BENDER HARRER KREVET
| Rechtsanwälte

BENDER HARRER KREVET Fahnenbergplatz 1 79098 Freiburg

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 24
79083 Freiburg i.Br.

Freiburg, den 19.08.2020
Unser Zeichen: 1941/20 BU09 tb
Sekretariat: Sabine Wendschlag
Durchwahl: +49 761 28287-59
E-Mail: s.wendschlag@bender-harrer.de

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitt 8.2 Freiburg - Schallstadt

Sehr geehrter Herr Kowohl,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir die Gemeinde Schallstadt 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 8.2 Freiburg - Schallstadt.

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 Burmeister [10]
Dr. Bertolt Götte [2, 5]
Dr. Jörg Vogel [1]
Dr. Sebastian Seith [10]
Beate Pikolin
Dr. Jochen Scholz
Dr. Hellmut Götz [8, 13]
Cathrin Gehl, LL.M. [1, 4]
Dr. Anselm Rengshausen [11]
Dr. Gianna Burret [8]
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 Lusche [8]
Ulrich Lusche
Dr. Stefan Baum, M.A.E.S. [6]
Meike Kuhn [7]
Marion Strolka [1]
Simone Schumann [7]
Dr. Gerhard Hölzlwimmer [3, 9]
Martin Schwind [1]
Kathrin Hüskes, LL.M. [12]
Dr. Dominic Roth [8]
Christian Gempp
Benedikt Lorenzet

Karlsruhe
Martin Eichler
Dr. Dr. Jörg Maurer
Birgit Roth-Neuschild [6]
Cornelia Betz
Lars Anderson
Steffen Barth

Pforzheim
Horst Teichmanis [1, 14]
Dr. Marc Pfirmann
Michael Rohlfing [10]
Dr. Fabian Schmeisser [1]

Bonn
Sebastian Witt [1]
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

Sitz Freiburg
Amtsgericht Freiburg PR 700018
www.bender-harrer.de

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

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 Hügelheim 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 südlich des Mengener Tunnels bis zur südlichen Planfeststellungsgrenze des PfA 8.2 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
   - 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 Schallstadt begrüßt ausdrücklich das in Unterlage 17.1 niedergelegte Schallschutzkonzept für den PfA 8.2, in dem die Kernforderung 4 in vollem Umfang berücksichtigt wird. Dies haben die Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, in ihrem Beratungspapier 02, Planfeststellungsabschnitt 8.2, Freiburg-Schallstadt, vom 30.07.2020 (**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 02 der Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, vom 30.07.2020 (**Anlage 1**) unter Ziffer 8.10.5 aufgeführt sind.

3. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass das südliche Tunnelportal des Mengener Tunnels entsprechend dem Katzenbergtunnel baulich optimiert wird. Bei der Planung des südlichen Tunnelportals sind alle Maßnahmen vorzusehen, die erforderlich sind, um den „Tunnelknall" zu minimieren. Nach der Unterlage 17.1 ist das südliche Tunnelportal des Mengener Tunnels in einer Tiefe von mindestens 30 m absorbierend auszukleiden. Diese Maßnahme ist jedoch nicht ausreichend um die Auswirkungen des „Tunnelknalls" sachgerecht zu bewältigen. Hierzu verweisen wir im Einzelnen auf das Beratungspapier 02 der Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, vom 30.07.2020 (**Anlage 1**) unter Ziffer 8.10.4.4.3.

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass dieses Schallschutzkonzept im PfA 8.2 gemäß der Empfehlung des Projektbeirats und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Finanzierungszusage planfestgestellt und anschließend auch tatsächlich umgesetzt wird.

II. Lärmschutz während der Bauzeit

1. Ziffer 8.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 136 f.) geht davon aus, dass im Tagzeitraum im Umfeld der statischen Baubetriebsbereiche (Flächen zur Herstellung von Ingenieurbauwerken) nur im Bereich Mundenhof Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten sind, in allen anderen Ortslagen sind – so die Planfeststellungsunterlagen – keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. In den dynamischen Baubetriebsbereichen im Tagzeitraum sind unter anderem Verdichtungsarbeiten mit Rüttelwalzen zur Herstellung der Gleisanlagen erforderlich. Ebenso werden Bohrungen zur Herstellung von Bohrrohrgründungen für die Lärmschutzwände durchgeführt. Aus diesen wandernden Geräuschquellen seien in der Ortslage Mengen keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. Durch die Fortbewegung der Arbeiten ist die Einwirkdauer für einzelne Immissionsbereiche zeitlich stark begrenzt.

   Die statischen Bauarbeiten finden ab dem Mengener Tunnel Richtung Süden bis zur Planfeststellungsgrenze zum PfA 8.3 auch im Nachtzeitraum statt. Hier seien nur „geringe Überschreitungen" der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in Munzingen und Mengen zu erwarten.

   Die dynamischen Bauarbeiten finden ab dem Mengener Tunnel Richtung Süden bis zur Planfeststellungsgrenze zum PfA 8.3 auch im Nachtzeitraum statt. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm seien hier nicht zu erwarten.

   Das bautechnische Logistikkonzept sieht gemäß Ziffer 8.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 135) vor, dass nur solche Baumaßnahmen im Nachtzeitraum durchgeführt

werden, durch die keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten sind. Das sind im PfA 8.2 insbesondere folgende Arbeiten:

- Erdarbeiten,
- daraus resultierende Massentransporte.

Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) weist auf Seite 135 darauf hin, dass die Massentransporte im PfA 8.2 „im Nachtzeitraum" ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes sowie im Falle des Abtransports über die Straße ausschließlich außerorts (beispielsweise über die L120 im PfA 8.3) erfolgen.

Lärmintensive Tätigkeiten, wie beispielsweise Ramm-, Spund- oder Bohrtätigkeiten werden im Tagzeitraum durchgeführt (Unterlage 1, Seite 135, 136).

Nach dem Erläuterungsbericht unter Ziffer 8.3 (Unterlage 1, S. 136) führt die Beurteilung der vom Baubetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen zu dem Ergebnis, dass Überschreitungen der gebietsspezifischen, unter Berücksichtigung der Vorbelastung korrigierten Immissionsrichtwerte im Tagzeitraum nur im Bereich des Mundenhofs auf Grundlage des Baulärms zu verzeichnen seien.

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 Bauleistung zu den vertraglichen Regelungen mit dem Auftragnehmer Bau konkrete Auflagen zum Immissionsschutz entsprechend der schalltechnischen Untersuchung „Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen" (Unterlage 17.4, Ziffer 8.2) formulieren. Die beauftragten Firmen werden verbindlich verpflichtet, dass alle vermeidbaren Geräuschimmissionen 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. Darüber hinaus werden die Baufirmen verpflichtet, die Kontrollfunktion des hier voraussichtlich im Planfeststellungsbeschluss geforderten Immissionsschutzbeauftragten zu achten.

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 Ma-

schinen dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen. Der Bauherr hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen zu verpflichten, dass ausschließlich Baugeräte eingesetzt werden, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen. Im Einzelnen verweist der Erläuterungsbericht auf die Unterlage 17.4.

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

Es werden jeweils zwei Bauphasen berechnet, die die maßgeblichen Immissionen erwarten lassen:

- Bauphase 1: Verbauarbeiten
- Bauphase 2: Herstellung der Gründungen

Bei beiden wird parallel der Bau und Betrieb der Baustraßen sowie die Nutzung von BE-Flächen und Bereitstellungsflächen berücksichtigt. Der Geräteeinsatz für die einzelnen Bauphasen ist im Anhang 1 zu Unterlage 17.4 dokumentiert.

