

BENDER HARRER

| Rechtsanwälte

BENDER HARRER KREVET Fahnenbergplatz 1 79098 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
79083 Freiburg i.Br.

Freiburg, den 03.09.2020

Unser Zeichen: 2830/20 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 Gemeinde Buggingen 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 Götze^{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 Hölzlwimmer^{3,9}
Martin Schwind¹
Kathrin Hüskes, LL.M.¹²
Dr. Dominic Roth⁸
Christian Gempp
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 Hügelsheim mit Umfahrung 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 Gemeinde Buggingen begrüßt ausdrücklich das in Unterlage 17.1 niedergelegte Schallschutzkonzept für den PfA 8.4, in dem die Kernforderung 4 und die Kernforderung 6 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. Allerdings findet sich zu den Unterschottermatten im Bereich der Brückenbauwerke im Bauwerksverzeichnis keine Aussage. Das Bauwerksverzeichnis ist deshalb entsprechend zu ergänzen. Außerdem wird auf die Punkte der noch nicht vollständigen Umsetzung in die Planfeststellungsunterlagen verwiesen, die in dem Beratungspapier Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim zum Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen-Müllheim, vom September 2020 (**Anlage 1**) im Einzelnen aufgeführt sind.

3. Die Gemeinde Buggingen 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 Hügelheim 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 Hügelheim 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 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 Hügelsheim 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 Hülgelheim 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.

In der Bauphase 1 ist nach der Unterlage 17.4 der maximale Beurteilungspegel mit $L_{R,Tag} = 61,1$ dB(A) an dem unmittelbar an der Trasse der Rtb gelegenen Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104) in der Kalisiedlung in Buggingen zu erwarten. Dabei kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu einer Überschreitung des gültigen Immissionsgrenzwerts von 1,1 dB(A) am Tag.

In der Bauphase 6 ist nach Unterlage 17.4 der maximale Beurteilungspegel mit $L_{R,Tag} = 68,2$ dB(A) an dem unmittelbar an der Trasse der Rtb gelegenen Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104) in der Kalisiedlung in Buggingen zu erwarten. Dabei kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu einer Überschreitung des gültigen Immissionsgrenzwerts von 8,2 dB(A) am Tag. Weitere Richtwertüberschreitungen treten in der Bauphase 6 an den repräsentativ untersuchten Immissionsorten „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88) und „In den Letten 5“ (IP 116) in der Kalisiedlung in Buggingen auf.

- 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 bauleistungsrechtlichen Gründen oder zur zeitlichen Minimierung der Baumaßnahme und damit der Eingriffe erforderlich wird, bestimmte Ar-

beiten 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.

- **Überschreitungen** der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an wenigen Gebäuden: **während des Neubaus der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS**, der in **Bauphase 6** durchgeführt werden soll, sind an umliegenden Gebäuden westlich der Rheintalbahn Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte **am Tag und in der Nacht** unter Berücksichtigung der Vorbelastungen aus Verkehrslärm zu erwarten.

Ausweislich Unterlage 17.4 sind in der Bauphase 6 am Tag die nachfolgenden Beurteilungspegel an folgenden in der Kalisiedlung Buggingen entlang der Rheintalbahn gelegenen Gebäuden zu erwarten:

- $L_{R\text{ Tag}} = 68,2 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- $L_{R\text{ Tag}} = 60,9 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und
- $L_{R\text{ Tag}} = 59,0 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88).

Dabei kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu folgenden Überschreitungen des gültigen Immissionsgrenzwerts in der Nacht:

- $8,2 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- $0,4 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und
- $2,0 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88).

Ausweislich Unterlage 17.4 sind in der **Bauphase 6 in der Nachtzeit** die nachfolgenden Beurteilungspegel an folgenden in der Kalisiedlung Buggingen entlang der Rheintalbahn gelegenen Gebäuden zu erwarten:

- $L_{R\text{ Nacht}} = 68,2 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- $L_{R\text{ Nacht}} = 60,4 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und
- $L_{R\text{ Nacht}} = 59 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88).

Dabei kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu folgenden Überschreitungen des gültigen Immissionsgrenzwerts in der Nacht:

- 23,2 dB(A) an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- 15,9 dB(A) an dem Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und
- 14,0 dB(A) an dem Gebäude „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88).

Dabei wurde eine schalltechnische Vorbelastung wie folgt angerechnet:

| Überschreitung des IRW durch Verkehr | Korrektur des RW nach AVV Baulärm |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Unter 5 dB(A) | keine Korrektur |
| 5 - 10 dB(A) | +2 dB(A) |
| Über 10 dB(A) | +5 dB(A) |

Aktive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Baulärm sind im vorliegenden Fall – so der Erläuterungsbericht – aufgrund der Lage der Baustelle nicht zielführend, während passiver Schallschutz als unverhältnismäßig eingestuft wird. Bei den in Unterlage 17.4 untersuchten Bautätigkeiten handelt es sich um temporäre Schallemissionen aufgrund des Baubetriebes. Da es sich bei den Immissionen um temporäre Einwirkungen durch die Baustelle handelt und insbesondere die lärmintensiven Maßnahmen als kurzzeitig einzustufen sind, „dürften passive Schallschutzmaßnahmen im vorliegenden Fall als nicht verhältnismäßig anzusehen sein und somit nicht in Betracht kommen.“

- 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,
 - Hügelsheim: Mitte bis Süd,

- **Buggingen: entlang der Grißheimer 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 Tiefelage – 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 Lärminderungsmaßnahmen (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 eingesetzt 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 Geräuschmissionen (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 Hülgelheim

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.

Gemäß Ziffer 7.2.8 der Unterlage 17.4 (S. 30) sind im Nachtzeitraum von 20 Uhr bis 7 Uhr aus der Herstellung der Tieflage mittels Steilböschungen in Buggingen entlang der Grißheimer Straße und der Dr. Erich-Naumann-Straße Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für allgemeine Wohngebiete zu erwarten.

2. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmission (Unterlage 17.4) – nachfolgend Gutachten Baulärm bezeichnet – in folgenden Punkten geändert oder ergänzt wird:

- a) **Im Gutachten Baulärm** wird für die Ermittlung der beurteilten folgenden Schalleistungen **jeweils nur eine Maschine** in Ansatz gebracht:

- Verbau (Spundwandrammung) gemäß Unterlage 17.4 Anhang 1.4 (Spundwandrammung kommt nur bei der Herstellung der Landschaftsbrücken, der Eisenbahnüberführung, der Straßenüberführungen und ggfs. Beim Knoten Hülgelheim zum Einsatz),
- Verbau (geböschte Baugrube) gemäß Unterlage 17.4 Anhang 1.5 sowie
- für die Erd- und Betonierarbeiten (Unterlage 17.4 Anhang 1.6).

Der Ansatz von jeweils nur einer Maschine gleichzeitig ist für die Großbaustelle der Herstellung der Tieflage mittels Steilböschungen unrealistisch. Es ist zu erwarten, dass bei der Großbaustelle Herstellung der Tieflage mittels Steilböschungen realistischere **mehrere gleiche Baumaschinen, gleichzeitig eingesetzt** werden. Dies dürfte auch deshalb erforderlich sein, um diese Bauwerke innerhalb des vorgesehenen Zeitraums realisieren zu können. Mit jeder Verdoppelung der Zahl der eingesetzten Baumaschinen steigt der Beurteilungspegel um 3 dB(A) an. Die Gemeinde Buggingen fordert deshalb, das Gutachten Baulärm so zu ergänzen, dass entsprechend dem realistischen Szenario der Einsatz von mehreren Baumaschinen gleichzeitig angesetzt wird.

- b) Im **Gutachten Baulärm** ist zwar der **Baubetriebsbereich Aushub der Baugrube für die Herstellung der Tieflage mittels Steilböschung** für den PfA 8.4 grundsätzlich ein Modell vorhanden. Die Emissionsdaten sind jedoch in den Planfeststellungsunterlagen nicht dokumentiert. Es ist unklar, wie die Baustraßen berücksichtigt sind. Außerdem sind zum

Teil zu niedrige Emissionen für die Baumaschinen angesetzt worden. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die Angaben für diesen Betriebsbereich konkretisiert und ergänzt werden.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten bislang keine Angabe wie hoch die Zahl der LKWs am Tag und in der Nacht ist, die erforderlich sind, um die Erdaushub abzufahren. Hierzu ist eine belastbare Aussage der Vorhabenträgerin erforderlich, auf deren Grundlage eine Prognose der zu erwartenden Geräuscheinwirkung in den angrenzenden Ortslagen zu erstellen ist. Die in Anhang 1.8 aufgeführten **89 LKW Zu- und Abfahrten am Tag** und **keine in der Nacht** sind **deutlich zu gering**, um das Aushubmaterial für die Herstellung des Trogbauwerks abzufahren. 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. 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.

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.

Die schalltechnischen Auswirkungen dieser Entnahmestellen und der daraus resultierende LKW-Verkehr sind zu ermitteln und zu bewerten.

- c) Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die **Herstellung der Tieflage mittels Steilböschung** als **statischer Baubetriebsbereich** eingestuft wird. Im Unterschied zu den dynamischen Betriebsbereichen finden die statischen Bauvorgänge im Zusammenhang mit der Errichtung der Tieflage mittels Steilböschung über mehrere Wochen, möglicherweise sogar über mehrere Monate hinweg statt und nicht lediglich über wenige Tage wie bei den dynamischen Baubetriebsbereichen. Selbst wenn man mit der Unterlage 17.4 Ziffer 7.1.4.2 davon ausgeht, dass an einem Tag für ca. 20 m Verbau hergestellt werden kann, so trifft es nicht zu, dass die Einwirkzeiten je Immissionsort auf wenige Stunden begrenzt

sind. Der Einwirkungsbereich je Immissionsort erstreckt sich auf einen Bereich von mindestens 400 m. Die Bauzeit hierfür beträgt dann schon länger als einen Monat.

Außerdem ist nicht nachvollziehbar, dass die Herstellung der Tieflage im PfA 8.2 als statischer Baubetriebsbereich eingestuft worden ist, im PfA 8.4 jedoch nicht. Ausweislich Unterlage 17.4 zum PfA 8.2 unter Ziffer 4.1.1 S. 9 ist die Herstellung des Trogbauwerks ausdrücklich als statischer Baubetriebsbereich eingestuft. Daher kann die Herstellung der Tieflage mittels Steilböschung im PfA 8.4 nicht lediglich als Wanderbaustelle und damit als dynamischer Baubetriebsbereich angesehen werden, auch wenn die Tieflage im PfA 8.2 als Trogbauwerk ausgeführt werden soll.

- d) Die Gemeinde Buggingen fordert, dass im Gutachten Baulärm **keine Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm** angerechnet wird.

Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts wird zwar der Normzweck der AVV Baulärm, eine gleichmäßige Rechtsanwendung sicherzustellen und damit Rechtssicherheit zu schaffen, auch dann nicht in Frage gestellt, wenn die Immissionsrichtwerte nur für den Regelfall als bindend betrachtet werden. Der verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung ist jedoch eng. Insbesondere ist Nr. 3.1 der AVV Baulärm nicht dahingehend zu verstehen, dass der gemäß Gebietszuordnung maßgebliche Immissionsrichtwert nur als Orientierungswert betrachtet und ergänzend eine Einzelfallbetrachtung angestellt wird. Die AVV Baulärm hebt als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten ab. Daher kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt.

Vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, S. 249, Rn. 32.

Im vorliegenden Fall überschreitet die pauschale Anhebung der Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Höhe des Verkehrslärms den nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012 eingeräumten Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung nach der AVV Baulärm. Dieses Urteil betraf – anders als die hier vorliegende kilometerlange Linienbaustelle – eine Baustelle von lediglich räumlich begrenzter Ausdehnung. Nur aufgrund dieser räumlich begrenzten Ausdehnung hat das Bundesverwaltungsgericht angenommen, dass die Zumutbarkeitsschwelle weder geschossbezogen

noch für jedes einzelne Gebäude gesondert festgelegt werden muss, sondern es für diesen Fall sachgerecht gewesen ist, einen Mittelwert zu bilden.

Vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11–, BVerwGE 143, S. 249, Rn. 44.

Nach der erforderlichen Einzelfallbeurteilung ist für eine faktische Überlagerung des Baulärms durch den Straßenverkehrslärm notwendig oder erforderlich, dass der Straßenverkehrslärm kontinuierlich am zu betrachtenden Immissionsort einwirkt. Dies ist hier jedenfalls im Nachtzeitraum nicht der Fall. Denn in der Nacht gibt es lange Zeiteinheiten, in denen der Straßenverkehrslärm auch auf einer Autobahn und erst Recht auf Bundes-, Landes und Kreisstraßen sehr gering ist. Dies führt dazu, dass in den leiseren Nachtstunden der Pegel des Straßenverkehrslärms deutlich niedriger ist als der Beurteilungspegel des Baulärms nach dem Gutachten Baulärm. Daher ist in der Nacht keine Überlagerung des Beurteilungspegels des Baulärms durch den Straßenverkehrslärm gegeben.

Bei der Frage, ob Baulärm durch den Straßenverkehrslärm überlagert wird, sollte auf die Anforderungen der TA Lärm bezüglich der Ermittlung der Fremdgeräuschbelastung zurückgegriffen werden. Nach Ziffer 3.2.1 der TA Lärm ist von einer Überdeckung des Anlagengeräusches auszugehen, wenn der Schalldruckpegel $L_{Af}(t)$ der Fremdgeräusche in mehr als 95 % der Betriebszeit der Anlage in den jeweiligen Beurteilungszeiten höher ist als der Mittelungspegel des Baulärms. Da die Baustelle für die Herstellung des Trogbauwerks auch in der Nacht betrieben wird, sind für die Ortslagen Kalisiedlung und Buggingen Kernort die Anforderungen an eine Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm besonders hoch anzusetzen. Daher ist hier während der Nachtzeit keine Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen.

