

Verbandsversammlung

öffentliche Sitzung

Datum: 11.11.2024



Tagesordnungspunkt: 4

Vorlagennummer: VV/77

Weiteres Vorgehen Trennwandkonstruktion und Einhausung zum Fledermausschutz in bzw. vor den Bestandstunneln „Forst“ und „Hirsau“

Vorberatung am:	Entscheidung am: 11.11.2024
Verfasser: Susan Knowles Holger Schwolow	Helmut Riegger

Anlage(n):

1. Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) beim RP Karlsruhe zum Planfeststellungsverfahren „Einbau einer Trennwandkonstruktion“ vom 19.10.2023
2. Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) zum Planfeststellungsverfahren „Einbau einer Trennwandkonstruktion“ vom 22.09.2023
3. Kostenaufstellung Betonfertigteilvariante; Stand 23.10.2024
4. Kostenaufstellung Variante 2
5. Vorlage VV/60 aus der Verbandsversammlung am 11.09.2023

Antrag:

1. Die Zweckverbandsversammlung bestätigt den Beschluss zur Vergabe des Baus der Trennwandkonstruktionen und Einhausungen zum Fledermausschutz vom 11.09.2023 (Vorlage VV/60). Die aktualisierten Kosten belaufen sich auf knapp 24 Mio. EUR. Die Bauausführung soll in 2025 erfolgen.
2. Die Zweckverbandsgeschäftsstelle wird beauftragt, Verhandlungen mit der bauausführenden Firma zu führen, um ein wirtschaftlicheres Gesamtergebnis zu erzielen.

Begründung:

Die Zweckverbandsversammlung hat in ihrer 17. Sitzung am 11.09.2023 beschlossen, den Bau der Trennwandkonstruktionen und Einhausungen zum Fledermausschutz in und vor den Bestandstunneln Forst und Hirsau zu beauftragen (Vorlage VV/60). Der Angebotspreis betrug 18,43 Mio. EUR. Die Bauausführung sollte im Zeitraum von Anfang Mai bis Mitte September 2024 erfolgen. Umgesetzt werden sollte die im Rahmen der Gespräche mit dem NABU entwickelte und letztlich ausgeschriebene Stahlkonstruktion mit Lärmschutzwandelementeausfachung.

In der oben genannten Vorlage wurde auf folgende Risiken bzw. Unwägbarkeiten bei einer Auftragserteilung zum damaligen Zeitpunkt hingewiesen:

1.) Änderungen aufgrund von Einwendungen im laufenden Planfeststellungsverfahren

Die Bindefrist der Angebote endet am 15.09.2023. Zum Zeitpunkt der Zuschlagerteilung ist somit die Einwendungsfrist, die die Planfeststellungsbehörde auf den 22.09.2023 festgelegt hat, noch nicht abgelaufen.

Mit Stand Mitte August 2023 zeichnen sich zwei Themenfelder ab, in denen die jeweiligen Fachbehörden noch Diskussionsbedarf erkennen lassen haben. Dies ist zum einen die Höhere Naturschutzbehörde (HNB) beim Regierungspräsidium Karlsruhe und die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) bzw. das Verkehrsministerium als der LEA übergeordnete Behörde. Mit der HNB wird über Artenschutz und mit der LEA über die Erfüllung der Vorgaben aus der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ sowie im Weiteren über die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik zu diskutieren sein.

Über die zu erwartende Dauer sowie die Ergebnisse und Auswirkungen der Gespräche mit den Fachbehörden im Hinblick auf den Zeitpunkt der Bauausführung sowie eventuelle Mehrkosten ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verlässliche Prognose möglich.

2.) Fehlen eines bestands- bzw. rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses

Sollte nicht spätestens bis zum 01.05.2024 ein bestands- bzw. rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen, kann mit dem Bau der Trennwandkonstruktion nicht begonnen werden. Abhilfe schaffen kann möglicherweise zumindest für den Bau der Stützen und den Einbau der Trockenlöschleitungen ein Antrag auf vorläufige Anordnung gemäß §18 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Die Anordnung ermöglicht nach Anhörung der betroffenen Gemeinden die Ausführung zumindest vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen. Über den Erlass der vorläufigen Anordnung entscheidet die Planfeststellungsbehörde, im Falle der HHB also das Regierungspräsidium Karlsruhe. Die Fertigstellung der gesamten Trennwandkonstruktion ist nach Einschätzung der Geschäftsführung aber nur auf Basis des endgültigen Planfeststellungsbeschlusses möglich.

Sollte dieser zu spät vorliegen, kann angesichts des zur Verfügung stehenden Bauzeitenfensters von Anfang Mai bis Mitte September eines jeden Jahres der Bau der Trennwandkonstruktion erst in 2025 fortgesetzt und abgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund, dass nach Fertigstellung der Trennwand der Eingang der Einhausung zwecks Vergrämung der Fledermäuse im ersten Jahr nach der baulichen Fertigstellung vollständig verschlossen werden muss, könnte in diesem Fall der Zugbetrieb also erst im Sommer 2026 aufgenommen werden. Des Weiteren verursacht eine Verlängerung der vertraglichen Bauzeit über September 2024 hinaus zusätzliche, in den Angeboten derzeit nicht einkalkulierte Kosten, u.a. für die Baustelleneinrichtung sowie aufgrund von Lohn- und ggf. Materialpreissteigerungen.

Letztlich haben die im Rahmen des noch immer laufenden Planfeststellungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen der Höheren Naturschutzbehörde und der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) bzw. des Verkehrsministeriums als der LEA übergeordneten Behörde dazu geführt, dass das Verfahren noch nicht abgeschlossen werden konnte. Folglich liegt bis dato (Stand 24.10.2024) kein Baurecht vor. Die beiden Stellungnahmen sind als Anlage 1 und 2 beigefügt.

Des Weiteren haben die Stellungnahmen der vorgenannten Institutionen umfangreiche Umplanungen zur Folge gehabt. So musste der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen deutlich erweitert und die technische Planung umfassend geändert werden. Statt der ursprünglichen vorgesehenen Stahlkonstruktion mit Lärmschutzwandelementenausfachung ist aus Brandschutzgründen nun eine Konstruktion aus Stahlbeton vorgesehen. Die Konzeption der Ausgleichsmaßnahmen und die gutachterlichen Argumente des vom Zweckverband beauftragten Fachbüros im Hinblick auf die Vereinbarkeit der ursprünglichen Konstruktion mit den Anforderungen an den Brandschutz drangen nicht durch.

Eine Vorabstimmung der technischen Planung der Lärmschutzelementevariante mit der LEA vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen konnte aus zeitlichen Gründen nicht durchgeführt werden. Aufgrund politischer Vorgaben mussten die Planfeststellungsunterlagen zum Ende des Sommers 2022 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht werden.

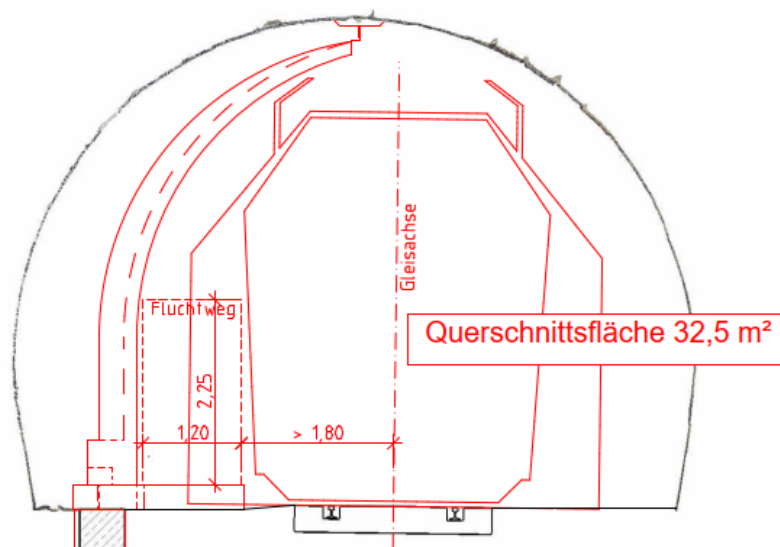
Um eine Bauausführung in 2025 zu ermöglichen sind trotz derzeit nicht vorliegenden Baurechts schon jetzt im Hinblick auf Zeit und Kosten weitreichende Entscheidungen erforderlich. Folgende drei Entscheidungsoptionen drängen sich auf:

1. Erteilung eines Auftrags an die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Fledermauseinhausung HHB Calw, bestehend aus den Firmen Schleith und Leonhard Weiss
2. Kündigung des bestehenden Vertrages mit der ARGE und erneute Ausschreibung der Bauleistung im Jahr 2026
3. Verzicht auf Trennwandkonstruktion bzw. Einhausung und Verkehrsaufnahme mit Tempo 30 km/h in den beiden Bestandstunneln

Zur Variante 1:

Nachdem aufgrund der Stellungnahme der LEA deutlich wurde, dass die Lärmschutzelementevariante nicht genehmigungsfähig ist, wurde die ARGE mit der Umplanung der Trennwandkonstruktion bzw. Einhausung betraut. Vorgesehen ist nun, Betonfertigteile entsprechend folgender Abbildung in den Tunneln zu verbauen.

Querschnittsfläche Schematische Darstellung



Die Produktion dieser Fertigteile hat einen langen Vorlauf. Die ARGE mahnt daher eine Entscheidung bis Mitte November 2024 an, ob weiterhin in 2025 eine Bauausführung angestrebt wird. Sollte dies der Fall sein, wird die ARGE umgehend die Fertigteillieferanten und die für den Einbau erforderliche Maschinentchnik vertraglich binden.

Die Kosten für die Betonfertigteilevariante beziffert die ARGE Stand 23.10.2024 auf knapp 24 Mio. EUR (netto; siehe als Anlage 3 beigefügte Tabelle). Die ursprüngliche

Auftragssumme betrug rund 18,5 Mio. EUR (netto).

Für die Variante 1 spricht, dass die ARGE aufgrund der beim Aufbau der Einhausungs- und Trennwandprovisorien gewonnenen Erfahrungen bereits mit der Örtlichkeit und ihren Besonderheiten sowie mit der Logistik auf dieser schlauchförmigen Baustelle vertraut ist. Insbesondere letzteres ist ein großer Vorteil da innerhalb eines sehr kurzen Zeitfensters ein großes Bauvolumen umzusetzen ist.

Gegen die Variante 1 spricht, dass der Preis nicht im Wettbewerb ermittelt wurde. Dieser Umstand ist auch vergaberechtlich heikel.

Zu Variante 2:

Der bestehende Vertrag mit der ARGE wird gekündigt und die Bauleistung neu ausgeschrieben.

In diesem Falle wird die ARGE entgangenen Gewinn in Höhe von rund 2 Mio. EUR und einen Gemeinkostenausgleich in Höhe von rund 1,8 Mio. EUR geltend machen (siehe Anlage 4). Ob die ARGE diese Beträge im Zuge von Verhandlungen oder gerichtlichen Auseinandersetzungen letztlich in vollem Umfang durchsetzen kann, bleibt abzuwarten. Eine genaue Prognose des zu zahlenden Betrags ist nicht möglich.

Ob im Rahmen einer europaweiten Neuausschreibung letztlich ein wirtschaftlicheres Angebot eingeht ist ungewiss. Es handelt sich bei der Einhausung bzw. Trennwandkonstruktion um ein „Erstlingswerk“, mit dem noch kein Unternehmen Erfahrungen hat sammeln können. Gleichzeitig ist das Bauzeitenfenster eng und das Bauvolumen umfangreich. Es ist daher damit zu rechnen, dass der Bieterkreis klein ausfällt und die Firmen Risiko- bzw. „Angst“zuschläge in ihre Kalkulationen einrechnen.

In jedem Fall verschieben sich bei einer Neuausschreibung aufgrund der dabei einzuhaltenden Fristen in Kombination mit dem Materialisierungsvorlauf für die Betonfertigteile (Erläuterungen siehe Variante 1) die bauliche Umsetzung in das Jahr 2026. Lediglich vorbereitende Maßnahmen können ggf. in 2025 noch ausgeführt werden.

Zu Variante 3:

Als dritte Variante kommt ein Verzicht auf die Trennwandkonstruktion bzw. Einhausung in Frage. In dem Fall ist jedoch die Geschwindigkeit bei der Durchfahrt durch die beiden Bestandstunnel auf 30 km/h zu reduzieren. Die Folgewirkungen dieser verkehrlichen Einschränkung sind in der Vorlage VV/60 auf den Seiten 7 und 8 beschrieben. Diese Vorlage ist als Anlage 5 beigelegt.