Unter dynamischen Baubetriebsbereichen werden gemäß Unterlage 17.4 wandernde Baustellenbereiche verstanden. Im vorliegenden Fall sind dabei zwei verschiedene Arten von Wanderbaustellen zu unterscheiden. Hierbei handelt es sich um Gleisbauarbeiten im Bereich der geplanten Trasse und um die Bauarbeiten zur Errichtung der Lärmschutzwände. 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 7.2.1 der Unterlage 17.4 (S. 22 f.) sind im Nachtzeitraum von 20 Uhr bis 7 Uhr aus dem Betrieb der statischen Baubetriebsbereiche maximale Beurteilungspegel mit 56,5 dB(A) (Verbau) am IP 263 (Bereich Mengen) zu erwarten. In Mischgebieten beträgt der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm in der Nachtzeit von 20 bis 7 Uhr 45 dB(A). 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)

Für die Ermittlung der Beurteilungspegel ist die tatsächliche Einwirkungsdauer der einzelnen Geräusche mit dem in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Abschläge zu berücksichtigen:

Durchschnittliche tägl. Betriebsdauer		**Zeitkorrektur [db(A)]**
07.00 Uhr bis 20.00 Uhr	20.00 Uhr bis 07.00 Uhr	
bis 2 ½ h	bis 2 h	10
über 2 ½ h bis 8 h	über 2 h bis 6 h	5
über 8 h	über 6 h	0

2. Die Gemeinde Schallstadt 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) Nach dem Gutachten Baulärm wird als Baumaschine für den Mengener Tunnel insbesondere eine Hydraulik-Ramme eingesetzt. In dem Gutachten wird hierfür ein Wert von 119,0 dB(A) L_{WAeq} angesetzt. In dem einschlägigen Heft 247 wird dagegen für die **Hydraulik-Ramme** ein Wert von **125,9 dB(A)** L_{WAeq} zugrunde gelegt. Damit ist in dem

Gutachten ein Wert angegeben, der um **6,9 dB(A)** L_{WAeq} niedriger ist als der anerkannten Studie Heft 247 genannte Wert. Dies ist zu korrigieren.

b) **Im Gutachten Baulärm** wird für die statischen Betriebsbereiche Verbau und Gründung **jeweils nur eine Maschine** in Ansatz gebracht. Dies ist für die Großbaustellen Tunnelbauwerke und Trogbauwerke unrealistisch. Es ist zu erwarten, dass bei den Großbaustellen Tunnelbauwerke und Trogbauwerke realistischerweise **mehrere gleiche Baumaschinen**, wie z.B. Hydraulik-Rammen, **gleichzeitig eingesetzt** werden. Nach Aussage des Ingenieurbüros Seibert (**Anlage 2**) wird dies auch deshalb erforderlich, 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 Schallstadt fordert deshalb, das Gutachten Baulärm so zu ergänzen, dass entsprechend dem realistischen Szenario der Einsatz von mehreren Baumaschinen gleichzeitig angesetzt wird. Dies gilt vor allem für die Hydraulik-Ramme.

c) In dem Gutachten Baulärm wird die tägliche effektive Betriebsdauer in der Regel am oberen Rand der jeweiligen Stufe zur Zeitkorrektur gewählt. Die Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, zeigen in ihrem Beratungspapier 02 vom 30.07.2020 (**Anlage 1**) die Auswirkungen dieses Vorgehens an folgendem Beispiel:

„Bei einer Betriebszeit von 60 % am Tag ergibt sich eine absolute tägliche Einsatzdauer von 7,8 h und eine Zeitkorrektur von - 5 dB(A). Wäre die Betriebszeit 65 % ergäbe sich eine absolute tägliche Einsatzdauer von 8,5 h und eine Zeitkorrektur 0 dB(A). Der Beurteilungspegel am Tag wäre somit um 5 dB(A) höher."

Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die **tägliche effektive Betriebsdauer** so angesetzt wird, dass sie **auf der sicheren Seite** ist, d.h., dass sie mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

d) Im **Gutachten Baulärm fehlt** der **Baubetriebsbereich Aushub der Baugrube für den Mengener Tunnel und das Trogbauwerk**. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Angaben über diesen Betriebsbereich ergänzt werden. Grundlage hierfür ist ein Betriebsmodell, aus dem ersichtlich ist, mit welchen Baumaschinen der Aushub und der Abtransport der Erdmassen für den Tunnel und das Trogbauwerk erfolgt. Hier werden voraussichtlich eine größere Anzahl von Baggern und LKWs eingesetzt 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 abzufah-

ren. Hierzu ist eine belastbare Aussage der Vorhabenträgerin erforderlich, auf deren Grundlage eine Prognose der zu erwartenden Geräuscheinwirkung in den angrenzenden Ortslagen (hier insbesondere für Mengen) zu erstellen ist. Die in Anhang 1.10 aufgeführten **82 LKW Zu- und Abfahrten am Tag** und **70 in der Nacht** sind **deutlich zu gering**, um das Aushubmaterial der Baustelle des Mengener Tunnels und der Trogbaustelle abzufahren. Nach einer Abschätzung des Ingenieurbüros Seibert (**Anlage 2**) ist bei vier Entnahmestellen mit jeweils einem Bagger von 400 LKWs in 24 Stunden auszugehen. Jedenfalls dürften **mindestens 300 LKWs in 24 Stunden** anzusetzen sein (vgl. hierzu III. 2. dieses Einwendungsschriftsatzes). Die schalltechnischen Auswirkungen dieser Entnahmestellen und der daraus resultierende LKW-Verkehr sind zu ermitteln und zu bewerten.

e) Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Verteilung der Geräuschemission der Verbauarbeiten und der Gründungsarbeiten nicht auf der Grundlage einer 2.223 Meter langen Flächenschallquelle für den Mengener Tunnel und einer 1.200 Meter langen Flächenschallquelle für den südlich anschließenden Trog erfolgt. Diese Flächenschallquellen bilden die zu erwartenden Geräuscheinwirkungen in Mengen nicht zutreffend ab. Die so ermittelnden Beurteilungspegel in den Ortslagen (hier in der Ortslage Mengen) sind deutlich niedriger als diejenigen, die bei Bauarbeiten auf den zu den Ortslagen nächstgelegenen Bauabschnitten zu erwarten sind. Es ist deshalb erforderlich – ähnlich wie bei den dynamischen Betriebsbereichen – eine Punktschallquelle an der zu den Ortslagen nächstgelegenen Abschnitten der Tunnel- und Trogbaustelle anzunehmen. Im Unterschied zu den dynamischen Betriebsbereichen finden die statischen Bauvorgänge im Zusammenhang mit der Errichtung des Tunnels und des Trogbauwerks über mehrere Monate hinweg statt und nicht lediglich über wenige Tage wie bei den dynamischen Baubetriebsbereichen. Bei einer **Verkürzung der berücksichtigten Baustelle** für den Tunnel Mengen und für die Trogbaustelle **auf 25 % der Länge der jeweiligen Baustelle** würde der Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich dieser Baustelle **um bis zu 6 dB(A) ansteigen**. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass im Gutachten Baulärm diese Annahmen zugrunde gelegt werden.

f) Die Gemeinde Schallstadt 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 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 Fremdge-

räusche in mehr als 95 % der Betriebszeit der Anlage in den jeweiligen Beurteilungszeiten höher ist als der Mittelungspegel des Baulärms. Da die Baustelle des Mengener Tunnels und die Baustelle des Trogbauwerks auch in der Nacht betrieben werden, sind für die Ortslage Mengen 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 des Mengener Tunnels und der Baustelle 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 der Ortslage Mengen 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 durch Hydraulik-Rammen eingebracht werden.

g) Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass im Gutachten Baulärm repräsentative Immissionsorte am Westrand der Ortslage Mengen ergänzt werden. Die gewählten Immissionsorte im Gutachten Baulärm entsprechen denjenigen der Unterlage 17.1. Das Schallgutachten Unterlage 17.1 bezieht sich aber auf den Betriebszustand, d.h. auf den Zustand, in dem der Tunnel Mengen bereits fertig gebaut ist. Während der Bauphase sind jedoch auch am Westrand der Ortslage Mengen erhebliche Lärmimmissionen zu erwarten.

3. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Gesamtbewertung des Gutachtens Baulärm hinsichtlich der Immissionsbelastung der Ortslage Mengen grundlegend anders vorgenommen wird als in dem vorgelegten Gutachten Baulärm. In dem Gutachten Baulärm (Unterlage 17.4, S. 5) findet sich folgende Bewertung:

„Die statischen Bauarbeiten finden ab dem Mengener Tunnel Richtung Süden bis zur Planfeststellungsgrenze zum PfA 8.3 auch im Nachtzeitraum statt. Hier sind **geringe Überschreitungen** der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in [...] Mengen zu erwarten."

Dies **trifft** bereits auf der Grundlage der bisherigen Annahmen des Gutachtens Baulärm **nicht zu**, die – wie unter 2. a) – g) zeigt – in wesentlichen Punkten unzutreffend sind. Danach wird der höchste Beurteilungspegel für den Verbau (Spundwandrammung) nach dem Gutachten Baulärm in der **Ortslage Mengen am IP 263 mit 56, 5 dB(A) in der Nacht** ermittelt. Hier wurde ein Zuschlag zu den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm um 2 dB(A) aufgrund der Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm angenommen. Selbst unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm verbleibt beim IP 263 in der Ortslage Mengen immer noch eine **Überschreitung** des Immissionsrichtwerts von 45 dB(A) **in der Nacht um 9 dB(A).**

Tatsächlich fällt die Überschreitung des Immissionsrichtwerts in der Nacht beim IP 263 noch deutlich höher aus. Bei Berücksichtigung

- eines Werts von 125,9 dB(A) L_{WAeq} für die Hydraulik-Ramme, der um 6,9 dB(A) L_{WAeq} über dem in dem Gutachten Baulärm zugrunde gelegten Wert von 119,0 dB(A) L_{WAeq} liegt (vgl. Ziffer 2. a) dieses Einwendungsschreibens),

- des gleichzeitigen Einsatzes mehrerer gleicher Baumaschinen bei den Großbaustellen Tunnelbauwerke und Trogbauwerke, wie z.B. Hydraulik-Rammen, die mit jeder Verdoppelung der Zahl der eingesetzten Baumaschinen zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) führt (vgl. Ziffer 2. b) dieses Einwendungsschreibens),

- einer täglichen effektiven Betriebsdauer, die so angesetzt wird, dass sie auf der sicheren Seite ist, die zur Erhöhung des Beurteilungspegels am Tag um 5 dB(A) führt (vgl. Ziffer 2. c) dieses Einwendungsschreibens),

- des Baubetriebsbereichs für den Aushub der Baugrube für den Mengener Tunnel und für das Trogbauwerk, bei dem entsprechend hoher LKW- und Baggerverkehr anzusetzen ist (vgl. Ziffer 2. d) dieses Einwendungsschreibens),

- einer Verkürzung der Baustelle für den Tunnel Mengen und für die Trogbaustelle auf 25 % der Länge der jeweiligen Baustelle, durch die der Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich dieser Baustelle um bis zu 6 dB(A) ansteigen würde (vgl. Ziffer 2. e) dieses Einwendungsschreibens),

- einer Beurteilung des Baulärms ohne Anrechnung der Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm (vgl. Ziffer 2. f) dieses Einwendungsschreibens)

ist eine **ganz erhebliche Erhöhung der Beurteilungspegel** an den maßgeblichen Immissionspunkten in der Ortslage Mengen, insbesondere beim IP 263, zu erwarten. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit betragen die Beurteilungspegel dann jedenfalls

mehr als **68 dB(A)**. Diese Pegel überschreiten am Tag und in der Nacht die zulässigen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sehr deutlich. In der Nacht wird sogar die **grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle** und die **Schwelle zur Gesundheitsgefahr** von **60 dB(A) ganz erheblich überschritten**.

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass in dem Planfeststellungsbeschluss **Ramm-, Spund- und Bohrtätigkeiten** in der **Nacht** sowie an **Wochenenden** und **Feiertagen ausnahmslos ausgeschlossen** werden.

5. Die Gemeinde Schallstadt 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 Hydraulik-Rammen, mit denen die Spundwände für die Baugrube des Tunnels und des Trogbauwerks eingebracht werden sollen.

6. Außerdem fordert die Gemeinde Schallstadt, einen **Immissionsschutzbeauftragten** (nicht lediglich eine umweltfachliche Bauüberwachung) einzusetzen, der die Einhaltung der Schallschutzmaßnahmen und der betrieblichen Vorgaben im Sinne eines Lärmmonitorings überwacht.

7. Ergänzend verweisen wir auf das Beratungspapier 02 der Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG, Herrenstraße 7, 67251 Freinsheim, vom 30.07.2020 (**Anlage 1**), dass sich die Gemeinde Schallstadt in vollem Umfang zu eigen macht.

III. Baustellenverkehr (Massentransporte und Baustellenzulieferverkehr)

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

   In Unterlage 10 sind *alle* im Bereich der NBS liegenden Straßen und 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 land- und forstwirtschaftliche 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.

Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 12.3.1 (Unterlage 1, S. 234) erwähnt, dass für die Bauphase die BAB A5 „partiell" als „Zubringer zu den Baufeldbereichen der NBS" genutzt werden kann.

Darüber hinaus ist nach dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 131) in Abhängigkeit des noch festzulegenden Massenverwertungskonzeptes für Massentransporte im Zuge der Baumaßnahme des Mengener Tunnels die Nutzung der späteren NBS-Trasse zwischen der AS Freiburg-Süd und der AS Bad Krozingen (L 120) sowie die and die NBS angrenzende BAB A5. Für die Massentransporte des Mengener Tunnels wird dabei die Durchfahrung von geschlossenen Ortschaften nach Möglichkeit vermieden.

Im Erläuterungsbericht wird unter Ziffer 8.2 (Unterlage 1, S. 135) darauf hingewiesen, dass die Massentransporte im PfA 8.2 *im Nachtzeitraum* ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes sowie im Falle des Abtransports über die Straße ausschließlich außerorts (beispielsweise über die L 120 im PfA 8.3) erfolgen.

2. Ausweislich des Erläuterungsberichts wird unter Ziffer 12.5.3 (Unterlage 1, S. 250) angegeben, dass im Bereich des PfA 8.2 insgesamt ca. 1.800.000 m³ an Aushubmaterial anfallen. Der Bedarf für den Aufbau der Gleisanlagen und Straßen, die Hinterfüllung von Ingenieurbauwerken (vor allem Tunnel Mengen) und der Geländemodellierungen beträgt ca. 1.400.000 m³.

   Von der Bedarfsmenge von 1.400.000 m³ ausgehend kann angenommen werden, dass ca. 450.000 m³ anzuliefern ist. Die erforderliche Anliefermenge setzt sich zusammen aus 400.000 m³ Erdmaterial für den Streckenbau (Schotter, Planumsschutzschicht, Tragschicht etc.) und ca. 50.000 m³ Hinterfüllmaterial für den Tunnelbau. Von dem anfallenden Erdaushub können ca. 950.000 m³ wieder für den Aufbau der Gleisanlagen und Straßen, die Hinterfüllung von Ingenieurbauwerken (vor allem Tunnel Mengen) und der Geländemodellierungen verwendet werden.

   Der von den Zwischenlagern abzufahrende Erdaushub ergibt sich danach aus dem anfallenden Erdaushub von 1.800.000 m³, der von der Baustelle des Mengener Tunnels bzw. des Trogbauwerks zu den Zwischenlagern gebracht wird, abzüglich des Erdaushubs von ca. 950.000 m³, der wieder vor Ort eingebaut werden kann. Danach verbleiben ca. 850.000 m³, die von den Zwischenlagern abzufahren sind.

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

   - Zulieferverkehr für 450.000 m³ (450.000 m³ : 15 m³/LKW) = 30.000 LKW

- Aushub für 1.800.000 m³ (1.800.000 m³ : 15 m³/LKW) = 120.000 LKW
- Abtransport des Massenüberschusses von 850.000 m³ (850.000 m³ : 15 m³/LKW) = 57.000 LKW
- Fahrzeugbewegungen Beton/Stahl mind. 30.000 LKW

Bei einem Bauzeitanteil für den Erdbau von ca. 3 Jahren sind somit insgesamt ca. 207.000 LKW-Fahrten abzuwickeln. Pro Monat ergeben sich daraus ca. 5.750 LKW-Fahrten und bei 20 Arbeitstagen im Monat ca. 287,5 LKW-Fahrten pro Arbeitstag (in der technischen Prüfung des Ingenieurbüros Seibert (**Anlage 2**) auf 300 LKW-Fahrten pro Arbeitstag gerundet).

Diese Angaben beziehen sich ausschließlich auf den vorliegenden PfA 8.2.

Für eine sachgerechte Konfliktbewältigung und Problemlösung für den Massenabtransport kann der PfA 8.2 aber nicht isoliert, sondern muss im sachlichen Zusammenhang mit den parallel durchgeführten Planfeststellungsverfahren PfA 8.3 und 8.4 betrachtet werden. Hierfür wird Aushub in der Größenordnung von 7,2 Mio. m³ anfallen. Unter der Prämisse, dass 4,3 Mio. m³ Bodenmaterial wieder aufgetragen werden kann, verbleibt ein Überschuss von 2,9 Mio. m³ Bodenmaterial. Dieses Bodenmaterial muss extern verwertet oder schadlos beseitigt werden. Auch wenn der PfA 8.1 mit einem Massendefizit von etwa 0,17 Mio. m³ berücksichtigt wird, verbleiben Überschussmassen von 2,73 Mio. m³.

3. Die Gemeinde Schallstadt 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 8.2 enden ausweislich des Übersichtslageplans Unterlage 10.1 Blatt 1 an undefinierten Stellen, von denen aus der Verlauf des weiteren Abtransports nicht 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 führen kann.**

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, **bereits im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festzuschreiben, dass** der **Abtransport des Massenüberschusses** aus dem Mengener Tunnel und der sich südlich daran anschließenden Tieflage **ausschließlich ortsfern** entlang der geplanten Trasse **auf den** dort **vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes erfolgt.** Dies ist erforderlich, damit die zu beauftragenden Bauunternehmer die

Wegestrecken bereits in den Angebotspreis einkalkulieren können. Daher ist bereits im Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.2 sicherzustellen, dass die **Baustraße innerhalb des Baufeldes abschnittsübergreifend im Bereich des PfA 8.3 durchgehend bis zur L 120 verlängert** wird. Von der verlängerten Baustraße innerhalb des Baufeldes im Bereich des PfA 8.3 ist ein hinreichend leistungsfähiger direkter Anschluss an die L 120 herzustellen, damit der weitere Abtransport auf öffentlichen Straßen dann über die L 120 und die BAB A5 abgewickelt werden kann. Dies entspricht dem in Ziffer 12.5.2 und 12.5.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 249, 250) angesprochenen planfeststellungsübergreifenden Gesamtkonzept bzw. der abschnittsübergreifenden Optimierung für die Abfahrt der überschüssigen Massen.

Die Baustraße ist bereits mit Baubeginn planfeststellungsübergreifend in der vollen Länge von dem Mengener Tunnel bis an den im PfA 8.3 befindlichen provisorischen Anschluss an die L 120 (Baustellenausfahrt) herzustellen. Im Zuge des Baufortschritts verschiebt sich die Böschung der Baustraße immer weiter nach Süden.

Die Gemeinde fordert, soweit technisch möglich, eine direkte Zufahrt von der Baustelle zur BAB A5 über eine Behelfseinfahrt, gegebenenfalls über Standstreifen, einzurichten, über die der überwiegende Anteil der Massentransporte auf der späteren NBS-Trasse und dann direkt über die BAB abgewickelt wird.

5. Die Gemeinde fordert weiter, dass der **Abtransport des Massenüberschusses** im PfA 8.2 **nicht nur im Nachtzeitraum ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse** auf den dort vorgesehenen Baustraßen innerhalb des Baufeldes erfolgt, **sondern** insgesamt, d.h. **auch während des Tagzeitraumes ausschließlich ortsfern entlang der geplanten Trasse**. Diese Forderung erstreckt sich auch auf den Abtransport über die verlängerte Baustraße innerhalb des Baufeldes im Bereich des PfA 8.3 bis zur L 120 sowie auf den weiteren Abtransport auf öffentlichen Straßen. Auch der weitere Abtransport auf öffentlichen Straßen ist tags und nachts ortsfern über klassifizierte Straßen, insbesondere über die L 120 und die BAB A 5 abzuwickeln.

   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 eine erhebliche Lärmbelästigung der angrenzenden Ortschaften (hier insbesondere des Ortsteils Mengen) vermieden werden kann.

6. Außerdem fordert die Gemeinde, bereits im Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.2 festzusetzen, dass **auch der Anlieferverkehr** für die erforderlichen Erdmassen, Stahl und Beton **über die** verlängerte **Baustraße innerhalb des Baufeldes** im Bereich des PfA 8.3, abzweigend von der L 120 abgewickelt wird. Je nach Baufortschritt können dann kurz vor den zugeordneten Baustelleneinrichtungsflächen, auf denen das angelieferte Material ab-

gelagert 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).

Der Anlieferverkehr sollte ebenso wie der Abtransport der Massen nicht nur während der Nachtzeit, sondern **auch während der Tagzeit** über die Baustraße innerhalb des Baufeldes erfolgen.

Jedenfalls fordert die Gemeinde, **bereits im Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.2** verbindlich festzusetzen, dass **der gesamte Anlieferverkehr** ausschließlich **außerhalb geschlossener Ortschaften** (insbesondere außerhalb des Ortsteils Mengen) abgewickelt wird.

7. Im Übrigen verweisen wir auf die technische Prüfung der Planfeststellungsunterlagen des Ingenieurbüros Seibert vom 22.07.2020 (**Anlage 2**), die sich die Gemeinde in vollem Umfang zu eigen macht.

IV. Zwischenlagerflächen und Bereitstellungsflächen

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 gewonnen Baustoffe, wie Straßenaufbruch, Oberbaustoffe etc., werden auf ihre Belastung untersucht und geordnet entsprechend den gesetzlichen Regelungen einer Wiederverwendung zugeführt oder entsorgt. Ungeeignetes Material und Überschussmassen werden auf Bereitstellungsflächen abgelagert, um dann im Zuge der Gesamtbaumaßnahme zwischen Offenburg und Basel nach einem Gesamtkonzept verwendet zu werden. Diese Bereitstellungsflächen sind in den Übersichtslageplänen zum Baustraßenkonzept und der Baustelleneinrichtung sowie den Erschließungs- und Einrichtungsplänen (Unterlage 10) dargestellt.

   Sollten Massen innerhalb des ABS/NBS Karlsruhe-Basel nicht verwendbar sein, stehen die auf Seite 249 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) aufgeführten abschnittsnahen Deponien zur Verfügung. Allerdings gibt es nach Kenntnis der Gemeinde Schallstadt derzeit im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald keinen ausreichenden Deponieraum für belasteten sowie unbelasteten Erdaushub.

Darüber hinaus wird innerhalb eines zeitlich parallel zum Planfeststellungsverfahren zu erstellenden Verwertungs- und Logistikkonzepts geprüft, inwieweit weitere Verwertungsmöglichkeiten (z.B. vorhandene Kiesgruben) zur Verbringung von Überschussmassen geeignet sind und herangezogen werden können. Es ist für einzelne Bereiche geplant, nicht verwendbare Überschussmassen bei Geländemodellierungen einzusetzen. Baustoffe aus dem Rückbau von Gebäuden oder Straßen werden auf ihre Belastung untersucht und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend wieder eingebaut und entsorgt.

Im PfA 8.2 sind 37 Baustelleinrichtungsflächen auf einer Gesamtfläche von ca. 56.000 m² vorgesehen. Des Weiteren sind 20 Bereitstellungsflächen auf einer Gesamtfläche von ca. 166.400 m² für Zwischenlagerung von Erdmassen vorgesehen, insbesondere im Bereich des Mengener Tunnels. Über die Materialgüte (Zuordnungsklassen) der Ausbaumassen, die zwischengelagert werden sollen, enthalten die Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen.

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.

Aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und den in Unterlage 10.2 gezeigten Zwischenlagerflächen bzw. Bereitstellungsflächen lässt sich folgender geplanter Ablauf entnehmen:

- Der Oberboden wird abgetragen und in Mieten in unmittelbarer Nähe des Baufeldes zum späteren Wiedereinbau zwischengelagert.

- Der im Bereich der neuen Gleise anstehende Boden muss zum Teil ausgehoben und durch tragfähigen Boden ersetzt werden. Der für die Bahnstrecke und den Straßenbau nicht einsetzbare Boden wird auf den Bereitstellungsflächen zwischengelagert und später zur Bodenmodellierung verwendet oder durch Bodenverbesserung in anderen Bereichen eingesetzt.

- Das gesamte Aushubmaterial muss vor der weiteren Verwendung nach VwV Boden bzw. LAGA in Haufwerken mit einer Größe bis 500 m³ zwischengelagert und sodann auf Schadstoffe untersucht werden.

- Unter Ziffer 12.5.2. des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 249) wird beschrieben, dass ungeeignete und Überschussmassen, auf Bereitstellungsflächen abgelagert, im

Zuge der Gesamtbaumaßnahme zwischen Offenburg und Basel nach einem Gesamtkonzept verwendet werden sollen.

2. Die Gemeinde regt an, **die für die Beprobung der einzelnen Haufwerke erforderlichen Zwischenlagerflächen** für den Aushub des Mengener Tunnels bzw. für den Aushub der sich südlich anschließenden Tieflage **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 Baggervortrieb einkalkuliert wird.

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

   Eine Zwischenlagerung einzelner Fraktionen des Aushubs des Mengener Tunnels bzw. des Aushubs der sich südlich anschließenden Tieflage auf BE-/Zwischenlagerflächen innerhalb des Baufeldes, aber außerhalb des Trassenbereichs sollte nur dann zugelassen werden, wenn für das Material noch keine konkrete Verwertungsmöglichkeit gegeben ist (z.B. wenn keine Deponieflächen zur Entsorgung kurzfristig bereit stehen) und deshalb längere Zwischenlagerzeiten einkalkuliert werden müssen.

3. Um das erforderliche Ausmaß der Bereitstellungsflächen beurteilen zu können, müssen die Entsorgungswege vorher so detailliert wie möglich in einem Bodenverwertungskonzept (BoVEK) geklärt werden. 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 eingetaktet werden, wann welche Materialien angeliefert werden müssen. In dem BoVEK ist auch ein detailliertes Konzept hinsichtlich Befestigung und Entwässerung der Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen vorzulegen. 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. Im Rahmen des BoVEK sollte auch ein zeitverzögerter Abtransport ins Auge gefasst werden, um Fahrzeugbewegungen zu entzerren.

4. Im Übrigen verweisen wir auf die technische Prüfung der Planfeststellungsunterlagen des Ingenieurbüros Seibert vom 22.07.2020 (**Anlage 2**), die sich die Gemeinde in vollem Umfang zu eigen macht.

V. Bodenverwertungskonzept (BoVEK)

1. 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 8.2 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 Schallstadt 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 dann zurückstehen muss.

VI. Verkehrsbeschränkungen für Individualverkehr und ÖPNV während der Bauzeit

1. In Ziffer 8.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 132) 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. 242) kann es bei der L 187 während des Bauzustandes des in offener Bauweise errichteten Eisenbahntunnels (Mengener Tunnel) zu Sperrungen einzelner Fahrspuren und zu den Verkehr behindernden Baubetriebszuständen kommen. Der Verkehr kann gegebenenfalls während einer Sper-

rung über die K 4980/9862 in Verbindung mit der B 31 über Freiburg-Munzingen umgeleitet werden. Die gegebenenfalls erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und Bauzustände werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt.

Nach Ziffer 12.3.4 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1, S. 244) kann es bei der K 4980/9862 während des Bauzustandes des in offener Bauweise errichteten Eisenbahntunnels (Mengener Tunnel) zu Sperrungen einzelner Fahrspuren und zu den Verkehr behindernden Baubetriebszuständen kommen. Der Verkehr kann gegebenenfalls während einer Sperrung über die L 187 in Verbindung mit der B 31 über Freiburg-Tiengen umgeleitet werden. Die gegebenenfalls erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und Bauzustände werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenbauverwaltung abgestimmt.

2. Die Gemeinde Schallstadt fordert, in dem Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.2 eine **rechtsverbindliche Auflage** aufzunehmen, dass die **L 187** während des Bauzustandes des in offener Bauweise errichteten Eisenbahntunnels (Mengener Tunnel) nur dann gesperrt werden darf, wenn während des gesamten Zeitraums der Sperrung die K 4980/9862 uneingeschränkt als Umleitungsstrecke zur Verfügung steht. Außerdem fordert die Gemeinde Schallstadt in diesem Zusammenhang, dass **der** sonst über die L 187 **laufende Lkw-Verkehr bei einer Sperrung großräumig über Bundesstraßen umgeleitet** wird.

   Die Gemeinde Schallstadt fordert ferner, in dem Planfeststellungsbeschluss für den PfA 8.2 eine **rechtsverbindliche Auflage** aufzunehmen, dass die **K 4980/9862** während des Bauzustandes des in offener Bauweise errichteten Eisenbahntunnels (Mengener Tunnel) nur dann gesperrt werden darf, wenn während des gesamten Zeitraums der Sperrung die L 187 uneingeschränkt als Umleitungsstrecke zur Verfügung steht. Außerdem fordert die Gemeinde Schallstadt in diesem Zusammenhang, dass **der** sonst über die K 4980/9862 laufende **Lkw-Verkehr bei einer Sperrung großräumig über Bundesstraßen umgeleitet** wird.

3. Die Gemeinde Schallstadt regt an, die Bauabschnitte des Mengener Tunnels (Querschotte etc.) so einzuteilen, dass kurz vor der L 187 ein Querschott eingebaut, der Tunnel hergestellt und dann die L 187 auf den bereits hergestellten Tunnelteil verlegt wird.

   Außerdem regt die Gemeinde Schallstadt an, die Bauabschnitte des Mengener Tunnels (Querschotte etc.) so einzuteilen, dass kurz vor der K 4980/9862 ein Querschott eingebaut, der Tunnel hergestellt und dann die K 4980/9862 auf den bereits hergestellten Tunnelteil verlegt wird.

4. Die Gemeinde Schallstadt 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.

5. Im Übrigen verweisen wir auf die technische Prüfung der Planfeststellungsunterlagen des Ingenieurbüros Seibert vom 22.07.2020 (**Anlage 2**), die sich die Gemeinde in vollem Umfang zu eigen macht.

VII. Landwirtschaftliches Wegenetz

1. Ausweislich Ziffer 12.3.6 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 S. 246) 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. Land- und forstwirtschaftliche Wege, die im Bereich der BAB 5 parallel geführt sind und im Bereich der NBS-Maßnahme liegen, werden dementsprechend nach Osten verlegt. An der BAB 5 stumpfendende Wege werden entsprechen gekürzt. Die nach Abschluss der Baumaßnahmen vorgesehenen Wegeführungen sind in den Lageplänen (Unterlage 3.1) dargestellt.

2. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass das Wirtschaftswegenetz bereits **vor** Baubeginn der NBS im PfA 8.2 angepasst wird.

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

VIII. Schutz der querenden Versorgungsleitungen

1. Durch die Baumaßnahme werden nach Ziffer 12.2 des Erläuterungsberichts (S. 190 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 Schallstadt. 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 wir durch gesonderte Verträge privatrechtlich geregelt.

2. Nach den Planfeststellungsunterlagen Unterlage 1, Ziffer 12.2. (S. 195, 199) werden folgende Schmutzwasserleitungen und Regenwasserleitungen der Gemeinde Schallstadt betroffen:

   - Schmutzwasserleitung BW-Nr. 661 – NBS-km 208,387 – 209,043

     Die Schmutzwasserleitung BW-Nr. 661 ist eine aus Beton bestehende Leitung der Gemeinde Schallstadt. Sie besitzt einen Durchmesser von DN 400 und verläuft in dem südöstlich, parallel zur geplanten NBS verlaufenen Feldweg (Kirchweg) in nordöstliche Richtung. Die Leitung ist unter anderem Teil des Entwässerungssystems der südwestlich gelegenen Tank- und Rastanlage Breisgau. Sie knickt bei ca. NBS-km 208,386 in einem Winkel von ca. 74 gon. Ab und verläuft in südöstliche Richtung. Der geringste horizontale Abstand zwischen geplanter NBS und bestehender Schmutzwasserleitung beträgt ca. 21 m. Die geringste Überdeckung der Leitung beträgt ca. 0,70 m. Nach Auffassung der Planfeststellungsunterlagen wird die bestehende Schmutzwasserleitung nicht in Konflikt mit der geplanten NBS kommen, da sie im gesamten NBS-Bereich mehr als 21 m von der NBS entfernt liegt. Sie kann somit in Lage sowie Tiefe bestehen bleiben. Wird der südöstlich gelegene Feldweg (Kirchweg) als Baustraße genutzt, ist die Leitung entsprechend zu sichern, da eine größere Belastung auf die Schmutzwasserleitung entsteht.