Auch während der Tagzeit ist es nicht angemessen, eine Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen. Zwar wirkt im Tagzeitraum der Straßenverkehrslärm durch die Autobahn kontinuierlich am zu betrachtenden Immissionsort ein. Bei der Baustelle für die Herstellung des Trogbauwerks werden jedoch in großem Umfang zur Sicherung der Baugrube Spundwände gesetzt. Das Setzen der Spundwände erzeugt sehr hohe Emissionen. Zugleich sind diese Geräusche durch das rhythmische Schlagen von Metall auf Metall sehr auffällig und heben sich in den Ortslage Kalisiedlung und Kernort Buggingen auch am Tag sehr deutlich von den Umgebungsgeräuschen des Straßenverkehrslärms ab. Dies spricht auch im Tagzeitraum gegen eine Berücksichtigung der Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm, jedenfalls für die Baustellen, in denen als Verbaumaßnahme Spundwände eingebracht werden.

3. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass in dem Planfeststellungsbeschluss **Ramm-, Spund- und Bohrtätigkeiten** in der **Nacht** sowie an **Wochenenden** und **Feiertagen** durch eine **rechtsverbindliche Auflage** **ausnahmslos ausgeschlossen** werden.
4. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass in dem Planfeststellungsbeschluss **Erdbaumaßnahmen entlang der Grißheimer Straße und der Dr. Erich-Naumann-Straße** im Bereich der Ortslage Kalisiedlung **durch eine rechtsverbindliche Auflage im Nachtzeitraum ausgeschlossen** werden. Bislang ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 133) lediglich unverbindlich vermerkt, dass der Erdbau in Buggingen im Bereich der Kalisiedlung entlang der Grißheimer Straße und der Dr. Erich-Naumann-Straße „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 der Kalisiedlung entlang der Grißheimer Straße und der Dr. Erich-Naumann-Straße zurückgestellt wird.
5. Die Gemeinde Buggingen fordert weiter, dass in den Planfeststellungsbeschluss die Auflage aufgenommen wird, für **Ramm-, Spund- und Bohrtätigkeiten** die **leisesten** auf dem Markt verfügbaren Baumaschinen einzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Baumaschinen, mit denen die Spundwandrammung für den Verbau des Trogbauwerks durchgeführt wird. In Anhang 1.4 ist als Baumaschinen für das Einbringen von Spundbohlen die HDI-Hydraulik-Ramme angegeben. In dem Gutachten wird hierfür ein Wert von 122,9 dB(A) L_{WAeq} angesetzt. Dieser Wert basiert auf HLFU, Heft 2, Anlage E 31. In der einschlägigen Publikation HLOG, Heft 247 wird dagegen für die **Hydraulik-Ramme** ein Wert von **125,9 dB(A) L_{WAeq}** zugrunde gelegt. Damit ist in der Unterlage 17.4 Anhang 1.4 ein Wert angegeben, der um **3 dB(A) L_{WAeq}** niedriger ist als der in der Studie HLOG, Heft 247 genannte Wert. Die Gemeinde Buggingen fordert deshalb, im Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindliche Auflage zu erlassen, in den Ausschreibungsunterlagen verbindlich vorzugeben, dass nur solche Hydraulik-Rammen zum Einsatz kommen dürfen, die maximal einen vom Hersteller betätigten Wert von 122,9 dB(A) L_{WAeq} haben.
6. Die Gemeinde Buggingen fordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine **rechtsverbindliche Auflage** aufzunehmen, dass in der **Bauphase 6 der Neubau der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS nicht während der Nachtzeit, sondern ausschließlich in der Tagzeit** durchgeführt wird, soweit dies mit etwaigen Sperrzeiten der Bestandsstrecke 4000 der Rtb vereinbar ist.
7. Sollte es aufgrund der Sperrzeiten nicht möglich sein, auf Bauarbeiten in der **Bauphase 6** für den **Neubau der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS während der Nachtzeit** zu verzichten, fordert die Gemeinde Buggingen, dass den Bewohnern der Gebäude

- Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- „In den Letten 5“ (IP 116) und
- „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88)

während des Neubaus der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS Ersatzwohnraum zu stellen. Denn bei realistischer Betrachtung zu erwarten, dass bei diesen Gebäuden während des Neubaus der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS in der Bauphase 6 während der Nachtzeit Beurteilungspegel von 65 dB(A) überschritten werden.

Ausweislich Unterlage 17.4 sind nach den Planfeststellungsunterlagen in der **Bauphase 6 in der Nachtzeit** die nachfolgenden Beurteilungspegel an folgenden in der Kalisiedlung Buggingen entlang der Rheintalbahn gelegenen Gebäuden zu erwarten:

- $L_{R \text{ Nacht}} = 68,2 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104),
- $L_{R \text{ Nacht}} = 60,4 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und
- $L_{R \text{ Nacht}} = 59 \text{ dB(A)}$ an dem Gebäude „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88).

Danach liegt bereits nach den Planfeststellungsunterlagen der Nachtwert an dem Gebäude „Grißheimer Straße 1 (IP 104) mit 68,2 dB(A) oberhalb der Schwelle von 65 dB(A).

Tatsächlich wird die Schwelle von 65 dB(A) während des Neubaus der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS in der Bauphase 6 während der Nachtzeit auch an den Gebäuden Gebäude „In den Letten 5“ (IP 116) und „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88) überschritten. Bei Berücksichtigung

- des gleichzeitigen Einsatzes mehrerer gleicher Baumaschinen bei dem Neubau der SÜ K 4944 an der Rtb/ABS in der Bauphase 6 während der Nachtzeit, die mit jeder Verdoppelung der Zahl der eingesetzten Baumaschinen zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) führt,
- einer Beurteilung des Baulärms ohne Anrechnung der Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm dieses Einwendungsschreibens

ist zu erwarten, dass die Beurteilungspegel in der Nachtzeit auch an den Gebäuden „In den Letten 5“ (IP 116) und „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88) die Schwelle von 65 dB(A) überschreiten und damit **Ersatzwohnraum angeboten** werden muss.

Jedenfalls wird an allen drei Gebäuden: Grißheimer Straße 1 (IP 104), In den Letten 5“ (IP 116) und „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“ (IP 88) in der Nacht die **grundrechtliche**

Zumutbarkeitsschwelle und die **Schwelle zur Gesundheitsgefahr** von **60 dB(A)** bzw. nach der neueren Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts von **57 dB(A) überschritten**.

8. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen, einen **Immissionsschutzbeauftragten** (nicht lediglich eine umweltfachliche Bauüberwachung) einzusetzen, der die Einhaltung der Schallschutzmaßnahmen und der betrieblichen Vorgaben im Sinne eines Lärmmonitors überwacht.
9. Ergänzend verweisen wir auf das Beratungspapier der Kohlen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim zum Planfeststellungsabschnitt 8.4, Bad Krozingen-Müllheim, vom September 2020 (**Anlage 1**), das sich die Gemeinde Buggingen in vollem Umfang zu eigen macht.

III. Schutz vor Erschütterungen durch den Bahnbetrieb im Bereich der Kalisiedlung

1. Aus der Unterlage 17.3.2 ergibt sich unter Berücksichtigung der in dem Gutachten zugrunde gelegten Korridorbreiten in der Ortslage Buggingen bei der Ausbaustrecke 4.000 für folgende Gebäude ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen:
 - „In den Letten 1“ R = 32,5 m,
 - „In den Letten 1a“ R = 29,5 m,
 - „In den Letten 3“ R = 30,0 m,
 - „In den Letten 3a“ R = 31,0 m,
 - „In den Letten 5“ R = 25,0 m.

Als oberbautechnische Vorsorgemaßnahme zur Reduzierung der Körperschallemissionen kommen insbesondere elastische Schwingschwellensole unter Betonschwellen in Betracht (sog. „besohle Schwellen“). Ab ca. 40 Hz bewirkt dieses System deutliche Pegelminderungen in den einzelnen Frequenzbändern. Großer Vorteil dieses Schutzsystems sind die relativ geringen Kosten und der einfache Einbau des Systems. Zwar können durch den Einsatz des Schutzsystems nach Realisierung der geplanten Baumaßnahme die prognostizierten Immissionskonflikte nicht vollständig gelöst werden. Bei Einsatz des Schutzsystems werden die Anhaltswerte jedoch nur noch bei einem der vier untersuchten Gebäude betroffen. Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen können mit Hilfe der Vorsorgemaßnahme um bis zu 141 % reduziert werden.

2. Die Gemeinde Buggingen fordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindlicher Auflage aufzunehmen, dass für den Bereich Buggingen auf einer Abschnittslänge von 200 m (von Rtb-km 231,786 bis Rtb-km 231,986) in allen Gleisen der Ausbaustrecke 4.000 das System „Besohlte Schwelle“ als Vorsorgemaßnahme angeordnet wird. Dies ist auch deshalb sachgerecht, da sich unterhalb des Wohngebietes der Kalisiedlung die Kalischächte auf mehreren Ebenen übereinander und bis zu einer Tiefe von ca. 1.000 m befinden. Diese Kalischächte wurden zwar nach der Werksschließung in den 70iger Jahren befüllt. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass dort zwischenzeitlich durch Verdichtung der Füllmasse Hohlräume entstanden sein könnten.
3. Weiter fordert die Gemeinde Buggingen, dass bereits im Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindlicher Auflage aufgenommen wird, dass für die verbleibenden ungelösten Schutzfälle eine finanzielle Entschädigung gewährt wird.
4. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen eine Überprüfung, ob die zulässige Geschwindigkeit im Bereich des Bahnhofs Buggingen für ICE von 250 km/h auf 200 km/h reduziert werden kann.

IV. Schutz vor Erschütterungen während der Bauzeit im Bereich der Kalisiedlung

1. Ausweislich der Unterlage 17.3.1, S. 6 f. wurden zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Erschütterungsimmissionen die Rammrohrgründungen für das Herstellen der Lärmschutzwände an der Ausbaustrecke sowie die Rüttelstopfverdichtung an der Neubaustrecke während der Gleisarbeiten als erschütterungsintensive Baumaßnahmen untersucht. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die erschütterungsintensiven Baumaßnahmen nicht länger als 26 Tage an einem Immissionsort einwirken. Die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen erfolgte für den Tag- und Nachtzeitraum. Als Ziel wurde die Einhaltung der Anhaltswerte der Stufe 2 gesetzt. Nach Auffassung der Planfeststellungsunterlagen ist hierbei noch nicht mit erheblichen Belästigungen zu rechnen, falls die in der DIN 4150-2, Ziffer 6.5.4.3 genannten Maßnahmen ergriffen werden.

Während der Rammrohrgründung werden die an den exemplarisch untersuchten Immissionsorten

- IP 01 („In den Letten 5“ – WA) mit einem Abstand von 17 m zum Baufeld,
- IP 02 („Bahnweg 6“ – WA Außenbereich) mit einem Abstand von 35 m zum Baufeld, und

- IP 03 („Am Bahnhof 3“ – GE) mit einem Abstand von 56 m zum Baufeld

nur unter Berücksichtigung folgender zeitlicher Betriebsbeschränkungen für die reinen Baumaßnahmen (Holzbalken/Stahlbeton) eingehalten.

- IP 01 („In den Letten 5“ – WA) 2,8 Stunden pro Tag,
- IP 02 („Bahnweg 6“ – WA Außenbereich) 8,0 Stunden pro Tag,
- IP 03 („Am Bahnhof 3“ – GE) 4,8 Stunden pro Tag.

Ab einem Grenzabstand von 81 m können nach den Ausführungen in Unterlage 17.3.1, S. 6 erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden gemäß DIN 4150-2 ohne besondere Vorinformationen ausgeschlossen werden.

Aus erschütterungstechnischer Sicht ist gemäß Unterlage 17.3.1 (S. 7 und S. 23) auf Rammrohrgründung während der Nachtzeit zu verzichten, da im Nahbereich mit erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden i.S.d. DIN 4150-2 zu rechnen ist. Sofern Baumaßnahmen im Nachtzeitraum stattfinden, ist danach ggfs. die Vereinbarung besonderer Maßnahmen (z.B. Ersatzwohnraum) notwendig.

2. Die Gemeinde Buggingen fordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindliche Auflage aufzunehmen, dass auf Rammrohrgründung während der Nachtzeit zu verzichten ist, zumal es sich bei den hauptbetroffenen Gebäuden „In den Letten 5“ um ein Gebäude mit empfindlichen Holzbalkendecken handelt. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG ist jede Baustelle so zu planen, einzurichten und zu betreiben, dass Erschütterungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Falls aus zwingenden Gründen auf Baumaßnahmen im Nachtzeitraum nicht verzichtet werden kann, fordert die Gemeinde Buggingen die Vereinbarung besonderer Maßnahmen mit dem Eigentümer bzw. den Bewohnern des Anwesens „In den Letten 5“ (insbesondere die Stellung von Ersatzwohnraum).
3. Die Gemeinde Buggingen fordert, in den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindliche Auflage aufzunehmen, dass beim Immissionsort IP 01 eine zeitliche Betriebsbeschränkung für die reinen Baumaßnahmen (Holzbalken/Stahlbeton) von 2,8 Stunden pro Tag aufgenommen wird und die Einhaltung dieser Betriebszeitbeschränkung zwingend dokumentiert werden muss.
4. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass in den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsverbindliche Auflage aufgenommen wird, wonach die mit den Bauleistungen beauftragten

Unternehmen vertraglich zu verpflichten sind, ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die dem fortschreitenden Stand der Technik entsprechen.

V. 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 10.2 Blatt 13 ist vorgesehen, dass auch die Straßen „In den Letten“ und die „Grißheimer Straße“ in der Kalisiedlung als Baustraßen genutzt werden sollen.

Aus den vorliegenden Planunterlagen kann ferner entnommen werden, dass daneben von folgenden öffentlichen Straßen und Wegen Zufahrten zu den Baustraßen vorgesehen sind:

- K 4944 (NBS)
- Hölzlebrunnenweg (NBS)
- Breitenweg (NBS und Rtb)

- Wirtschaftsweg entlang Sportgelände, evtl. über Pfauenstraße zur K 4944 (Rtb)
- Am Bahnhof (Rtb)
- Bahnweg (Rtb)
- Im Mittelfeld (Rtb)

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

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.

Die Baustraße ist bereits mit Baubeginn in der vollen Länge des PfA 8.4 herzustellen und ist ggfs. Planfeststellungsübergreifend zu verlängern. Im Zuge des Baufortschritts verschiebt sich die Böschung der Baustraße entsprechend.

3. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass **die zur Baustellenerschließung vorgesehenen Zuwegungen**, die in der Unterlage 10 dargestellt sind, jeweils **mit einem konkreten Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz** bzw. an landwirtschaftliche Flächen **dargestellt** werden, damit eine Beurteilung möglich ist wie der weitere Transportweg von dem Ende der Baustraße aus verläuft. Zahlreiche Verkehrswege im PfA 8.4 enden ausweislich des Übersichtslageplans Unterlage 10.1 Blatt 1 an undefinierten Stellen, von denen aus der Verlauf des weiteren Abtransports nicht ersichtlich ist. Dies ist z.B. beim Feldweg Grißheim der Fall, bei dem die Baustraße direkt hinter der Rtb endet ohne dass eine Weiterführung ersichtlich ist. Nur bei einzelnen Baustraßen ist die konkrete Weiterführung über das klassifizierte öffentliche Straßennetz ersichtlich. Auch die dargestellten **Anschlüsse an das klassifizierte öffentliche Straßennetz** sind **für einen Transport in der Nachtzeit häufig äußerst problematisch, da die Weiterführung oft durch geschlossene Ortschaften führt**. So ist im Bereich der Rtb ein Anschluss an die K 4944 vorgesehen. Von dort ist eine Weiterfahrt über die B 3 möglich. Die B 3 führt jedoch durch geschlossene Ortschaften (nach Norden durch den Ortsteil Seefeld, nach Süden durch Hügelsheim). Daher ist die B 3 für einen Massentransport in der Nachtzeit ungeeignet.
4. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die **Entsorgungswege für den Massenabtransport im Planfeststellungsbeschluss** oder in dem Bodenverwertungskonzept (BoVEK) **rechtsverbindlich festgesetzt** werden und dort rechtsverbindlich geregelt wird, dass der **Abtransport** des Massenüberschusses **nicht durch die Ortschaften** – insbesondere nicht durch die Kalisiedlung, den Kernort Buggingen und den Ortsteil Seefeld – erfolgt. Es ist nicht ausreichend, im Planfeststellungsbeschluss oder im BoVEK lediglich unverbindlich mögliche Entsorgungswege aufzuzeigen. 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 die Kalisiedlung,

den Kernort Buggingen und den Ortsteil Seefeldern – 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.

5. Die Gemeinde Buggingen fordert weiter, dass der **Abtransport des Massenüberschusses** im PfA 8.4 **im Nachtzeitraum und tagsüber ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse** auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes erfolgt.

Falls ein Abtransport des Massenüberschusses 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 Gemeinde Buggingen, **bereits im Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich eine andere Wegeführung für den Abtransport des Massenüberschusses festzusetzen, die nicht durch die Ortschaften** – insbesondere nicht durch die Kalisiedlung, den Kernort Buggingen und den Ortsteil Seefeldern – **verläuft**. Dabei sollte der Abtransport soweit wie möglich über die BAB 5 erfolgen. 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 4641) 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.

Dies rechtfertigt sich dadurch, dass im Zuge der Baustelle über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren sehr große Aushubmassen abgefahren werden müssen und durch die Abfahrt über die Baustraße im Baufeld i.V.m. einer ortsfernen Verbindung an die BAB 5 eine erhebliche Lärmbelastigung der angrenzenden Ortschaften (Kalisiedlung, den Kernort Buggingen und den Ortsteil Seefeldern) vermieden werden kann.

6. Außerdem fordert die Gemeinde, bereits im Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.4 rechtsverbindlich festzusetzen, dass **auch der Anlieferverkehr** für die erforderlichen

Erdmassen, Stahl und Beton tagsüber und zur Nachtzeit **außerhalb geschlossener Ortschaften** (insbesondere außerhalb der Kalisiedlung, des Kernorts Buggingen und außerhalb des Ortsteils Seefeld) abgewickelt wird. Der Antransport sollte soweit wie möglich über die – ggfs. verlängerte – **Baustraße innerhalb des Baufeldes** im Bereich des PfA 8.4 erfolgen. Je nach Baufortschritt können dann kurz vor den zugeordneten Baustelleneinrichtungsf lächen, auf denen das angelieferte Material abgelagert wird, Abfahrten von der Baustraße innerhalb des Baufeldes angelegt werden. Daher muss **keine durchgehende Baustraße außerhalb des Baufeldes parallel zur Baustraße innerhalb des Baufeldes** hergestellt werden. Die geplanten Baustraßen mit 3 m Breite sollten für Begegnungsverkehr geplant werden (Straßenbreite 5 m oder zumindest ausreichende Ausweichstellen).

7. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass **die Straßen „In den Letten“ und die „Grißheimer Straße“ in der Kalisiedlung nicht als Baustraßen** genutzt werden und diese Straßen entsprechend dem als **Anlage 2** beigefügten Lageplan aus dem Erschließungs- und Baustelleneinrichtungsplan in Unterlage 10.2 Blatt 13 herausgenommen werden. In der „Grißheimer Straße“ und in der Straße „In den Letten“ befindet sich ein allgemeines Wohngebiet. Dort wohnen viele Familien mit Kindern. Eine Baustraße in diesen beiden Straßen des Wohngebiets wäre für die Anwohner aus Gründen der Lärmbelastung und aus Verkehrssicherheitsgründen unzumutbar. Hinzu kommt, dass die Wohnhäuser entlang der Straße „In den Letten“ bereits unmittelbar an der bestehenden Trasse, der dort vorgesehenen Baustelle und der dort geplanten weiteren Baustraße liegen. Bei Führung einer Baustraße durch die „Grißheimer Straße“ und im Anschluss über die Straße „In den Letten“ würden die bestehenden Wohnhäuser vom Baustellenverkehr und -lärm gewissermaßen „in die Zange genommen“. Eine Baustraße durch die Straßen „In den Letten“ und die „Grißheimer Straße“ ist auch nicht erforderlich, da sich die Baustelle sehr gut über das im Übrigen geplante Baustraßennetz entlang der Trasse und die „Kali-Ringbahn“ außerhalb der Ortschaft anfahren lässt.
8. Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass es sich bei dem **„Bahnweg“** westlich der Rtb **nicht** – wie in Unterlage 10.2 Blatt 13 lila eingetragen – um einen **bestehenden befestigten Wirtschaftsweg** handelt, der für den Baustellenverkehr genutzt wird, **sondern** um eine **öffentliche Gemeindeverbindungsstraße**. Im Kreuzungsbereich zur K 4944 wird der Bahnweg in Unterlage 10.2 Blatt 13 grün eingetragen als im Zuge der NBS geplante Wirtschaftsweg/Straße, die für den Baustellenverkehr genutzt wird. In BW-Nr. 282 heißt es: „Neubau eines Betriebs- und Wirtschaftsweges *östlich* der Rtb/ABS Inspizierung der Galeriebauwerks“. Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass sich der Bahnweg nicht östlich, sondern westlich der Rtb/ABS befindet.

9. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die **öffentliche Straße „Am Bahnweg“ auch während der Bauphase durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden kann**. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen, dass der Bahnweg nicht als Baustraße genutzt wird, da sonst eine Durchfahrt der Wohngebiete in Seefelden zu befürchten ist.
10. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme Baustraßen- und Verkehrskonzept während der Bauzeit des Büros biechele infra consult (**Anlage 3**), die sich die Gemeinde Buggingen in vollem Umfang zu eigen macht.

VI. 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 ver- wertet und entsorgt. Die für eine Deponierung vorgesehenen Massen können in Abhän- gigkeit 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 Gemeinde Buggingen derzeit im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald keinen ausrei- chenden Deponieraum für belasteten sowie unbelasteten Erdaushub.

Darüber hinaus wird innerhalb eines zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahrens 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 (Zuordnungsklassen) 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 ortsnah 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 Gemeinde Buggingen fordert, dass die umfangreichen **Zwischenlagerflächen bzw. Bereitstellungsflächen sowie** die geplante **Baustelleneinrichtung** in dem „Spitz“ zwischen erstem Gleis und zweitem Gleis sowie drittem Gleis und viertem Gleis bei NBS-km 225,7 bis 226,5 sowie bei ABS/Rtb-km 232,5 bis 233,4 **in möglichst großem Umfang an einen anderen Standort verlegt wird**, der fern von Wohngebieten liegt und gut über überörtliche Straßen erreichbar ist. In Betracht kommt in erster Linie der im Rahmen des regionalen Begleitgremiums „Bürgertrasse“ am 14.11.2019 ins Auge gefasste Standort „Variante 1.2 **Umschlagstation innerhalb des Gewerbeparks Breisgau**“, bei dem auch ein Abtransport auf der Schiene möglich ist.
3. Die Gemeinde Buggingen hat **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.

4. Die Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen an, den möglichen Abtransport innerhalb des Trassenbereichs über Förderbänder zu prüfen.

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

Die Gemeinde Buggingen 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 Bereitstellungsf lächen vorzulegen.

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

6. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme Baustraßen- und Verkehrskonzept während der Bauzeit des Büros biechele infra consult (**Anlage 3**), die sich die Gemeinde Buggingen in vollem Umfang zu eigen macht.

VII. 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 Gemeinde Buggingen 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 die Kalisiedlung, der Kernort Buggingen und der Ortsteil Seefeld) dann zurückstehen muss.

VIII. Verkehrsstation Buggingen (Bahnhof Buggingen)

1. Ausweislich des Erläuterungsberichts unter Ziffer 5.14 (Unterlage 1, S. 116 f.) ist die Verkehrsstation Buggingen nach den Vorgaben der DB Station & Service gemäß Verkehrskategorie 6 und dem dazugehörigen Bahnsteigausstattungskatalog mit barrierefreien Bahnsteigzugängen zu planen. Die Nutzlänge der Bahnsteige ist mit 210 m angegeben, die Zielhöhe der Bahnsteigkante über SO beträgt 76 cm. Zur Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre sind die Gleisanlagen des Personenfern- und –nahverkehrs hier bereits getrennt anzuordnen.

Gemäß der letzten Erhebung aus dem Jahr 2016 beträgt die Anzahl der Reisenden an der Verkehrsstation Buggingen 564 Reisende am Tag. Für die Planung ist als Vorgabe von DB Station & Service von 600 Reisenden am Tag auszugehen. Neben der barrierefreien Zuwegung sind eine taktile Wegeleitung und ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Akustikmodul vorgesehen. Ein ausreichender Wetterschutz ist mit je einem Wetterschutzhaus pro Bahnsteig zu realisieren. Es werden Beleuchtungsanlagen für die Bahnsteige und Zugangsanlagen mit der Möglichkeit zur Nachtabenkung umgesetzt.

Die Lage des neuen Haltepunkts Buggingen, die Zuwegung zu den Bahnsteigen und die Personenunterführung ergibt sich aus Unterlage 3.1 Blatt 13. Nach dem Bauwerksverzeichnis Unterlage 4 lfd. Nr. 121 ist der Neubau einer Personenunterführung im Haltepunkt Buggingen inklusive zugehörige Rampenbauwerke wie folgt geplant:

Länge der PU: 36,37 m

Lichte Weite und lichte Höhe der PU: jeweils 3,0 m

2. Die Gemeinde Buggingen fordert, **die geplanten neuen Bahnsteige so weit wie möglich weiter nördlich Richtung Freiburg** anzuordnen. Zwar geht auch die Gemeinde Buggingen davon aus, dass zur Entmischung der schnellen und langsamen Verkehre die Gleisanlagen des Personenfern- und –nahverkehrs hier bereits getrennt anzuordnen sind.

Hierfür ist es jedoch nicht erforderlich, die neuen Bahnsteige im Vergleich zum Bestand so weit nach Süden zu verschieben wie in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen. Denn der Mittelbahnsteig für die Fahrtrichtung Norden kann weiter Richtung Norden verschoben werden, so lange dies der Gleisabstand zu Gleis 3 zulässt. Der vorhandene Oberleitungsmast ist hierfür kein Ausschlusskriterium. Der Außenbahnsteig für die Fahrtrichtung Süden kann nach Auffassung der Gemeinde Buggingen bis zur geplanten Lärmschutzwand, wenigstens aber bis zur jetzt neu in den Planunterlagen enthaltenen Flankenschutzweiche bei km 232,035, verschoben werden. Dadurch ist eine Verschiebung der neuen Bahnsteige weiter Richtung Norden möglich. Eine solche Verschiebung würde wesentlich zu einer Attraktivitätssteigerung des neuen Haltepunkts Buggingen beitragen, da sich hierdurch die Wegestrecke zwischen der vorhandenen Wohnbebauung und dem Hal-

tepunkt deutlich verkürzen würde und der optische Eindruck entfielen, der neue Haltepunkt werde gewissermaßen auf freiem Feld errichtet.

3. Die Gemeinde Buggingen bittet um Bestätigung, dass die angegebene Bahnsteignutzlänge von 210 m und die Schienenoberkante (SO mit 76 cm) mit dem Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020 abgestimmt sind. Hier beträgt die Bahnsteighöhe nach unserem Kenntnisstand jedoch in der Regel 55 cm über SO.
4. Die Gemeinde Buggingen fordert, auf den Bahnsteigen nicht nur jeweils ein dreifeldiges Wetterschutzhaus zu errichten. Dadurch wird kein ausreichender Wetterschutz gewährleistet, da speziell im Berufsverkehr viele Fahrgäste im Regen stehen bleiben. Zu einer Attraktivitätssteigerung regt die Gemeinde Buggingen dringend an, eine großzügigere Wetterschutzausstattung einzurichten.
5. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass der Bahnsteigzugang von Westen, das heißt von der Kalisiedlung, entsprechend der als **Anlage 4** beiliegenden Planung des Büros bielechele infra consult vom 04.08.2020 bereits kurz hinter Rtb-km 232,0 angeordnet wird. Nach der vorliegenden Planung soll der Bahnsteigzugang von Westen über die Straße „In den Letten“ erst bei Rtb-km 232,25 erfolgen. Die Entfernung des geplanten Bahnsteigzugangs von den bestehenden Wohngebäuden in der Kalisiedlung ist viel zu groß. Dieser Zugang zum Außenbahnsteig Richtung Süden und zur Rampe, welche über die Personenunterführung zum Mittelbahnsteig Richtung Norden führt, liegt ca. 300 m entfernt vom letzten Wohngebäude der Kalisiedlung (In den Letten 5). Solche Umwege sind aus Sicht der Gemeinde Buggingen für den Reisenden nicht akzeptabel und im Hinblick auf eine Attraktivitätssteigerung im Personennahverkehr kontraproduktiv. Im Übrigen ist die Straße „In den Letten“ in diesem Abschnitt auch nicht ausgebaut und nicht asphaltiert, insofern für Rad- und Fußgängerverkehr auch nicht geeignet. Entsprechende bauliche Maßnahmen sind in den Unterlagen nicht vorgesehen.
6. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass **an dem Bahnsteigzugang von Westen** eine **Fahrradabstellanlage** eingerichtet wird und hierfür in der Planung die erforderliche Fläche ausgewiesen wird. Bislang fehlt nach den vorliegenden Planunterlagen an diesem Bahnsteigzugang von der Kalisiedlung eine Fläche für eine Fahrradabstellanlage.
7. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die heute vorhandene **Rampe zwischen Grißheimer Straße und der K 4944**, die im Zuge der Planung entfallen soll, **durch eine funktionsgleiche Rampe ersetzt** wird. Sonst besteht keine Radverkehrsverbindung und keine barrierefreie Verbindung mehr zwischen Kalisiedlung und Buggingen Hauptort. Diese Rampe ist für alle Nicht-Autofahrer, also einen großen Teil der Bewohner der Kalisiedlung, Fahrradfahrer, Familien mit Kleinkindern und Kinderwägen, Kinder mit Fahrgeräten, Fußgänger mit Trolleys die einzige Möglichkeit, um von der Kalisiedlung auf den Fußweg

westlich der EU entlang der K 4944 und somit den Hauptort Buggingen mit seiner Infrastruktur - Schule, Kindergarten, Rathaus, Ärzte, Geschäfte - zu gelangen. Diese Verbindung muss auch während der gesamten Bauphase sichergestellt sein.

Die im Umbau vorgesehene Treppenanlage ist für körperlich eingeschränkte Nutzer und für Personen mit Kinderwagen, Rollkoffer oder dergleichen nicht nutzbar. Eine barrierefreie Rampe als Ersatz ist nicht vorgesehen. Ausweislich des Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) unter laufende Nummer lfd. Nr. 636 ist vorgesehen: „Rückbau einer Rampe und zwei Treppenanlagen an der K 4944“. Der ersatzlose Entfall dieser heute vorhandenen Verbindungen zwischen Grißheimer Straße und Kreisstraße führt zu großen Umwegen für den Radverkehr und für bestimmte Personengruppen im Fußgängerverkehr zwischen Kalisiedlung und Hauptort.

Eine Führung der Fußgänger von der Kalisiedlung zum Hauptort über die Rampen und die geplante Personenunterführung kommt schon aufgrund der großen Umwege nicht in Betracht. Radverkehr darf die geplante Personenunterführung ohnehin nicht benutzen (Eisenbahnbetriebsanlage, Breiten, Richtungsänderungen etc.), auch wenn in der vorliegenden Planung die Zuwegung von „In den Letten“ für Fußgänger und Radfahrer mit einer Breite von lediglich 2,50 m vorgesehen ist.

8. Zur Erreichbarkeit der Bahnsteige sind nach den Planunterlagen behindertengerechte Rampen mit Zwischenpodesten vorgesehen. Gemäß Erläuterungsbericht sind Rampenbreiten von 2,70 m vorgesehen. Nach Berücksichtigung beidseitiger Handläufe und Radabweiser verbleiben netto ca. 2,50 m für die Nutzer. Dies ist grundsätzlich nicht zu beanstanden.
9. Die Gemeinde Buggingen fordert jedoch, **an den freien Rampenseiten**, die nicht entlang des Bahnsteiges oder parallel zum Gleis verlaufen, jeweils eine möglichst **flach geneigte Geländeböschung anzulegen**. Dadurch werden die Rampen deutlich heller, freundlicher und hinsichtlich sozialer Kontrolle sowie Akzeptanz deutlich verbessert. Nach der derzeitigen Planung sollen die **Rampen** gemäß Planeintrag **nach allen Seiten hin mit Stützwänden bis zur Geländeoberkante eingefasst** werden. Ein solcher „Kanal-Effekt“ ist auf jeden Fall zu vermeiden. Solche Rampen, die nach allen Seiten hin bis zur Geländeoberkante mit Stützwänden eingefasst sind, sind sozial inakzeptabel. Speziell bei Frauen und älteren Menschen besteht die konkrete Gefahr, dass sie sich auf diesem tunnelartigen Verbindungsweg wie in einer dunklen Unterführung oder an einer unübersichtlichen Stellen in einem Parkhaus fühlen und Angst vor unangemessenen Belästigungen haben. Diese Gefahr besteht bei der vorliegenden Rampe umso mehr, da die Anschlüsse der Personenunterführung an die Rampen alle rechtwinklig sind, sodass von der Rampe in die Unterführung nicht einsehbar ist, „was einen hinter der nächsten Biegung erwartet“, da durch

die rechtwinklige Anordnung keinerlei Sichtbeziehungen bestehen. Die nach allen Seiten hin eingefassten Rampen, die große Länge der Unterführung und die rechtwinklige Anordnung der Rampen entsprechen hinsichtlich sozialer Kontrolle nicht den heutigen Standards und Vorstellungen an eine Personenunterführung mit Rampe.

10. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die **Unterführung** aufgrund ihrer enormen Länge von über 36 m **breiter als 3 m** ausgeführt wird. Nach der Richtlinie der Deutschen Bahn Ril 813 soll das Verhältnis zwischen Länge und Breite von Personenunterführungen **mindestens 1:10** betragen. Dieses Verhältnis wird hier unterschritten. Die DB-Richtlinie gibt auch vor, dass *„die Breite bei langen Personenunterführungen so zu wählen ist, dass keine zu große Schlauchwirkung entsteht.“* Im Folgenden findet sich der Hinweis *„Sind gestalterische Mittel zur Minderung der Schlauchwirkung...nicht möglich, ist eine Schlauchwirkung auch bereits bei einem geringeren Verhältnis erreicht.“* Aus diesen Gründen muss die Breite der Unterführung deutlich erhöht werden.

Unabhängig davon fordert die Gemeinde Buggingen für die geplante Personenunterführung die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) anzuwenden und einzuhalten. Die RAST 06 sehen für Fußgängerunterführungen über 15 m Länge eine lichte Breite von 6 m vor. Unabhängig davon soll das Verhältnis zwischen Breite und Länge nach Möglichkeit nicht kleiner als 1:4 sein, wodurch hier sogar eine noch größere Breite einzuhalten wäre. Es ist somit festzuhalten, dass bei einer so langen Unterführung, wie sie hier vorgesehen ist, die Breite deutlich vergrößert werden muss.

11. Die Gemeinde Buggingen fordert eine fachtechnische Überprüfung, ob die geplante über **36 m lange Personenunterführung in der Mitte mit einem offenen Zwischenabschnitt mit Licht und Luft** aufgelöst werden kann. Auf Höhe der geplanten Rampe zum Mittelbahnsteig aus Richtung Norden ist der Abstand zu den Gleisen groß genug, um eine durchgehend geschlossene Unterführung zu vermeiden. Daher kann in diesem Bereich ein sozial verträglicher offener Zwischenabschnitt mit Licht und Luft entstehen, der die Situation deutlich entschärfen würde.
12. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die Personenunterführung auch nach Starkregenereignissen weiterhin benutzbar bleibt. Dies setzt voraus, dass die **Personenunterführung** eine **auf Starkregenereignisse ausgelegte Entwässerung** erhält, die Überschwemmung in der Personenunterführung verhindert. Insbesondere Fahrgäste aus der Kalisiedlung und dem Industriegebiet Kali, aber auch aus Seefeldern, die die Straße "Bahnweg" benutzen, sind auf den westlichen Zugang zum künftigen Haltepunkt angewiesen, um durch die Personenunterführung den östlichen Bahnsteig zu erreichen. Dies muss auch für Fahrgäste mit Kinderwagen, Trolleys etc. gewährleistet sein.

13. Die Gemeinde Buggingen fordert eine **Optimierung der „Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer zum Haltepunkt Buggingen“ zwischen der Straße „Am Bahnhof“ und der östlichen Rampe**. Außerhalb der eigentlichen Personenverkehrsanlagen sind als Folgemaßnahmen der Gesamtmaßnahme Anlagen für den Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr herzustellen. Die als Folgemaßnahme geplante „Zuwegung für Fußgänger und Radfahrer zum Haltepunkt Buggingen“ zwischen der Straße „Am Bahnhof“ und der östlichen Rampe ist mit einer befestigten Breite von 2,50 m geplant. Diese Breite ist für einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Zwei-Richtungsverkehr nach den anerkannten Regeln der Technik nicht ausreichend. Hinzu kommt, dass dieser Weg bereichsweise auch unmittelbar neben der vorhandenen Straße als „Bordsteinradweg“ vorgesehen ist (Sicherheits-trennstreifen). Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bzw. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sehen hierfür eine nutzbare Breite von 3,0 m und - beim Bordsteinradweg - zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens mit 0,5 m Breite vor.

Hinzu kommt, dass die Führung dieser Zuwegung suboptimal ist. Die Zuwegung kreuzt in der vorliegenden Planung die Straße „Am Bahnhof“ zwei Mal. Dies ist nach Auffassung der Gemeinde Buggingen unnötig und lässt sich vermeiden, wenn der Weg durchgängig an der Westseite und nach der Kurve durchgängig an der Nordseite der Straße „Am Bahnhof“ geführt wird. Diese Querungsstellen (und damit Konflikte mit dem Kfz-Verkehr) können dadurch entfallen.

14. Die Gemeinde Buggingen begrüßt zwar grundsätzlich die Anordnung einer Fahrradabstellanlage unmittelbar an der östlichen Rampe zur Unterführung. Aus den vorliegenden Unterlagen kann jedoch nicht entnommen werden, wie viele Fahrradabstellplätze hier auf welcher Grundlage geplant worden sind. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) findet sich unter lfd. Nr. 285 lediglich der Hinweis „Neubau einer befestigten Fläche von ca. 35 m x 5 m für eine Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Buggingen“. Auch hier müssen bei der weiteren Planung die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) berücksichtigt werden. Ebenfalls nicht erkennbar ist die weitere Gestaltung und Ausstattung der Anlage, so z.B. ob die Anlage vollständig überdacht wird, ob auch abschließbare Fahrradboxen vorgesehen werden oder ob hier z.B. auch Ladestationen für E-Bikes angedacht sind.

15. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die notwendigen **Behindertenstellplätze** zwingend **im Nahbereich der Rampe** und nicht ca. 130 m weiter nördlich angeordnet werden, wo sich derzeit im Lageplan der Unterlage 3.1 Blatt 13 die P+R-Anlage befindet (dort mit Hinweis auf lfd. Nr. 284 des Bauwerksverzeichnis versehen). Angaben zu Lage und Anzahl von Behindertenstellplätzen fehlen, aufgrund der nicht vorhandenen Planeinträge, derzeit noch vollständig.

Die Gemeinde Buggingen fordert eine fachtechnische Überprüfung, ob die Fläche für eine neue P+R-Anlage näher an die östliche Bahnsteigrampe herangelegt werden kann. Die in den Planunterlagen vorgesehene Fläche für eine neue P+R-Anlage ist im Mittel ca. 130 m weit von der östlichen Bahnsteigrampe entfernt. Der Weg zu den Bahnsteigen ist dadurch sehr weit. Die Anlage ist möglichst nah zu den Bahnsteigen hin anzuordnen.

Ferner fordert die Gemeinde Buggingen eine **größere Fläche für die P+R-Anlage** auszuweisen, um die Anzahl an P+R Stellplätzen angemessen vergrößern zu können. Hierzu findet sich im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) unter lfd. Nr. 284 nur die Angabe: „Neubau einer P+R-Anlage am Haltepunkt Buggingen auf einer Fläche von ca. 50 m x 6,0 m“. Eintragungen zur Anzahl oder zur Anordnung der Stellplätze auf der vorgesehenen Fläche für die P+R-Anlage fehlen im Plan. Unter der Annahme, dass hier Senkrechtparkstände angelegt werden, sind hier 20 Stellplätze für Pkw möglich (2,50 m breit). Dies sind sogar weniger Stellplätze, als bereits heute vorhanden sind. Dies ist selbst zur Deckung des heutigen Bedarfs nicht ausreichend. Ein künftig verbessertes Nahverkehrsangebot und die gewünschten Angebotsverbesserungen für die ÖPNV-Nutzer lässt sich mit der geringen geplanten Fläche für eine P+R-Anlage erst recht nicht erzielen. Dies widerspricht eklatant den klimapolitischen Zielsetzungen der Gemeinde Buggingen, die einen deutlich höheren Anteil an Nutzern des ÖPNV insbesondere für den Pendlerverkehr anstrebt.

16. Die Gemeinde Buggingen fordert, eine **Beleuchtung auf den Bahnsteigen, den Parkplätzen und auf allen Zuwegen** vorzusehen, um „dunkle, gefährliche Ecken“ zu vermeiden. Dies ist angesichts der abgelegenen Lage des Bahnhofs zur Sicherheit von Frauen und älteren Verkehrsteilnehmern unabdingbar. In den vorliegenden Plänen ist keine Beleuchtung zu erkennen. Die Beleuchtung der Beleuchtung auf den Bahnsteigen, den Parkplätzen und auf allen Zuwegen während der Dunkelheit ist wesentliches Element eines benutzerfreundlichen Haltepunkts.
17. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die Bahnsteige, die Parkplätze und alle Zuwege besonders die Rampen bei Eis und Schnee von der Vorhabenträgerin ordnungsgemäß geräumt werden. Zahlreiche – gerade ältere Menschen – sind auf den ÖPNV und damit zwingend auf die Funktionsfähigkeit des Haltepunktes Buggingen angewiesen.
18. Die Gemeinde Buggingen fordert, die zulässige Nutzung der im Lageplan in Unterlage 3.1 Blatt 13 und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) unter lfd. Nr. 286 eingetragenen „Mehrzweckfläche“ zu konkretisieren. Diese Fläche ist ca. 35 m x 13 m groß und liegt gegenüber von Rampenzugang Ost und B+R-Anlage. Die zulässigen Nutzungen dieser Fläche lassen sich dem Begriff der „Mehrzweckfläche“ nicht entnehmen.
19. Die Gemeinde Buggingen fordert bei der Ausgestaltung des künftigen Haltepunktes Buggingen einschließlich der flankierenden Maßnahmen die Planung des Ingenieurbüros bie-

chele infra consult zu berücksichtigen, die diesem Einwendungsschreiben als **Anlage 4** beigelegt ist. Diese Planung vermeidet die oben aufgezeigten Defizite, oder kann sie jedenfalls spürbar abmildern.

20. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme HP Buggingen des Büros biechele infra consult vom 31.07.2020 (**Anlage 5**), die sich die Gemeinde Buggingen in vollem Umfang zu eigen macht.

IX. Radverkehrsverbindung Grißheim – Kalisiedlung Buggingen im Zuge der K 4944

1. Die Kreisstraße K 4944 verbindet die Gemeinde Buggingen mit der Ortschaft Grißheim. Die bestehende Straße kreuzt die **Rheintalbahn**. Mittels einer Eisenbahnüberführung bei RtB/ABS-km 231,797. Aufgrund der zusätzlichen Gleise sowie des Galeriebauwerks und zugehöriger Zuwegung muss das Kreuzungsbauwerk erneuert und in diesem Zusammenhang die Gradienten abgesenkt werden. Im Bauwerksverzeichnis unter BW-Nr. 577 heißt es hierzu: „Teilweise Rückbau der K 4944 mit parallel laufendem Fußweg einschließlich Dammkörper sowie Eisenbahnüberführung im Bereich der Rtb-Trasse, Ersatz durch BW-Nr. 517 und 102.

Zu BW-Nr. 517 heißt es im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4): „Neubau der die NBS kreuzenden Kreisstraße K 4944 auf ca. 350 m Länge einschließlich Herstellung der Anschlüsse an die bestehende Kreisstraße K 4944. Kreuzung unter der Eisenbahnüberführung (BW-Nr. 102). Befestigte Breite: 8,0 m, beidseitige Bankette: 1,5 m, Gesamtbreite: 11,0 m“.

Zu BW-Nr. 102 heißt es im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4): „Neubau der Eisenbahnüberführung K 4944 (mit Verbreiterung als Straßenüberführung für die Galerie Zuwegung) mit einer lichten Weite von 11,5 m“.

Die **heutige Gehwegbreite** unter dem Bauwerk beträgt **ca. 2,75/2,80 m**. Die von der DB **geplante Breite** beträgt **2,50 m**. Das Brückenbauwerk und der südliche Fahrbahnrand der K 4944 werden beim Brückenbauwerk EÜ K 4944 RtB (Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 102) gegenüber dem Bestand um ca. 80 cm nach Süden verschoben.

2. Die bestehende Straße kreuzt die **NBS** bei km 224,079. Das neu zu errichtende Kreuzungsbauwerk kann im Bereich der heutigen Trasse der K 4944 errichtet werden. Das Bauwerk wird als Straßenüberführung ausgeführt. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) heißt es hierzu unter lfd. Nr. 511: „Neubau der die NBS kreuzenden Kreisstraße K 4944 auf ca. 110 m Länge einschließlich Herstellung der Anschlüsse an die bestehende Kreis-

straße K 4944 und die Betriebs- und Wirtschaftswege (BW-Nr. 274, 275, 276 und 277). Kreuzung über die Straßenüberführung (BW-Nr. 457). Befestigte Breite: 8,0 m, beidseitige Bankette: 1,5 m, Gesamtbreite: 11,0 m“.

Die **Anlage eines Geh- und oder Radweges ist nicht vorgesehen.**

3. Der vorhandene Radweg zwischen Grißheim und Buggingen verläuft derzeit im Bereich der geplanten Faunabrücke (BW-Nr. 456). Die derzeitige Wegeführung mitten durch offene Felder, weit ab von den Wohngebieten, ist ungeeignet und bietet keine sichere Anbindung der Ortsteile. Daher **plant** die Gemeinde Buggingen im Auftrag des Landkreises diese **Radverkehrsverbindung** in Form eines Geh- und Radweges **durchgehend entlang der K 4944** über das BW-Nr. 458 **zu legen**. Die durchgehende Radverkehrsverbindung entlang der K 4944 soll zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort realisiert werden. Hierzu verweisen wir im Einzelnen auf die Vorplanung des Radweges Grißheim – Buggingen der biechele infra consult vom 10.08.2020 (**Anlage 6.1 – 6.6**).
4. Die Gemeinde Buggingen fordert **bei dem Brückenbauwerk EÜ K 4944 RtB** (Ifd. Nr. 102 im Bauwerksverzeichnis – Unterlage 4) den **Geh- und Radweg deutlich zu verbreitern und dabei die geplante durchgehende Radverkehrsverbindung** in Form eines Geh- und Radweges **entlang der K 4944 zwischen Grißheim** und der westlichen **Kalisiedlung** sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) **und Buggingen Ort zu berücksichtigen**. Die heutige Gehwegbreite unter dem Bauwerk beträgt ca. 2,75/2,80 m. Die von der DB geplante Breite beträgt lediglich 2,50 m. Die neue Breite bleibt also sogar hinter dem Bestand zurück und erschwert dadurch die Planungsmaßnahmen zum Geh- und Radweg entlang der K 4944. Die Gemeinde Buggingen plant für den Landkreis eine durchgehende Radverkehrsverbindung in Form eines Geh- und Radweges entlang der K 4944 zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort. Die Regelbreite für den neu von der Gemeinde für den Landkreis geplanten Geh- und Radweg liegt gem. gültigem Regelwerk in diesem Abschnitt bei 3,75 m einschließlich Sicherheitstrennstreifen. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass der Geh- und Radweg mit einer **Mindestbreite von 3 m** eingeplant wird.
5. Die Gemeinde Buggingen fordert, die Rückführung / Anschwenkung der verschobenen Kreisstraße an den Bestand in die Planfeststellungsunterlagen einzuarbeiten. Bislang ist die Rückführung / Anschwenkung der verschobenen Kreisstraße an den Bestand aus den vorliegenden Unterlagen nicht zu entnehmen. Die Umbauplanung der Straße endet ohne Darstellung des Bestandes sowie ohne verkehrstechnisch notwendige und erkennbare Verschwenkung an den Bestand. Die Bestandsdarstellung fehlt sowohl in Richtung Bug-

gingen Ort als auch in Richtung Kali. Außerdem sind in allen Plänen die Beschriftungen für die Fahrrichtungen der Straße unzutreffend. Hier wurde Buggingen mit Kalisiedlung vertauscht.

6. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass der Vorhabenträger eine detaillierte Begründung dafür liefert, aus welchen Gründen die geplante Inanspruchnahme von 89 m² des Ehebachgrundstück der Gemeinde erforderlich ist. Aus Sicht der Gemeinde Buggingen ist diese Grundstücksinanspruchnahme entbehrlich. Zwar soll die neue Straßenböschung in diese in Anspruch zu nehmende Fläche gezogen werden. Dies ist aber nur dann erforderlich, wenn die Verschiebung der Straße nach Süden unabdingbar ist. Denn dadurch wird der Platz für die Böschung geringer. Aussagen zur Erhaltung der dortigen Mulde oder gar zur Erhaltung der dortigen Entwässerungsleitung entlang der Kreisstraße fehlen völlig.
7. Es mag zwar sein, dass die höhere Böschung auch damit zusammenhängt, dass die Kreisstraße K 4944 bis zu ca. 80 cm tiefer zu liegen kommt, als dies heute der Fall ist. Die Gemeinde Buggingen fordert jedoch eine fachtechnische Überprüfung, ob mit der Straßengradiente nicht schneller wieder auf den Bestand zurückgegangen werden kann. Die jetzt vorgesehenen Längsneigungen von max. lediglich ca. 1,7 % bewirken einen entsprechend langen Anpassungsbereich.
8. Die Gemeinde Buggingen fordert eine fachtechnische Überprüfung der Richtigkeit der Aussage des Erläuterungsberichts zur Straßenentwässerung, wonach *„die Straßenabflüsse analog der bestehenden Situation in parallel angeordneten Versickermulden entwässert“* werden. Nach Auffassung der Gemeinde Buggingen, ist diese Aussage aus mehreren Gründen fehlerhaft. Zum einen bestehen heute dort keine Versickermulden, sondern Straßenmulden mit Muldeneinläufen und längslaufenden Sammelleitungen. Außerdem verläuft an der Südseite heute wie künftig vom Bauwerk bis zur Ortschaft Buggingen ein Hochbordstein mit dahinter liegendem Gehweg (künftig Geh-/Radweg), so dass über Straßeneinläufe in die bestehende Sammelleitung entwässert wird. Die Straßenentwässerung erfolgt also nicht in *„parallel angeordnete Versickermulden“*.
9. Die Gemeinde Buggingen fordert, **bei den Treppenanlagen von der K 4944 zur Grißheimer Straße und zur Straße Am Bahnhof beidseitig Fahrradrinnen** vorzusehen. Nach dem Erläuterungsbericht werden die beiden Treppenanlagen mit einer nutzbaren Breite von 2,45 m vorgesehen, wobei beidseitig lediglich Kehrrinnen und keine Fahrradrinnen vorgesehen werden. Die Anlage von Kehrrinnen ist nach Auffassung der Gemeinde Buggingen nicht ausreichend. Stattdessen sind Fahrradrinnen anzubringen.

10. Die Gemeinde Buggingen fordert, **bei dem Brückenbauwerk der neuen Straßenüberführung der K 4944 über die NBS die Anlage eines Geh-/Radweges an der Nordseite** der Brücke (bei der Ehebachüberführung) vorzusehen und dabei die geplante durchgehende Radverkehrsverbindung in Form eines Geh- und Radweges entlang der K 4944 zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort zu berücksichtigen. Bislang ist dort gar kein Geh-/Radweg geplant. Die Gemeinde Buggingen plant für den Landkreis eine durchgehende Radverkehrsverbindung in Form eines Geh- und Radweges entlang der K 4944 zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort. Die Regelbreite für den neu von der Gemeinde für den Landkreis geplanten Geh- und Radweg liegt gem. gültigem Regelwerk in diesem Abschnitt bei 3,75 m einschließlich Sicherheitstrennstreifen. Die Mindestbreite für den geplanten Geh- und Radweg beträgt 3 m.

11. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die geplante durchgehende Radverkehrsverbindung in Form eines Geh- und Radweges entlang der K 4944 zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort auch im Bereich des vorhandenen Feldwegs Flurstück-Nr. 4574, Gemarkung Seefeldern berücksichtigt wird. Das Feldweggrundstück ist in der Planung des Landkreises für die vorgenannte durchgehende Radverkehrsverbindung in Form eines Geh- und Radweges entlang der K 4944 zwischen Grißheim und der westlichen Kalisiedlung sowie zwischen der östlichen Kalisiedlung (Grißheimer Straße) und Buggingen Ort vorgesehen. Dieser vorhandene Feldweg wird durch die NBS jedoch unterbrochen und im Neubau der Straßenüberführung der K 4944 über die NBS nicht berücksichtigt. Im Bauwerksverzeichnis der DB steht hier lediglich: „Teilweise Rückbau eines Wirtschaftsweges im Bereich der NBS-Trasse.“

X. Weitere bauliche Änderungen an Straßen und Wegen

1. Im Bauwerksverzeichnis Unterlage 4 ist unter lfd. Nr. 460 der „Neubau einer Straßenüberführung“ im Zuge des Breitenwegs über die zweigleisige NBS vermerkt. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass auch die bisher vorhandene Zufahrt vom Breitenweg zum Anwesen „Im Abbruch 1“ parallel zur Bahnlinie wiederhergestellt wird. Bisher gibt es hier einen asphaltierten Zufahrtsweg. Ohne diesen Weg wäre das Anwesen im „Abbruch 1“ vom Breitenweg kommend nicht mehr erreichbar. Auch alle Felder in diesem landwirtschaftlich ge-

nutzten Bereich wären nicht mehr vom Breitenweg anfahrbar. Im Übrigen ist dieser Weg auch als „Begleitweg“ neben der Trasse für Bahnzwecke nutzbar.

2. Hinsichtlich des Bahnweges wird in Unterlage 4 beim BW-Nr. 282 ausgeführt: „Neubau eines Betriebs- und Wirtschaftsweges östlich der Rtb/RBS Inspizierung des Galleriebauwerks. Befestigte Breite 3,50 m.“ Ferner wird der Bahnweg im BW-Nr. 813 wie folgt benannt: „Nutzung eines bestehenden Wirtschaftsweges als Baustellenzufahrt, ggfs. Verstärkung des vorhandenen Aufbaus“.

Die Gemeinde Buggingen stellt klar, dass es sich bei dem Bahnweg nicht um einen Wirtschaftsweg handelt, sondern um die öffentlich gewidmete Ortsverbindungsstraße „Bahnweg“, die sogar Gemeindeverbindungsstraße des Gemeindeverwaltungsverbandes Müllheim-Badenweiler ist. Die jetzige Breite der Straße beträgt ca. 4 m. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass der Bahnweg als öffentliche Straße mit der vorhandenen Breite von 4m erhalten bleibt und die Breite des Bahnwegs nicht auf 3,50 m reduziert wird.

3. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen, die **bestehende Verbindung der beiden öffentlichen Straßen "Bahnweg" und "Grißheimer Straße" aufrecht zu erhalten und auf die Gestaltung der** geplanten sogenannten **"Galeriezuwegung"** als Betriebs- und Wirtschaftsweg (zukünftiger Eigentümer die DB) **zu verzichten**. Die Beibehaltung der bestehenden Verbindung der beiden öffentlichen Straßen "Bahnweg" und "Grißheimer Straße" ist eine der beiden möglichen Flucht- und Rettungswege aus der Kalisiedlung und daher unverzichtbar.

XI. Grunderwerb bzw. in Anspruch zu nehmende Flächen der Gemeinde Buggingen

Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses müssen einige Grundstücksflächen der Gemeinde Buggingen erworben werden, vorläufig in Anspruch genommen werden oder mit einer Dienstbarkeit belastet werden. Hierzu verweist die Gemeinde Buggingen auf die als **Anlage 7** beigefügte Stellungnahme des Bauamts.

Die Gemeinde Buggingen fordert auf der Grundlage der als **Anlage 7** beigefügten Stellungnahme des Bauamts eine Überprüfung, ob der Grunderwerb, die vorläufiger Inanspruchnahme bzw. die Belastung mit einer Dienstbarkeit der im Grunderwerbsverzeichnis eingetragenen Grundstücke der Gemeinde Buggingen zur Realisierung des Vorhabens tatsächlich erforderlich sind.

XII. 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) wird die Kreisstraße K 4944, RtB/ABS-km 231,797 (Ifd. Nr. 517 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 4) während des Bauzustandes der Eisenbahnüberführung im Bereich der Rheintalbahn zeitweilig für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird während dieses Zeitraums zur Erschließung der Kalisiedlung kleinräumig über den Breitenweg sowie für Lkw-Verkehre und überörtliche Verkehre über die B 3, K 4941 und die Heitersheimer Straße umgeleitet. Die ggf. erforderlichen Maßnahmen und Bauzustände werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt.

Nach Ziffer 12.3.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 258) wird der Breitenweg (Gemeindeverbindungsstraße Buggingen – B 3 – L 134) im Bereich der Rheintalbahn zeitweilig für den Verkehr gesperrt. Der Verkehr kann während dieses Zeitraums über die K 4944 oder die Zienkener Straße umgeleitet werden. Die ggf. erforderlichen Maßnahmen und Bauzustände werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt.

2. Die Gemeinde Buggingen fordert, in dem Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.4 eine **rechtsverbindliche Auflage** aufzunehmen, dass die **K 4944, RtB/ABS-km 231,797** während des Bauzustandes der Eisenbahnüberführung im Bereich der Rheintalbahn nur dann gesperrt werden darf, wenn während des gesamten Zeitraums der Sperrung zur Erschließung der Kalisiedlung kleinräumig über den Breitenweg umgeleitet werden kann sowie für

Lkw-Verkehre und überörtliche Verkehre die B 3, K 4941 und die Heitersheimer Straße uneingeschränkt als Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen.

Die Gemeinde Buggingen fordert ferner, in dem Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.4 eine **rechtsverbindliche Auflage** aufzunehmen, dass der Breitenweg (Gemeindeverbindungsstraße Buggingen – B 3 – L 134) im Bereich der Rheintalbahn nur dann gesperrt werden darf, wenn während des gesamten Zeitraums der Sperrung die K 4944 und die Zienkener Straße uneingeschränkt als Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen.

3. Die Gemeinde Buggingen 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.
4. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme Baustraßen- und Verkehrskonzept während der Bauzeit des Büros biechele infra consult (**Anlage 3**), die sich die Gemeinde Buggingen in vollem Umfang zu eigen macht.

XIII. 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 Gemeinde Buggingen fordert, dass das Wirtschaftswegenetz bereits **vor** Baubeginn der NBS im PfA 8.4 angepasst wird.
3. Die Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen fordert, dass die **Faunabrücke** bei NBS-km 223,718 **voll ausgebaut** wird **und** weiterhin auch **von großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren** werden kann. Im Bereich der geplanten Faunabrücke bei NBS-km 223,718 verläuft bislang die landwirtschaftliche Hauptverbindungsachse von Osten nach West zwischen Buggingen und Seefeld. Nach Ziffer 12.3.5 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 262) ist die Faunabrücke bei NBS-km 223,718 so konzipiert, dass dieses Brückenbauwerk „gleichzeitig von landwirtschaftlichem Verkehr sowie von Fuß- und Radverkehr genutzt werden“ kann. Das Brückenbauwerk erhält nach dem Erläuterungsbericht aber nur „einen unbefestigten Aufbau“. Dies bedeutet, dass die Faunabrücke, wenn kein Vollausbau erfolgt, für den landwirtschaftlichen Verkehr nur noch eingeschränkt nutzbar ist. Dies würde der Bedeutung der landwirtschaftlichen Hauptverbindungsachse von Osten nach West zwischen Buggingen und Seefeld nicht gerecht.
5. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen 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.

XIV. 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-Seefeld“

- 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 Bugginger Gemarkung werden insbesondere folgende Wasserleitungen für eine Bewässerung tangiert:

- Wasserleitung BW-Nr.702 – NBS-km 224,424

Eigentümer der Wasserleitung ist gemäß Planfeststellungsunterlagen die Gemeinde Buggingen – tatsächlich ist dies die Beregnungsgemeinschaft Buggingen. Es handelt es sich um eine Bewässerungsleitung mit unbekanntem Durchmesser zur künstlichen Beregnung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 224,424 in einem Winkel von ca. 120 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 2 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 2 wird die Wasserleitung nach Fertigstellung der geplanten Straßenüberführung „SÜ K 4944“ in einem Schutzrohr innerhalb des Überbaus der SÜ (Endzustand) verlegt.

- Wasserleitung BW-Nr.705 – NBS-km 225,199

Eigentümer der Wasserleitung ist gemäß Planfeststellungsunterlagen die Gemeinde Buggingen – tatsächlich ist dies die Beregnungsgemeinschaft Buggingen. Es handelt es sich um eine Bewässerungsleitung mit unbekanntem Durchmesser zur künstlichen Beregnung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,199 in einem Winkel von ca. 55 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung beträgt ca. 1,20 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 Antragsge-

genstand. Nach der Variante 1 wird die Wasserleitung nach Fertigstellung der SÜ „Steinacker-Feldweg“ bei ca. NBS-km 225,135 in einem Schutzrohr im Überbau der SÜ verlegt und somit über die NBS geführt.

- Wasserleitung BW-Nr.706 – NBS-km 225,176 bis 225,265

Eigentümer der Wasserleitung ist gemäß Planfeststellungsunterlagen die Gemeinde Buggingen – tatsächlich ist dies die Berechnungsgemeinschaft Buggingen. Es handelt es sich um eine Bewässerungsleitung mit unbekanntem Durchmesser zur künstlichen Beregnung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,265 in einem Winkel von ca. 153 gon, nach 60 m quert die Leitung die NBS ein zweites Mal bei ca. NBS-km 225,176 in einem Winkel von ca. 52 gon. 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 wird folgende Umverlegung der Bestandsleitung dargestellt: Danach wird die Wasserleitung im NBS-Baubereich vollständig zurückgebaut nachdem die neue Beregnungsleitung verlegt und in Betrieb genommen wurde. Die Rückbauläng beträgt ca. 265 m. Im Abstand von mindestens 40 bis 50 m zur NBS-Achse wird die Wasserleitung auf der östlichen Seite der NBS neu verlegt. Eine Kreuzung der Wasserleitung BW-Nr. 706 mit der NBS wird es zukünftig nicht mehr geben. Der im Zusammenhang mit der Wasserleitung BW-Nr. 706 stehende Brunnen 0053/021-9 bei NBS-km 222,100 (Beregnungsverband Buggingen) liegt im Randbereich des geplanten Baufeldes und ist während der Baumaßnahmen zu sichern.

- Wasserleitung BW-Nr.707 – NBS-km 225,162

Eigentümer der Wasserleitung ist gemäß Planfeststellungsunterlagen die Gemeinde Buggingen – tatsächlich ist dies die Berechnungsgemeinschaft Buggingen. Es handelt es sich um eine Bewässerungsleitung mit unbekanntem Durchmesser zur künstlichen Beregnung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,162 in einem Winkel von ca. 155 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 im Baubereich der geplanten SÜ „Steinacker-Feldweg“ sowie im weiteren Baubereich der NBS vollständig zurückgebaut. Der Endhydrant soll mindestens 50 m von der NBS-Achse entfernt liegen.

- Wasserleitung BW-Nr.708 – NBS-km 225,573

Eigentümer der Wasserleitung ist gemäß Planfeststellungsunterlagen die Gemeinde Buggingen – tatsächlich ist dies die Berechnungsgemeinschaft Buggingen. Es handelt es sich um eine Bewässerungsleitung mit unbekanntem Durchmesser zur künstlichen Beregnung. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,573 in einem Winkel von ca. 150 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. Da die Bewässerungsleitung wenige Meter östlich nach der geplanten NBS endet (unmittelbar vor der bestehenden Güterbahn) kann die Beregnungsleitung nach dem Erläuterungsbericht im Baubereich der NBS vollständig zurückgebaut werden. Der Endhydrant soll mindestens 50 bis 60 m von der NBS-Achse entfernt liegen (westlich der NBS).

- 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 Tieflage 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-Seefeldern. 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.

- Wasserleitung BW-Nr.720 – NBS-km 226,103

Eigentümer der Wasserleitung: Beregnungsverband Dorfgraben Buggingen (inzwischen umbenannt in Beregnungsgemeinschaft Buggingen). Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 120 bis DN 200, die sich in einer Tiefenlage von ca. 1,5 m befindet. Bei ca. NBS-km 226,103 (vor dem NBS-Kilometrierungssprung) kreuzt die Leitung die geplante NBS-Bahnlinie in einem schiefen Schnitt (ca. 20 gon). Die zukünftige NBS ist in diesem Streckenabschnitt in Einschnittslage vorgesehen. Die geplante Einschnittstiefe führt zur Kollision mit der Bestandsleitung. Zur Herstellung der NBS muss die Wasserleitung beseitigt werden und an neuer Stelle verlegt werden. Die Leitung muss auf voller Länge in Nord-Süd-Richtung bis zum Anschluss am die Wasserleitung BW-Nr. 721 zurückgebaut bzw. stillgelegt werden. Im NBS-Baubereich ist der Rückbau zwingend. Ein kurzer Teil des aus Westen kommenden Wasserleitungsstrangs muss ebenfalls zurückgebaut werden. Insgesamt beträgt die Rückbau-/Stilllegungslänge ca. 570 m. Eine neue Leitung muss entlang der geplanten NBS verlegt werden und an die Leitung BW-Nr. 721 angeschlossen werden.

- Wasserleitung BW-Nr.721 – NBS-km 233,397

Eigentümer der Wasserleitung: Beregnungsverband Dorfgraben Buggingen (inzwischen umbenannt in Beregnungsgemeinschaft Buggingen). Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 120 bis DN 200, die sich in einer Tiefenlage von ca. 1,5 m befindet. Sie kreuzt die NBS bei NBS-km 233,397 in einem Winkel von ca. 105 gon. Die zukünftige NBS ist in diesem Streckenabschnitt in Geländegleichlage/leichter Einschnittslage vorgesehen. Zur Herstellung der NBS muss die Wasserleitung teilweise beseitigt werden. Es genügt ein Rückbau auf einer Länge von ca. 40 bis 60 m bis zum zukünftigen Anschlusspunkt der neuen Beregnungsleitung BW-Nr. 720. Ein Ersatz für den zurückzubauenden Leitungsstrang wird nicht erforderlich.

- Wasserleitung BW-Nr.722 – NBS-km 233,670

Eigentümer der Wasserleitung: Beregnungsverband Dorfgraben Buggingen (inzwischen umbenannt in Beregnungsgemeinschaft Buggingen). Es handelt es sich um eine Beregnungsleitung mit einem Durchmesser von DN 120 bis DN 200, die sich in einer Tiefenlage von ca. 1,5 m befindet. Die Leitung kommt aus westlicher Richtung und nähert sich der Neubaustrecke bei ca. NBS-km 233,670 bis auf einen Abstand von ca.

50 bis 60 m. Sie kreuzt die NBS nicht. Eine Kollision zwischen dem Vorhaben und der Bestandsleitung wird nicht direkt erfolgen. Die vollständig bestehen bleibende Leitung BW-Nr. 722 ist aber bis zur Fertigstellung der NBS zu sichern. Sicherungsmaßnahmen sind insbesondere dann zu treffen, wenn der Wirtschaftsweg, an dem die Beregnungsleitung liegt, als Baustraße bzw. Baustellenzufahrt genutzt wird. Hier bietet es sich an, die Überdeckungshöhe zu vergrößern, indem der Weg mit zusätzlichem Tragschichtmaterial versehen wird (während der Nutzung als Baustraße).

2. Die Gemeinde Buggingen stellt zunächst klar, dass sie nicht Eigentümer von Beregnungsleitungen ist. Die Beregnungsleitungen BW-Nrn. 702, 705, 706, 707 und 708 gehören vielmehr der Beregnungsgemeinschaft Buggingen. Außerdem weist die Gemeinde Buggingen darauf hin, dass der Beregnungsverband Dorfgraben Buggingen inzwischen in **Beregnungsgemeinschaft Buggingen** umbenannt worden ist.
3. Die Gemeinde Buggingen fordert, 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.
4. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die DB als Veranlasser für sämtliche erforderlichen Verlegungsmaßnahmen, Anpassungsmaßnahmen, Rückbaumaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen die Kosten trägt.

XV. 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. Zu den Leitungsträgern gehört auch die Gemeinde 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.

2. Auf Bugginger Gemarkung sind insbesondere folgende Schmutzwasserleitungen und Regenwasserleitungen betroffen:

- Schmutzwasserleitung BW-Nr. 651 – NBS-km 223,707

Eigentümer der Schmutzwasserleitung ist die Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um einen Schmutzwasserkanal mit einem Durchmesser von \geq DN 700 aus Stahlbeton im Gewann „In den Erlen“ der Gemarkung Seefeld (Gemeinde Buggingen). Er verläuft in landwirtschaftlichen Flächen parallel zu einem Feldweg. Die Schmutzwasserleitung quert von Seefeld (Osten) herkommend zunächst die NBS bei ca. NBS-km 223,707 in einem Winkel von ca. 78 gon. Und nach weiteren 60 m den „Ehebach“ einschließlich anliegendem Grünstreifen (mit Bäumen). Im Zuge der NBS kommt es zu einem Konflikt zwischen der querenden Schmutzwasserleitung und der geplanten Bahnanlage. Im Erläuterungsbericht werden drei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten NBS Maßnahme und der Bestandsleitung aufgeführt. Variante 2 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 2 wird die Schmutzwasserleitung im Zuge der geplanten Faunabrücke bei NBS-km 223,718 über die in Tieflage befindliche Trasse geführt. Im Bereich der Querung ist eine Hebeanlage erforderlich. Weitere Abstimmungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit dem Leitungsbetreiber als Träger öffentlicher Belange.

- Schmutzwasserleitung BW-Nr. 652 – NBS-km 225,195

Eigentümer der Schmutzwasserleitung ist die Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um eine Abwasserdruckleitung (ADL DA 63 PE-HD) im „Hölzlebrunnenweg“. Mitverlegt über die gesamte Länge ist ein Kabelleerrohrpaket (3 x DA 50 und 1 x DA 75) für Breitbandkabel. Dieses Kabelleerrohrpaket ist **zum Teil mit Glasfaser bestückt** und **dient der Versorgung der Aussiedlerhöfe** „Hölzlebrunnenweg“/ „Im Abbruch 1“. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,195 in einem Winkel von ca. 55 gon. Die Verlegetiefe beträgt ca. 1 – 1,50 m. Im Zuge der NBS kommt es zu einem Konflikt zwischen der querenden Schmutzwasserleitung und der geplanten Bahnanlage. Folgende Möglichkeit zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten NBS Maßnahme und der Bestandsleitung bietet sich an: Die Schmutzwasserleitung und das Kabelleerrohrpaket werden nach Fertigstellung der SÜ „Steinackerfeldweg“ bei ca. NBS-km 225,135 in ein Schutzrohr im Überbau der SÜ eingezogen, mit der Folge, dass nur eine Kleinräumige Leitungsverlegung zu erfolgen hat. Weitere Abstimmungen erfolgen

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit dem Leitungsbetreiber als Träger öffentlicher Belange.

- Schmutzwasserleitung BW-Nr. 654 – NBS-km 231,839

Eigentümer der Schmutzwasserleitung ist die Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um einen Schmutzwasserkanal mit einer Dimension DN 250 aus Stahlbeton. Vom Schacht Nr. 69004 mit einer Schachttiefe von 2,5 m, quert die Schmutzwasserleitung in Form eines PE-HD DN 250 – Rohres (Im Schutzrohr DN 400) nahezu rechtwinklig die Bahngleise bei ca. NBS-km 231,839 bis zum Schacht Nr. 69003. Da zwischen der bestehenden Rtb und dem westlichen Endschacht des Schutzrohres neue Gleise angeordnet werden, entsteht ein Berührungspunkt zwischen der geplanten NBS-Maßnahme und der Bestandsleitung. Um die NBS wie geplant herstellen zu können, muss der Schmutzwasserkanal gesichert werden. Die Leitung einschließlich der Schächte ist in jedem Fall während der NBS-Bauarbeiten zu berücksichtigen, vor Beschädigungen zu schützen und muss unter Betrieb bleiben können. Zu diesem Zweck darf die Leitung nicht überfahren bzw. muss entsprechend gesichert werden und muss in ihrer Lage sichtbar abgesteckt werden. Weitere Abstimmungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit dem Leitungsbetreiber als Träger öffentlicher Belange.

- Regenwasserleitung BW-Nr. 655 – NBS-km 232,771

Eigentümer der Regenwasserleitung ist die Gemeinde Buggingen. Vom Ortskern Buggingen herkommend, im Zuge des Breitenweges, kreuzt der mit einem Durchmesser von DN 800 bestehende Regenwasserkanal zunächst die Bundesstraße B 3, ca. 165 m östlich der NBS, und anschließend die NBS-Bahntrasse in Form einer Straßenüberführung. Die Bahnquerung kreuzt die NBS bei ca. NBS-km 232,771 in einem Winkel von ca. 84 gon. und mündet im Anschluss in eine ca. 50 m lange Versickerungsmulde. Des Weiteren kreuzt der Regenwasserkanal eine zur B 3 parallel verlaufende Gasleitung. Dort befindet sich in 3 – 4 m Entfernung eine 20 KV-Elektrileitung (BW-Nr. 742). Im Zuge der Errichtung der NBS kommt es zu einem Konflikt zwischen der querenden Regenwasserleitung und der geplanten Bahnanlage. Im Erläuterungsbericht werden zwei Varianten zur Lösung des Konflikts zwischen der geplanten NBS Maßnahme und der Bestandsleitung aufgeführt.

Nach der Variante 1 wird der Kanal ab dem letzten Schacht (nördlich neben der Bundesstraße B 3) entlang des nördlichen Dammfußes der Straßenüberführung in Richtung Westen geführt und erhält einen Rohrauslauf in einen neuen Graben östlich der NBS. Zur nachfolgenden Gleisquerung der Rtb und der NBS wird ein neuer Durchlass

eingebaut, der westlich der NBS in einen neu herzustellenden Graben mündet. Der Bestandsschacht muss aufgrund der neuen Lage des Kanals umgebaut werden. Nach der Variante 2 wird der Kanal alternativ ab dem letzten Schacht (oben neben der Bundesstraße B 3) zunächst zur Querung des Breitenweges in Richtung Süden verlegt und anschließend entlang des südlichen Dammfußes der Straßenüberführung in Richtung Westen geführt. Auch hier wird ein Rohrauslauf in einen neuen Graben vor der NBS-Querung vorgesehen, allerdings muss zu diesem Zweck der Schacht umgebaut werden bzw. neu hergestellt werden und zwei neue Schächte müssen im Zuge der Kanalverlegung realisiert werden. Variante 1 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Weitere Abstimmungen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit dem Leitungsbetreiber als Träger öffentlicher Belange.

- Schmutzwasserleitung BW-Nr. 656 – NBS-km 231,200 – 231,625

Eigentümer der DN 150 PVC Schmutzwasserleitung ist die Gemeinde Buggingen. Die Leitung verläuft zum Teil im Bereich eines Bahnweges, der eine Verbindung von Norden nach Süden herstellt und direkt neben der Rtb verläuft (im Westen) in ca. 10 – 15 m Entfernung. Die Tiefenlage der Schmutzwasserleitung ist unbekannt. Für die zukünftige NBS ist im relevanten Abschnitt keine Maßnahme (Gleismehrung etc.) geplant. Maßnahmen finden lediglich in Verbindung mit der bestehenden Bahnanlage (Rtb) statt, z.B. Ertüchtigung der Gleisanlagen. Die Schmutzwasserdruckleitung liegt nicht direkt im Bereich der geplanten NBS, sondern nur in ihrem weiteren Umfeld. Somit entsteht kein Konflikt zwischen der geplanten NBS-Maßnahme, sondern nur ein Berührungspunkt in Verbindung mit der bestehenden Bahnanlage. Die Leitung ist in jedem Fall während der NBS-Bauarbeiten zu berücksichtigen, ggfs. Vor Beschädigungen zu schützen, z.B. durch das Aufbringen von zusätzlichem Tragschichtmaterial auf den Weg, sofern er als Baustraße genutzt wird.

3. Auf Bugginger Gemarkung werden insbesondere folgende Trinkwasserleitungen tangiert:

- Wasserleitung BW-Nr.703 – NBS-km 224,778

Eigentümer der Wasserleitung: Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um eine Förderleitung aus duktilem Gusseisen mit dem Durchmesser DN 200. Bei dieser Leitung handelt es sich um die **zentrale Trinkwasserversorgungsleitung** für die Wasserversorgung von Buggingen mit Ortsteilen und für die Gewerbegebiete. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 224,778 in einem Winkel von ca. 140 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 2 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand. Nach der Variante 2 werden die Wasserleitung und das Steuerkabel nach Fertigstellung der Straßenüberführung „Steinacker-Feldweg“ bei ca. NBS-km 225,135 im Überbau der SÜ verlegt und somit über die NBS geführt. Die genaue Lage ist mit dem Leitungseigentümer und der Vorhabenträgerin während des Planfeststellungsverfahrens abzustimmen.

- Wasserleitung BW-Nr.704 – NBS-km 225,201

Eigentümer der Wasserleitung: Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um eine Trinkwasser-Versorgungsleitung im „Hölzlebrunnenweg“ mit dem Durchmesser DA 110 aus PE-HD im ersten Leitungsabschnitt und DN100 aus duktilem Gusseisen im zweiten Leitungsabschnitt. Die Trinkwasserleitung dient der **Wasserversorgung der Anwesen im Hölzlebrunnenweg und des Anwesens Breitenweg 39**. Die Leitung quert die NBS bei ca. NBS-km 225,201 in einem Winkel von ca. 55 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 nach Fertigstellung der SÜ „Steinacker-Feldweg“ bei ca. NBS-km 225,135 in einem Schutzrohr im Überbau der SÜ verlegt und somit über die NBS geführt.

- Wasserleitung BW-Nr.709 – NBS-km 231,360

Eigentümer der Wasserleitung: Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um eine Trinkwasserleitung mit dem Durchmesser DN 125 in der Gemarkung Seefeldern und liegt dort in zwei Strängen. Der zweite Strang quert die NBS bei ca. NBS-km 231,360 in einem Winkel von ca. 70 gon. Dies geschieht im Zuge einer bestehenden Eisenbahnüberführung. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Die Trinkwasserleitung BW-Nr. 709 ist von der Bahnmaßnahme nicht direkt betroffen. Sie muss jedoch in folgendem Zusammenhang dennoch berücksichtigt und gesichert werden:

- Der Bahnweg, in bzw. an dem die Leitung liegt, wird voraussichtlich als Baustraße bzw. Baustellenzufahrt genutzt. Es müssen geeignete Schutz-

/Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden, damit die Trinkwasserleitung während der Bauzeit nicht beschädigt wird. Die K 4944 muss baulich verändert werden, um die Eisenbahnüberführung K 4944 (für die hinzukommenden Gleise) verbreitert bauen zu können. In diesem Zusammenhang müssen ebenfalls geeignete Schutz-/Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden, damit die nahe der neuen/geänderten Straßenböschung liegende Trinkwasserleitung während der Bauzeit nicht beschädigt wird.

Vor Beginn der Baumaßnahme ist die genaue Leitungslage zu erkunden und die Leitungslage ist gut sichtbar vor Ort zu kennzeichnen. Ab der Kreuzung Mittelfeld/Gewerbering verläuft die Wasserleitung aus unbekanntem Material mit dem Durchmesser DN 80 im Zuge der Straße „Mittelfeld“.

- Wasserleitung BW-Nr.710 – NBS-km 231,826

Eigentümer der Wasserleitung: Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um eine Trinkwasserleitung mit dem Durchmesser DN 80/125/200 in der Gemarkung Buggingen. Die Leitung quert in Form eines DN 200-Rohres (im Schutzrohr DN 400) in einem Winkel von ca. 108 gon die Bahngleise bei ca. NBS-km 231,826 bis zum Schacht Nr. 30. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Um die ABS/NBS wie geplant herstellen zu können, müssen die Wasserleitungen und das Schutzrohr gesichert werden. Für den Bereich der hinzukommenden Gleise muss das Schutzrohr verlängert werden. Der Bestandschacht Nr. 30 ist hierfür zurückzubauen. Eine neue Wasserleitung im Schutzrohr ist an die bestehende anzubinden. Diese Maßnahme kann nur erfolgen, wenn die Wasserleitung einen längeren Zeitraum außer Betrieb genommen wird.

- Wasserleitung BW-Nr. 711 – NBS-km 232,183

Eigentümer der Wasserleitungen: Gemeinde Buggingen. Es handelt es sich um zwei parallel verlaufende Trinkwasserleitungen aus Gusseisen mit dem Durchmesser DN 200, wobei die eine Leitung als Versorgungsleitung dient und die andere Leitung die Funktion einer Förderleitung hat und von einem Steuerkabel begleitet wird. Die Leitungen queren die NBS bei ca. NBS-km 232,183 in einem Winkel von ca. 105 gon. Die Tiefenlage der Wasserleitung ist unbekannt. Üblicherweise beträgt die Regeltiefe 1,20 m bis 1,50 m. Um die ABS/NBS wie geplant herstellen zu können, müssen die Wasserleitungen im Querschnittsbereich mit der NBS und der Rheintalbahn zurückgebaut werden. Eine neue Bahnquerung muss geschaffen werden. Dies betrifft die zwei bestehenden Gleise der Rheintalbahn und die beiden hinzukommenden Gleise der NBS. Im Erläuterungsbericht werden zwei Varianten für die Verlegung der Wasserlei-

tungen aufgeführt. Nach der Variante 1 werden die bestehenden Wasserleitungen ca. 45 m nordwestlich der geplanten NBS getrennt. Neue Wasserleitungen werden in Richtung NBS/RtB verlegt (ca. 35 m). Eine neue Bahnquerung wird geschaffen, um die beiden Gleise der NBS und die beiden Gleise der Rheintalbahn zu unterqueren. Nach Variante 2 werden die bestehenden Wasserleitungen nordwestlich der geplanten NBS innerhalb eines Wirtschaftsweges getrennt. Innerhalb bzw. unterhalb der geplanten Personenunterführung des Hp Buggingen sollen die Leitungen die NBS-Gleise und die beiden Gleise der Rtb im Schutzrohr aus Stahl unterqueren. Variante 1 wird aufgrund des geringeren Eingriffs bevorzugt und ist Antragsgegenstand.

4. Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass Eigentümer der Schmutzwasserleitung BW-Nr. 651 bei NBS-km 223,707 nicht die Gemeinde Buggingen ist, sondern der Abwasserzweckverband Sulzbachtal mit Sitz in Heitersheim.

Des Weiteren weist die Gemeinde Buggingen darauf hin, dass Eigentümer der Schmutzwasserleitung BW-Nr. 656 bei NBS-km 231,200 – 231,625 nicht die Gemeinde Buggingen ist, sondern die Abwasserleitung eine Privatleitung ist, die die Anwesen „Bahnweg 4“ und „Bahnweg 6“ in Richtung Kirchstraße / Hechelmatten entwässert.

Außerdem weist die Gemeinde Buggingen darauf hin, dass sich die Wasserleitungen BW-Nr. 7.10 im Bereich der Querung „Grißheimer Straße“ / „Am Bahnhof“ befindet wie in Ziffer 12.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zutreffend dargestellt ist und nicht – wie im Plan Unterlage 11 Blatt 13 eingezeichnet – im Bereich „In den Letten“ / „Dr. Erich-Naumann-Straße 1“.

Ferner weist die Gemeinde Buggingen darauf hin, dass sich auf dem **Grundstück Flst.Nr. 4574 der Gemarkung Seefelden** und dem **Grundstück Flst.Nr. 5460 der Gemarkung Grißheim im Bereich NBS-km 224,088 bis 224,093** unter anderem drei Kabelschutzrohre DA50 für Glasfaser befinden, die im Eigentum der Gemeinde Buggingen zusammen mit der Stadt Sulzburg, der Gemeinde Ballrechten-Dottingen, der Stadt Stauf, der Gemeinde Münstertal und der Stadt Bad Krozingen stehen. Diese Kabelschutzrohre sind im Zusammenhang des BW-Nr. 458 „Neubau einer Straßenüberführung“ im Zuge der Kreisstraße K 4944 über die zweigleisige NBS bei NBS-km 224,079 zu sehen. Mindestens ein Rohr davor ist mit Kabel bestückt. Hierbei handelt es sich um die sog. Backbonetrasse, die zur Sicherstellung des Glasfasernetzes der Gemeinde Buggingen mit den Ortsteilen, der Stadt Sulzburg, der Gemeinde Ballrechten-Dottingen, der Stadt Stauf, der Gemeinde Münstertal und der Stadt Bad Krozingen dient. Diese drei Kabelschutzrohre DA50 für Glasfaser sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass diese **drei Kabelschutzrohre DA50 für Glasfaser in den Planunterlagen nachgetragen** werden. Ferner fordert die Gemeinde Buggin-

gen sicherzustellen, dass der Netzbetrieb auch über die gesamte Bauphase aufrechterhalten werden kann.

Nach Kenntnis der Gemeinde Buggingen befinden sich in dem vorgenannten Bereich noch weitere Kabel der Bn Netze, Freiburg, die in den Planfeststellungsunterlagen ebenfalls nicht enthalten sind.

Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass im Bereich des Bauwerks BW-Nr. 151 „Neubau Durchlass mit Rechteckquerschnitt“ (Ehebachdurchlass) bei NBS-km 231,819 unter anderem drei Kabelschutzrohre DA50 für Glasfaser liegen, die sich - in einem weiteren Schutzrohr (PEHD DA 160) mit Schellen befestigt - an der Durchlasswand befinden. Alle Rohre sind mit Kabel bestückt. Hierbei handelt es sich einmal um die sog. Backbonetrasse, die zur Sicherstellung des Glasfasernetzes der Gemeinde Buggingen mit den Ortsteilen, der Stadt Sulzburg, der Gemeinde Ballrechten-Dottingen, der Stadt Staufen, der Gemeinde Münstertal und der Stadt Bad Krozingen sowie der Grundversorgung des Wohn- und Industriegebietes Kaliwerk, der Aussiedlerhöfe Hölzlebrunnenweg und Im Abbruch 1 dienen. Die Trasse wurde mittels Kreuzungsantrag seitens der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien in 2017 genehmigt. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass der Netzbetrieb auch über die Bauphase aufrechterhalten wird.

Des Weiteren befinden sich im Bereich des Bauwerks BW-Nr. 151 noch Leitungen anderer Versorger.

5. Die Gemeinde Buggingen ist der Auffassung, dass die beiden Variantenvorschläge für die Regenwasserleitung BW-Nr. 655 – NBS-km 232,771 nicht eindeutig sind. Diese müssen zunächst die Bestandsdaten aktualisiert werden, da sich inzwischen aufgrund der Änderung des vorhandenen Entwässerungskanals sowie neuverlegten Leitungen und Kabeltrassen die Situation vor Ort geändert hat. So wurden z.B. die Lage und der Querschnitt der Entwässerungsleitung mit Schachtbauwerken östlich der bestehenden Bahntrasse im Zuge der Neubau des Kreisverkehrs Breitenweg/B 3 erneuert. Die zu treffenden Maßnahmen müssen deshalb an den inzwischen geänderten Bestand angepasst werden.

Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass die Regenwasserleitung, die östlich der Bestandstrasse der Rtb vom Kernort Buggingen kommt, schließt in der Verlängerung westlich der Bestandstrasse der Rtb an einen insgesamt 780m langen Entwässerungsgraben an. Dieser Entwässerungsgraben erstreckt sich entlang des Breitenweges ab der bestehenden Bahntrasse der Rtb bis zur Einmündung in den Hölzlebrunnenweg. An diesen Entwässerungsgraben ist ein Großteil der Wohnsiedlung Buggingen angeschlossen. Dieser Entwässerungsgraben tangiert zudem die geplanten Bauwerke BW-Nrn. 460 und 461.

Die Gemeinde Buggingen fordert, einen die Bahntrasse querenden Durchlass unter Berücksichtigung der Regenereignisse und der angeschlossenen versiegelten Flächen deutlich größer zu dimensionieren als den vorhandenen, bereits derzeit viel zu klein bemessenen vorhandenen Durchlass.

Vorzugswürdig ist aus Sicht der Gemeinde Buggingen aber der Bau eines Sickerbeckens Südwestlich Kreuzung Breitenweg/B 3.

6. Nach Auffassung der Gemeinde Buggingen sind die beiden vorgeschlagenen Varianten bezüglich der Wasserleitung BW-Nr. 711 – NBS-km 232,183 in der genannten Form nicht nachvollziehbar und müssen näher erläutert und erörtert werden.
7. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die **Planung für die Neuverlegung oder Änderung von Ver- und Entsorgungsleitungen aller Art, für Versickerungsgräben etc. jeweils frühzeitig in enger Abstimmung mit der Gemeinde** erfolgen.
8. Die Gemeinde Buggingen 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. Gleiches gilt für alle anderen betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen (Schmutzwasserleitungen, Regenwasserleitungen, Versickerungsgräben, Glasfaserleitungen etc.), auch soweit es sich um Leitungen anderer Versorgungsträger handelt.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Funktionsfähigkeit der Wasserleitung BW-Nr.710 – NBS-km 231,826 zu richten, die nach dem Erläuterungsbericht „einen längeren Zeitraum außer Betrieb genommen“ werden muss. Für die Bewohner in Buggingen, die an diese Leitung angeschlossen sind, muss ebenfalls während der gesamten Bauzeit eine uneingeschränkt funktionsfähige Trinkwasserversorgung gewährleistet sein. Eine auch nur zeitweise Unterbrechung der Trinkwasserversorgung für die an diese Leitung angeschlossenen Bewohner, ist nicht akzeptabel und muss durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.

9. Außerdem fordert die Gemeinde Buggingen, 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** vorort **sichtbar abzustecken**.

10. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass die DB als Veranlasser für sämtliche erforderlichen Verlegungsmaßnahmen, Anpassungsmaßnahmen, Rückbaumaßnahmen und Sicherungsmaßnahmen die Kosten trägt.

XVI. Ertüchtigung und Beweissicherung

1. Die Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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,
 - bei den durch die NBS/ABS im PfA 8.4 betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen, an denen bauliche Änderungen vorgenommen werden müssen oder die im Einwirkungsbereich der Baustelle liegen.
3. Im Rahmen des Beweissicherungsverfahrens ist der Zustand der bestehenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen, die als Baustraße genutzt werden sollen, bzw. der Ver- und Entsorgungsleitungen zu überprüfen und zu dokumentieren, um evtl. durch den Baustellenverkehr bedingte Schäden feststellen zu können.

XVII. 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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.

XVIII. Grundwasserschutz

1. Die Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen, 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde, dass für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in Wasserschutzgebieten und deren Lagerung die Bestimmungen der AwSV in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu beachten sind.

XIX. 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 Schleppwasser (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 unterschiedli-

chen 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 Gemeinde Buggingen 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 Neuanlegung 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 Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen fordert, in den zu ergänzenden Unterlagen einen **Havarieplan** vorzulegen, in dem die Standorte der Loschwasserruckhalteanlagen planerisch und textlich dargestellt sind. Außerdem muss der Havarieplan eine Entwasserungsbeschreibung mit den zugehörigen Detailplänen enthalten. Die Gemeinde Buggingen regt an, den Havarieplan mit dem Fachbereich für Brand und Katastrophenschutz (Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald) und der Gemeinde Buggingen frühzeitig abzustimmen.

4. Die Gemeinde Buggingen 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 Gemeinde Buggingen regt an, die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen grundsätzlich breitflächig über den belebten Oberboden zu entwässern. Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb von Überschwemmungsgebieten anzulegen. Sofern Baustelleneinrichtungen innerhalb von Wasserschutzgebieten hergestellt werden, fordert die Gemeinde Buggingen, 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 Gemeinde Buggingen regt an, hierzu detaillierte Unterlagen und Angaben (z.B. Lager- und Baumaterialbeschreibung) nachzureichen.

XX. 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.

Im Bereich der Rheintalbahn stellt der bestehende Bahndamm eine durchgängige Barriere für die nördlich der Hügelheimer Runs von ca. ABS/Rtb/NBS-km 234,87 bis 235,78 ausgewiesenen Überflutungsflächen dar. Im Hochwasserfall ist durch die vorhandenen Überflutungsdurchlässe ein Abfließen der Hochwässer vor der Ost- auf die Westseite der

Trasse möglich. Die Planungen sehen eine Aufrechterhaltung der Funktion der Überflutungsdurchlässe vor. Dies erfolgt durch zwei Durchlässe (BW-Nr. 152 und 153), an deren Ende jeweils eine Hebeanlage (BW-Nr. 411 und 412) das Wasser in eine Auslassmulde leitet, so dass das Wasser analog der heutigen Situation in dem Retentionsraum bzw. in dortigen landwirtschaftlichen Flächen versickert. Im Bereich der Hängelheimer Runs werden durch die Stadt Müllheim Hochwasserschutzmaßnahmen geplant. Als Ergebnis dieser Planungen stellt sich eine neue Hochwassersituation ein. Inwieweit die im Bereich des Knotenpunktes ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete nördlich der Hängelheimer Runs nach Umsetzung dieser Hochwasserschutzmaßnahmen weiterhin von Bestand sind wird im Rahmen einer gesamthaften hydrologischen Untersuchung betrachtet, die dabei auch das neue Brückenwerk der Hängelheimer Runs im PfA 9.0 b berücksichtigt.

2. Die Gemeinde Buggingen 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 HQ_{100} unter Beachtung des erforderlichen Freibords gegeben ist. Dabei müssen (analog zu den Hochwasserschutzanlagen) bei der Dimensionierung von Brücken/Durchlässen auch Klimaänderungen mitberücksichtigt werden. Dies gilt hier insbesondere für die Dimensionierung der geplanten zwei Durchlässe (BW-Nr. 152 und 153), an deren Ende jeweils eine Hebeanlage (BW-Nr. 411 und 412) das Wasser in eine Auslassmulde leitet. Auch bei diesen beiden Durchlässen müssen bei der Dimensionierung 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 Gemeinde Buggingen fordert, einen **Nachweis der Leistungsfähigkeit des Ehebach-Durchlasses im Bereich Bahnhof Buggingen** für ein HQ_{100} bzw. für ein außergewöhnliches Starkregenereignis (BW-Nr. 151) zu erbringen. Das Bestandsbauwerk wird durch einen Neubau (BW-Nr. 151) mit einer lichten Weite von 1,70 m von und einer lichten Höhe 1,30 m ersetzt. Da es sich **wegen der angrenzenden Bebauung** um einen **hochwassersensiblen Bereich** handelt, ist ein hydraulischer Nachweis (HQ_{100} und $HQ_{ext-rem}$) zu führen. Ein Freibord von 0,5 m ist einzuhalten.

Die Gemeinde Buggingen weist darauf hin, dass in den HWGK lediglich mit einem Abfluss von rund $6,5 \text{ m}^3/\text{s}$ gerechnet wurde. Im Rahmen einer von der Gemeinde Buggingen beauftragten und derzeit durch das IB BIT Ingenieure (Freiburg) in Bearbeitung befindlichen Starkregenrisikomanagement (SRRM)-Untersuchung zeigt sich aber, dass dem Ehebach

bei einem so genannten „außergewöhnlichen“ Starkregenereignis (entspricht ungefähr einer Jährlichkeit von 0,01) alleine aus dem Seiteneinzugsgebiet des Hahnengrabens etwa 10,5 m³/s innerhalb der Ortslage zufließen können.

Die Gemeinde Buggingen fordert deshalb, die **Ergebnisse der SRRM-Untersuchung in die Dimensionierung des Durchlasses einzubeziehen** und die Neudimensionierung mit dem Büro BIT Ingenieure abzustimmen, das für den betreffenden Gewässerabschnitt in Kürze auch ein hydraulisches 2D-Modell aufstellen wird.

Darüber hinaus bittet die Gemeinde Buggingen um Prüfung, ob die derzeit bestehende feste Schwelle wenige Meter vor dem Durchlass BW-Nr. 151 ökologisch durchgängig gestaltet werden kann. Neben den positiven ökologischen Aspekten hätte diese Maßnahme voraussichtlich auch eine hydraulische Verbesserung zur Folge.

4. Die Gemeinde Buggingen 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.
5. Die Gemeinde Buggingen weist ausdrücklich darauf hin, dass nach § 1 Abs. 7 der trilateralen Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Bad Krozingen, der Gemeinde Buggingen, der Gemeinde Eschbach, der Gemeinde Hartheim, der Stadt Heitersheim 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.
6. Westlich von Buggingen kurz vor Grißheim soll der Ehebach durch einen Tunnel geführt werden. Die Gemeinde Buggingen fordert, dass das Volumen des Durchlasses so dimensioniert wird, dass der Ehebach nicht zurückstaut und auch bei Starkregen oder Hochwasser sichergestellt ist, dass die Kalisiedlung nicht überschwemmt wird.

XXI. Kommunikation mit dem Vorhabenträger während der Bauphase

Die Gemeinde Buggingen 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.

BENDER HARRER KREVET

Seite 67 von 67

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Burmeister
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht