

Grundsätzlich ist anzugeben, ob wir davon ausgehen können, dass alle Planunterlagen (Bestand und Planung) digital zur Verfügung gestellt werden, ob ein dreidimensionales Gebäudemodell (mit Gebäudehöhen) im gesamten Abschnitt geliefert wird und ob alle Verkehrsdaten in jeweils ausreichend aufbereiteter Form (RLS-90 oder RLS-19; Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03)) zur Verfügung gestellt werden.

**Stellungnahme:**

Das Streckenband wird als 3-D-Modell übergeben. Benachbarte Bebauung ist mittels Katasterplänen des schleswig-holsteinischen Landesamtes für Vermessung und Geoinformation, LVermGeo, in Kiel als 3-D-Modell darzustellen. Die Kosten der Plangrundlagen werden auf Nachweis erstattet. Unter Angabe „Planfeststellungsantrag Oberleitung Eisenbahnstrecke Niebüll – Dagebüll“ kann das LVermGeo die Rechnung auch direkt an den Auftraggeber senden.

Die Verkehrsdaten nach RLS obliegen der Stadt Niebüll als beteiligter Straßenbaulastträgerin. Nach Rücksprache mit der zuständigen Amtsverwaltung und dem APV soll die Planung zur Verschwenkung der Rathausstraße b.a.w. innerhalb der Antragstellung fortgeführt werden, da der Verschwenk auf den 50-70 m auch weitere Gleisbereich betrifft. Zur Einschätzbarkeit wird mitgeteilt, dass aus dieser Maßnahme KEINE Verkehrszunahme erwartet wird, da sie aus sicherheitlicher Sicht aufgrund auffällig häufiger gefährlicher Situationen am benachbarten Bahnübergang „Rathausstraße“ herrührt. Aus einem parallelen Verfahren „Ersatz Bahnübergang Gather Landstraße durch ein Brückenbauwerk“ kann jedoch aber Kreuzungsbereich mit erhöhtem Verkehrsaufkommen gerechnet werden.

Gleiches gilt für die Betriebsdaten, technischen Datenblätter und freie Zugänglichkeit im Bereich der zu untersuchenden Betriebe. Ferner Angaben über die Schutzwürdigkeit der Nachbarschaft (einzuhaltende Immissionsgrenz –und richtwerte aller Betroffenen im Bereich der gesamten Strecke von km -0,65 bis km +13,7).

**Stellungnahme:** Die Gebietscharakteristiken sind gutachterlich zusammenzustellen und als Bewertungsgrundlage heranzuziehen. Zu Auftragsbeginn soll ein Abstimmungsgespräch mit der Amtsverwaltung durchgeführt werden, bei dem die ermittelten Parameter und die Kontaktdaten abgeglichen werden können. Die Amtsverwaltung steht für die Verfahrensdauer inhaltlich begleitend zur Verfügung.

Leistungen zum baulichen Eingriff in Straßen gemäß 16. BImSchV: Hier wäre zu klären,

- wann das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden soll - vor oder nach Änderung der 16. BImSchV mit neuer RLS-19?

**Stellungnahme:** Dem APV ist der Umstand bekannt, siehe nachstehende Mitteilung von dort. Der Antrag auf UV-Prüfung soll zu Mitte 2021 beim APV eingereicht werden, der eigentliche Planfeststellungsantrag unter Bezugnahme der APV-Bewertung der UVP-Pflicht zu IV/2021.

*Hallo Herr Dewald,*

*unser Kenntnisstand (von vor Corona) ist, dass die 2. Änderungsverordnung zur 16. BImSchV, die die RLS-19 für anwendbar erklären soll, nicht in allernächster Zukunft zu erwarten ist, sondern eher gegen Sommer/3. Quartal. Bis dahin ist die RLS-19 zwar interessant, aber noch nicht anwendbar. Die Verordnung wird dann hoffentlich auch etwas zu der Behandlung in laufenden Verfahren regeln.*

*Letztlich sollten Sie jedoch davon ausgehen, dass die RLS-19 zum Zeitpunkt eines etwaigen Beschlusserlasses gilt. Ich denke auch, dass Ihre Antragstellung erst erfolgen wird, nachdem die RLS-19 für anwendbar erklärt wird, so dass Sie nicht in den Bereich von Übergangsfristen fallen.*

*Demzufolge sollten Sie die RLS-19 bereits jetzt als Grundlage für das Verfahren betrachten.*

*Mit freundlichen Grüßen*

- die Terminalschiene: Wenn die neue RLS-19 angewendet werden muss, kann die Bearbeitung in 2020 sich als schwierig erweisen, da diese noch nicht seitens der Schallausbreitungs-Software getestet und implementiert ist

**Stellungnahme:** Die Anwendung der RLS 90 oder 19 beschränkt sich auf einen Unterpunkt des Planfeststellungsantrags, der ggf. auch kommunal zu beschließen wäre. Die Einbeziehung in dieses Verfahrens begründet sich durch dessen Auswirkungen auf benachbarte Gleisanlagen und deren Anpassungsbedürftigkeit. Die Bearbeitung kann entsprechend zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

- ob nur die Betroffenheit zu klären ist oder konkret zumindest aktiver Lärmschutz zu optimieren ist (ggf. mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Variantenvergleich? In welchem Umfang?)  
**Stellungnahme: Primär sind Betroffenheiten zu identifizieren, danach mögliche Schutzmaßnahmen mit dem Auftraggeber bzw. wie hier der Amtsverwaltung abzustimmen.**
- ob darüber hinaus im Bereich der technischen Sicherung der aufgelisteten Bahnübergänge (Nr. 8) weitere bauliche Eingriffe in vorhandene Straßen zu prüfen sind  
**Stellungnahme: Die planerische Behandlung der übrigen BÜ erfolgt aus Verfahransanlass zugunsten einer möglichen Geschwindigkeits- und Sicherheitserhöhung, nicht aus verkehrlichen Gründen.**

Leistungen nach TA Lärm: Hier wäre zu klären,

- ob beim Hafen Dagebüll-Mole sowie am Bahnhof Niebüll der DB (z. B. zugehöriges Parkhaus) ein vorhandener Bestand oder sogar eine andere Vorbelastung aufzunehmen und zusätzlich Planungen zu prognostizieren sind oder ob es sich nur um Prognosen für die Umschlagstätigkeit in Dagebüll-Mole (Hafenbereich) handelt  
**Stellungnahme: Im Bahnhof Niebüll DB (Option I) sind u.E. keine Änderungen nach TA Lärm zu erwarten. Im Bahnhof Niebüll *neg* verändert sich die Bemessung nach TA Lärm insbesondere bei der Abstimmung über Nacht, da z.B. Klima- und Nebenanlagen als Bestandsveränderung hinzukommen. In Dagebüll sind abstrakt geplante Umschlagstätigkeiten nach einem noch vorzuziehenden Betriebsprogramm anzunehmen und deren Auswirkungen auf Liegenschaften außerhalb des Hafenbereichs zu ermitteln, hier z.B. Strandhotel auf dem Deich. Ein vorstellbares Betriebsprogramm wäre Entladung von 20-30 KV-Ladeeinheiten (Trailer, beladene Container) zur Stunde 3-5, Beladung überwiegend leerer Einheiten 9-14:00.  
Für alle Maßnahmen erwartet das APV nach Rücksprache primär die Darstellung der Bestandsveränderung, bevor im Einzelfall ggf. eine Gesamtlärmuntersuchung als ergänzende Leistung anzustrengen wäre.**
- Anzahl/Optimierung der Lärminderungspakete im Pauschalhonorar  
**Stellungnahme: Bestimmung von Betroffenheiten und Bestimmung der Maßnahmen zum Entfall der Betroffenheit sind im Pauschalhonorar einzubeziehen.**

Schienenlärm nach 16. BImSchV: Hier wäre zu klären,

- ob nur die Betroffenheit zu klären ist oder konkret zumindest aktiver Lärmschutz zu optimieren ist (ggf. mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Variantenvergleich? In welchem Umfang?)  
**Stellungnahme: Primär sind Betroffenheiten zu identifizieren, danach mögliche Schutzmaßnahmen mit dem Auftraggeber abzustimmen.**

AVV Baulärm: Hier wäre zu klären,

- ob nur die Betroffenheit zu klären ist oder konkret zumindest aktiver Lärmschutz zu optimieren ist (ggf. mit Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Variantenvergleich? In welchem Umfang?)  
**Stellungnahme: Primär sind Betroffenheiten zu identifizieren, danach mögliche Schutzmaßnahmen mit dem Auftraggeber abzustimmen.**
- Welche Gewerke sind zu untersuchen? Im Ausschreibungstext steht, dass *insbesondere* Rammarbeiten und Gleisbauarbeiten näher zu betrachten sind. Sind auch sonstige Arbeiten wie allgemeine Erdarbeiten, Wegebau, Betonierarbeiten etc. zu untersuchen?  
**Stellungnahme: Ja, entsprechend den planerischen Vorgaben der Fachgewerke in Abstimmung mit dem Auftraggeber**

### **Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung**

Im Ausschreibungstext steht: „Emissionen im Sinne der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung sind im Zusammenhang des Einbringens von bis zu 20 m tiefen Pfahlgründungen im Rammverfahren mit Auswirkungen auf die Nachbarschaft zu prüfen und zu bewerten.“

Diese Anforderungen ist etwas missverständlich. Die Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung ist eine Verordnung, die den Schutz der Beschäftigten bei Gefährdungen durch Lärm und Vibration sicherstellen soll. Hier ist anzugeben, was konkret untersucht werden soll.

**Stellungnahme:** Die geologische Situation lässt erwarten, dass von km 4,7, Hp Maasbüll bis Endpunkt in Dagebüll-Mole Pfahlgründungen im Kleiboden vorzunehmen sind, davor vermutlich andere Formen im Sand vorstellbar. Ob die Auswirkungen aus dem Bauverfahren nach der o.g. Norm oder z.B. nach dem LAIV-Dokument „Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz – Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen (Stand 06.03.2018) untersucht werden, obliegt gutacherlicher Einschätzung, sofern damit den Vorgaben aus § 5 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 und § 22 Abs. 1 des BImSchG entsprochen werden kann. Insofern sind hier Bewertungsmethoden vorzuschlagen, ggf. Abgrenzungen zu Nachbargewerken wie z.B. Baugrunduntersuchung.

**Gefordert sind auch Angebote zu den Optionen I. + II:** hier bitten wir um Klärung, ob diese Optionen überhaupt schalltechnisch relevant und anzubieten sind, da es sich u.E. nur um die Versorgungsleitungen handelt

*Strecke 1201 im Abschnitt Infrastrukturgrenze DB – neg Weiche 62 bis BÜ Klanxbüller Straße (L8). Im Bereich des BÜ soll die Versorgungsleitung aus der östlich geplanten Trasse entlang der L8 an die Oberfläche kommen und ggf. mastseitig in Richtung Weiche 62 geführt werden.*

*I. Optional: wie vorgenannt für die Gleise 1-3 des Bf Niebüll DB*

*II. Optional: mögliche Trassierung der Versorgungsleitung BÜ Klanxbüller Straße L8 entlang der L8 bis zur Kreuzung mit B5, von dort a) entlang B5 bis Einmündung „Gasthafen“ und b) entlang „Dorfstraße“ bis Grundstückszufahrt „Umspannwerk Gasthafen“ unter Nutzung vorhandenem Datenmaterials seitens der Straßenbaulastträger Straße, hier LBV-SH und Gemeinde Risum-Lindholm (in Klärung)*

**Stellungnahme:** Option I ist keine Versorgungsleitung, sondern eine Oberleitung bezogen auf den Infrastrukturbereich der DB Netz. Für Option I sind die Veränderung der Traktion von Diesel auf E nach 16. BImSchV, Auswirkungen der AVV Baulärm sowie anderer bautechnischer Auswirkungen zu untersuchen. Gegenwärtig sind Änderungen gemäß TA Lärm nicht erkennbar.

Option II: Auswirkungen der AVV Baulärm sowie anderer bautechnischer Auswirkungen sind zu untersuchen, für den Betrieb des Umspannwerks in Gasthafen oder einem abstrakten Alternativstandort ferner noch Auswirkungen nach TA Lärm.

Gefordert ist bei der Angebotsabgabe auch; "**Kurze technische Beschreibung von Problemlösungsansätzen**". Wir möchten hier um nähere Konkretisierung bitten, was hierzu gemeint ist.

**Stellungnahme:** Erwartet wird der gutachterliche Ansatz unter Berücksichtigung der Vorgaben aus diesem Vergabeverfahren.