

**Meints, Angelika**

---

**Von:** PGT Hannover [post@pgt-hannover.de]  
**Gesendet:** Montag, 31. August 2009 16:12  
**An:** 'Beninga, Ludwig, Herr (E-Mail)'; 'Buss, Jürgen, Herr (E-Mail)'; Eilers, Hans-Bernd;  
'Großheide, Gemeinde (E-Mail)'; 'Hage, Bürgermeister SG (E-Mail)'; 'Hook, Bgm (E-Mail)'; 'Hyda, Thorsten (E-Mail)'; Swyter, Jan-Berndt  
**Betreff:** Küstenbahn Norden - Esens  
**Anlagen:** AKQ\_090831\_Esens.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang senden wir Ihnen unser Angebot: "Weiterführende Untersuchungen zur Trassensicherung der Küstenbahn Norden - Esens im Bereich zwischen Dornum und Esens" zur Prüfung und Kenntnisnahme. Es handelt sich dabei um die aus unserer Sicht notwendigen Leistungen zur Weiterführung der Machbarkeitsstudie für den Trassenverlauf der Küstenbahn.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Heidi Ritzer-Bruns  
- Sekretariat -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH  
Sedanstrasse 48  
D-30161 Hannover  
Tel.: +49 (0)511 38 39 4-0  
Fax: +49 (0)511 33 22 82  
www. pgt-hannover.de  
eMail: [post@pgt-hannover.de](mailto:post@pgt-hannover.de)

Geschäftsführer:  
Dipl.-Ing. Ralf Losert, Dipl.-Ing. Heinz Mazur, Dr.-Ing. Walter Theine Amtsgericht Hannover  
HRB 203602

PGT GmbH - Sedanstr. 48, D - 30161 Hannover

Gemeinde Dornum  
z.Hd. Herrn Bürgermeister HOOK  
Schatthäuser Straße 9

26553 Dornum

**Umwelt**

**Verkehr**

**Stadtplanung**

Sedanstr. 48  
D - 30161 Hannover  
Tel.: +49 (0) 511-38 39 4-0  
Fax: +49 (0) 511-33 22 82  
E-mail:  
Post@PGT-Hannover.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
MZ/Ri-bs

Hannover,

31.08.2009

AKQ\_090831\_Esens.doc

**Leistungs- und Honorarangebot: Weiterführende Untersuchungen zur Trassensicherung der Küstenbahn Norden – Esens im Bereich zwischen Dornum und Esens**

Sehr geehrter Herr Hook,

anliegend haben wir die aus unserer Sicht notwendigen Leistungen zur Weiterführung der Machbarkeitsstudie für den Trassenverlauf der Küstenbahn dargelegt. Wir gehen davon aus, dass es im Wesentlichen zunächst auf eine planerische Bearbeitung der Trasse zur Flächensicherung ankommt, die noch nicht alle trassentechnischen Parameter enthält, aber Vorgaben durch die Betriebsform sowie die Spielräume bei dem Trassenbetrieb berücksichtigt. Von besonderer Bedeutung ist auch die städtebauliche Einpassung der Trasse in die Ortslagen der beteiligten Kommunen (hier insbesondere Holtgast, Fulkum, Utarp, etc.).

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an unseren Herrn Mazur.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
- Geschäftsführer -

ANLAGE

PGT GmbH - Sedanstr. 48, D - 30161 Hannover

**Umwelt**

**Verkehr**

**Stadtplanung**

Gemeinde Dornum  
Schatthäuser Straße 9

26553 Dornum

Sedanstr. 48  
D - 30161 Hannover  
Tel.: +49 (0) 511-38 39 4-0  
Fax: +49 (0) 511-33 22 82  
E-mail:  
Post@PGT-Hannover.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Hannover,

MZ/Ri-bs

26.08.2009

AKQ\_090831\_Esens.doc

**Leistungs- und Honorarangebot:**

**Weiterführende Untersuchungen  
zur Trassensicherung der Küstenbahn Norden – Esens  
im Bereich zwischen Dornum und Esens**

- 1. AUSGANGSLAGE**
- 2. LÖSUNGSANSATZ UND LEISTUNGEN**
- 3. KOSTEN- UND ZEITRAHMEN**

## 1. AUSGANGSLAGE

Mit der Vorstellung der Potenzialstudie zur Küstenbahn in der Öffentlichkeit ist der Diskussionsprozess, die Küstenbahn als gemeinsame regionale Aufgabe wahrzunehmen, angelaufen. Nunmehr sollen die bestehenden Probleme bei der Trassierung im Detail in Lösungsvorschlägen überprüft und bearbeitet werden.

Die PGT Umwelt und Verkehr GmbH wurde aufgefordert, ein entsprechendes Leistungs- und Honorarangebot abzugeben.

## 2. LÖSUNGSANSATZ UND LEISTUNGEN

Vorgeschlagen wird, den Verlauf der Trasse im Bereich zwischen Dornum und Esens kleinteilig zu untersuchen. Dabei sind vorrangig unterschiedliche Fragestellungen zu klären:

- Überschlägige technische Variantenbetrachtung zur Führung der Trasse im Verlauf der Kreisstraße 210 sowie der L 8 und L 10 zur Abstimmung möglicher Machbarkeiten mit beteiligten Baulastträgern und Behörden.
- Präzisierung der Trassenlage mit dem Ziel, die städtebauliche Integration der Trasse in den Ortslagen (ggf. in Varianten) zu überprüfen.
- Darstellung eines Grunderwerbsplanes, in dem die gesamte Trasse mit allen durch die Erschließung erforderlichen Veränderungen anliegender Grundstücke sowie der gesamte Grunderwerb aufgezeigt wird.
- Abstimmung des Plangenehmigungsverfahrens.
- Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens

Basis der Bearbeitung ist das Vorliegen einer flächendeckenden Bestandsaufnahme bzw. auf Basis der ALK (Bedarfsposition)

## Die Leistungen im Einzelnen:

### **Teil 1: Vermessung**

Der Trassenverlauf muss in seiner gesamten Länge im Bereich der Neubautrasse vermessen werden. Hierzu wird zunächst vorgeschlagen, den alten Trassenverlauf in einer Breite von ca. 20 bis 25 m entlang der Trasse vermessungstechnisch aufzubereiten. Darüber hinaus muss der voraussichtliche Trassenverlauf in Esens parallel zur Landesstraße ebenfalls in entsprechender Breite aufgemessen werden. Für die Vermessung liegt ein separates Leistungs- und Honorarangebot des Ingenieurbüros Hattermann, Emden, vor, welches Bestandteil dieses Angebotes ist.

### **Teil 2: Vorplanung, technische Variantenbetrachtung**

Aufgabe von Teil 2 ist es, zunächst die Trasse in ihrer prinzipiellen Lage mit den Baulastträgern Straße, d.h. Landkreise Aurich und Wittmund sowie NLStBV GB Aurich, und den Naturschutzbehörden sowie dem Wasserverband abzustimmen. Basis ist eine Lageplanrecherche für die K 210 und L 8 bzw. L 10 beim NLStBV GB Aurich, eine örtliche Recherche und die Darstellung einer Trasse auf vermessenen Planunterlagen mit dem Ziel, alle erforderlichen, daraus resultierenden Veränderungen für Radweg, Fahrbahn, Gewässer, etc. aufzuzeigen.

Ebenfalls erfolgt die konkrete Darstellung der städtebaulichen Auswirkungen der Trasse in den Ortschaften, die Behandlung der Umweltauswirkungen sowie die Erschließung der Grundstücke. Zu diesem Zweck erfolgt eine Darstellung der Lage und der Bahnübergänge, Brücken, Flächen für erforderliche Lärmschutzanlagen, etc. mit dem Ziel, diese in die örtlichen Abstimmungsverfahren einzuspeisen.

Als Ergebnis wird die etwa 12 km lange Trasse komplett als Vorplanung vorgelegt und ihre Auswirkungen in Bezug auf Sicherheitsabstände etc. diskutiert. Für die Ortschaften werden ggf. Varianten des Trassenverlaufes dargelegt, die sich im Rahmen der Gesamttrassierung durchführen lassen. Die Trassierung basiert auf schlussabgestimmten Bedingungen zum Sicherheitsabstand je nach gewählter Betriebsform (voraussichtlich gemäß EBO bzw. modifiziert durch Landeseisenbahnaufsicht).

Nach Fixierung des Trassenverlaufs erfolgt eine Abstimmung der Verfahrenswege zur Durchsetzung der Trasse. Dies beinhaltet:

- Hinweise zu durchzuführenden Flächennutzungsplan bzw. B-Planverfahren,
- Hinweise zur Aufnahme der Trasse in die aktuelle regionale Raumordnung,
- Hinweise zu Plangenehmigungsverfahren (Planfeststellung respektive anderer zur Verfügung stehender Möglichkeiten (Plangenehmigung, Planverzichtsverfahren, etc.).

Basis der Bearbeitung ist eine Vermessung des Trassenverlaufs.

Ebenso erfolgt die behördeninterne Abstimmung und die Diskussion in der Öffentlichkeit.

Aufgrund der Komplexität des Themas in den Ortschaften ist davon auszugehen, dass in diesen getrennte Abstimmungsrunden durchgeführt werden müssen.

Diesbezüglich wird vorgeschlagen, Arbeitskreise bzw. Runde Tische unter Beteiligung der Anlieger durchzuführen, die das Ziel haben, die Belange aller Beteiligten zunächst im Rahmen eines vorgezogenen Abstimmungsprozesses zu erörtern.

### **Teil 3: Vorbereitung Planfeststellungsverfahren**

Teil 3 enthält die komplette Trassierung mit Angabe der Radien, Lage, Sicherheitsabstände. Daraus resultierende Auswirkungen auf angrenzende Vorhaben werden dargestellt und sind Basis für ein durchzuführendes Planfeststellungsverfahren. Die Abstimmung der Standards BO Strab bzw. EBO und in Einzelfällen begründete abweichende Erfordernisse werden mit EBO und Landeseisenbahnaufsicht in Hannover abgestimmt.

Als Ergebnis werden für die Trasse die Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren geschaffen und der Bedarf für weitere ergänzende Untersuchungen wie

- landschaftspflegerischer Begleitplan,
- schalltechnische Untersuchungen,
- Bodengutachten

aufgezeigt.

Parallel ist es auf Anfrage möglich, betriebstechnische Details weiterführend zu untersuchen.

### 3. KOSTEN- UND ZEITRAHMEN

Die dargestellten Leistungen bieten wir Ihnen zu einem auf Basis des § 61a HOAI kalkulierten Honorars an. Basis der Honorarermittlung ist die ungefähre Ermittlung anrechenbarer Planungskosten, die für die Streckenlänge von 12 km und einem Preis von ca. 27 Mio Euro Gesamtplanungskosten von ca. 650.000 € für die Leistungsphasen 1 bis 9 HOAI veranschlagt. Darauf angerechnet werden für die Vorplanung (LPh 1 und 2) 15 von 17 von 100 %. Für die Bearbeitung ebenfalls erforderlich ist die Vergabe eines Vermessungsauftrags. Die Kosten für die Vermessung sind ebenfalls der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Vergabe für die Teile 1 und 2 erforderlich, um die genauen Kosten für den Teil 3 zu ermitteln.

Arbeitsschritt	Summe
Teil 1: Vermessung	28.000,00 €
Teil 2: Vorplanung, technische Variantenbetrachtung	pauschal 85.000,00 €
Teil 3: Vorbereitung Planfeststellungsverfahren	nach Bedarf
Nettobetrag	113.000,00 €
zzgl. 5 % Nebenkosten	5.650,00 €
Netto incl. NK:	118.650,00 €
z.Zt. gültige 19 % MWSt	22.543,50 €
<b>Bruttobetrag</b>	<b>141.193,50 €</b>

In den Kosten enthalten sind die notwendigen Abstimmungs- und Präsentationstermine bis zu folgender Anzahl:

- Projektbezogene Abstimmungstermine zur Abstimmung der Ergebnisse: 5 Termine
- Abstimmung in Form von Bürger- bzw. Anliegerrunden (Runder Tisch): max. 6 Termine
- Behördentermine z.B. mit UNB, NLStBV GB Aurich und Eisenbahnaufsicht in erforderlicher Anzahl.

#### 3.1 Nebenkosten gem. § 7 HOAI

Für anfallende Nebenkosten wie Fahrten, Post- und Fernmeldegebühren sowie Kosten für Vervielfältigungen von Zeichnungen und Unterlagen im üblichen Rahmen wurden entsprechend den Ingenieurleistungen Verkehrsanlagen mit 5 v.H. angesetzt. Nebenkosten für zusätzliche Vervielfältigungen werden gemäß § 7 (2) HOAI abgerechnet mit:

		Kosten in EUR
1	CAD-Plot (farbig), gefaltet	15,00 / m2
2	CAD-Plot (s/w), gefaltet	5,00 / m2
3	A-4-Kopien (s/w)	0,15 / Stk
4	A-3-Kopien (s/w)	0,25 / Stk
5	A-4-Kopien (farbig)	1,00 / Stk
6	A-3-Kopien (farbig)	2,00 / Stk

### 3.2 Zeithonorar gem. § 6 HOAI

Weitere zusätzliche Leistungen können nach Aufwand abgerechnet werden. Maßgeblich sind unsere Stundensätze:

<b>STUNDENSÄTZE 2009/10</b>	<b>€/H</b>
<b>OHNE NK/ZUZ. MWST</b>	
Gutachter	75,00
wissenschaftl. Mitarbeiter	58,00
nichtwissensch. Personal	42,00
Abstimmungstermin	650,00

### 3.3 Zahlungsweise

Sämtliche Preise sind Nettopreise und werden zzgl. der zurzeit der Rechnungslegung gültigen Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt. Die Rechnungsstellung erfolgt nach Arbeitsfortschritt. Alle Unterlagen werden in zwei Ausfertigungen sowie digital geliefert. Die Aufwändungen hierfür sind mit den Nebenkosten abgegolten. Die Kosten für Mehrausfertigungen (Papier und Lohn) werden wie evtl. zusätzlich anfallende Leistungen auf der Grundlage der Kostensätze nach Abschnitten 3.1 und 3.2 abgerechnet. Zahlungen erbitten wir innerhalb von 2 Wochen, wobei die Abrechnung von Teilleistungen erfolgt.

### 3.4 Leistungen des Auftraggebers

Es wird davon ausgegangen, dass vermessungstechnische Unterlagen in digitaler Form kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

### 3.5 Zeitrahmen und Bindefrist

Mit der Bearbeitung wird direkt nach Auftragserteilung begonnen. Die Leistungen können vier bis sechs Monate nach Beginn der Arbeiten abgeschlossen werden. Zwischenergebnisse können bereits nach Abschluss von Teilschritten erläutert werden.

Wir halten uns bis Ende November 2009 an dieses Angebot gebunden.



Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
- Geschäftsführer -