Wirtschaftswege bzw. Radwege durch entsprechende Kreuzungsbauwerke aufrechterhalten. Die einzelnen Wegebeziehungen sind in Ziffer 12.3.5 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 260 ff.) aufgeführt.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, dass das Wirtschaftswegenetz bereits **vor** Baubeginn der NBS im PFA 8.4 angepasst wird.
3. Die Stadt Heitersheim fordert, dass **das bestehende Wirtschaftswegenetz**, das durch die Baumaßnahme zerschnitten wird, **auch während der gesamten Bauphase** weiterhin **funktionsfähig** ist. Die Verbindung der Wirtschaftswege untereinander und die **Erreichbarkeit der einzelnen landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen** muss auch **während der gesamten Bauzeit ohne unzumutbare Umwegfahrten gewährleistet** sein. Es muss also sichergestellt sein, dass Zufahrten zu den einzelnen landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen durch die Baumaßnahme nicht unterbrochen oder ihre Benutzung nicht erheblich durch Umwegfahrten erschwert wird.
4. Die Stadt Heitersheim fordert, dass **der bestehende Feldweg (BW-Nr. 620) in der heutigen Lage beibehalten** wird und **als SÜ über die NBS geführt** wird. In dem Bauwerksverzeichnis heißt es bei NBS-km 222,207 BW-Nr. 620: „Teilweiser Rückbau eines Wirtschaftsweges im Bereich der NBS- Trasse, Ersatz durch BW-Nr. 509.“ Unter BW-Nr. 509 heißt es: „Neubau eines verlegten Wirtschaftsweges auf ca. 280 m Länge einschließlich Herstellung der Anschlüsse an die Heitersheimer Straße (BW-Nr. 508) sowie den bestehenden Wirtschaftsweg.“

Der bestehende Wirtschaftsweg BW-Nr. 620 ist ein Hauptwirtschaftsweg für die Landwirtschaft und v.a. für die Aussiedlerhöfe Dreyer und Feurstein. Dieser Hauptwirtschaftsweg muss auch während der gesamten Bauzeit ohne Unterbrechung funktionsfähig sein und während der gesamten Bauzeit auch für LKWs befahrbar sein. Sonst können zu den Aussiedlerhöfen Dreyer und Feurstein keine Vorprodukte, wie z.B. Dünger sowie Erntemaschinen und Mähdrescher angeliefert werden. Denn eine andere Zuwegung von Osten unter der bestehenden Bahnlinie ist aufgrund der Höhe des bestehenden Brückenbauwerks nicht möglich. Die geplante neue Wegeführung, die als Bauwerk BW-Nr. 509 von dem vorhandenen Feldweg BW-Nr. 602 abknickt und bis zur Heitersheimer Straße BW-Nr. 508 verläuft, führt zu einer Zerschneidung der bestehenden landwirtschaftlich genutzten Fläche und führt zu einer schwer zu bewirtschaftenden und zu beregnenden Fläche.

5. Außerdem fordert die Stadt Heitersheim sicherzustellen, dass das Flurbereinigungsverfahren, in dem das landwirtschaftliche Wegenetz neu geordnet wird, **zügig** durchgeführt wird. Die Erfahrungen aus vorangegangenen Projekten zeigt, dass sich solche Unternehmensflurbereinigungen über viele Jahre hinziehen, in denen dann entsprechende Rechtsunsicherheit herrscht.

VIII. Beregnungsnetze von Beregnungsverbänden

1. Durch die Baumaßnahme werden die Leitungen der Beregnungsverbände massiv betroffen. Im Einzelnen durchschneidet bzw. tangiert die NBS im PfA 8.4 folgende Beregnungsnetze der nachgenannten Beregnungsverbände:

- Beregnungsverband „Bremgartenerweg“
- Wasserverband „Langenbalken“
- Beregnungsverband „Großer Hardt“
- Zweckverband Wasserversorgung Weilertal
- Wasserverband „Heitersheim-Seefeldern“
- Beregnungsverband „Dorfgraben Buggingen“

Vorhandene Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen Dritter, die von der Maßnahme berührt bzw. betroffen sind, werden in Abstimmung mit den Eigentümern den neuen Gegebenheiten angepasst. Umbau und Anpassung erfolgen entsprechend den gültigen technischen Vorschriften im Rahmen vorhandener vertraglicher Regelungen bzw. neuer Vereinbarungen. Die Kostentragung für die Arbeiten an den Leitungen regelt sich nach Maßgabe der einschlägigen Gesetze, Verträge bzw. Vereinbarungen. Die Erhaltungspflicht wird durch gesonderte Verträge privatrechtlich geregelt.

Auf Heitersheimer Gemarkung werden insbesondere folgende Wasserleitungen für eine Bewässerung tangiert:

- Wasserleitung BW-Nr.715 – NBS-km 222,213

Eigentümer der Wasserleitung: Wasserverband Heitersheim-Seefeldern. Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 250 im Bereich der NBS-Querung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 222,213 in einem Winkel von ca. 97 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Durch die Kreuzung mit der geplanten NBS entsteht ein Konflikt zwischen dieser und der Bestandswasserleitung. Um die NBS in Tiefenlage herstellen zu können, muss die Wasserleitung baulich verändert/verlegt werden. Im Erläuterungsbericht werden drei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten NBS Maßnahme und der Bestandsleitung aufgeführt. Variante 1 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 1 wird die Wasserleitung nach Fertigstellung der geplanten Straßenüberführung „SÜ

Heitersheimer Straße“ in einem Schutzrohr innerhalb des Überbaus der SÜ (Endzustand) verlegt. Die genaue Lage wird durch die Vorhabenträgerin im Laufe des Planfeststellungsverfahrens in Abstimmung mit dem Eigentümer unter statischer Berücksichtigung festgelegt.

- Wasserleitung BW-Nr.716 – NBS-km 222,447

Eigentümer der Wasserleitung: Wasserverband Heitersheim-Seefeld. Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 150 im Bereich der NBS-Querung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 222,447 in einem Winkel von ca. 97 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Durch die Kreuzung mit der geplanten NBS entsteht ein Konflikt zwischen dieser und der Bestandswasserleitung. Um die NBS in Tieflage herstellen zu können, muss die Wasserleitung baulich verändert/verlegt werden. Im Erläuterungsbericht werden zwei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten NBS Maßnahme und der Bestandsleitung aufgeführt. Variante 1 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 1 wird die Wasserleitung ca. 70 m südlich des Bestandes in Tieflage im Endzustand verlegt.

Der im Zusammenhang mit der Wasserleitung BW-Nr. 716 stehende Brunnen 49/021-5 bei NBS-km 222,500 (Beregnungsverband Heitersheim-Seefeld) liegt im Eingriffsbereich des Baufeldes und muss zurückgebaut werden.

- Wasserleitung BW-Nr.717 – NBS-km 222,971

Eigentümer der Wasserleitung: Wasserverband Heitersheim-Seefeld. Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 150 im Bereich der NBS-Querung sowie im weiteren Leitungsverlauf. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 222,971 in einem Winkel von ca. 96 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Durch die Kreuzung mit der geplanten NBS entsteht ein Konflikt zwischen dieser und der Bestandswasserleitung. Um die NBS in Tieflage und die geplante Straßenüberführung „SÜ Feldweg Grißheim“ herstellen zu können, muss die Wasserleitung baulich verändert/verlegt werden. Da im Abstand von ca. 290 m vom Leitungsbestand noch die Wasserleitung BW-Nr. 718 liegt, erfolgt je nach der Variante der Verlegung der Wasserleitung BW-Nr. 717, eine gemeinsame Betrachtung der Verlegevarianten für beide Leitungen. Im Erläuterungsbericht werden drei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten Baumaßnahme zur Errichtung der NBS und der Bestandsleitung aufgeführt. Variante 3 wird aufgrund der gebündelten Leitungsquerung von 717,

718, 719 bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 3 erfolgt bei ca. NBS-km 222,971 ein Teilrückbau/eine Teilstilllegung der Wasserleitung (im Bereich der geplanten NBS ist der Rückbau zwingend) auf ca. 160 m. Es wird ein Nord-Süd-Ersatz über eine Verbindungsleitung von der Beregnungsleitung BW-Nr. 717 zur Beregnungsleitung BW-Nr. 718 geschaffen. Die Entscheidung über die Umsetzung der Variante 3 hat unter Berücksichtigung der Variantenentscheidung zur Wasserleitung BW-Nr. 718 zu erfolgen.

- Wasserleitung BW-Nr.718 – NBS-km 223,262

Eigentümer der Wasserleitung: Wasserverband Heitersheim-Seefeld. Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 150 im Bereich der NBS-Querung sowie im weiteren Leitungsverlauf. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 223,262 in einem Winkel von ca. 102 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Durch die Kreuzung mit der geplanten NBS entsteht ein Konflikt zwischen dieser und der Bestandwasserleitung. Um die NBS in Tieflage herstellen zu können, muss die Wasserleitung baulich verändert/verlegt werden. Da im Abstand von ca. 290 m vom Leitungsbestand noch die Wasserleitung BW-Nr. 717 liegt, erfolgt je nach der Variante eine gemeinsame Betrachtung. Im Erläuterungsbericht werden zwei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten Baumaßnahme zur Errichtung der NBS und der bestehenden Wasserleitung BW-Nr. 718 aufgeführt. Variante 2 wird aufgrund der gebündelten Leitungsquerung von 717, 718, 719 bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 2 wird die Wasserleitung ca. 60 m nördlich des Bestandes in Tieflage im Endzustand verlegt. Die Entscheidung über die Umsetzung der Variante 2 hat unter Berücksichtigung der Variantenentscheidung zur Wasserleitung BW-Nr. 717 zu erfolgen.

- Wasserleitung BW-Nr.719 – NBS-km 223,725

Eigentümer der Wasserleitung: Wasserverband Heitersheim-Seefeld. Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 150 im Bereich der NBS-Querung sowie im weiteren Bereich. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 223,725 in einem Winkel von ca. 80 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Durch die Kreuzung mit der geplanten NBS entsteht ein Konflikt zwischen dieser und der Bestandwasserleitung. Um die NBS in Tieflage herstellen zu können, muss die Wasserleitung baulich verändert/verlegt werden. Die im Abstand von nur wenigen Metern zur Wasserleitung BW-Nr. 719 verlaufende Schmutzwasserleitung BW-Nr. 651 ist bei der Verlegung der Wasserleitung zu berücksichtigen. Eine gegenseitige Behinderung beim Umverlegen

der beiden Leitungen muss ausgeschlossen werden. Im Erläuterungsbericht werden zwei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten Baumaßnahme zur Errichtung der NBS und der bestehenden Wasserleitung BW-Nr. 719 aufgeführt. Variante 2 wird aufgrund der gebündelten Leitungsquerung von 717, 718, 719 bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 2 erfolgt bei NBS-km 223,725 ein Teilrückbau/eine Teilstilllegung der Wasserleitung (im Bereich der geplanten NBS ist der Rückbau zwingend) auf ca. 120 bis 200 m. Es wird ein Süd-Nord-Ersatz über eine Verbindungsleitung von der Beregnungsleitung BW-Nr. 719 zu Beregnungsleitung BW-Nr. 718 geschaffen. Die Verbindungsleitung wird außerhalb des NBS-Baufelds auf der östlichen Seite der NBS auf einer Länge von ca. 500 m verlegt. Die Entscheidung über die Umsetzung der Variante 2 hat unter Berücksichtigung der Variantenentscheidung zur Wasserleitung BW-Nr. 718 zu erfolgen.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindliche Auflage aufzunehmen, dass eine **Beregnung der landwirtschaftlich genutzten Flächen** auch **während der gesamten Bauzeit möglich** sein muss. Zu diesem Zweck müssen die Leitungen durch vorzeitige Baumaßnahmen bereits **vor** Baubeginn der NBS in Tieflage verlegt und funktionsfähig sein, möglichst schon im Endzustand. Außerdem muss sichergestellt werden, dass einzelne landwirtschaftlich genutzte Flächen durch Rückbaumaßnahmen oder eine Leitungsverlegung nicht von dem Beregnungsnetz abgeschnitten werden.
3. Die Stadt Heitersheim fordert, dass die DB als Veranlasser für sämtliche erforderlichen Verlegungsmaßnahmen, Anpassungsmaßnahmen, Rückbaumaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen die Kosten trägt.

IX. Schutz der querenden Kabel und Leitungen

1. Durch die Baumaßnahme werden nach Ziffer 12.2 des Erläuterungsberichts (S. 192 ff.) Kabel und Leitungen als Anlagen Dritter berührt, Kabel- und Leitungsverlege- bzw. sicherungsarbeiten werden erforderlich. Der Leitungsbestand Dritter ist in den Leitungslageplänen (Unterlage 11) dargestellt.

Vorhandene Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen Dritter, die von der Maßnahme berührt bzw. betroffen sind, werden in Abstimmung mit den Eigentümern den neuen Gegebenheiten angepasst. Umbau und Anpassung erfolgen entsprechend den gültigen technischen Vorschriften im Rahmen vorhandener vertraglicher Regelungen bzw. neuer Vereinbarungen. Die Kostentragung für die Arbeiten an den Leitungen regelt sich nach

Maßgabe der einschlägigen Gesetze, Verträge bzw. Vereinbarungen. Die Erhaltungspflicht wird durch gesonderte Verträge privatrechtlich geregelt.

2. Auch auf Heitersheimer Gemarkung sind mehrere Ver- und Entsorgungsleitungen anderer Versorgungsträger betroffen.
3. Die Stadt Heitersheim fordert, dass die **Planung für die Neuverlegung oder Änderung von Ver- und Entsorgungsleitungen aller Art, für Versickerungsgräben etc. jeweils frühzeitig in enger Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Versorgungsträger und der Stadt** erfolgen.
4. Die Stadt Heitersheim fordert, dass **die Ver- und Entsorgungsleitungen**, die von den Baumaßnahmen betroffen sind, **vor Beginn der Baumaßnahmen für die NBS verlegt werden und während der gesamten Bauzeit voll funktionsfähig** bleiben. Insbesondere die der Grundversorgung dienenden Trinkwasserleitungen müssen während der gesamten Bauzeit uneingeschränkt funktionsfähig bleiben und dürfen auch nicht nur zeitweise unterbrochen werden, auch soweit es sich um Leitungen anderer Versorgungsträger handelt. Gleiches gilt für alle anderen betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen (Schmutzwasserleitungen, Regenwasserleitungen, Versickerungsgräben, Glasfaserleitungen etc.), auch soweit es sich um Leitungen anderer Versorgungsträger handelt.
5. Außerdem fordert die Stadt Heitersheim, dass für diese Leitungen einschließlich zugehöriger Schächte – auch wenn sie bereits verlegt sind – während der gesamten Bauarbeiten **ausreichende Schutzvorkehrungen** getroffen werden, wenn die Leitung dann noch im Einwirkungsbereich der Baustelle liegt, insbesondere wenn der entsprechende Weg als Baustraße genutzt wird. Ferner ist die **Lage der Leitungen** vor Ort **sichtbar abzustecken**.
6. Die Stadt Heitersheim fordert, dass die DB als Veranlasser für sämtliche erforderlichen Verlegungsmaßnahmen, Anpassungsmaßnahmen, Rückbaumaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen die Kosten trägt.

X. Ertüchtigung und Beweissicherung vor Baubeginn

1. Die Stadt Heitersheim fordert, dass **vor Beginn der Bauarbeiten** die landwirtschaftlichen Feldwege, die als Baustraßen genutzt werden sollen, für schwere Baufahrzeuge **ertüchtigt** und **nach Abschluss der Bauarbeiten** auf Kosten der Vorhabenträgerin **wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt** werden. Die Stadt Heitersheim fordert weiter, dass die öffentlichen Straßen, die als Baustraßen genutzt werden sollen, auf Kosten

der Vorhabenträgerin nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, dass vor Beginn der Bauarbeiten für folgende Anlagen ein **Beweissicherungsverfahren** durchgeführt wird:

- bei den bestehenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen, die im PfA 8.4 als Baustraße genutzt werden sollen,

3. Im Rahmen des Beweissicherungsverfahrens ist der Zustand der bestehenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen, die als Baustraße genutzt werden sollen, zu überprüfen und zu dokumentieren, um evtl. durch den Baustellenverkehr bedingte Schäden feststellen zu können.

XI. Städtische Rekultivierungsfläche ehemalige Erdaushubdeponie „Äußere Hardt“

1. Im Bereich NBS-km 222,0 – 222,2 befindet sich auf den Grundstücken Flst.Nrn. 6739-6740 die rekultivierte Erdaushubdeponie „Äußere Hardt“ mit bedeutsamen Artenvorkommen der „Östlichen Grille“. Diese ökologisch wertvollen Flächen mit einem bedeutsamen Artenschutzvorkommen und zweier Flachwasserzonenflächen wird für die Neubaustrecke im südöstlichen Teil in Anspruch genommen.
2. Die Stadt Heitersheim fordert, eine **spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit integriertem ökologischen Schutzkonzept** für einen adäquaten dauerhaften ökologischen Ausgleich sowie eines Monitorings **für die ehemalige Erdaushubdeponie „Äußere Hardt“** zu erstellen. Dabei sind artenschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Maßnahmen zu unterscheiden:

Für die Bauphase sind wirksame Schutzvorkehrungen für besonders geschützte Arten i.S.v. § 44 Abs. 1 BNatSchG (Insekten, evtl. Vögel, Fledermäuse etc.) durch wirksame Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zu erstellen und ein entsprechendes Monitoring zu konzipieren und durchzuführen.

Zum Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Eingriff sind geeignete Ausgleichsflächen mit adäquaten Ausgleichsmaßnahmen zum dauerhaften ökologischen Ausgleich für den Verlust dieses bedeutsamen Biotopes vorzuschlagen, herzustellen (mit angemessener Fertigstellungs- und Entwicklungspflege) und anschließend dauerhaft zu pflegen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist durch ein Monitoring zu überprüfen.

XII. Ersatzmaßnahme Renaturierung Sulzbach

1. Die Stadt Heitersheim sieht das im Landschaftspflegerischen Begleitplan in Unterlage 13.4.4.7 – Ersatzmaßnahme Renaturierung Sulzbach – aufgeführte landschaftspflegerische Konzept zur Renaturierung des Sulzbachbettes südlich des Sulzbachs kritisch. Denn die Verlegung des Sulzbaches in einen mäandrierenden neuen Gewässerlauf auf die Südseite des jetzigen Bachbettes verursacht erhebliche Eingriffe in bestehende Landwirtschaftsflächen. Die Landwirtschaft hat bereits durch die Neubaustrecke erhebliche Flächenverluste hinzunehmen.
2. Die Stadt Heitersheim begrüßt zwar grundsätzlich die geplanten gewässerökologische Verbesserungen im Bereich des eingedeichten (Dammlage) Sulzbaches. Die Planungen sind jedoch mit der für dieses Gewässer II. Ordnung unterhaltspflichtigen zuständigen Gemarkungsgemeinde (hier: Stadt Heitersheim) abgestimmt werden. Das war bisher leider nicht der Fall. Daher ist aufgrund des vorliegenden Plans keine abschließende Bewertung dieser Maßnahme möglich.
3. Die Stadt Heitersheim regt an, anstelle der bislang geplanten Renaturierungsmaßnahme die Machbarkeit gewässerökologischer Ersatzmaßnahmen **nördlich des Sulzbachbettes im Bereich der bestehenden Flutmulde** zu prüfen und wenn dies möglich ist zu berücksichtigen. Denn solche gewässerökologische Ersatzmaßnahmen nördlich des Sulzbachbettes dürften ohne Verlust von wertvollen landwirtschaftlich genutzten Flächen realisierbar sein.

XIII. Bodenschutz

1. Durch den PfA 8.4 werden insgesamt 478.806 m² Fläche für die geplanten Bauwerke versiegelt, einschließlich der stark überprägten Steilböschungen davon sind heute bereits 32.034 m² versiegelt. Somit beträgt die erforderliche zusätzliche Versiegelungsfläche 446.772 m². Von der Neuversiegelungsfläche (446.722 m²) sind mit einem Anteil von 170.730 m² Böden mittelhoher Bedeutung und mit einem Flächenanteil von 272.825 m² Böden hoher Bedeutung für den Bodenschutz betroffen. Durch die geplante Baumaßnahme ergibt sich ein Entsiegelungspotenzial von 27.516 m². Unter Berücksichtigung dieses Entsiegelungspotenzials beträgt die Netto-Neuversiegelung rund 419.256 m².
2. Die Stadt Heitersheim fordert, die **Erstellung eines Bodenschutzkonzepts nach DIN 19639**. Der Schutz der natürlichen Bodenfunktionen ist sowohl im BNatSchG als auch im BBodSchG verankert. Nach den vorliegenden Informationen ist ein ausreichender Schutz der natürlichen Bodenfunktionen bzw. deren Wiederherstellung nicht gegeben bzw. es ist

anhand der vorliegenden Unterlagen nicht prüfbar, ob deren Schutz gewährleistet werden kann. So wird im LBP zwar kurz der Oberboden angesprochen, der Unterboden jedoch nur bei der Zwischenlagerung genannt. Die Grenzen der Befahrbarkeit und Bearbeitbarkeit nach DIN 18915 und DIN 19639 werden nicht erwähnt. Deren Einhaltung ist jedoch unabdingbar dafür, dass die später wieder landwirtschaftlich genutzten Flächen sachgerecht bearbeitet, gelagert und rekultiviert werden und die Böden wieder natürliche Bodenfunktionen erfüllen können. Die gesetzliche Verpflichtung nach § 7 BBodSchG in Verbindung mit § 1 BBodSchG und § 15 BNatSchG, Vorsorge gegen schädliche Bodenveränderungen zu treffen, wird bei der NBS im Besonderen ausgelöst, da Böden durch unsachgemäßes Befahren, Umlagern, Zwischenlagern und (Wieder-)Einbauen verdichtet und das Bodengefüge erheblich beeinträchtigt werden, wenn keine entsprechenden Maßnahmen zum Schutz der Böden vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere, wenn – wie hier – nach Beendigung der Baumaßnahme die natürlichen Bodenfunktionen ganz oder in Teilbereichen erneut nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG wiederhergestellt werden. Diese Funktionen sind vorrangig nach § 1 BBodSchG zu sichern und bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen wiederherzustellen.

3. Die Stadt Heitersheim fordert außerdem, dass eine **bodenkundliche Baubegleitung** eingesetzt wird. Diese bietet erst die Voraussetzung für den fachgerechten Umgang mit den Böden, den Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen nach § 1 BBodSchG und die Wiedernutzbarmachung der landwirtschaftlichen Flächen. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wird anstelle einer bodenkundlichen Baubegleitung lediglich eine „Umweltfachliche Bauüberwachung“ erwähnt, ohne deren Aufgabenbereich zu konkretisieren. Dies ist nicht ausreichend. Zum Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen entsprechend § 1 BBodSchG ist aufgrund der umfassenden Eingriffe in das Schutzgut Boden eine bodenkundliche Baubegleitung und vorherige Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes vorzusehen.

XIV. Grundwasserschutz

1. Die Stadt Heitersheim fordert, dass aufgrund der sensiblen Grundwasserverhältnisse und der Eingriffe in den Grundwasserkörper zur fachgerechten Umsetzung der Maßnahmen und zur Vermeidung von Schäden eine umweltfachliche Baubegleitung mit Schwerpunkt Wasser / Gewässerschutz zu beauftragen ist.
2. Außerdem fordert die Stadt Heitersheim, dass im Bereich der Bahntrasse und in den Bereichen der Bahnseitengräben Böden mit hohem Schadstoffrückhaltepotential zu erhalten oder wieder einzubauen sind. Dabei ist vor allem auf einen hohen Humusanteil, hohe Pufferkapazitäten (hoher pH-Wert, Kalkgehalt), ausreichende Feinbodenanteile und Bodenmächtigkeit zu achten. Die Vorgaben der Richtlinie 836.4107 „Gewässerschutz und

Bodenschutz“ und in Wasserschutzgebieten der RistWag 2016 sind zu beachten. Die Unterhaltung der Entwässerungsleitungen in Wasserschutzgebieten muss sich nach dem DWA Arbeitsblatt A142 richten. Die Dichtheit von Rohrleitungen ist vor Verfüllung des Rohrgrabens nach den anerkannten Regeln der Technik zu überprüfen.

3. Durch die NBS werden im PfA 8.4 die in Unterlage 12.1 (S. 10 ff.) im Einzelnen aufgeführten Wasserschutzgebiete tangiert.

Die Stadt Heitersheim fordert, fachtechnisch abgegrenzte Wasserschutzgebiete, für die die Schutzziele vorläufig eingeführt sind, bei der Planung analog festgesetzter Wasserschutzgebiete zu behandeln.

4. Gemäß RiStWag 16 (Kap. 7.2) sind in Wasserschutzgebieten auch im Böschungsbereich Abdichtungen von mindestens 40 cm Mächtigkeit und kf-Wert kleiner/gleich 10^{-7} einzubauen sowie eine 40 cm mächtige Oberbodenabdeckung aufzubringen. Die Stadt Heitersheim fordert, dass die Vorgaben der RiStWag eingehalten werden.
5. In Planunterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Seite 6 ff. ist eine tabellarische Zusammenstellung aller wasserrechtlich relevanten Tatbestände enthalten. Darin wird nicht unterschieden zwischen Eingriffen in das Grundwasser während der Bauzeit, für die in Anhängigkeit des in der Bauumsetzung festzulegenden detaillierten Bauverfahrens die Genehmigungen gesondert eingeholt werden, und solchen Eingriffen, über die die Planfeststellungsbehörde entscheidet. Hier ist zu berücksichtigen, dass für letztere in den Unterlagen zur Planfeststellung eine höhere Informationsdichte vorausgesetzt werden muss. Die Stadt Heiterheim regt an, eine solche Kennzeichnung in der Tabelle nachzuliefern.
6. Für Grundwasserhaltungen ist grundsätzlich erforderlich, dass vorab eine technische Beschreibung der Wasserentnahmeeinrichtungen vorgelegt wird. Die Stadt Heitersheim fordert, dass die durch die Grundwasserabsenkungen voraussichtlich anfallenden Wassermengen vorab rechnerisch ermittelt werden und deren schadlose Ableitung dargestellt wird. Dort wo nicht gesondert eine wasserrechtliche Genehmigung eingeholt wird, sind diese Angaben in den Planfeststellungsunterlagen zu ergänzen. Im Betrieb sind für Grundwasserhaltungen die tatsächlich anfallenden Wassermengen zu ermitteln und aufzuzeichnen.
7. Die Stadt Heitersheim fordert, dass für Bauphasen innerhalb von Wasserschutzgebieten vorab ein Alarmplan für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen erstellt und auf der Baustelle vorgehalten wird. Dieser Alarmplan muss tagesaktuell über Alarmierungswege und gegebenenfalls über Sofortmaßnahmen am Unfallort bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen informieren. Der Alarmplan ist vorab jeweils bei Beginn eines neuen Bauabschnitts mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen und allen Mitarbeitern mit Leitungsfunktion auf der Baustelle gegen Unterschrift zur Kenntnis zu geben.

8. Die Stadt Heitersheim fordert, im Zuge der Baumaßnahme sicherzustellen, dass der Auftragnehmer größte Vorsicht hinsichtlich Verlusten von Kraft- und Betriebsmitteln der Maschinen, Geräte und Fahrzeuge walten lässt. Baumaschinen sind gegen Tropfverluste und auslaufende Kraft- und Betriebsmittel zu sichern. Die Baumaschinen sind an jedem Betriebstag auf einen betriebstechnisch einwandfreien Zustand durch eine für die Baustelle verantwortliche Person zu prüfen.
9. Darüber hinaus fordert die Stadt Heitersheim, dass für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in Wasserschutzgebieten und deren Lagerung die Bestimmungen der AwSV in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu beachten sind.

XV. Niederschlagswasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung (Entwässerung)

1. Im PfA 8.4 erfordert die ABS/NBS ausweislich Unterlage 12.1 (S. 5 ff., 24 f.) den Neubau einer Streckenentwässerung. Aufgrund der Kiesschichten und des ausreichenden Flurabstandes im Bereich der Tieflage wird das anfallende Niederschlagswasser hier über Versickerungsmulden dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt. Eine solche Versickerung des auf der Bahnanlage anfallenden Niederschlagswassers mittels Versickerungsmulde ist von NBS-km 216,897 bis NBS-km 218,800 sowie von NBS-km 221,400 bis NBS-km 226,200 geplant. Eine Ausnahme bildet der Bereich von NBS-km 218,800 bis 221,400, in dem das Niederschlagswasser aufgrund des geringen Flurabstandes nicht über Versickerungsmulden versickert werden kann. Stattdessen wird das anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich mit Hilfe von Tiefenentwässerungen gesammelt und über Hebeanlagen in oberflächennahe Versickerungsbecken geleitet wird. Im Bereich des Knotenpunktes von ABS-/NBS-km 226,200 (233,180) bis ABS-/NBS-km 235,780 wird das auf der Bahnanlage anfallende Niederschlagswasser mit Hilfe von Mulden-Rigolen-Systemen versickert. Am Tiefpunkt der Landschaftsbrücke Burggraben/Bruckgraben sowie an den Tiefpunkten der beiden Kreuzungsbauwerke wird zur Abfuhr von Schlepplwasser (geringfügige Mengen) jeweils eine Hebeanlage mit zugehörigem Versickerschacht angeordnet, Einzelheiten sind in Unterlage 12.2, Blätter 2, 6, 15 und 16 dargestellt.

Die Entwässerung des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt gemäß Unterlage 12.1 S. 9 in gleicher Weise. Dabei sind die Anforderungen der unterschiedlichen Schutzgebiete zu berücksichtigen. Ferner sind die gesetzlichen Vorgaben (Schutz

vor Verunreinigungen durch Betriebs- und Schmierstoffe der Maschinen und Geräte) jederzeit zu erfüllen.

Im PfA 8.4 ist keine Einleitung in einen Vorfluter vorgesehen.

Im PfA 8.4 werden ausweislich der Unterlage 12.1 S. 10 f. folgende Wasserschutzgebiete durchfahren:

- Wasserschutzgebiet der Zone III A (WSG-Zweckverband WV Weilertal) TB-Hügelheim, Rtb-km. 234,995 bis 235,780: entsprechend den gültigen Regelwerken wird das Niederschlagswasser in einem Mulden-Rigolen-System mit bewachsenem Boden von mindestens 30 cm Mächtigkeit versickert. Außerdem wird eine abdeckende Schutzschicht im Planumbereich vorgesehen. Mit der Anordnung der belebten Bodenzone als Schutzvorkehrung wird gemäß § 9 Abs. 1 der Schutzgebietsverordnung WSG 315133 eine Befreiung des Verbotes nach § 5 Abs. 3 Nr. 7 beantragt, damit Hilfe der Schutzvorkehrungen einer Verunreinigung des Grundwassers oder sonstigen nachteiligen Veränderung seiner Eigenschaften entgegengewirkt wird.
- Wasserschutzgebiet der Zone III B (WSG-Zweckverband Neuenburg OT Grißheim TB-II), Rtb-km. 234,330 bis 235,780: entsprechend den gültigen Regelwerken wird das Niederschlagswasser in einem Mulden-Rigolen-System mit bewachsenem Boden von mindestens 30 cm Mächtigkeit versickert. Außerdem wird eine abdeckende Schutzschicht im Planumbereich vorgesehen. Mit der Anordnung der belebten Bodenzone als Schutzvorkehrung wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 der Schutzgebietsverordnung WSG 315132 eine Befreiung des Verbotes nach § 5 Abs. 1 Nr. 6 beantragt, damit Hilfe der Schutzvorkehrungen einer Verunreinigung des Grundwassers oder sonstigen nachteiligen Veränderung seiner Eigenschaften entgegengewirkt wird.

Darüber hinaus befinden sich folgende Wasserschutzzonen am Rande der Strecke:

- Wasserschutzgebiet der Zone II
(WSG-Grp. WV „Krozinger Berg“ Bad Krozingen) im nördlichen PfA 8.4 an der NBS
- Wasserschutzgebiet der Zone III A
(WSG-Grp. WV „Krozinger Berg“ Bad Krozingen) im nördlichen PfA 8.4 an der NBS
- Wasserschutzgebiet der Zone II
(WSG-Zweckverband WV Weilertal „TB“ Hügelheim) im südlichen PfA 8.4 an der ABS/Rtb)

In den Planfeststellungsunterlagen wird eingeräumt, dass bei dem PfA 8.4 die RiStWag 2016 anwendbar ist, soweit die Bahntrasse durch Wasserschutzgebiete führt.

2. Die Stadt Heitersheim regt an, das Mulden-Rigolen-System mit bewachsenem Boden von mindestens 40 cm Mächtigkeit auszubilden. Gem. RiStWag 2016 (Kap 7.2) sind in Wasserschutzgebieten – insbesondere bei Neuanlage der gemeinsamen westlichen Entwässerungen mit der BAB 5 – auch Böschungsbereiche mit Abdichtungen von 40 cm Mächtigkeit und kf-Wert $< 10^{-7}$ m/s einzubauen sowie eine 40 cm mächtige Oberbodenabdeckung aufzubringen. Es wird empfohlen, mineralische Abdichtungen zu verwenden und auf den Einsatz von Kunststoffdichtungsbahnen zu verzichten. Auch bei den fachtechnisch abgegrenzten WSG'en sind die Vorgaben gemäß RiStWag 2016 zu verwenden.

Die Stadt Heitersheim regt an, in ergänzenden Unterlagen darzustellen und zu beschreiben, wie die Entwässerungsanlagen und der Böschungsbereich konkret ausgebildet werden sollen. Hierzu ist eine Querschnittszeichnung mit Planumsschutzschicht vorzulegen sowie die kf-Werte von Schutzschichten und der mittlere höchste Grundwasserstand anzugeben.

3. Im **Havariefall** besteht nach Unterlage 12.1 S. 24 f. die Möglichkeit zum Abscheiden von Leichtflüssigkeiten in den Regenklärbecken, welche den Regenrückhaltebecken vorgeschaltet sind.

Die Stadt Heitersheim fordert, in den zu ergänzenden Unterlagen einen **Havarieplan** vorzulegen, in dem die Standorte der Löschwasserrückhalteanlagen planerisch und textlich dargestellt sind. Außerdem muss der Havarieplan eine Entwässerungsbeschreibung mit den zugehörigen Detailplänen enthalten. Die Stadt Heitersheim regt an, den Havarieplan mit dem Fachbereich für Brand und Katastrophenschutz (Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald) und der Stadt Heitersheim frühzeitig abzustimmen.

4. Die Stadt Heitersheim fordert, im Bereich der Baustraßen, Wirtschaftswege und insbesondere für die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen (Detailpläne mit Regelquerschnitten) zur fachlichen Bewertung der Entwässerungsplanung ein detailliertes Entwässerungskonzept vorzulegen. Ein solch detailliertes Entwässerungskonzept ist bislang in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten. Die Planfeststellungsunterlagen begnügen sich in Unterlage 12.1 S. 9 mit dem pauschalen Hinweis, dass die Entwässerung des Baufeldes und der Baustelleneinrichtungsflächen in gleicher Weise erfolgt wie die Entwässerung der fertigen Trasse.

Die Stadt Heitersheim regt an, die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen grundsätzlich breitflächig über den belebten Oberboden zu entwässern. Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb von Überschwemmungsgebieten anzulegen. Sofern Baustelleneinrichtun-

gen innerhalb von Wasserschutzgebieten hergestellt werden, fordert die Stadt Heitersheim, das anfallende Oberflächenwasser nach den Vorgaben der (RiStWag 2016) zu sammeln und aus dem Wasserschutzgebiet herauszuleiten.

Je nach Verschmutzungs- und Belastungsgrad der geplanten Baustelleneinrichtungsflächen sind möglicherweise weitere Regenwasserbehandlungen erforderlich. Die Stadt Heitersheim regt an, hierzu detaillierte Unterlagen und Angaben (z.B. Lager- und Baumaterialbeschreibung) nachzureichen.

XVI. Hochwasserschutz

1. Zur Sicherstellung des Hochwasserschutzes für ein Ereignis HQ100 wird gemäß Unterlage 12.1 S. 26 im Bereich des Überschwemmungsgebiets Burggraben und Eschbach je eine Landschaftsbrücke vorgesehen. Diese verlaufen bis jeweils hinter die Deiche der Gewässer Burggraben und Bruckgraben (Landschaftsbrücke 1) beziehungsweise Eschbach und Sulzbach (Landschaftsbrücke 2). Durch die beiden geplanten Landschaftsbrücken können die Überschwemmungsgebiete (ÜSG) Burggraben und Eschbach (Heitersheim) nach Bauende in ihrer bestehenden Form erhalten bleiben. Die Abgrenzung der Überschwemmungsgebiete bilden weiterhin die Deiche der Gewässer Burggraben und Bruckgraben beziehungsweise Eschbach und Sulzbach.

Im Bereich der NBS in Tieflage werden zur Vermeidung von Hochwasser bis zu HQ100 und etwaiger daraus resultierender nachteiliger Wirkungen auf die geplanten Bahnanlagen, Hochwasserschutzmaßnahmen an Gewässern 2. Ordnung geplant. Grundlage für diese Maßnahmen sind die aktuellen Hochwassergefahrenkarten (siehe Kartendienst der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg) des Regierungspräsidiums Freiburg. Die Planungen für den Hochwasserschutz für Gewässer 2. Ordnung sollten voraussichtlich im 1. Quartal 2020 durch die Stadt Bad Krozingen beauftragt werden. Der Planungsauftrag an das Ingenieurbüro ist inzwischen erteilt worden. Die – planerische – Umsetzung erfolgt auf Grundlage einer trilateralen Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Bad Krozingen und der DB Netz AG, gezeichnet am 28.05.2019. Bei dem hier in Rede stehenden Vorhaben soll mit dem Bau der Tieflage erst begonnen werden, wenn die Hochwasserschutzmaßnahmen für die Gewässer 2. Ordnung realisiert worden sind.

2. Die Stadt Heitersheim fordert, dass entsprechend der Rechtslage in Baden-Württemberg bei dem Neubau der NBS/ABS ein schadloser Hochwasserabfluss grundsätzlich nur dann gewährleistet ist, wenn eine Leistungsfähigkeit von HQ100 unter Beachtung des erforderlichen Freibords gegeben ist. Dabei müssen (analog zu den Hochwasserschutzanlagen)

bei der Dimensionierung von Brücken/Durchlässen auch Klimaänderungen mitberücksichtigt werden.

Zudem muss untersucht werden, ob sich durch Neubauten (auch anstelle schon vorhandener Brücken) der Hochwasserabfluss nachteilig auf Ober- oder Unterlieger auswirkt. In diesem Fall sind in der Folge weitere Maßnahmen zu ergreifen, um solche nachteilige Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger zu kompensieren.

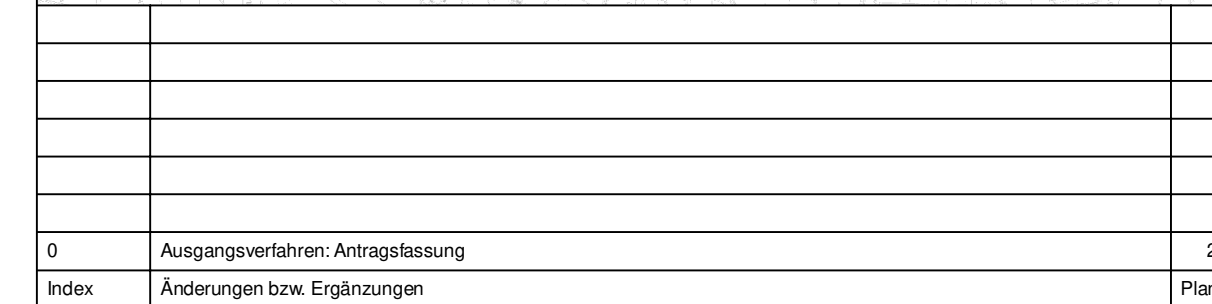
3. Die Stadt Heimersheim fordert, dass für einen ausreichenden Hochwasserschutz auch **Starkregenereignisse** berücksichtigt werden und die Ergebnisse der in Bearbeitung befindlichen Starkregenrisikomanagementuntersuchung (SSRM-Untersuchung) der BIT-Ingenieure in die weitere Planung einfließen.
4. Die Stadt Heimersheim weist ausdrücklich darauf hin, dass nach § 1 Abs. 7 der trilateralen Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Bad Krozingen, der Stadt Heimersheim, der Gemeinde Eschbach, der Gemeinde Hartheim, der Gemeinde Buggingen und der Gemeinde Schallstadt, jeweils vertreten durch die Stadt Bad Krozingen und der DB Netz AG vom 28.05.2019 die Umsetzung bzw. Baudurchführung der nach dieser Vereinbarung zu planenden Hochwasserschutzmaßnahme und die Kostentragung hierfür nicht Gegenstand dieser Vereinbarung ist und sich das Land bereit erklärt hat, auch die Baukosten für die Herstellung des Hochwasserschutzes an Gewässern II. Ordnung in den PfA 8.3 und 8.4 zu übernehmen.

XVII. Kommunikation mit dem Vorhabenträger während der Bauphase

Die Stadt Heimersheim fordert, dass ihr spätestens zwei Monate vor Baubeginn eine Adressliste mit Ansprechpartnern der DB Netz AG während der Bauphase übermittelt wird, sodass bei Störungen sofort die Kommunikation hergestellt werden kann und die erforderlichen Maßnahmen umgehend eingeleitet werden können.

Mit freundlichen Grüßen

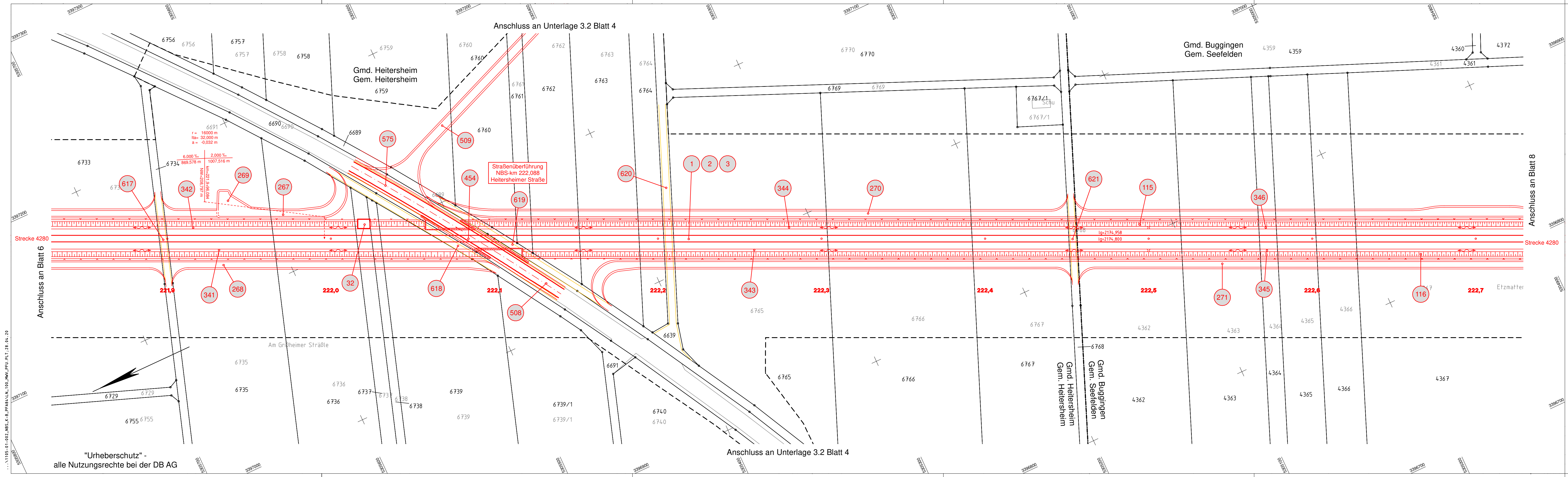
Dr. Thomas Burmeister
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Vorhabenträger:	Vertreter des Vorhabenträgers:	Planzeichen:
-----------------	--------------------------------	--------------

Planverfasser: Ingenieurgesellschaft Schüller Plan - Sweco GmbH Schüller Plan Ingenieurgesellschaft mbH Lindleystraße 11 60314 Frankfurt am Main Telefon 069-968 857-0 Telefax 069-968 857-99	  SWECO Sweco GmbH Hansauer Landstraße 135-137 60314 Frankfurt am Main Telefon 069-959 21-0 Telefax 069-959 21-437	Höhensystem: DHHN 92 / Koordinatensystem: Gauß Ursprungsplan: Blattgröße: 1730 x 297 Maßstab: 1:10.000
Frankfurt a.M., den 27.11.2019 i.V. <i>Kastner</i> Unterschrift:		

Planart:	Übersichtslageplan mit Angabe maßgeblicher Bauwerke
----------	---



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Ertüchtigung Rtb
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke
- tangierende Planung (nachrichtliche Darstellung)

- Planfeststellungsgrenze
- Grenze Wasserschutzzone
- Kreis-/Gemeindegrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Zugehörigkeitskanten
- Flurstücksnummer

Kataster

116/12 oder 2029

Nr. laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

- Lärmschutzwand mit Tür
- Galeriebauwerk
- Böschung
- Gleis S-Bahn
- Gleis für Reise- und Güterzüge
- Gleis für Güterzüge
- Trafostation
- Oberleitungsmast ohne / mit Mastnummer
- Trogtrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
- Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
- Versickerungsanlage (Graben, Becken, Mulde)
- Mulde
- Stützwand
- Zaun
- Hecke gemeinschaftlich
- Leitplanke
- Straßenablauf
- Einstiegsschacht / Entwässerungsleitung mit Fließrichtung
- Lichtmast
- Schaltschrank
- Schieber für Wasserleitung
- Überflurhydrant; Unterflurhydrant
- Schrankenkasten mit Schrankenbaum
- rotes Blinklicht
- Laub-; Nadelbaum
- DB-Gebäude mit Überdachung
- Treppe
- Rampe

Unterlage 3.1
Blatt 7 von 17

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

0 Ausgangsverfahren: Antragsfassung 27.11.2019
Index Änderungen bzw. Ergänzungen Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Vorhabenträger: DB Netz AG Zentrale Theodor-Hauss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main	Vertreter des Vorhabenträgers: DB NETZE Großprojekt Karlsruhe - Basel Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe Karlsruhe, den 27.11.2019 I.V. Unterschrift: <i>[Signature]</i>	Planzichen: Projekt-Nr.: Datum Name gez. 11.19 Kor bearb. 11.19 Kgm gepr. 11.19 Koo
---	--	--

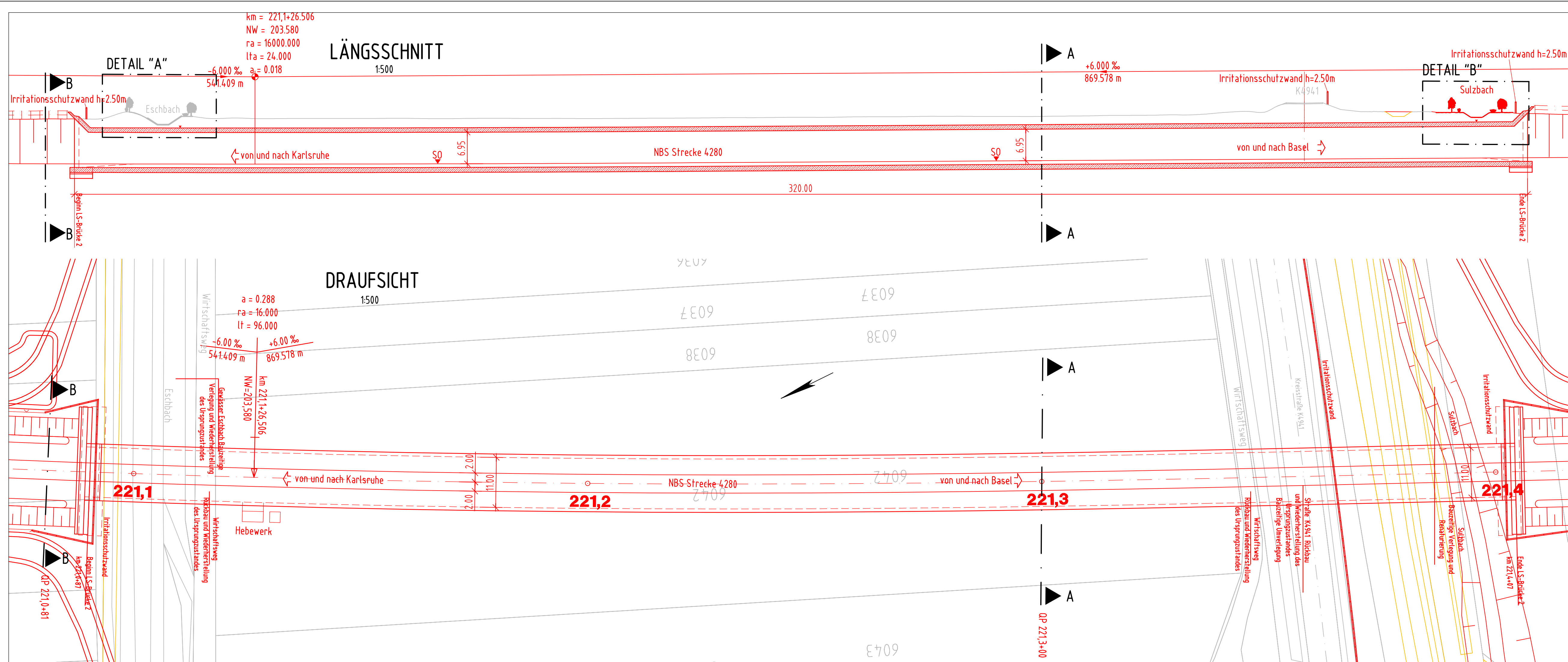
Planverfasser:
Ingenieurgesellschaft
Schüler-Plan - Sweco GmbH
Schüler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Lindleystraße 11
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069 968 857-0
Telefax 069 968 857-99

SWECO
Sweco GmbH
Hanauer Landstraße 135-137
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069 959 21-0
Telefax 069 959 21-437

Frankfurt a.M., den 27.11.2019
I.V. Unterschrift: *[Signature]*

Vorhaben: **Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel**
StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280)
bzw. Rtb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)

Planart: Lagepläne NBS/Rtb/ABS
Planinhalt: NBS von km 221,829 bis 222,729



Legende:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- äußere Grenze der vorhabenträgergerechten Grundstücke
- tangierende Planung
- Planfeststellungsgrenze
- Kreis-/Gemeindegrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- Zugehörigkeitszonen
- Flurstücksnummer

Kataster (amtlich)

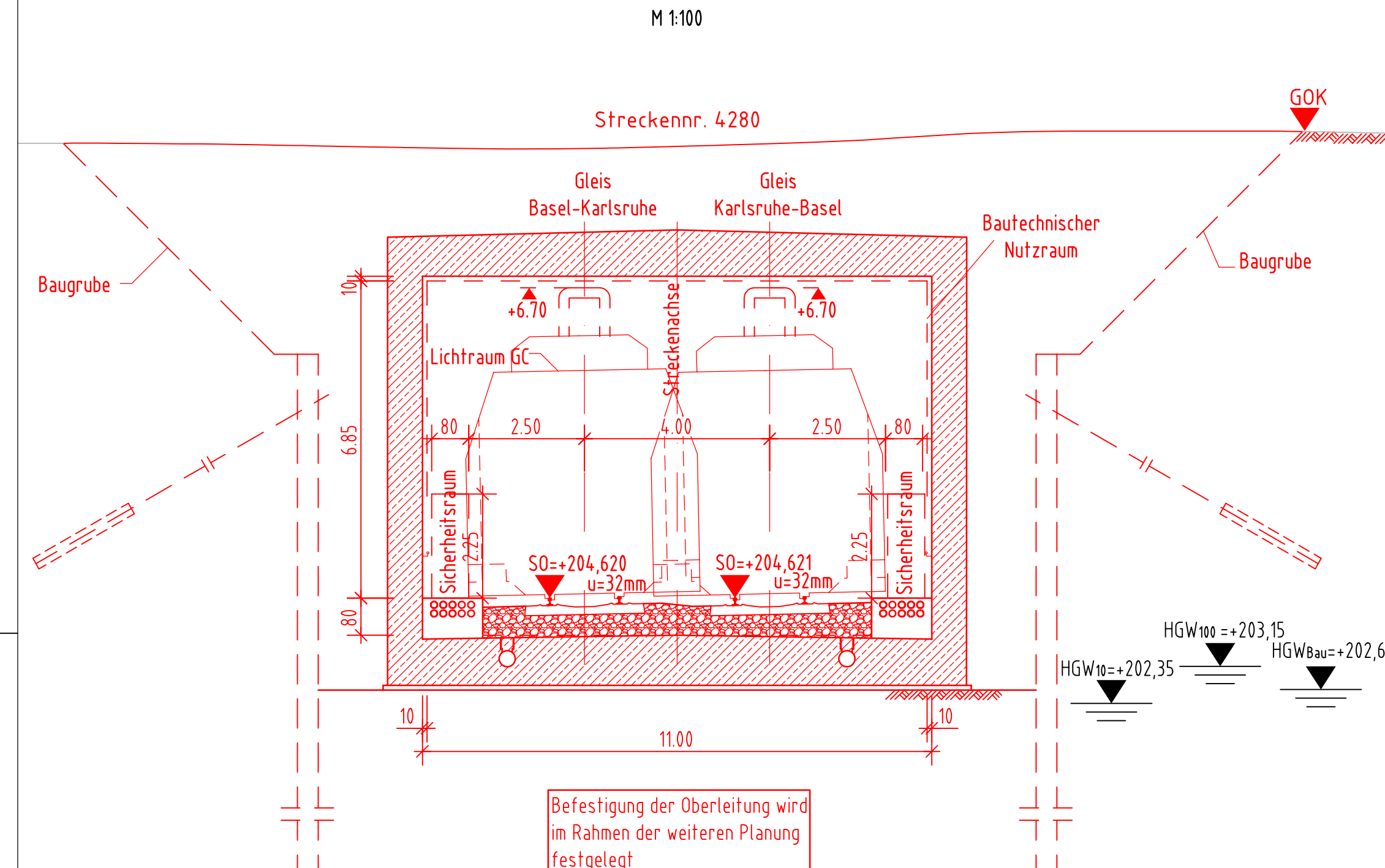
- Lärmschutz mit Tür
- Böschung
- Gleis S-Bahn
- Gleis für Reise- und Güterzüge
- Gleis für Güterzüge
- Trafostation
- Überleitungsmast ohne/mit Mastnummer
- Trogtrasse (Kabelkanal) mit Kabelschacht
- Entwässerungsgraben mit Fließrichtung
- Versickerungsanlage (Gräben, Becken, Mulde)
- Mulde
- Stützwand
- Zaun
- Hecke gemeinschaftlich
- Leitplanke
- Straßenablauf
- Einstiegsschacht/Entwässerungsleitung mit Fließrichtung
- Lichtmast
- Schaltschrank
- Schieber für Wasserleitung
- Überflurhydrant; Unterflurhydrant
- Schrankenkasten mit Schrankenbaum
- rotes Blinklicht
- Laub-, Nadelbaum
- DB-Gebäude mit Überdachung
- Treppe
- Rampe

Bauwerk liegt in keiner Wasserschutzzone

Leitungen siehe Leitungsplan Unterlage 11

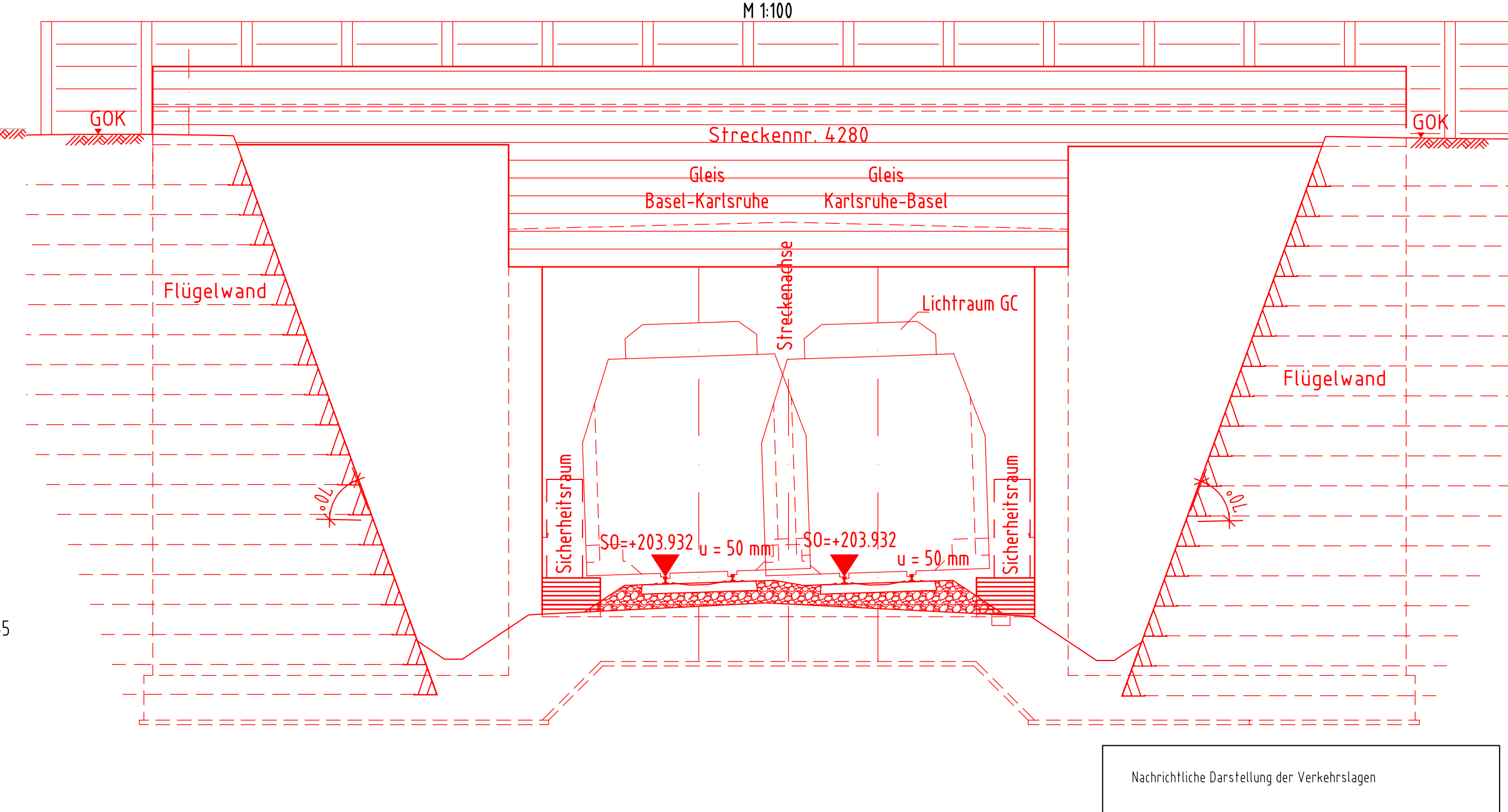
SCHNITT A-A NBS-km 221,3+00

M 1:100



SCHNITT B-B NBS-km 221,0+81

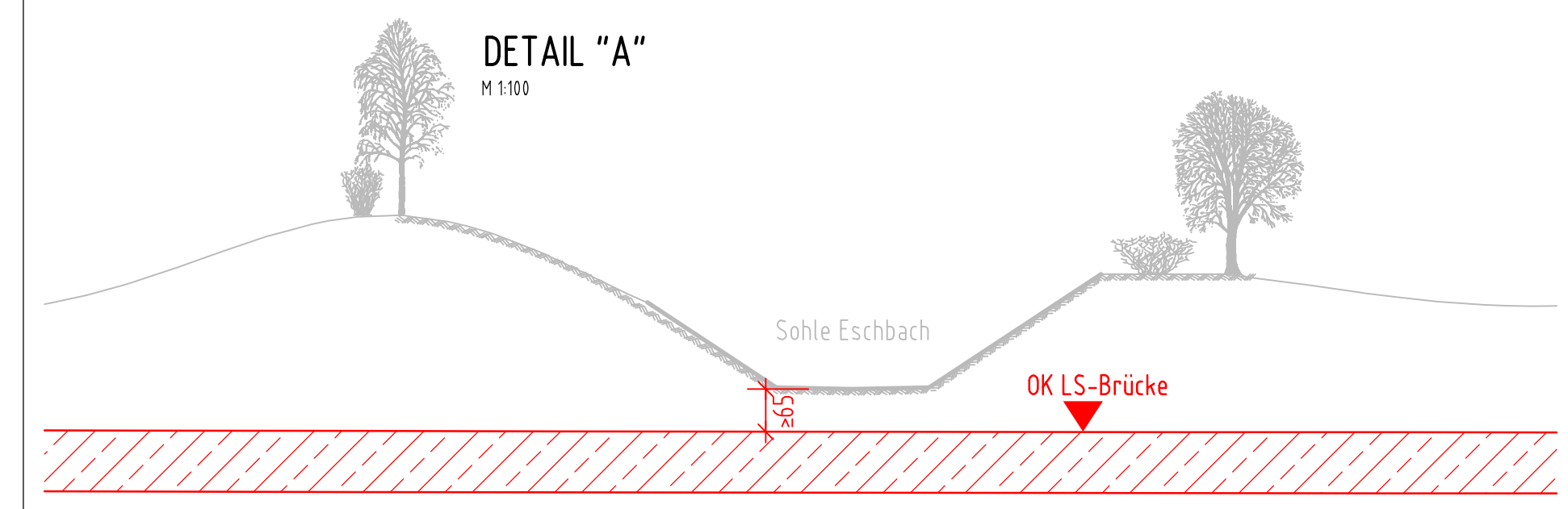
M 1:100



Nachrichtliche Darstellung der Verkehrslagen

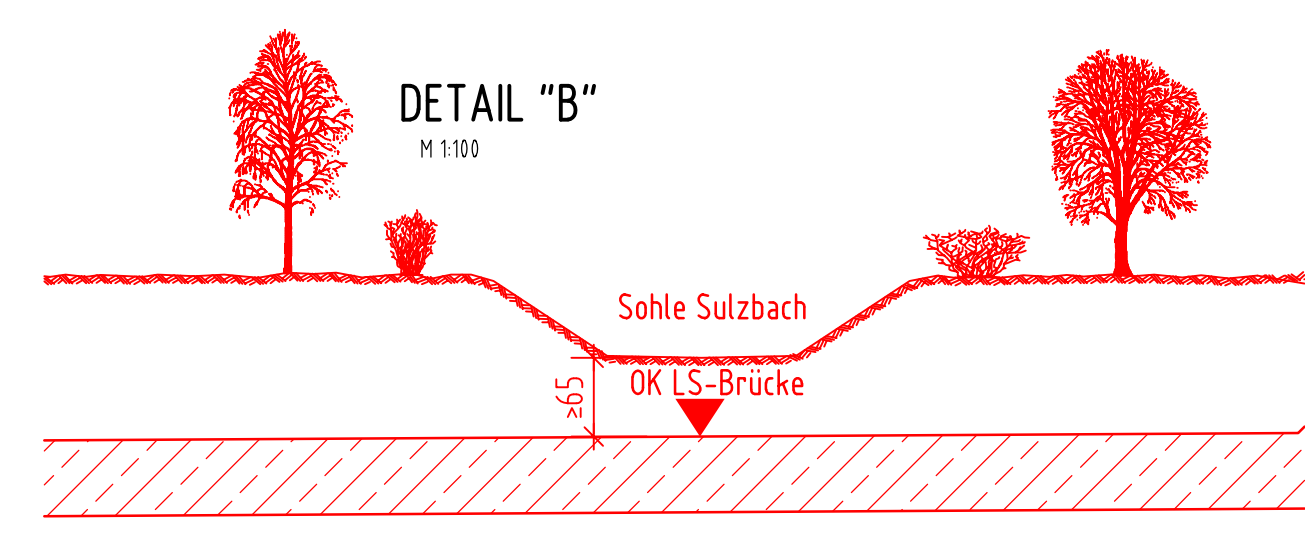
DETAIL "A"

M 1:100



DETAIL "B"

M 1:100



Bauwerksdaten

Länge:	320m
Lichte Weite:	11,00m
Lichte Höhe:	6,95m

Allgemeine Angaben

Lastbild Straße:	LM 1
Lastbild Bahn:	LM 71, SW/0 ($\alpha=1,21$)
Streckengeschwindigkeit:	$v_{max} < 160$ km/h
Lichttraumprofil:	GC nach RIL 800.0130

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

0 Ausgangsverfahren: Antragsfassung 27.11.2019

Index Änderungen bzw. Ergänzungen Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Vorhabenträger:	Vertreter des Vorhabenträgers:	Planzeichner:
DB Netz AG	DB NETZE	Projekt-Nr.:
Zentrale	DB Netz AG Großprojekt	Datum
Theodor-Heuss-Allee 7	Karlsruhe - Basel	Name
60486 Frankfurt am Main	Schwarzwaldstraße 92 76137	gez. 07.18 Vn
	Karlsruhe	bearb. 07.18 Vn
		gepr. 07.18 Wf
Datum	Unterschrift	Unterschrift
27.11.2019		
Planverfasser:	sweco	Höhensystem:
Ingenieurgesellschaft	sweco GmbH Hanauer	DHfN 92
Schüler-Plan	Landstraße 135-137	Koordinatensystem:
Schüler-Plan	60314 Frankfurt am Main	Gauß-Krüger GK3
Ingenieurgesellschaft mbH	am Main Telefon 069 959 21-0	Ursprungsplan:
am Main Telefon 069 959 21-437	Telefax 069 959 21-437	Blattgröße:
Telefax 069 959 21-437		841x594
		Maßstab:
		1:100, 1:1000

Vorhaben: **Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel**
StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, km 216,897 - 235,780 (Str. 4280, NBS)
bzw. km 231,200 - 235,780 (Str. 4000, ABS)

Bauwerksplan

Planart:

Planinhalt:

Ingenieurbauwerke
Landschaftsbrücke 2 (Eschbach - Sulzbach)
BW-Nr.52; NBS-km 221,087 bis 221,407



- Legende**
- Markierte Einzelbäume und Gehölze in der Feldflur, an Verkehrswegen und an vorgebauten Bach- und Flussabschnitten**
- Biotoptypenkartierung**
- Fließgewässer**
- 12.21 Mäßig ausgebauter Bachabschnitt
 - 12.22 Stark ausgebauter Bachabschnitt
 - 12.60 Graben
 - 12.63 Trockengraben
- Stillgewässer**
- 13.20 Tümpel oder Hüle
 - 13.60 Naturnaher Bereich eines Sees, Weihers oder Teichs
 - 13.91 Naturnaher Bereich eines Sees, Weihers, Teichs
- Offene Felsbildungen, Steilwände, Abbauflächen und Aufschüttungen**
- 21.20 Steilwand aus Lockergestein
 - 21.40 Anthropogene Gesteins- oder Erdoberfläche
 - 21.42 Anthropogene Erdoberfläche, lehmige oder tonige Aufschüttung
- Morphologische Sonderformen anthropogenen Ursprungs**
- 23.20 Steinriegel
- Wiesen und Weiden**
- 33.41 Feuchtwiese mittlerer Standorte
 - 33.43 Magerwiese mittlerer Standorte
 - 33.52 Feuchtwiese mittlerer Standorte
 - 33.61 Intensivwiese als Dauergrünland
 - 33.62 Rotationsgrünland oder Grünlandsaat
 - 33.70 Trüpfelwiesenbestand
 - 33.80 Zersene
- Saumvegetation, Dominanzbestände, Hochstauden- und Schläfluren, Ruderalvegetation**
- 35.10 Saumvegetation mittlerer Standorte
 - 35.11 Nitrophylische Saumvegetation
 - 35.12 Mesophylische Saumvegetation
 - 35.31 Birnensaal-Bestand
 - 35.32 Goldregen-Bestand
 - 35.36 Staudenreihentrich-Bestand
 - 35.50 Schlagflur
 - 35.60 Ruderalvegetation
 - 35.62 Ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte
 - 35.64 Graswiese ausdauernde Ruderalvegetation
- Acker, Sonderkulturen und Feldgärten**
- 37.10 Acker
 - 37.21 Obstplantage
 - 37.23 Weinberg
 - 37.24 Spargelfeld
 - 37.25 Beerstrauchkultur
 - 37.26 Erdbeerfeld
 - 37.27 Baumreihe oder Weihnachtsbaumkultur
 - 37.28 Sonstige Sonderkultur
 - 37.30 Feldgarten (Grabeland)
- Feldgehölze und Feldhecken**
- 41.10 Feldgehölz
 - 41.22 Feldhecke mittlerer Standorte
 - 41.23 Schlehens-Feldhecke
- Gebüsche**
- 42.20 Gebüsch mittlerer Standorte
- Gestrüpp, Lianen- und Kletterpflanzenbestände**
- 43.14 Rosen-Gestrüpp (aus niedrigwüchsigen Arten)
 - 43.13 Kratzbeer-Gestrüpp
 - 43.11 Brombeer-Gestrüpp
 - 43.10 Gestrüpp
 - 43.51 Waldreben-Bestand
 - 43.50 Lianen- oder Kletterpflanzenbestand
- Naturraum- und standortfremde Gebüsche und Hecken**
- 44.11 Gebüsch mit naturraum- oder standorttypischer Artenzusammensetzung
 - 44.12 Gebüsch aus nicht heimischen Straucharten (Zierstrauchpflanzung)
 - 44.20 Naturraum- oder standortfremde Hecke
 - 44.21 Hecke mit naturraum- oder standorttypischer Artenzusammensetzung
 - 44.22 Hecke aus nicht heimischen Straucharten
- Alleen, Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäume und Streuobstbestände**
- 45.12 Baumreihe
 - 45.20 Baumgruppe
 - 45.40 Streuobstbestand
- Eichen- und Hainbuchen-Eichen-Wälder mittlerer Standorte**
- 56.40 Eichen-Sekundärwald
- Sukzessionswälder**
- 58.10 Sukzessionswald aus Laubbäumen
 - 58.41 Waldkern-Sukzessionswald
- Naturnaher Waldbestände**
- 59.17 Robleichen-Wald
 - 59.14 Ahorn-Bestand
 - 59.13 Rotleichen-Bestand
 - 59.45 Douglasien-Bestand
 - 59.44 Fichten-Bestand
 - 59.10 Laubbau-Bestand
 - 59.20 Mischbestand aus Laub- und Nadelbäumen
 - 59.42 Waldkern-Bestand
- Biotoptypen der Siedlungs- und Infrastrukturfunktionen**
- 60.10 Von Bauwerken bestehende Fläche
 - 60.21 Vollig versiegelte Straße oder Platz
 - 60.23 Weg oder Platz mit wassergebundener Decke, Kies oder Schotter
 - 60.24 Unbefestigter Weg oder Platz
 - 60.25 Grasweg
 - 60.30 Giesbereich
 - 60.41 Lagerplatz
 - 60.51 Blumenbeet oder Rabatte
 - 60.60 Garten
 - 60.61 Nutzgarten
 - 60.63 Mischung von Nutz- und Ziergarten
 - 60.64 Unzugänglich/leicht bearbeitete Gebiete und Großbauten
 - 60.65 Siedlungs- und Infrastrukturfunktion
 - 60.66 Siedlungs- und Infrastrukturfunktion gemäß Flächenutzungsplan

- Legende**
- Gesamtuntersuchungsraum UVS gemäß Scoping**
- Untersuchungsraum 1000 m beidseitig der Trasse (Biotoptypenkartierung)**
- Technische Planung**
- 216.9 ABS / NBS - Trasse mit Streckenkilometer
 - Anlagebedingt (dauerhaft in Anspruch genommene Fläche)
 - Baufeldgrenze (temporär in Anspruch genommene Flächen)
 - Bereitstellungsflächen (temporär, aber über Bauzeit hinaus beansprucht)
 - Baustellenzufahrt

Nur zur Information

Kollaboriert von der Fachstelle
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Genehmigungsvorgang Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

Index

0 Ausgangsverfahren Antragfassung 27.11.2019

Index Änderungen bzw. Ergänzungen

Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Vorhabenstränge:

DB Netz AG
Zentrale
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

DB NETZE
Großprojekt Karlsruhe - Basel
Schwarzwaldstraße 92
76137 Karlsruhe

Planverfasser:
Ingenieurgesellschaft
Schüller-Plan - Sweco GmbH
Schüller-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Lindendamm 1
60486 Frankfurt am Main
Telefon 069 959 21-0
Telefax 069 959 21-407

Sweco GmbH
Hessent Landstraße 135-137
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069 959 21-0
Telefax 069 959 21-407

Kooperationsgemeinschaft Umwelt
Meiländer
Consult
Mainländer Consult GmbH
Hessent Landstraße 135-137
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069 959 21-0
Telefax 069 959 21-407

Planzeichen
Projekt-Nr.: G 177

gepr. Datum Name
11/19 Vu
bepr. 11/19 AT
gepr. 11/19 MS

Höhenystem:
Koordinatensystem: GK3

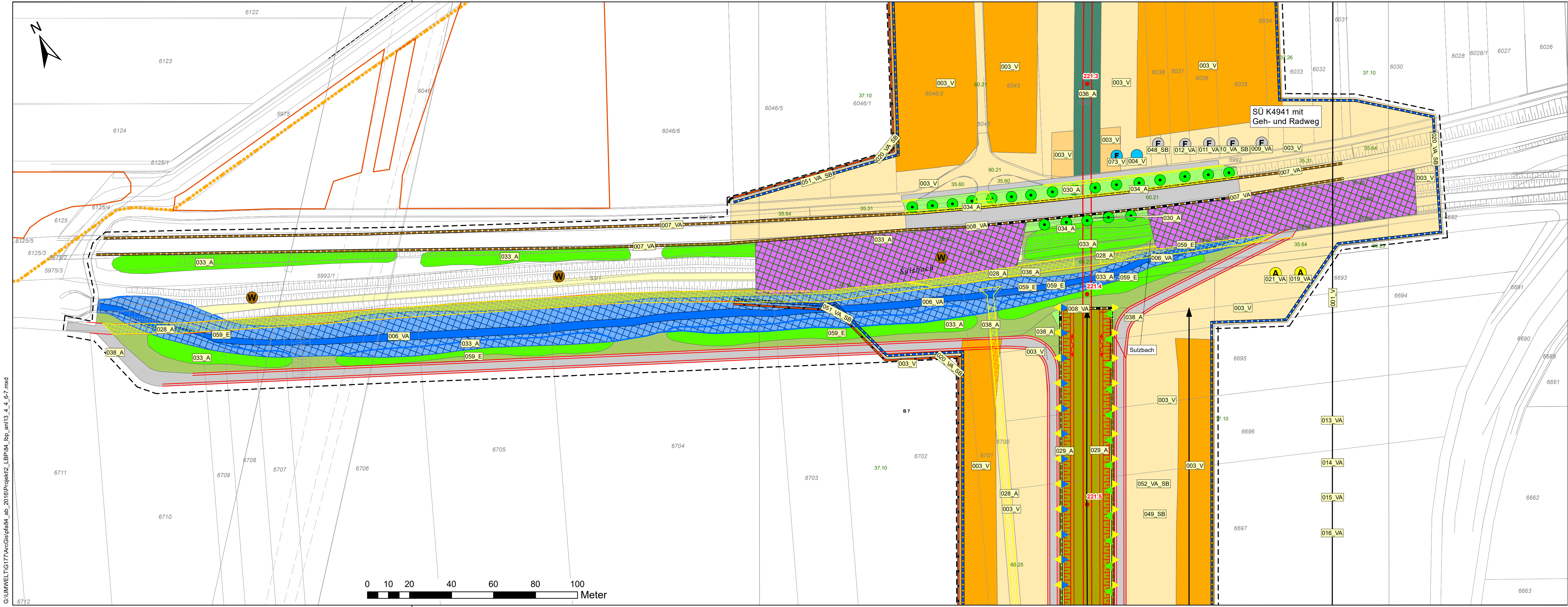
Ursprungsplan:
Blattgröße: 1.230 x 630 mm

Maßstab: 1:5.000

**Ausbau- und Neubautrecke Karlsruhe - Basel
StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
PFA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280)
bzw. Rtb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)**

Planart:
Planinhalt:
Lageplan

Umweltverträglichkeitsstudie
Biotoptypenkartierung
Bestand

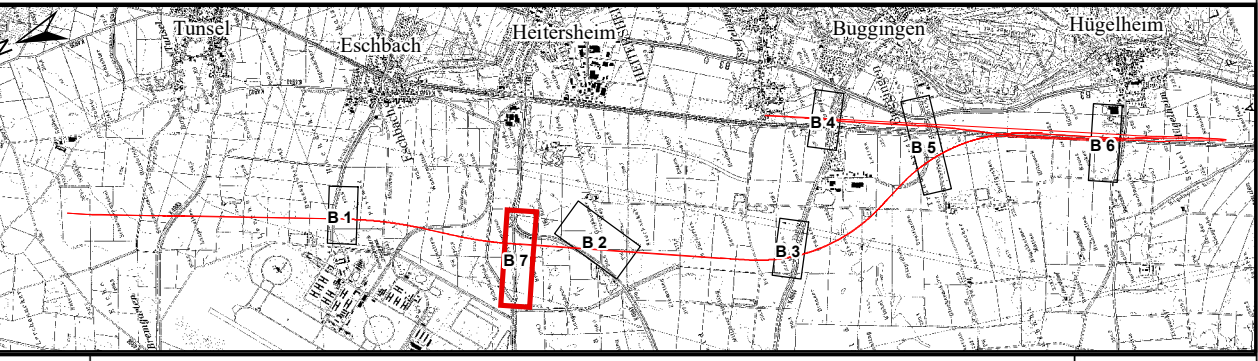


G:\Umwelt\T0177\ArcGis\ifa04_ab_2016\Projekt2_LBP\84_lbp_anl13_4_4_6-7.mxd

**Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union**

Unterlage 13.4.4.7

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt



0	Ausgangsverfahren Antragsfassung	27.11.2019
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Vorhabenträger:
DB Netz AG
Zentrale
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Vertreter des Vorhabenträgers:
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe - Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe

Karlsruhe,
den 27.11.2019

Planverfasser:
Ingenieurgesellschaft
Schüller-Plan - Sweco GmbH
Lindleystraße 11
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069/968 857-0
Telefax 069/968 857-99

Frankfurt a. M.,
den 27.11.2019

Kooperationsgemeinschaft Umwelt
Mailänder Consult
Mailänder Consult GmbH
Hansaufer Landstraße 135-137
60314 Frankfurt am Main
Telefon 069/959 21-0
Telefax 069/959 21-437

Karlsruhe
den 27.11.2019

Planzeichen
Projekt-Nr.:

Datum	Name
gez. 11.2019	Vu/GS
bearb. 11.2019	WD/NKn
gepr. 11.2019	WD

Höhensystem:
Koordinatensystem: GK3
Ursprungsplan:
Blattgröße: 95 x 29,7 cm
Maßstab: 1 : 1.000

Vorhaben:

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel
StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280)
bzw. Rtb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)

Planart:

Lageplan

Planinhalt:

Landschaftspflegerischer Begleitplan
Maßnahmenplan im Bereich querender Straßen /
Ersatzmaßnahme Renaturierung Sulzbach

Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel: PFA 8.4
Schienenverkehrslärm - Kernforderung 4 / Kernforderung 6 ab Knoten Hülgelheim
Heitersheim



Station Streckenachse <i>km</i>	Abstand Gleisachse <i>m</i>	Himmels- richtung	Stock- werk	Lr, Plan ohne SS Tag Nacht <i>dB(A)</i>		dLr, ohne / IGW Tag Nacht <i>dB(A)</i>		Anspruch Lärmvorsorge <i>ja / nein</i>
IP 28 - Blochmattenstraße 14		Nutzungsart	GE	Immissionsgrenzwert tags / nachts		69 / 59 dB(A)		
222+126	1545	NW	EG 1.OG	32,2 33,4	34,7 35,8	- -	- -	nein nein
IP 29 - Grißheimer Weg 33		Nutzungsart	AU	Immissionsgrenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)		
222+104	608	NW	EG 1.OG	37,7 39,6	40,3 42,2	- -	- -	nein nein
IP 30 - Grißheimer Weg 42		Nutzungsart	GE*	Immissionsgrenzwert tags / nachts		69 / 0 dB(A)		
221+833	1560	NW	EG 1.OG 2.OG	31,3 33,5 34,8	33,8 36,0 37,2	- - -	- - -	nein nein nein
IP 31 - Merveldtstraße 35		Nutzungsart	WA	Immissionsgrenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
221+163	1611	NW	EG 1.OG 2.OG	28,1 34,4 35,0	30,3 36,8 37,4	- - -	- - -	nein nein nein
IP 32 - Mozartstraße 24		Nutzungsart	WA	Immissionsgrenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
220+826	1867	NW	EG 1.OG	34,3 34,8	36,8 37,3	- -	- -	nein nein
IP 33 - Raiffeisenstraße 1		Nutzungsart	GE*	Immissionsgrenzwert tags / nachts		69 / 0 dB(A)		
221+612	1056	NW	EG 1.OG	31,6 34,8	34,1 37,4	- -	- -	nein nein
IP 34 - Raiffeisenstraße 1 a		Nutzungsart	AU	Immissionsgrenzwert tags / nachts		64 / 54 dB(A)		
221+520	1022	NW	EG	30,4	33,0	-	-	nein
IP 35 - Rosenbachstraße 7		Nutzungsart	WA	Immissionsgrenzwert tags / nachts		59 / 49 dB(A)		
220+999	1669	NW	EG	32,0	34,4	-	-	nein

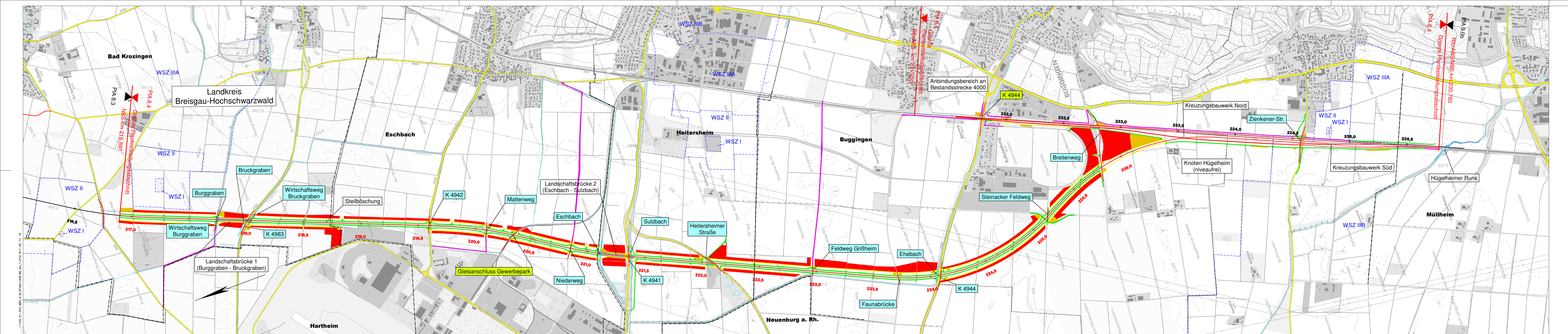
Bericht-Nr. 20178070-VVS-5

KREBS + KIEFER FRITZ AG - Heinrich-Hertz-Straße 2 - 64295 Darmstadt
Tel. (06151) 885-383 - www.kuk.de

ANHANG 2.5

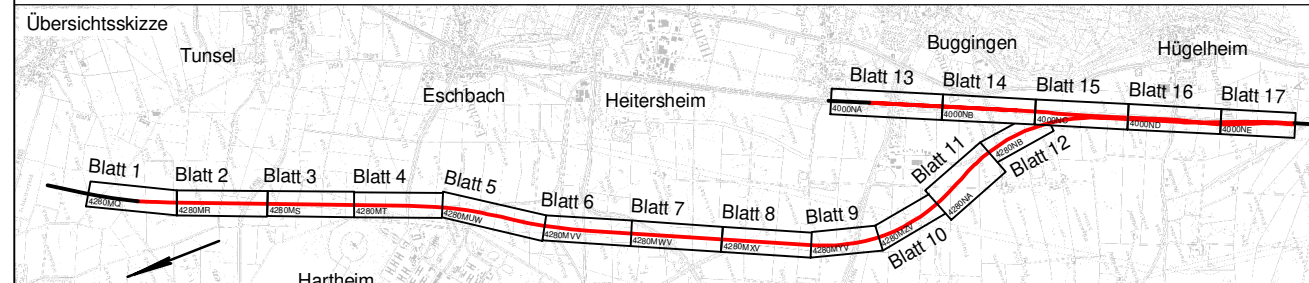
Seite 1 von 1

Fass	Stock werk	Tag	IRW* Nacht dB(A)	Tag	Lr, Bauphase 4 Nacht dB(A)	Tag	dLr, Bauphase 4 Nacht dB(A)
IP 42 - Ehrenkirchener Straße Gebietsnutzung: GE*							
SO	EG	65,0	-	41,9	41,9	-	-
	1.OG	65,0	-	42,5	42,5	-	-
	2.OG	65,0	-	42,9	42,9	-	-
	3.OG	65,0	-	43,6	43,6	-	-
	4.OG	65,0	-	44,2	44,2	-	-
	5.OG	65,0	-	43,8	43,8	-	-
IP 59 - Blochmattenstraße 14 Gebietsnutzung: GE							
NW	EG	67,0	55,0	37,3	37,3	-	-
	1.OG	67,0	55,0	37,4	37,4	-	-
IP 60 - Grißheimer Weg 33 Gebietsnutzung: AU							
NW	EG	60,0	45,0	44,4	44,4	-	-
	1.OG	60,0	45,0	44,9	44,9	-	-
IP 61 - Grißheimer Weg 42 Gebietsnutzung: GE*							
NW	EG	65,0	-	37,2	37,2	-	-
	1.OG	65,0	-	37,3	37,3	-	-
	2.OG	67,0	-	37,4	37,4	-	-
IP 62 - Grißheimer Weg 68 Gebietsnutzung: AU							
W	EG	60,0	45,0	43,0	43,0	-	-
	1.OG	60,0	45,0	44,5	44,5	-	-
IP 63 - Hachbergstraße 13 Gebietsnutzung: WA							
N	EG	55,0	45,0	34,9	34,9	-	-
	1.OG	55,0	45,0	34,5	34,5	-	-
IP 64 - Merveldtstraße 35 Gebietsnutzung: WA							
NW	EG	55,0	45,0	37,1	37,1	-	-
	1.OG	55,0	45,0	37,6	37,6	-	-
	2.OG	55,0	45,0	37,7	37,7	-	-
IP 65 - Mozartstraße 24 Gebietsnutzung: WA							
NW	EG	55,0	45,0	36,0	36,0	-	-
	1.OG	55,0	45,0	36,1	36,1	-	-
IP 66 - Raiffeisenstraße 1 Gebietsnutzung: GE*							
NW	EG	65,0	-	39,3	39,3	-	-
	1.OG	65,0	-	40,0	40,0	-	-
IP 67 - Raiffeisenstraße 1 a Gebietsnutzung: AU							
NW	EG	60,0	45,0	40,1	40,1	-	-
IP 68 - Rosenbachstraße 9 Gebietsnutzung: WA							
NW	EG	55,0	45,0	37,4	37,4	-	-



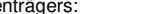
- | | |
|---|---|
|  | Planung NBS und querende Straßen/Wege |
|  | Steilböschung / Landschaftsbrücke |
|  | Auswahl vorhandener klassifizierter Straßen und Gemeindeverbindungsstraßen |
|  | kreuzende Gewässer |
|  | Bestehende befestigte Wirtschaftswege, die für den Baustellenverkehr genutzt werden. Ggf. Verstärkung des vorhandenen Aufbaus und Verbreiterung auf 3m befestigte Fahrbahnbreite. |
|  | Im Zuge der NBS geplante Wirtschaftswege/Straßen, die für den Baustellenverkehr genutzt werden. |
|  | Neubau von Straßen und Ausbau von unbefestigten Wegen für den Baustellenverkehr mit einer befestigten Breite von mind. 3m, einschließlich Rückbau zu ursprünglichem Zustand. |
|  | Zwischenlagerflächen bzw. Bereitstellungsflächen |
|  | Geplante Baustelleneinrichtung auf Flächen, die für die Bauzeit nur vorübergehend in Anspruch genommen werden. |
|  | Grenze Wasserschutzzone |
|  | Kreis-/ Gemeindegrenze |
|  | Gemarkungsgrenze |
|  | Straßenbahnüberführung |
|  | Straßen- / Gewässerüberführung / Faunabrücke |

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundes:



0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	27.11.2019
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG

Vorhabenträger:	Vertreter des Vorhabenträgers:	Planzeichen:												
DB Netz AG Zentrale Theodor-Heuss-Allee 7 60486 Frankfurt am Main	 DB Netz AG Großprojekt Karlsruhe - Basel Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe  Karlsruhe, den 27.11.2019 i.V. Unterschrift:	 DB Netz Projekt-Nr.:												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Datum</th> <th>Name</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>gez.</td> <td>11.19</td> <td>Kor</td> </tr> <tr> <td>bearb.</td> <td>11.19</td> <td>Kgm</td> </tr> <tr> <td>gepr.</td> <td>11.19</td> <td>Koo</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Name	gez.	11.19	Kor	bearb.	11.19	Kgm	gepr.	11.19	Koo
	Datum	Name												
gez.	11.19	Kor												
bearb.	11.19	Kgm												
gepr.	11.19	Koo												

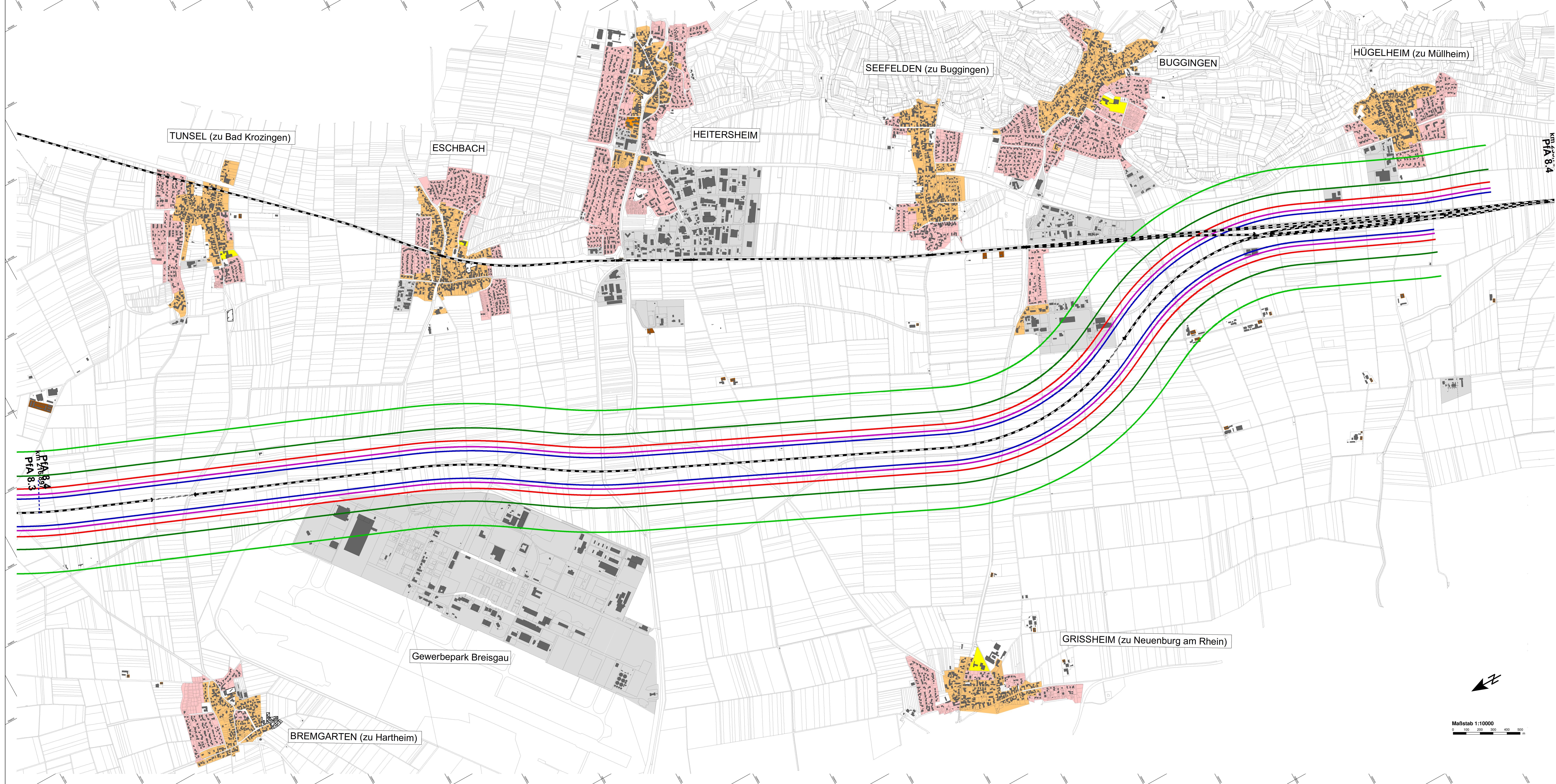
Planverfasser: Ingenieurgemeinschaft Schüßler-Plan - Sweco GmbH Schüßler-Plan Ingenieurgemeinschaft mbH Lindendriesche 11 60314 Frankfurt am Main Telefon 069 988 857-0 Telefax 069 988 857-99	 SWECO  Sweco GmbH Harauer Landstraße 125-127 60314 Frankfurt am Main Telefon 069 959 21-0 Telefax 069 959 21-37	Höhensystem: DHNM 92 / DHNM 12 Koordinatensystem: Gauß-Krüger, GK3 Ursprungsplan: Blattgröße: 1730 x 287 Maßstab: 1:10.000
Frankfurt a. M. den 27.11.2019	L.V.  Unterschrift:	

Vorhaben: **Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel**
 StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
 PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216.897 - 235.780 (Str. 4280)
 bzw. Rtb/ABS-km 231.200 - 235.780 (Str. 4000)

Planart:	Übersichtslageplan
----------	--------------------

Planinhalt:

Baustraßenkonzept und Baustelleneinrichtung

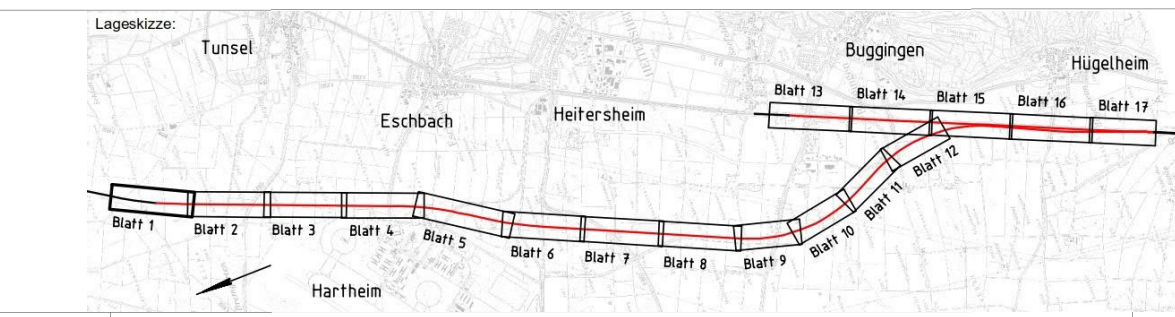


Legende

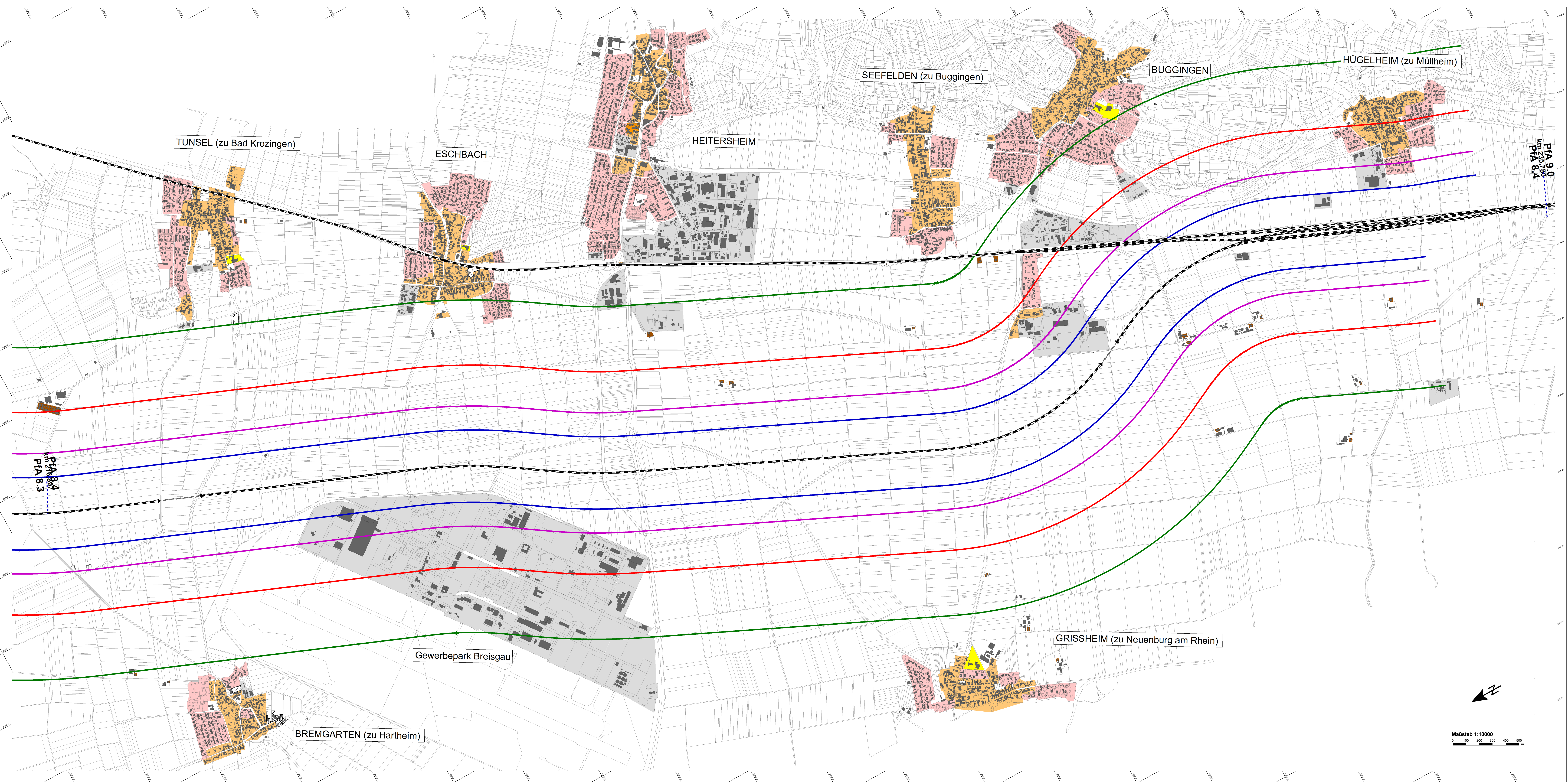
- 65 dB / 100m / vorwiegend Gew. Anlagen
- 60 dB / 130 m / Gew. Anl. & Wohnungen
- 55 dB / 175 m / Vorwiegend Wohnungen
- 50 dB / 270 m / Ausschließlich Wohnungen
- 45 dB / 450 m / Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflege
- Emission Schiene
- Wand
- Brückenwiderlager
- im Tunnel
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohngebäude Außenbereich
- Krankenhaus, Kurheime,...
- Schulen
- Naherholungsgebiet Tunseen (Camping)
- Kindergärten
- Stadtgut Mundenhof
- Dorfgebiete
- Wochenendhausgebiete
- Friedhöfe
- Gebäude

Kofinanzierung von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Unterlage 17.4, Anl. 3.1
Blatt 1 von 1



Nur zur Information			
Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Projektmanagement	Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Projektmanagement	Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Projektmanagement	Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Projektmanagement
Auftraggeber / Planungsstelle: Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle	Auftraggeber / Planungsstelle: Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle	Auftraggeber / Planungsstelle: Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle	Auftraggeber / Planungsstelle: Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle Südliche Planungsstelle
Vorhaben: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280 PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280) bzw. Rb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)	Vorhaben: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280 PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280) bzw. Rb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)	Vorhaben: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280 PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280) bzw. Rb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)	Vorhaben: Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel StA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280 PfA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280) bzw. Rb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)

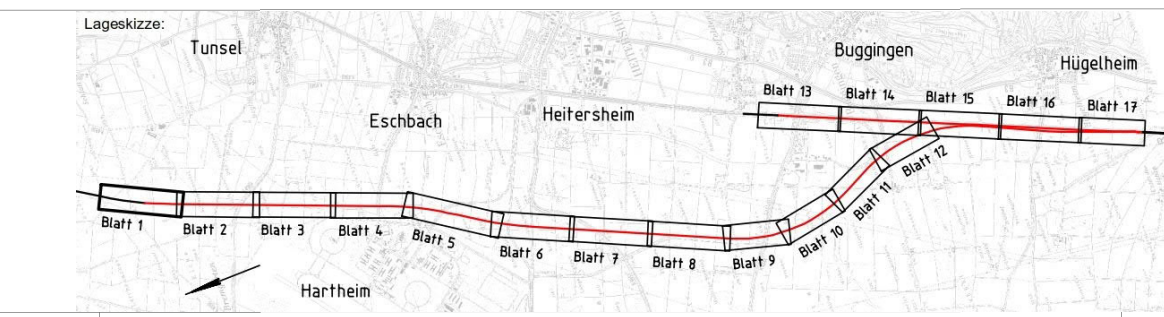


Legende

- 50dB / 270m / Vorwiegend Gew. Anlagen
- 45dB / 450m / Gew. Anl. & Wohnen
- 40dB / 760m / Vorwiegend Wohnen
- 35dB / 1250m / Ausschließlich Wohnen
- Emission Schiene
- Wand
- Brückenwiderlager
 - im Tunnel
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Mischgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Wohngebäude Außenbereich
- Krankenhaus, Kurheime,...
- Schulen
- Naherholungsgebiet Tuniseen (Camping)
- Kindergärten
- Stadtgut Mundenhof
- Dorfgebiete
- Wochenendhausgebiete
- Friedhöfe

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union

Unterlage 17.4, Anl. 3.2
Blatt 1 von 1



Nur zur Information

Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Betriebsplanung	Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Betriebsplanung	Vorhaben: DB Netz AG Zentrale Technische Prozess- und Betriebsplanung
---	---	---

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel
SIA 8 Kenzingen - Müllheim, Strecke 4280
PFA 8.4 Bad Krozingen - Müllheim, NBS-km 216,897 - 235,780 (Str. 4280)
bzw. Rtb/ABS-km 231,200 - 235,780 (Str. 4000)

Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb - SCHALLIMMISSIONSPLAN - Bauphase 1 - Nachtzeitraum

Beratungsvorlage
für die öffentliche Sitzung des Gemeinderates
am 22.09.2020

TOP 7_1
Erstellung eines Verkehrskonzeptes; Auftragsvergabe der Ingenieurleistungen

Sachverhalt

In Heitersheim wurden zuletzt verschiedene verkehrliche Problemstellen innerhalb des Kernortes sowie des Ortsteil Gallenweiler durch die Bürgerschaft und den Gemeinderat erkannt und Lösungsmöglichkeiten von der Verwaltung erbeten.

Um bei der Bearbeitung nicht nur punktuell vorzugehen, sondern auch ggf. vorhandene gegenseitige Wechselwirkungen zu berücksichtigen, empfiehlt es sich, diese verkehrlichen Problemstellungen im Rahmen eines Verkehrskonzeptes zu bearbeiten.

Von der Verwaltung wurde die aus ihrer Sicht wesentlichen Problemstellen zusammengetragen und das Büro Fichtner Water & Transportation GmbH (FWT), Niederlassung Freiburg, um ein Angebot für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes gebeten. Folgende Punkte sollen im Verkehrskonzept im Besonderen Berücksichtigung finden:

- Durchgangs- bzw. Schleichverkehre durch Wohngebiete rund um Eisenbahn- und Malteserstraße sowie Griefheimer Weg in Verbindung mit teilweise überhöhten Geschwindigkeiten.
- Optimierung Verkehrssituation Badhausstraße.
- Prüfung Einbahnstraßenregelung Hauptstraße.
- Optimierungen am unübersichtlichen Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Uhlandstraße/Raiffeisenstraße mit Anbindung Radweg (am Sulzbach) zur Radabstellanlage am Bahnhof.
- Unterstützung des Radverkehrs durch eigenständige Radverkehrsanlagen insbesondere entlang des Streckenzuges Bahnhof - Schwimmbad inkl. ggf. erforderlicher Querungsstellen.
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Eschbacher Straße in Gallenweiler für Fußgänger und Radfahrer unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr.
- Analyse und Optimierung des Ruhenden Verkehrs am Bahnhof. Berücksichtigung Pkw- und Radabstellanlagen.
- Parkraumbewirtschaftung im Kernort.
- Prüfung Einrichtung von Kurzzeitparkern am Luisen-Kindergarten.
- Statisches Parkleitsystem.
- Bei allen Untersuchungsschritten: Beteiligung von Interessenvertretern wie. z.B. AG Barrierefreiheit, Gewerbeverein, Polizei und Bürgerschaft.

Weitere Einzelheiten können dem Angebot von FWT, welches als Anlage beigefügt ist, entnommen werden.

Der Stadtverwaltung ist bewusst, dass es neben den zur Untersuchung vorgeschlagenen Problemstellen, je nach subjektiver Wahrnehmung, vermutlich noch viele weitere „Problemstellen“ in Heitersheim gibt. Ein Verkehrskonzept ist jedoch nie abschließend, sondern ist kontinuierlich fortzuschreiben, da sich die Rahmenbedingungen stetig wandeln. Um voran zu kommen und erste Verbesserungen zu erreichen wird daher vorgeschlagen, zu Beginn die aufgeführten wesentlichen Problemstellen zu analysieren, ggf. Umsetzungsmaßnahmen zu beschließen und danach dann weitere „Problemstellen“ anzugehen.

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Verkehrskonzeptes sieht zunächst die Durchführung der Bestandsanalyse inkl. Bewertung durch FWT vor. Die verkehrlichen Erkenntnisse der Bestandsanalyse werden in einem Abstimmungstermin zwischen FWT mit der Verwaltung durchgesprochen und ggf. ergänzt. Ggf. können in diesem oder einem weiteren Gespräch auch Interessensvertreter beteiligt werden.

Daraufhin werden die Prüfungen bzw. Maßnahmenermittlungen für die beschriebenen Punkte durch FWT durchgeführt und abermals der Verwaltung im Rahmen eines Abstimmungstermins vorgestellt sowie ggf. ergänzt.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die von FWT erarbeiteten Maßnahmen und Prüfungen werden in Form einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung der Öffentlichkeit und den Bürgern vorgestellt. Hier besteht die Möglichkeit, aktiv die vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten zu erweitern, zu ergänzen oder auch neue Vorschläge einzubringen. Die eingegangenen Punkte werden von FWT überprüft und eingearbeitet. Hiermit kann das Verkehrskonzept fertiggestellt und dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt werden. Bei Bedarf ist auch eine frühzeitigere Einbindung des Gremiums (z.B. vor der Bürgerschaft und danach) durchführbar. Das Büro FTW ist ein im Verkehrswesen sehr renommiertes Ingenieurbüro und hat in der Region schon viele Verkehrskonzepte erstellt, z. B. für Bad Krozingen und Breisach. Das Büro war in der Vergangenheit auch schon mehrfach bei verkehrlichen Projekten für die Stadt Heitersheim tätig, so dass dem Büro viele Grundlagendaten, wie z. B. Verkehrsbelastungsdaten etc. vorliegen. Bei späteren baulichen Anpassungsmaßnahmen an Straßen- und Verkehrsanlagen im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept werden bei einem abzuschließenden HOAI – Vertrag die Leistungsphasen Grundlagenermittlung und Vorplanung aus dem Verkehrskonzept angerechnet (Leistungsstand 22%).

Das Erstellen eines Verkehrskonzeptes ist in der HOAI nicht als Grundleistung abgedeckt, sondern fällt unter besondere Leistungen und kann nach Leistungsaufwand mit den Ingenieursätzen abgerechnet werden.

Auf die Einholung weiterer Angebote wurde daher verzichtet. Das angebotene Honorar beläuft sich auf 21.321,- € netto zzgl. MwSt. (25.372,- € brutto bei 19 % MwSt.).

Haushaltsmittel sind unter der Kostenstelle „Städteplanung“ vorhanden.

Beschlussvorschlag

Der Gemeinderat beschließt, das Ingenieurbüro Fichtner Water & Transportation GmbH, Niederlassung Freiburg, mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes gemäß Leistungs- und Honorarangebot vom 24.07.2020 zum Bruttoangebotspreis von 25.372,- € (bei 19 % MwSt.) zu beauftragen.

Anlage/n:

- 7_2 Anl. Leistungs- und Honorarangebot Verkehrskonzept Heitersheim von FWT vom 24.07.2020

Christoph Zachow, Telefon: 07634/402-20

Az.: 650.014

STADT HEITERSHEIM

Verkehrskonzept Heitersheim

Leistungs- und Honorarangebot

Angebot-Nr. ANF-2791

Juli 2020

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg
Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0
Fax: +49-761-88505-22
E-Mail: info@fwf.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung und Aufgabenstellung	1
2. Leistungsbeschreibung	2
2.1 Planungsgrundlagen, Ortsbesichtigung und Analyse	2
2.2 Beschränkungen der verkehrlichen Attraktivität in Malteserstraße, Eisenbahnstraße und Grißheimer Weg (B3-Steinmattenstr.)	2
2.3 Optimierung Verkehrssituation Badhausstraße	3
2.4 Prüfung Einbahnstraßenregelungen Hauptstraße	3
2.5 Optimierung Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Uhlandstraße/ Raiffeisenstraße	3
2.6 Unterstützung des Radverkehrs durch eigenständige Anlagen	4
2.7 Querungsmöglichkeiten Eschbacher Straße Gallenweiler	4
2.8 Ruhender Verkehr am Bahnhof	5
2.9 Parkraumbewirtschaftung im zentralen Kernort	5
2.10 Prüfung Einrichtung von Kurzzeitparkern am Luisen-Kindergarten	5
2.11 Statisches Parkleitsystem	5
2.12 Vorgeschlagene Vorgehensweise zur Information und Beteiligung	6
2.13 Abschlussdokumentation	6
3. Projektorganisation	6
3.1 Terminliche Abwicklung	6
3.2 Struktur des Projektteams	7
3.3 Mitwirkungsleistungen des Auftraggebers	7
4. Vergütungs- und Zahlungsbedingungen	7
4.1 Vergütung der angebotenen Leistungen	7
4.2 Besondere Leistungen auf Nachweis	8
4.3 Zahlungsbedingungen	8

5. Gewährleistung und Haftung.....	9
5.1 Gewährleistung	9
5.2 Haftung.....	9
6. Spätestfrist, Schriftform, Bindefrist	9

Anlagen

Anlage	Preisliste für Dienstleistungen der Fichtner Water & Transportation GmbH
---------------	---

1. VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG

In der Stadt Heitersheim wurden zuletzt verschiedene verkehrliche Problemstellen innerhalb des Kernortes sowie des Ortsteils Gallenweilers durch die Bürgerschaft und den Gemeinderat erkannt und Lösungsmöglichkeiten von der Verwaltung erbeten. Um bei der Bearbeitung nicht nur punktuell vorzugehen, sondern auch ggf. vorhandene gegenseitige Wechselwirkungen zu berücksichtigen, sollen diese verkehrlichen Problemstellungen im Rahmen eines Verkehrskonzeptes bearbeitet werden.

Folgende Punkte sollen hierbei im Besonderen Berücksichtigung finden:

- Durchgangs- bzw. Schleichverkehre durch Wohngebiete rund um Eisenbahn- und Malteserstraße sowie Griefheimer Weg in Verbindung mit tlw. überhöhten Geschwindigkeiten.
- Optimierungen am unübersichtlichen Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Uhlandstraße/ Raiffeisenstraße.
- Unterstützung des Radverkehrs durch eigenständige Radverkehrsanlagen insbesondere entlang des Streckenzuges Bahnhof-Schwimmbad inkl. ggf. erforderlicher Querungsstellen.
- Verbesserung der Quermöglichkeiten der Eschbacher Straße in Gallenweiler für Fußgänger und Radfahrer unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr (Wunsch der Reduktion).
- Analyse und Optimierung des Ruhenden Verkehrs am Bahnhof. Berücksichtigung Pkw- und Radabstellanlagen.
- Parkraumbewirtschaftung im Kernort.
- Bei allen Untersuchungsschritten: Beteiligung von Interessenvertretern wie. Z.B. AG Barrierefreiheit, Gewerbeverein, Polizei und Bürgerschaft.

Die hierfür erforderlichen Ingenieurleistungen werden nachfolgend beschrieben.

2. LEISTUNGSBESCHREIBUNG

2.1 Planungsgrundlagen, Ortsbesichtigung und Analyse

Viele Grundlagen zur Bearbeitung der Aufgabenstellung sind aus vergangenen Projekten bereits vorhanden, wie z.B. Kartenmaterialien, Verkehrsbelastungsdaten.

Für die konkrete Bearbeitung sind darüber hinaus noch erforderlich:

- Sichtung und Auswertung von weiteren relevanten Planwerken und vorhandenen Konzepten (z.B. Überlegungen zum Nahverkehrsplan),
- Abfragen von Daten Dritter (z. B. Polizei),

Im Rahmen einer Ortsbegehung werden die wesentlichen verkehrsinfrastrukturellen Merkmale des Kernortes sowie des Ortsteiles Gallenweilers aufgenommen, um die verkehrliche Bestandsituation analysieren zu können. Folgende Punkte werden hierbei aufgenommen:

- Fahrbahnbreiten (Hauptverkehrs- Sammelstraßen),
- Gehwegbreiten und Fußwegverbindungen,
- Radverkehrsinfrastruktur und Radverbindungen,
- Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr,
- Randbedingungen der Bushaltestellen,
- bestehende Beschränkungen, wie z. B. Halteverbote, Parkraumbewirtschaftung,
- Aufnahme von Angeboten für den ruhenden Verkehr im Umfeld des Bahnhofs und im Zentrum des Kernorts, qualitativ und quantitativ,
- Abschätzung der Parkraumnutzung zum Zeitpunkt der Ortsbegehung (keine Erfassung der Parkraumauslastung im Tagesverlauf).

Die Ergebnisse der Besichtigungen werden ausgewertet, in Planunterlagen dargestellt und verkehrlich bewertet (Bestandsanalyse).

2.2 Beschränkungen der verkehrlichen Attraktivität in Malteserstraße, Eisenbahnstraße und Grißheimer Weg (B3-Steinmattenstr.)

Auf Basis der funktionalen Erfordernisse dieser Straßenzüge (Funktion im Straßennetz) sowie der Erkenntnisse der Beobachtungen vor Ort werden Vorschläge erarbeitet, wie die verkehrliche Attraktivität insbesondere für Schleichverkehre gesenkt wer-

den kann. Hierbei kommen bauliche Maßnahmen wie z.B. Teilbeschränkung von Fahrbahnbreiten (z.B. am Kreisel), Anlage von Querungsstellen, Verkehrsberuhigung z.B. über alternierende Parkstände, verkehrsrechtliche Möglichkeiten über Beschilderungen (Anlieger frei, Geschwindigkeiten, Einbahnstraßen) o.ä. in Betracht.

Die erarbeiteten Vorschläge werden skizzenhaft dargestellt und bei Vorliegen mehrerer Varianten erfolgt eine Bewertung nach Vor-/Nachteilen. Bei baulichen Maßnahmen erfolgt eine überschlägige Kostenermittlung.

2.3 Optimierung Verkehrssituation Badhausstraße

Im Bereich Honiggasse/ Badhausstraße werden vermehrt Beschwerden hinsichtlich der Ordnung des ruhenden Verkehrs, der Einhaltung angemessener Geschwindigkeiten sowie der eingeschränkten Sicherheit der Verkehrsteilnehmer geäußert.

Auf Basis der im Rahmen der Ortsbesichtigung erkannten Mängel und Defizite werden Vorschläge zur Optimierung der verkehrlichen Situation erarbeitet und skizzenhaft dargestellt.

2.4 Prüfung Einbahnstraßenregelungen Hauptstraße

Die Idee zur Einrichtung einer Einbahnstraße in der Hauptstraße wurde in der Vergangenheit schon vereinzelt geäußert. Im Rahmen einer verkehrlichen Prüfung werden die sich einstellenden Vor- und Nachteile ermittelt und gegenübergestellt. Neben den Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer im betroffenen Abschnitt (Anwohner, Nutzer wie z.B. Feuerwehr, Bus) werden auch Verlagerungen auf umliegende Straßenzüge abgeschätzt.

2.5 Optimierung Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Uhlandstraße/ Raiffeisenstraße

Die vorhandene Einmündung der Eisenbahnstraße in die Uhlandstraße ist aufgrund der topografischen Situation (Unterführung Bahn, Überführung Sulzbach) sowie der Linienführung (Kurvigkeit der Uhlandstraße) mit eingeschränkten Sichtverhältnissen verbunden. In Verbindung mit den weiteren direkt angrenzenden Einmündungen am Bahnhof sowie in die Merveldtstraße ist eine insgesamt komplexe und unübersichtliche Situation vorhanden.

Bestehende Überlegungen zur Anlage eines neuen Knotenpunktes unter Zusammenfassung einzelner Einmündungen scheiterten nicht zuletzt an fehlenden Grundstücken und den aufwändigen Bauwerken über den Sulzbach.

Eine reduzierte Variante sieht die Bündelung des Radverkehrs auf der östlichen Seite der Uhlandstraße und Führung im Zweirichtungsverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr über die Brücke am Sulzbach vor. Zur Gewährleistung der erforderlichen

Breiten wäre die Brücke zu verbreitern. Ob dies mit einfachem Mittel (Verbreiterung der Kappe) möglich wäre, soll nach dem Vorliegen der erforderlichen Planunterlagen aus der damaligen Planungsphase gemeinsam mit dem Auftraggeber und dem zuständigen Brückenprüfer (Büro Nafz) entschieden werden.

Sollte die Verbreiterung möglich sein, wird die Weiterführung der Fußgänger/Radfahrer in Form einer Querung der Eisenbahnstraße sowie der Merveldtstraße planerisch skizzenhaft dargestellt.

2.6 Unterstützung des Radverkehrs durch eigenständige Anlagen

Abseits der Hauptverkehrsstraßen bestehen in Heitersheim mit den Zone 30 Gebieten schon verkehrsberuhigte Zonen, in denen das Radfahren gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn in der Regel verträglich ist.

Im Bereich der Straßenzüge mit höheren Geschwindigkeiten sind abschnittsweise auch schon Radverkehrsanlagen vorhanden. Aus den Erkenntnissen der Ortsbesichtigungen in diesen Bereichen (Verbindungen Nord-Süd entlang der B 3, Verbindungen Ost-West zwischen Bahnhof und Schwimmbad) können die vorhandenen Defizite wie z.B. Lücken, Engstellen usw. abgeleitet werden. Darauf aufbauend können Vorschläge zur Optimierung erarbeitet werden, die die Netzfunktionen des Radverkehrs berücksichtigen. Hierbei kommen auch Querungsstellen wie z.B. im Bereich des Schwimmbads/ Sportsplatzes in Betracht.

Die Ergebnisse werden skizzenhaft dargestellt. Bei baulichen Anlagen werden zudem grobe Kosten ermittelt.

2.7 Querungsmöglichkeiten Eschbacher Straße Gallenweiler

Die Querung der Eschbacher Straße in Gallenweiler ist für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der Kfz-Geschwindigkeiten sowie fehlender Unterstützungen schwierig. Versuche, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in diesem Bereich abzusenken, wurden von den Verkehrsbehörden mit dem Verweis auf die nicht vorliegenden gesetzlichen vorgeschriebenen Gründe abgelehnt.

Aus den im Rahmen der Ortsbesichtigung gewonnenen Erkenntnissen werden verschiedene Möglichkeiten zur Optimierung der Querungsmöglichkeiten abgeleitet. Auch die ehemaligen Querungsstellen werden hierbei nochmals berücksichtigt.

Die Ergebnisse werden skizzenhaft dargestellt. Bei baulichen Anlagen werden zudem grobe Kosten ermittelt.

2.8 Ruhender Verkehr am Bahnhof

Die Parkmöglichkeiten (Park and Ride) am Bahnhof wurden in den letzten Jahren immer wieder erweitert und werden auch sehr gut nachgefragt. Auch für die Radfahrer besteht bereits ein zahlreiches Angebot, das allerdings an die Grenzen der Kapazität kommt. Aus den Erkenntnissen der Ortsbesichtigung zur verkehrlichen Situation sollen insbesondere die daraus resultierenden Engpässe wie z.B. regelwidriges Parken, das zu weiteren Problemen z.B. Straßenbreiten für Rettungsdienste usw. führt, erfasst werden.

Darauf aufbauend sollen möglichst einfach umzusetzende Elemente entwickelt werden, die an besonders neuralgischen Stellen zu Verbesserungen führen können.

Auch das Thema Parkraumbewirtschaftung des P+R-Platzes wird hierbei inkl. der Vor- und Nachteile diskutiert.

2.9 Parkraumbewirtschaftung im zentralen Kernort

Die vorhandene Parkraumbewirtschaftung wird auf die Konsistenz und Sinnhaftigkeit hin geprüft. Grundlage hierfür sind die Erkenntnisse der Ortsbegehung und der daraus abgeleiteten Lage und Anzahl von Abstellmöglichkeiten sowie der zugehörigen Bewirtschaftungsform.

Bei erkannten Defiziten werden Vorschläge erarbeitet, die insbesondere die Stichpunkte Einheitlichkeit sowie der leichten Verständlichkeit für die Nutzer berücksichtigen.

2.10 Prüfung Einrichtung von Kurzzeitparkern am Luisen-Kindergarten

Die so genannten „Hol- und Bringverkehre“ im Bereich von Schulen bzw. Kindergärten können zu verkehrlichen Problemen anderer Verkehrsteilnehmer führen. Für den Luisenkindergarten in der Hefegasse werden aufbauend auf den Erkenntnissen der Ortsbesichtigung Vorschläge zur Begegnung dieses Themas erarbeitet und skizzenhaft dargestellt.

2.11 Statisches Parkleitsystem

Um den ruhenden Verkehr gezielter führen zu können und Parksuchverkehr zu vermeiden, bietet sich die frühzeitige Weitergabe der Informationen über wichtige Quellen und Ziele in der Stadt und die zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten an.

Auf Basis der Ortsbesichtigung werden Vorschläge zur sinnvollen Beschilderung solcher Punkte an den Ortseingangsbereichen erarbeitet und skizzenhaft auf Konzeptebene dargestellt.

2.12 Vorgeschlagene Vorgehensweise zur Information und Beteiligung

Die Vorgehensweise zur Erstellung des Verkehrskonzeptes sieht zunächst die Durchführung der Bestandsanalyse inkl. Bewertung durch FWT vor.

Die verkehrlichen Erkenntnisse der Bestandsanalyse werden in einem Abstimmungstermin zwischen FWT mit der Verwaltung durchgesprochen und ggf. ergänzt. Ggf. können in diesem/ oder einem weiteren Gespräch auch Interessensvertreter beteiligt werden.

Daraufhin werden die Prüfungen bzw. Maßnahmenermittlungen für die beschriebenen Punkte durch FWT durchgeführt und abermals der Verwaltung im Rahmen eines Abstimmungstermins vorgestellt sowie ggf. ergänzt.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die von FWT erarbeiteten Maßnahmen und Prüfungen werden in Form einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung der Öffentlichkeit und den Bürgern vorgestellt. Hier besteht die Möglichkeit, aktiv die vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten zu erweitern, zu ergänzen oder auch neue Vorschläge einzubringen.

Die eingegangenen Punkte werden von FWT überprüft und eingearbeitet. Hiermit kann das Verkehrskonzept fertiggestellt und dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt werden. Bei Bedarf wäre auch eine frühzeitigere Einbindung des Gremiums (z.B. vor der Bürgerschaft und danach) denkbar.

In den Grundleistungen sind zunächst 7 Termine beim Auftraggeber und/oder Dritten inkl. Vor- und Nachbereitung enthalten. Weitere Abstimmungstermine werden auf Nachweis gemäß Punkt 4.2 abgerechnet.

2.13 Abschlussdokumentation

Es wird ein Erläuterungsbericht erstellt, der alle wesentlichen Randbedingungen, Bearbeitungsschritte und Ergebnisse zusammenfassend inkl. der zugehörigen Anlagen darstellt. In den Grundleistungen sind eine einfache Papierfassung sowie die digitale Übermittlung als pdf-Datei enthalten. Mehrfertigungen werden auf Nachweis nach Punkt 4.2 abgerechnet.

3. PROJEKTORGANISATION

3.1 Terminliche Abwicklung

Mit der Aufnahme der Bearbeitung werden wir in Abstimmung mit Ihnen mit einem Vorlauf von etwa 4 Wochen nach Auftragserteilung beginnen. Für die Bearbeitung der un-

ter Punkt 2 genannten Leistungen schätzen wir eine Bearbeitungsdauer von 16 Wochen ab.

3.2 Struktur des Projektteams

Die Projektleitung wird von Frau Dipl.-Ing. Kerstin Delamarche übernommen. Als Vertreter wird Herr Dipl.-Ing. Florian Krentel benannt. Durch die Zusammenarbeit beider Ingenieure kann eine zeitliche und inhaltliche Kontinuität über den gesamten Projektzeitraum garantiert werden.

3.3 Mitwirkungsleistungen des Auftraggebers

Im Rahmen der Durchführung des Projektes unterstützt der Auftraggeber das Vorhaben im Sinne einer projektbegleitenden Tätigkeit durch folgende Leistungen:

- Benennung eines Verantwortlichen, mit dem Absprachen und Einzelbedingungen verbindlich abgestimmt werden.
- Rechtzeitige und vollständige Bereitstellung, ggf. Erläuterung aller Informationen, Daten und Unterlagen, die zur Projektbearbeitung notwendig sind.
- Möglichst kurzfristige Bearbeitung und Entscheidung der von FWT gestellten Fragen, die sich im Zuge der Bearbeitung ergeben und die ausschließlich in Ihrem Zuständigkeitsbereich liegen.

4. VERGÜTUNGS- UND ZAHLUNGSBEDINGUNGEN

4.1 Vergütung der angebotenen Leistungen

Die Honorarermittlung für die unter Punkt 2 beschriebenen Leistungen haben wir auf Grundlage einer Zeitaufwandsabschätzung gemäß § 3 HOAI 2013 vorgenommen, welche wir Ihnen zu nachfolgend aufgeführten Pauschalhonoraren anbieten.

Die Kalkulation geht hierbei von einer gesamthaften Beauftragung der Positionen 2.1 bis 2.10 aus. Generell können die Positionen 2.2 bis 2.9 auch separat beauftragt werden.

Pos. 2.1	Planungsgrundlagen, Ortsbesichtigung und Analyse	pschl.	3.000,00 €
Pos. 2.2	Beschränkung verkehrliche Attraktivität in Malteser- und Eisenbahnstraße	pschl.	2.100,00 €
Pos. 2.3	Optimierung Verkehrssituation Badhausstraße	pschl.	900,00 €

Pos. 2.4	Prüfung Einbahnstraßenregelung Hauptstraße	pschl.	900,00 €
Pos. 2.5	Optimierung Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Uhlandstraße/ Raiffeisenstraße	pschl.	1.500,00 €
Pos. 2.6	Unterstützung Radverkehr durch eigenständige Anlagen	pschl.	2.400,00 €
Pos. 2.7	Querungsmöglichkeiten Eschbacher Straße in Gallenweiler	pschl.	1.200,00 €
Pos. 2.8	Ruhender Verkehr am Bahnhof	pschl.	1.200,00 €
Pos. 2.9	Parkraumbewirtschaftung Kernort	pschl.	1.200,00 €
Pos. 2.10	Kurzzeitparken am Luisen-Kindergarten	pschl.	600,00 €
Pos. 2.11	Statisches Parkleitsystem	pschl.	1.200,00 €
Pos. 2.12	Vorgeschlagene Vorgehensweise zur Information und Beteiligung	pschl.	2.700,00 €
Pos. 2.13	Abschlussdokumentation	pschl.	1.800,00 €
Honorarsumme netto			20.700,00 €
+ 3 % Nebenkosten (§14 HOAI)			621,00 €
Honorar netto			21.321,00 €
zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer			

4.2 Besondere Leistungen auf Nachweis

Werden bei Bedarf zusätzliche Leistungen des Auftragnehmers erforderlich, die nicht in den bereits aufgeführten Leistungen enthalten sind, so werden diese nach dem ausgewiesenen Zeitbedarf auf Grundlage der Preisliste für Dienstleistungen der Fichtner Water & Transportation GmbH angeboten und abgerechnet (siehe Anlage).

4.3 Zahlungsbedingungen

Die erbrachten Leistungen werden entsprechend des Leistungsstandes bzw. in regelmäßigen Zeiträumen unter Beifügung der entsprechenden Dokumentation in Rechnung gestellt.

Die jeweiligen Rechnungen werden zuzüglich der derzeit in Deutschland geltenden Mehrwertsteuer gestellt. Alle Zahlungen werden 15 Tage nach Zahlungsanforderung bzw. Rechnungslegung ohne Abzug fällig.

5. GEWÄHRLEISTUNG UND HAFTUNG

5.1 Gewährleistung

Im Rahmen der Bearbeitung des Projektes gemäß diesem Angebot übernimmt FWT die Gewähr

- für die sorgfältige, vollständige, fach- und termingerechte Bearbeitung gemäß dem Stand der Technik zur Zeit der Auftragserteilung,
- für eine unabhängige Bearbeitung, die ausschließlich die optimale Lösung der Aufgabe zum Ziel hat,
- für die vertrauliche Behandlung aller erhaltenen Informationen, Daten und Unterlagen sowie der erarbeiteten Ergebnisse.

Die Gewährleistungszeit beginnt mit der Fertigstellung der vertragsmäßig erbrachten Leistung und endet mit den gesetzlichen Gewährleistungsfristen gemäß BGB § 634a.

5.2 Haftung

FWT haftet für den nachweislich von FWT schuldhaft verursachten Schaden. Die Haftung beschränkt sich auf den Ersatz des unmittelbaren Schadens und ist im Rahmen der abgeschlossenen Haftpflichtversicherung begrenzt.

Die Haftungsbegrenzung ist nicht wirksam bei Schäden, verursacht durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit. Weitergehende Schadensersatzansprüche, gleich aus welchem Rechtsgrund, sind ausgeschlossen. FWT haftet nicht für mittelbare Schäden und/oder Folgeschäden sowie für entgangenen Gewinn, Produktionsausfall oder ähnliche Folgen.

Die Haftungsdauer beginnt nach Abschluss der Leistungen von FWT und endet sechs Monate danach.

6. SPÄTESTFRIST, SCHRIFTFORM, BINDEFRIST

Die dem Angebot zugrunde liegende Honorarermittlung basiert auf einer Projektentwicklung, die von einer Bearbeitung in 2020 ausgeht. Zur Wirksamkeit von Änderungen oder Ergänzungen des Angebotes bedarf es der Schriftform.

Wir halten uns an dieses Angebot in der vorliegenden Form bis zum 30.09.2020 gebunden.

Wir hoffen, dass unser Angebot in allen Punkten Ihren Vorstellungen entspricht und würden uns über Ihre Beauftragung sehr freuen.

Freiburg, 24.07.2020

Fichtner Water & Transportation GmbH



Ulf Meyer-Scharenberg



Matthias Wollny

Anlage

Preisliste für Dienstleistungen der Fichtner Water & Transportation GmbH

PREISLISTE FÜR DIENSTLEISTUNGEN
Büro Freiburg

gültig ab 01.01.2019

Stundensätze Projektbearbeitung / Planung	Euro (ohne MwSt.)
Bereichsleiter/in / Abteilungsleiter/in	110,00
Projektleiter/in	85,00
Projektingenieur/in	79,00
Projektbearbeiter/in (Landschaftsplanung, Geoökologie, Geologie, Geophysik, Geographie, Hydrologie, Biologie etc.)	79,00
Techniker/in / Konstrukteur/in / Technische/r Zeichner/in	60,00
 Stundensätze Beratungsleistungen	
Öffentlich vereidigte/r Sachverständige/r	110,00
Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator/in	85,00
Senior Berater/in	110,00
 Stundensätze Zusatzleistungen	
Messtrupp 2 Personen inkl. Geräte / Kfz	120,00
Messtrupp 3 Personen inkl. Geräte / Kfz	170,00
Probenehmer/in	59,00
 Sonstige Leistungen	
Vermessungsfahrzeug, je km	1,20
Pkw, je km	0,50
Farbplots - A0, je Stück	13,80
- A1, je Stück	7,20
- A2, je Stück	5,40
Kopien - A4, farbig, je Stück	0,20
- A3, farbig, je Stück	0,30
- A4, s/w, je Stück	0,10
- A3, s/w, je Stück	0,15

Fichtner Water & Transportation GmbH


Ulrich Jussmann


Lutz Deeken