   - Regenwasserleitung BW-Nr. 662 – NBS-km 208,721 – 208,889

     Die Regenwasserleitung der Gemeinde Schallstadt verläuft im Feldweg südöstlich der geplanten NBS. Angaben über Tiefe, Gefälle, Schachtbauwerke, Durchmesser sowie Materialien sind nicht vorhanden, es wird von einer Verlegetiefe von 1,30 m bis 1,80 m ausgegangen. Die Leitung liegt außerhalb der NBS-Bauzone. Der geringste Abstand

beträgt ca. 35 m. Nach Auffassung der Planfeststellungsunterlagen wird die bestehende Regenwasserleitung nicht in Konflikt mit der geplanten NBS kommen, da sie im gesamten NBS-Bereich mehr als 30 m von der NBS und mehr al 20 m von der Tunnelausfahrt entfernt liegt. Sie kann somit in Lage sowie Tiefe bestehen bleiben. Wird der südöstlich gelegene Feldweg als Baustraße genutzt, ist die Leitung einschließlich ihrer Schachtbauwerke während der Baumaßnahme ausdrücklich zu sichern.

3. Außerdem werden auf Gemarkung Schallstadt unter anderem mehrere Trinkwasserleitungen der Badenova AG & Co.KG betroffen , deren Betreiber die bn NETZE GmbH ist. Durch diese Leitungen werden die Bewohner in Schallstadt mit Trinkwasser versorgt.

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass **die Ver- und Entsorgungsleitungen** der für Schallstadt zuständigen Versorgungsträger (z.B. der Badenova AG & Co.KG), die von der Baumaßnahmen betroffen sind, **vor Beginn der Baumaßnahmen für die NBS verlegt** werden **und während der gesamten Bauzeit voll funktionsfähig** bleiben. Insbesondere die Trinkwasserversorgung muss während der gesamten Bauzeit uneingeschränkt funktionsfähig bleiben und darf auch nicht nur zeitweise unterbrochen werden. Eine auch nur zeitweise Unterbrechung der Trinkwasserversorgung für die an die betreffenden Leitungen angeschlossenen Bewohner ist nicht akzeptabel und muss durch geeignete Maßnahmen vermieden werden. Gleiches gilt für alle anderen betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen (Schmutzwasserleitungen, Regenwasserleitungen, Versickerungsgräben, Glasfaserleitungen etc.), auch soweit es sich um Leitungen anderer Versorgungsträger handelt.

5. Außerdem fordert die Gemeinde Schallstadt, dass für diese Leitungen einschließlich zulässiger 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 fordert die Gemeinde Schallstadt, dass die **Lage der Leitungen** vor Ort **sichtbar abgesteckt** wird.

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

IX. Beweissicherung vor Baubeginn

1. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass vor Beginn der Bauarbeiten für folgende Anlagen ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird:

- bei den bestehenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen, die im PfA 8.2 als Baustraße genutzt werden sollen,

- bei den durch die NBS/ABS im PfA 8.2 betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen, an denen bauliche Änderungen vorgenommen werden müssen oder die im Einwirkungsbereich der Baustelle liegen.

2. 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 bedinge Schäden feststellen zu können.

3. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass sich der Vorhabenträger verpflichtet, die der Gemeinde Schallstadt entstehenden Kosten für die Beseitigung von Schäden an den bestehenden öffentlichen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen, die als Baustraße genutzt werden sollen, bzw. an den durch die NBS betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen nach Abschluss der Bauarbeiten zu erstatten, wenn diese Schäden nach dem durchzuführenden Beweissicherungsverfahren vor der Bauzeit noch nicht vorhanden waren.

X. Brand- und Katastrophenschutz

1. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass der am südlichen Tunnelportal des Mengener Tunnels vorgesehene Rettungsplatz mindestens in einer Größe von 2.000 m^2 ausgelegt wird. Die bislang vorgesehenen 1.500 m^2 reichen nicht aus. Allein die Landemöglichkeit für einen Hubschrauber erfordert 900 m^2.

2. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Zufahrt zu dem südlichen Tunnelportal (NBS-km 211,028) so dimensioniert wird, dass ein Begegnungsverkehr LKW/LKW mit 24 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (s. Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Schallstadt vom 21.07.2020, **Anlage 4**) möglich ist.

3. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass das Gleisbett des Mengener Tunnels in der Ausführung betoniert und nicht geschottert wird, damit notfalls ein Einfahren von Fahrzeugen in den Tunnel möglich ist und ausreichend Platz für Arbeiten- und Personenrettung gegeben ist.

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Rettungstreppenhäuser so dimensioniert werden, dass verletzte Personen mit Tragen problemlos befördert werden können und Begegnungsverkehr möglich ist.

5. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Rettungstreppenhäuser des Mengener Tunnels so konzipiert sind, dass eine Kontamination durch Rauch im Einsatzfall ausgeschlossen ist. Dies setzt voraus, dass ein permanenter Überdruck herstellbar oder gegeben sein muss.
6. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass an jedem Rettungstreppenhauszugang im Mengener Tunnel eine Rettungslore für Personen- und Materialtransport auf dem Gleis vorgehalten wird. An den Portalen ist dies bauseits bereits geplant.
7. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass eine technische Vorrichtung für die Erdung der Oberleitung bauseits vorhanden ist, die per Knopfdruck durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr ausgelöst werden kann.
8. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass die Löschwasserleitung im Tunnel, die nach Kenntnis der Gemeinde als Trockenlöschleitung geplant ist unter permanentem Druck steht und immer mit Wasser befüllt ist. Die Gemeinde weist darauf hin, dass eine solche Löschwasserleitung nicht als Trockenlöschleitung ausgeführt werden kann.
9. Die Gemeinde Schallstadt weist darauf hin, dass das geplante Löschwasserrückhaltebecken mit einer Größe von 400 m^3 bei längeren Brandeinsätzen zu klein dimensioniert sein könnte. Die Gemeinde Schallstadt regt an, dass die DB für diesen Fall einen Tankwagen-Pendelverkehr zur Entlastung des Löschwasserrückhaltebeckens einplant und im Einsatzfall organisiert.
10. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass in der Bauphase alle Bauabschnitte und Baufortschritt des Mengener Tunnels eng mit der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Schallstadt abgestimmt werden. Die Feuerwehrführung muss intensiv eingebunden und informiert sein, da sich die Gefahrenlage ständig ändern wird. Die Feuerwehrführung muss die Freigabe für die weiteren Bauphasen erteilen.
11. Im Übrigen nimmt die Gemeinde Schallstadt Bezug auf die Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde Schallstadt vom 21.07.2020 (**Anlage 4**) und den darin genannten zusätzlichen Bedarf an Material, Sonderrüstung und Ausbildungsaufwand. Die Gemeinde macht sich die Forderungen der Freiwilligen Feuerwehr in vollem Umfang zu eigen. Weitere Bedarfsanmeldungen nach § 3 Feuerwehrgesetz behält sich die Gemeinde vor.

XI. Bodenschutz

1. Durch den PfA 8.2 werden insgesamt rund 382.698 m² Boden dauerhaft verändert, d.h. für Dämme, Einschnitte, Gräben und Tunnel in offener Bauweise in Anspruch genommen. Insgesamt werden 347.560 m² versiegelte Fläche für die geplanten Bauwerke benötigt, davon sind bereits 86.016 m² versiegelt. Somit beträgt die erforderliche zusätzliche Versiegelungsfläche 261.544 m².

2. Die Gemeinde Schallstadt 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 beeinträchtig 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 Schallstadt 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.

XII. Grundwasserschutz

1. Die Gemeinde Schallstadt 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 Schallstadt, 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. Die Gemeinde Schallstadt fordert weiter, dass die Auswirkungen des Tunnelbauwerks auf den lokalen Grundwasserleiter auf der Basis der bisherigen Erkundungsergebnisse darzustellen (zum Beispiel in Form eines hydrogeologischen Konzeptmodells) und fachlich zu bewerten sind.

4. Ferner fordert die Gemeinde Schallstadt, die Funktion der in der Planunterlage 7.3 Blatt 2 eingezeichneten Entspannungsbrunnen zu erläutern. Die Gemeinde regt an, Anzahl und exakte Position der Brunnen zu benennen und Ausbauskizzen vorzulegen.

5. Durch die NBS werden im PfA 8.2 insbesondere folgende Wasserschutzgebiete tangiert:

WSG Nr.	**Zone**	**Bezeichnung**	**Status**
WSG 315 156	IIIA	March TB III	festgesetzt
WSG 315 212	IIIA	Umkirch Spitzenwäldele	fachtechnisch abgegrenzt
WSG 315 074	III	Umkirch TB 2	festgesetzt
WSG 315 209	IIIA	TB Schorren	fachtechnisch abgegrenzt
WSG 315 095	IIIA / IIIB	Hausen	festgesetzt

Die Gemeinde fordert, fachtechnisch abgegrenzte Wasserschutzgebiete, für die die Schutzziele vorläufig eingeführt sind, bei der Planung analog festgesetzter Wasserschutzgebiete zu behandeln. Die Gemeinde regt an, bei der Entwässerungsplanung u.a. die Unterlage 9.1 Blatt 14 ff. entsprechend zu überarbeiten.

6. Für Wasserschutzgebiete der Zonen III / IIIA ist ausgeführt, dass Böschungen und Seitengräben eine technische Dichtschicht (KG1, mindestens 20cm, siehe z.B. Unterlage 9.1 Blatt 8 ff.) erhalten. Zur Dichtigkeitswirkung der Schutzschicht sind keine Angaben gemacht. Gemäß RiStWag 16 (Kap. 7.2) sind in Wasserschutzgebieten auch im Böschungsbereich Abdichtungen von mindestens 40cm Mächtigkeit und kf-Wert kleiner/gleich 10^{-7} einzubauen sowie eine 40cm mächtige Oberbodenabdeckung aufzubringen. Die Gemeinde fordert, dass die Vorgaben der RiStWag eingehalten werden.

7. Für Bauabschnitte in Zone IIIb ist im Erläuterungsbericht eine versiegelnde Schutzschicht unterhalb des Bahnkörpers vorgesehen, die nicht die Böschungen und die Entwässerungsgräben mit umfasst. Die Gemeinde regt an, eine mineralische Abdichtung zu verwenden und auf den Einsatz von Kunststoffbahnen zu verzichten.

8. In Planunterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Seite 8 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 regt an, eine solche Kennzeichnung in der Tabelle nachzuliefern.

9. Für Grundwasserhaltungen ist grundsätzlich erforderlich, dass vorab eine technische Beschreibung der Wasserentnahmeeinrichtungen vorgelegt wird. Die Gemeinde 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.

10. Die Gemeinde Schallstadt 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.

11. Die Gemeinde Schallstadt 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.

12. 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.

XIII. Niederschlagswasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung (Entwässerung)

1. Bei dem Entwässerungskonzept ist zwischen Ostseite und Westseite zu unterscheiden: Das **Niederschlagswasser**, das auf der **Ostseite** des Bahnkörpers anfällt, wird in Teilbereichen **in Bahnseitengräben** gefasst und gedrosselt **in den nächstgelegenen Vorfluter eingeleitet**. Außerdem wird auf der Ostseite anfallendes Niederschlagswasser noch über **Mehrzweckleitungen, bzw. über Sammelleitungen, die unter Versickerungsmulden angeordnet sind, zu Regenrückhaltebecken zugeführt**. Die Versickerungsmulden werden zum Schutz vor einer Infiltration des Niederschlagswassers in das Grundwasser bzw. Infiltration des Grundwassers in die Mehrzweckrohre abgedichtet, um eine ungewollte Grundwasserableitung zu verhindern.

   Das Niederschlagwasser, das auf der **Westseite** anfällt, wird gemeinsam mit dem auf der BAB A5 anfallenden behandlungsbedürftigen Niederschlagswasser (Ostseite) über eine 30 cm mächtige belebte Bodenzone der **Tiefenentwässerung mit Sohlabdichtung und anschließender Sammelleitungen** (Mehrzweckrohre) zugeführt. Die Sammelleitungen sind an Hebeanlagen angeschlossen. Die Hebeanlagen pumpen das Niederschlagswasser über 7 Regenklärbecken (RKB = Absetzbecken im Dauerstau mit Tauchwand zum Rückhalt von Leichtstoffen). Im weiteren Verlauf wird das Niederschlagswasser über nachgeschaltete Regenrückhaltebecken (RRB) gedrosselt in Gewässer bzw. Gräben abgeleitet. Aufgrund der Bündelung von NBS und BAB A5 wird die gemeinsame Entwässerung mit einer versiegelten Schutzschicht innerhalb der Wasserschutzzone bis an den BAB-Fahrbahnrand ausgeführt.

   Im Tunnelbauwerk (NBS-km 208,805 -211,028) ist keine Oberflächenentwässerung vorgesehen.

   Die Einleitpunkte und Einleitmengen sind in Unterlage 12.1 (S. 21 f.) beschrieben. Hierauf nehmen die entwässerungstechnischen Lagepläne in Unterlage 12.2 Bezug.

   Die Einleitung in die jeweiligen Vorfluter erfolgt gedrosselt. Die gedrosselten Einleitungsmengen, die in die vorgesehenen Vorfluter eingeleitet werden, sind in Tabelle 3 der Unter-

lage 12.1 aufgeführt. Diese Einleitmengen wurden nach dem Merkblatt DWA-M 153 unter Berücksichtigung der jeweiligen Wasserspiegelbreiten sowie der angeschlossenen undurchlässigen Gesamtflächen bewertet. Die Entwässerungsanlagen sind für ein 10-jährliches Bemessungsereignis dimensioniert.

2. Die Gemeinde Schallstadt fordert, die Unterlagen zu dem Regenrückhaltebecken 7 bei NBS-km 211,3 um die vorgeschalteten Regenklärbecken 7 und die Hebeanlage zu ergänzen. In den vorliegenden Planunterlagen ist das Regenrückhaltebecken 7 bislang ohne Regenklärbecken und ohne Hebeanlage dargestellt. Für alle drei Entwässerungsanlagen liegen derzeit auch noch keine fachtechnischen Nachweise und detaillierte Beschreibungen vor. Dies gilt insbesondere für die Angaben der Drosseleinrichtungen und die Angaben einer ausreichenden Bemessung der Pumpleitung des Hebewerks bei NBS-km 211,320. Die Gemeinde Schallstadt regt an, diese Unterlagen und Angaben nachzureichen.

   Die Gemeinde Schallstadt regt ferner an, nachvollziehbar darzustellen, welche konkrete Wassermenge über Leitungen in und aus den Regenrückhaltebecken Nr. 6 und 7 abgeführt wird. In den nachzureichenden Plänen sollte auch die Verbindung der Entwässerungsgräben untereinander in den Entwässerungsplänen eindeutig dargestellt werden. Dies gilt z.B. für den Verlauf des G106 und G107. Außerdem regt die Gemeinde Schallstadt an, die Ausführung der Drosseleinrichtungen näher zu beschreiben.

   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 Schallstadt regt an, in den zu ergänzenden Unterlagen darzustellen und zu beschreiben, wie die Entwässerungsanlagen und der Böschungsbereich konkret ausgebildet werden sollen. Hierzu ist eine Querschnittszeichnung mit Planumschutzschicht vorzulegen sowie die kf-Werte von Schutzschichten und der mittlere höchste Grundwasserstand anzugeben. Dies betrifft auch den Abschnitt von NBS-km 211,676-212,875. In den Planfeststellungsunterlagen wird das anfallende Niederschlagswasser, das durch eine Trogentwässerung abgeführt werden soll, weder hydraulisch nachgewiesen noch in einem Regelquerschnitt detailliert beschrieben. Die Gemeinde Schallstadt regt an, diese Nachweise mit detaillierten Angaben nachzureichen.

3. Im **Havariefall** besteht nach den Planfeststellungsunterlagen in den Regenklärbecken auf der Westseite die Möglichkeit zum Abscheiden von Leichtflüssigkeiten, welche den Regenrückhaltebecken vorgeschaltet sind. Zudem werden für den Fall einer Einleitung von verunreinigten Abflüssen in die Regenrückhalteräume jeweils ein Notverschluss sowie ein Notüberlauf für den Überlastungsfall im Regenrückhaltebecken vorgesehen.

   Im Havariefall im Tunnel Mengen erfolgt die Ableitung bzw. die Zwischenspeicherung in einem Löschwasserauffangbecken, dass sich im Tiefpunkt am Tunnelportal Süd befindet. Das Becken wird mit einem Gesamtvolumen von ca. 400 m³ hergestellt. Das anfallende Löschwasser kann mit Tankwagen abgefahren werden. Das Schleppwasser, welches in den Portalbereichen des Mengener Tunnels anfällt, wird über die Tunnelsohle ebenfalls in den Löschwasserauffangbecken geleitet und von dort in die Entwässerungsanlagen der Streckenentwässerung gepumpt. Um eine Einleitung des Löschwassers in die Streckenentwässerung zu vermeiden, wird eine Absperrvorrichtung vorgesehen. Diese ist im Ereignisfall zu sperren (siehe Erläuterungsbericht, Unterlage 1). Ein Havariekonzept liegt derzeit noch nicht vor.

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

   Die Gemeinde Schallstadt fordert, in geeigneter Weise sicherzustellen, dass im Ereignisfall in dem Löschwasserauffangbecken das erforderliche Gesamtvolumen von ca. 400 m³ auch verfügbar ist.

   Die Gemeinde Schallstadt bittet um Bestätigung, dass die DB nach einem Brand das gesammelte Löschwasser schadlos entsorgen wird.

4. Die Gemeinde Schallstadt 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 solches detailliertes Entwässerungskonzept ist bislang in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten.

   Die Gemeinde Schallstadt regt an, die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen grundsätzlich breitflächig über den belebten Oberboden zu entwässern. Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb von Überschwemmungsgebieten anzulegen. Sofern Baustellen-

einrichtungen innerhalb von Wasserschutzgebieten hergestellt werden, fordert die Gemeinde Schallstadt, 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 Schallstadt regt an, hierzu detaillierte Unterlagen und Angaben (z.B. Lager- und Baumaterialbeschreibung) nachzureichen.

XIV. Hochwasserschutz

1. Die Unterlagen zur Regelung der wasserwirtschaftlichen Sachverhalte mit Bezug auf die Oberflächengewässer finden sich im Wesentlichen in den Unterlagen U20 und U21 sowie in den entsprechenden Bauwerksplänen und dem Bauwerksverzeichnis U4. Die Unterlage U12 liefert Aussagen zur Entwässerung der geplanten Gleisstrecke.

   Durch den Abschnitt 8.2 der Neubaustrecke des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn ist das folgende Überschwemmungsgebiet (ÜSG) betroffen:

   - ÜSG Mühlebach/Holzgraben auf der Gemarkung Schallstadt (NBS-km 208,297).

   Im Bereich der geplanten Eisenbahnüberführung über den Brunnengraben auf der Gemarkung Mengen (NBS-km 211,288) (BW 62) gibt es z[illegible]r derzeit kein berechnetes und festgesetztes Überschwemmungsgebiet. Das Büro Fichtner schätzt die Situation hierzu auf Seite 48 der Unterlage 20 wie folgt ein: „...auftretende Abflussmengen bei Hochwasser sind nicht bekannt und können nur schwer abgeschätzt werden...".

2. Die Eisenbahnüberführung über den Brunnengraben auf der Gemarkung Mengen (NBS-km 211,288) (BW 62) soll laut Planfeststellungsunterlagen als nach unten offenes Rahmenbauwerk mit einer lichten Weite von 6,5 m ausgeführt werden. Die Länge des Bauwerks beträgt laut Planunterlagen 11,46 m. Eine lichte Höhe wird in den Planunterlagen nicht angegeben. Der Freibord wird abgeschätzt auf ≥ 50 cm angegeben. Den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen lässt sich nicht entnehmen, ob sich dieser Zwischenraum bei Hochwasserabläufen aufgrund der unterschiedlich großen Durchlassweiten des geplanten Bahndurchlasses (Abflussquerschnitt 9,75 m²) und des bestehenden Durchlasses unter BAB 5 mit Hochwasser füllt.

3. Die Gemeinde Schallstadt fordert, den Bereich zwischen dem Ortsrand Mengen und dem Autobahndurchlass des Brunnengrabens als faktisches Überschwemmungsgebiet Brunnengraben (NBS-km 211 – 211,35) zu behandeln und ein **hydrologisch/hydraulisches**

Modell zu erstellen, in dem die Auswirkungen der NBS auf das zukünftige Abfluss- und Ausuferungsverhalten des Brunnengrabens im Brunnengraben-Einzugsgebiete sowie im Bereich südlich des Mengener Tunnels ermittelt werden. Ausweislich der derzeitigen **Hochwassergefahrenkarte** (HWGK, **Anlage 3**) befinden sich **in dem Bereich südlich des Brunnengrabens Überflutungsflächen HQ_{100} und teilweise sogar HQ_{50}**. Daher ist davon auszugehen, dass dieser Bereich als faktisches Überschwemmungsgebiet anzusehen ist. Hierdurch soll überprüft werden, ob für das Bauwerk der Eisenbahnüberführung über den Brunnengraben auf der Gemarkung Mengen (NBS-km 211,288) (BW 62) die in Baden-Württemberg geltenden gesetzlichen Anforderungen bei der Planung von Durchlässen an Verkehrsanlagen eingehalten werden. Dabei ist sicherzustellen, dass für die Gebäude in der Ortslage Mengen und die vorhandenen Gebäude entlang des Alten Bienger Wegs keine Verschlechterung der Hochwassersituation eintritt und keine zusätzliche Hochwassergefahr geschaffen wird.

4. Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass entsprechend der Rechtslage in Baden-Württemberg bei dem Neubau der NBS/ABS ein schadloser Hochwasserabfluss grundsätzlich nur dann gewährleistet ist, wenn eine Leistungsfähigkeit von HQ100 unter Beachtung des erforderlichen Freibords gegeben ist. Dabei müssen (analog zu den Hochwasserschutzanlagen) bei der Dimensionierung von Brücken/Durchlässen auch Klimaänderungen mitberücksichtigt werden.

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

5. Auch der **Bereich zwischen der geplanten Trasse der NBS und der BAB 5** (Abflussquerschnitt 7 m²) muss als **Teil des potentiellen Überschwemmungsbereichs des Brunnengrabens** angesehen werden. Die geplante NBS rückt im PfA 8.2 südlich des Tunnelbauwerks Mengener Tunnel immer weiter von der Linienführungen der BAB 5 ab. Dadurch verläuft der geplante Bahndamm auf Höhe des Brunnengrabens bereits mit einem Abstand von ca. 40 m zur BAB 5. Durch diese Linienführung entsteht zwischen dem geplanten Bahndamm und dem bestehenden Damm der BAB 5 ein Zwischenraum mit einer Länge von ca. 370 m und einer durchschnittlichen Breite von ca. 20 m.

XV. Kommunikation mit dem Vorhabenträger während der Bauphase

Die Gemeinde Schallstadt fordert, dass ihr spätestens zwei Monate vor Baubeginn eine Adressliste mit Ansprechpartnern der DB Projektbau während der Bauphase übermittelt wird,

sodass bei Störungen sofort die Kommunikation hergestellt werden kann und die erforderlichen Maßnahmen umgehend eingeleitet werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Burmeister
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht