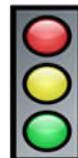




Nr.	Bewertungskriterien	Variante 1(a)	Variante X1	Variante 2	Variante 3(a)	Variante 3(b)	Variante 4	Variante 5a/5a	Variante 5b/5b	Variante 7	Variante X2	Variante X3	Variante X4	status quo
		Ostanbindung	Ostanbindung (teilweise mit Tunnel oder Einhausung)	Nord-u. Südenbindung	Nordanbindung mit weiterer Durchfahrung östlich des Ortskerns	Nordanbindung mit Tunnel/ Galerie und Rückführung auf die L 75	Südanbindung	über Kartunger Wald angeb. und zwischen Siedlung und Kernort hindurch	über Kartunger Wald angeb. und über Wald an Siedlung vorbei	von Süden her an Leiberstung vorbei	Anbindung über Rheinferstraße K 3758	Nordanbindung mit Umfahrung westlich des Ortskerns	Untertunnelung der Hügelsheimer Hauptstraße	Prognosenufall 2030 ohne Veranlassung
Raumstruktur														
1	Bleiben die Hügelsheimer Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten weiter erhalten?	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2
2	Wie hoch ist die notwendige Inanspruchnahme von Hügelsheimer Flurstücken?	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2
3	Inwieweit wird die Attraktivität von Hügelsheim beeinflusst. Z.B. Erholungswirkung oder Zugang zu Naherholungsgebieten	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2
4	Konformität zu ISEK 2040	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2
Verkehrliche Bewertung														
5	Inwieweit findet eine Entlastung der Hügelsheimer Hauptstraße von Verkehr, Abgas und Lärm statt?	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1
6	Inwieweit findet eine Entlastung von Hügelsheim als Ganzes von Verkehr, Abgas und Lärm statt?	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2
7	Attraktivität der Anbindung nach Zeit + Länge	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1	2	2	2
	ÖPNV Anbindung des FKB	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Umweltverträglichkeit														
8	Wie steht es um die Vereinbarkeit der Maßnahme mit naturschutzfachlichen Schutzgütern, wie Artenschutz und FFH-, bzw. Natura 2000-Gebieten aus?	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2
Umsetzung/Machbarkeit														
9	Wie schnell kann die Genehmigung/Umsetzung der Maßnahme realistisch erfolgen?	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
10	Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit Kostenträger zu finden?	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Wirtschaftlichkeit														
11	Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten?	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2
12	Entstehen für die Gemeinde Hügelsheim zukünftig Kosten für den laufenden Betrieb?	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
13	Wie sieht es mit der Erdmassenbilanz aus? Im Zusammenhang mit PFC weitere noch nicht vorhersahbare Kosten.	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	2
Sicherheitstechnische Beurteilung														
14	Muss mit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Verkehrs während der Umsetzung der Maßnahme gerechnet werden?	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
Gesamtbewertung		24	22	10	13	10	21	14	18	21	24	17	19	16

Grundsätzliches zur Farbdarstellung im Variantenvergleich

durchgehend plakative Verwendung der Ampel-Farben:



negative Beurteilung der einzelnen Variante im Hinblick auf das jeweilige Kriterium

mittlere Beurteilung der einzelnen Variante im Hinblick auf das jeweilige Kriterium

positive Beurteilung der einzelnen Variante im Hinblick auf das jeweilige Kriterium

Punktebewertung

0 Punkte

1 Punkt

2 Punkte





Erläuterungen zur Bewertungsmatrix Variantenvergleich

Einleitung:

Nachdem wir die aus unserer Sicht für Hügelsheim wesentlichen Kriterien zusammengestellt haben, gilt es nun zu schauen, wie die aktuell oder vormals in der Diskussion befindlichen Varianten einer Anbindung des Baden-Airparks hinsichtlich dieser Kriterien abschneiden. Hierzu haben wir im Internet recherchiert, wie so etwas anderweitig umgesetzt wurde. Sehr angetan waren wir hier von einem online gestellten Variantenvergleich des Staatlichen Bauamts Traunstein zur Ortsumfahrung der B21 bei Bad Reichenhall vom März 2019 [1]. Hier wurden einzelne Kriterien einfach und plakativ durch die Ampelfarben belegt. Grün steht hier für eine positive Bewertung des Kriteriums (2 Punkte), gelb für eine mittlere (1 Punkt) und rot für eine negative Bewertung (keine Punkte). Mit der Vergabe von 2,1 oder 0 Punkten wollten wir die Wertung auch möglichst einfach halten, da wir hier ohne das sehr spezielle Hintergrundwissen der einzelnen Fachreferate auch keine hochwissenschaftliche Ausarbeitung im Sinn haben, sondern lediglich im Groben aufzeigen wollen, wohin es mit welcher Variante für Hügelsheim zukünftig gehen könnte.

Welche Varianten haben wir hinsichtlich unserer Kriterienpunkte genauer untersucht?

Es war auch nicht unsere Absicht, eine grundsätzlich neue Variante in's Spiel zu bringen. Es geht uns darum, die schon in der Diskussion befindlichen Varianten und auch diejenigen, die irgendwann einmal aus damaligen Gesichtspunkten nicht weiterverfolgt wurden, nun aus der Sicht der vorgeannten Kriterien zu hinterleuchten und entsprechend zu bewerten. Zunächst haben wir hier die 7 Varianten aus der Variantenuntersuchung 2010 zum Planfeststellungsverfahren [2] ausgewählt. Im Planfeststellungsverfahren musste dann ja irgendwann im Nachgang neben der Nordanbindung Variante 3(a) auch noch die Variante 3(b) näher untersucht werden. Auch diese haben wir mit aufgenommen. Im Zuge der Ablehnung der Ostvariante 1(a) und Einstellung des Planfeststellungsverfahrens führten die Ladenburger Anwälte in Ihrer Stellungnahme [3] zu einer Ostanbindung mit vollständiger Einhausung oder Untertunnelung im kritischen Bereich des Natura 2000-Gebiets aus. Auch das Steinbeis Transferzentrum hatte bei der Variantenauswahl und Alternativenprüfung [4] zu einer vollständigen Einhausung als alternative Ausführung auf dieser Trasse mit Ziel der Reduzierung der Erheblichkeitsschwelle des naturschutzfachlichen Eingriffs ausgeführt. Wir haben auch diese Alternative als Variante X1 mit in unsere Betrachtung aufgenommen. Darüber hinaus wurde früher auch schon über eine Anbindung des Baden-Airparks über die Rheinseitenstraße K 3758, über eine Ortsumfahrung Hügelsheims auf der Westseite, wie auch einer Untertunnelung der Hügelsheimer Hauptstraße diskutiert. Diese Optionen runden unsere Bewertungsmatrix dann mit den Varianten X2 bis X4 ab. Nicht ganz aus den Augen gelassen haben wir zudem auch den in den offengelegten Gutachten [2] + [4] zum Planfeststellungsverfahren mitbetrachteten Prognosenullfall 2030, den wir nach Einstellung des Planfeststellungsverfahrens nun leider ja ansteuern werden!

Bewertungskriterien

Raumstruktur

- Die Hügelsheimer Siedungsentwicklungsmöglichkeiten müssen enthalten bleiben!
- Hügelsheimer ackerbaulich genutzte Flurstücke dürfen nicht „ohne Not“ in Anspruch genommen werden!
- Die Attraktivität von Hügelsheim, wie z.B. die Erholungswirkung oder Zugang zu den Naherholungsgebieten muss erhalten werden!
- Alle Maßnahmen müssen konform zu ISEK 2040 geplant und umgesetzt werden!



Verkehrliche Bewertung

- Die Hauptstraße in Hügelsheim muss von Verkehr, Abgas und Lärm entlastet werden!
- Hügelsheim muss als Ganzes von Verkehr, Abgas und Lärm entlastet werden!
- Attraktivität der Anbindung nach Fahrzeit und Länge der Anbindung.
- Die ÖPNV-Anbindung des Baden Airparks muss verbessert werden!

Umweltverträglichkeit

- Wie steht es um die Vereinbarkeit der Maßnahme mit naturschutzfachlichen Schutzgütern, wie Artenschutz und FFH-, bzw. Natura 2000-Gebieten aus?

Umsetzung/Machbarkeit

- Wie schnell kann die Genehmigung/Umsetzung der Maßnahme realistisch erfolgen?
- Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit Kostenträger zu finden?

Wirtschaftlichkeit

- Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten?
- Entstehen für die Gemeinde Hügelsheim zukünftig Kosten für den laufenden Betrieb?
- Wie sieht es mit der Erdmassenbilanz aus? Im Zusammenhang mit PFC weitere noch nicht vorhersehbare Kosten.

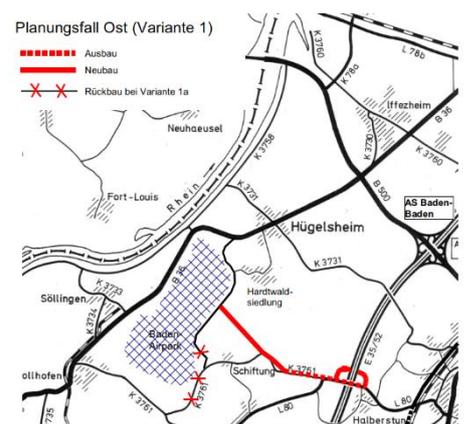
Sicherheitstechnische Beurteilung

- Muss mit Beeinträchtigungen der Anwohner und des Verkehrs während der Umsetzung der Maßnahme gerechnet werden?

Die Varianten in der Einzelbetrachtung:

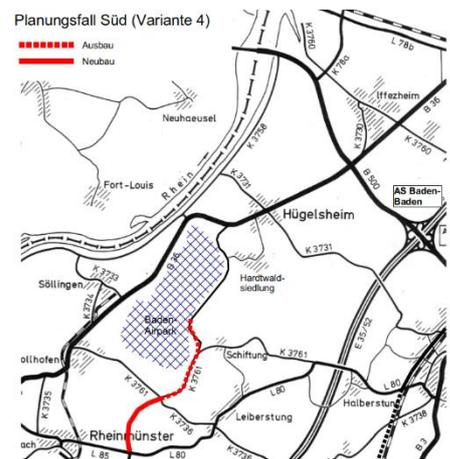
Variante 1(a) Ostanbindung:

Mit dem Planfeststellungsverfahren sollte explizit diese Variante zur Ausführung kommen. Die Matrix zeigt ganz deutlich, dass diese Variante eine sehr gute Lösung für Hügelsheim gewesen wäre. Nur die Variante X2 – Anbindung über die Rheinseitenstraße K 3758 kommt auf genauso viele Punkte. Für die Ostanbindung wurden bei der Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung [5] schon von Beeinträchtigungen über der Erheblichkeitsschwelle geschrieben. Man vertrat dort aber den Standpunkt, diese seien durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen ausgleichbar. Mit Verschärfung des Bundesnaturschutzgesetzes wurde diese Variante schließlich im Zuge der eingegangenen Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren als unzulässig bewertet, da es zumutbare Alternativen an anderer Stelle gebe mit geringeren Beeinträchtigungen für Natura-2000-Gebiete. Wir wollen, nachdem wir die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens schon seit mehreren Jahren ausgiebig studiert und hinterfragt haben, hier in aller Deutlichkeit nochmals darauf hinweisen, dass die Ostanbindung für die Region verkehrstechnisch gesehen die Beste, weil Einzige ist, mit welcher die Verkehre sowohl im Norden, als auch im Süden entlastet werden können. Bei allen anderen Varianten vom Norden her nehmen die Verkehre im Süden weiter zu, was den Bestandsstraßen zugemutet und somit nicht weiterverfolgt wird. Die Probleme für die Gemeinden im Süden des Baden-Airparks bleiben dann ungelöst!



Variante 4 Südenbindung:

Mit der Südenbindung sollte die bestehende Straßenführung begradigt werden. Da sich entlang der Südseite des Baden Airparks ein durchgehendes Naturschutzgebiet mit sehr hoher Wertstufe für gefährdete Arten durchzieht, führten die untersuchten Maßnahmen neben exorbitantem Aufwand letztlich, wie in [5] ausgeführt, zum naturschutzfachlichen Verbotstatbestand. Die Südenbindung wurde daher aufgrund naturschutzfachlicher Bewertung als nicht genehmigungsfähig verworfen. Aus unserer Sicht keine optimale, aber hinnehmbare Lösung für Hügelsheim.



Varianten 5 und 6 – Anbindungen über den Kartunger Wald:

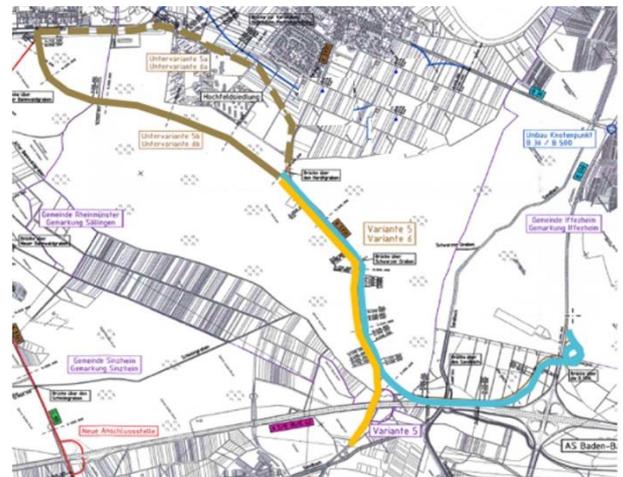
In der Variantenuntersuchung 2010 zum Planfeststellungsverfahren [2] wird zwischen den Anbindepunkten an der A5 (Variante 5) und der B500 (Variante 6) unterschieden. Beide Varianten wurden letztendlich aus verkehrstechnischer Beurteilung verworfen, da die Anbindepunkte jeweils zu dicht auf der Autobahnausfahrt Baden-Baden platziert sind. Aus unserer Sicht spielen die beiden Anbindepunkte für Hügelsheim keine Rolle. Vielmehr gibt es bei beiden Varianten dann aber unterschiedliche Trassenführungen auf der Höhe von Hügelsheim, die dann wiederum von wesentlicher Bedeutung sind. Wir haben daher in der Matrix die Varianten 5 und 6 zusammengefasst und zwischen den Indexen a und b unterschieden.

Varianten 5a / 6a:

Mit Index a wird die Anbindungstrasse zwischen dem Kernort und der Siedlung hindurchgeführt. Somit steht die Trasse mit Index a auch im Widerspruch zu den wesentlichen Interessen der Hügelsheimer und ist als nicht tragbar zu bewerten!

Varianten 5b / 6b:

Beim Index b wird die Trasse bis zum Kreisell im Flughafengelände bis zuletzt im Waldgebiet geführt. Diese Trasse verbraucht noch mehr Waldgebiet, als dies bei Index a der Fall wäre, was wir auch durchaus kritisch sehen, aber naturschutzfachlich scheint dies offensichtlich weniger zu stören, da die in Anspruch genommenen Flächen nicht als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind. Aus unserer Sicht keine optimale, aber hinnehmbare Lösung für Hügelsheim.



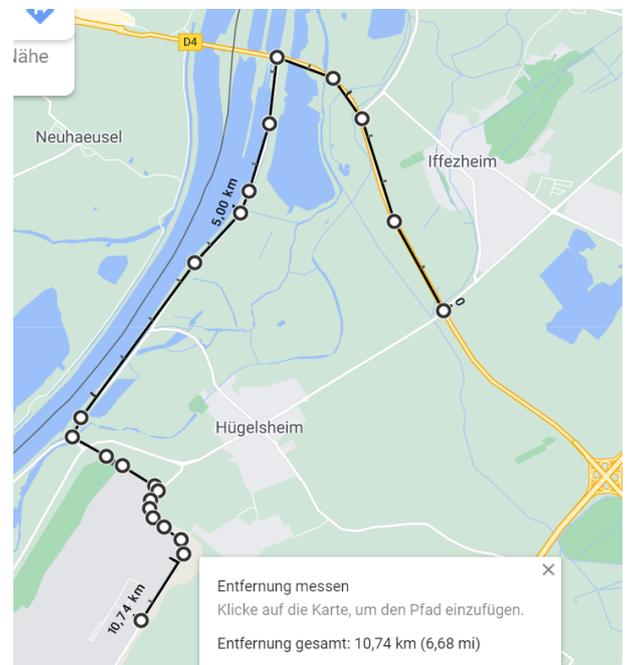
Variante 7 Von Südosten an Leiberstung vorbei:

Diese Trassenführung im Südosten kam im Gegensatz zur Variante 4 nicht in die genauere Untersuchung der letzte vier Varianten, weil mit den simulierten Verkehrsströmen kein Beitrag zur Bündelung der Verkehre nachgewiesen werden konnte [siehe 2]. Bei genauerer Betrachtung wäre aber die gleiche Problematik aus naturschutzfachlicher Sicht gegenständig geworden, da auch hier das auf der Südseite des Baden Airparks durchgehende Natura-2000-Gebiet mit sehr hoher Wertstufe für gefährdete Arten hätte gequert werden müssen. Ein naturschutzfachlicher Verbotstatbestand wäre also genauso zu erwarten gewesen, womit auch diese Variante aufgrund naturschutzfachlicher Bewertung ebenfalls als nicht genehmigungsfähig hätte verworfen werden müssen. Aus unserer Sicht keine optimale, aber hinnehmbare Lösung für Hügelsheim.



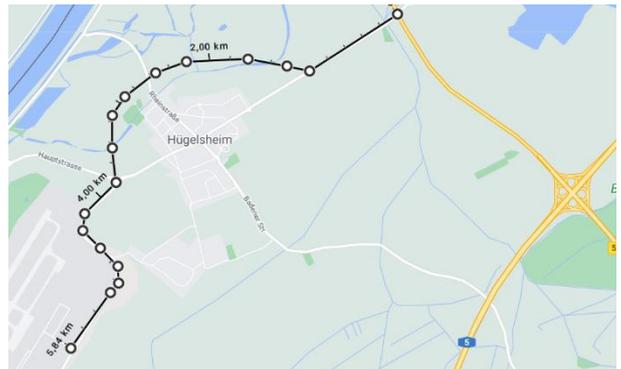
Variante X2 – Anbindung über die Rheinseitenstraße K 3758:

Die Matrix zeigt ganz deutlich, dass diese Variante eine sehr gute Lösung für Hügelsheim sein kann. Ähnlich wie die Ostanbindung erreicht die Anbindung über die Rheinseitenstraße K 3758 die maximale Punktzahl. Die naturschutzfachliche Problematik ist hier deutlich weniger brisant, auch wenn ein Vogelschutzgebiet betroffen ist. Hier muss die bestehende Straße geringfügig verbreitert und somit keine neue Trasse gebaut werden. Die Anschlusspunkte im Norden an der B 500 und im Süden im Bereich der Slipstelle müssen ausgebaut werden und die Querung des Rheinseitenkanals ist zu begradigen. Als Streckenführung würden wir es begrüßen, wenn man von der Slipstelle aus nicht auf der L 75 wieder zurück auf Hügelsheim zu fahren müsste, sondern wenn man von dort aus über Cabot Trail direkt in das Flughafengelände einfahren würde. Die Wegstrecke wäre dann auch nur 4½ km länger als die Nordanbindung mit Ost- oder Westumfahrung. Zudem wären die zu ergreifenden Baumaßnahmen bei dieser Variante überschaubar und eine insgesamt wirtschaftliche, da kostengünstige Lösung der Anbindung denkbar. Der Ausbau der B 500, der ohnehin von der A 5 bis zur L 75 geplant ist, müsste natürlich bis zur Staustufe fortgeführt werden. Die Anbindung über die Rheinseitenstraße ist eine für Hügelsheim optimale Lösung und eine, die wirtschaftlich gesehen auch Chancen auf eine Umsetzung haben wird. Wir präferieren diese Lösung daher!



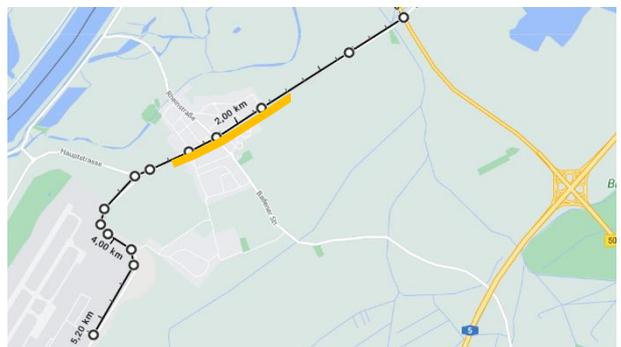
Variante X3 – Nordanbindung mit Umfahrung westlich des Ortskerns:

Wenn man die Nordanbindung mit Umfahrung des Kernorts als Muss sehen sollte, dann sollte die Umfahrung doch wenigstens auf der Westseite vorgesehen werden. Dort, wo sich Hügelsheim aufgrund des Poldergebiets und der Flugschutzzone ohnehin nicht weiter entwickeln kann, würde man den für Hügelsheim wichtigen Punkten doch weitaus gerechter werden, was sich an der Bewertung in der Matrix durchaus auch zeigt. Aus unserer Sicht favorisieren wir diese Maßnahme aber nicht, da das erhöhte Verkehrsaufkommen in und um Hügelsheim mit dem Mehr an Lärm und Abgasen auch hier nicht im Sinne von Hügelsheim sein kann.



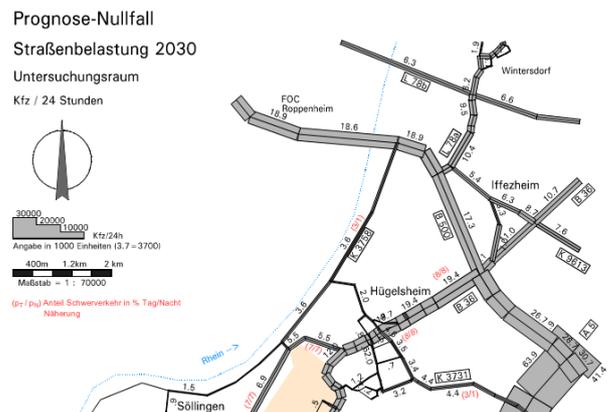
Variante X4 – Untertunnelung der Hügelsheimer Hauptstraße:

Aus unserer Sicht ist die Nordanbindung nur mit einer Untertunnelung der Hauptstraße eine aus Hügelsheimer Sicht vertretbare Variante. Die Beeinträchtigung während des Baus wäre zwar erheblich aber ja auch nur vorübergehend. Man wäre das Lärm- und Abgasproblem im Ort los und die Entwicklungsmöglichkeiten für Hügelsheim blieben gewahrt. Bevor man also anstrebt, neue Trassen durch die Hügelsheimer Flur mit Tunnel und Galerie zu planen, sollte dies, immer vorausgesetzt, dass dies auch finanziert werden kann, besser auf kürzerem und direktem Weg unter dem Ort vorgesehen werden. Aus unserer Sicht daher eine vertretbare Lösung.



Prognosenullfall 2030:

Mit Einstellung des aktuellen Planfeststellungsverfahrens ist die bislang angestrebte Umsetzung der Ostanbindung Variante 1(a) erstmal vom Tisch. Die seit über 20 Jahren zugesagte äußere Erschließung des Baden-Airparks ist damit wieder in weite Ferne gerückt. Die Realisierung einer neuen „großen“ Lösung mit der längst überfälligen Verkehrsentslastung für Hügelsheim wird ein neues, von Beginn an zu durchlaufendes Verfahren bedingen und somit noch viele Jahre auf sich warten lassen. Wir gehen für 2030 davon aus, dass der Prognosenullfall dann noch vorherrschen wird. Damit wird sich der Verkehr in der Hauptstraße von Hügelsheim von aktuell ca. 15.000 Fahrzeugen pro Tag dann auf rund 20.000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen. Die Situation in Hügelsheim wird sich also weiterhin verschärfen und insbesondere der Schwerlastverkehr durch die am Airpark zwischenzeitlich mit angesiedelten Gewerbeunternehmen verlangt nach zeitnahen Entlastungsmaßnahmen!



Unser Fazit:

Die Gemeinde Hügelsheim als auch wir haben uns im Planfeststellungsverfahren für die Ostanbindung eingesetzt, weil wir die unzähligen Probleme für die Entwicklung von Hügelsheim im Falle einer Nordanbindung schon vor Augen hatten. Wir sind weiterhin der Überzeugung, dass die Ostanbindung für Hügelsheim eine sehr gute Lösung wäre und dass die Verkehre auf der Hauptstraße durch



weitere in ISEK 2040 aufgezeigte Maßnahmen weiter reduzierbar und zu einer guten Gesamtlösung zusammen zu führen sind. Wir wollen uns aber nicht auf eine einzelne Maßnahme festlegen und diese weiterhin fordern, nachdem diese vom NABU mit vorangegangener Klageandrohung und entsprechender Intervention im Planfeststellungsverfahren ja erstmal verhindert wurde. Uns ist wichtig, dass Hügelsheim überhaupt vom Verkehr zum Baden-Airpark eine Entlastung bekommt und eine adäquate äußere Erschließung des Baden-Airparks nicht nur versprochen, sondern endlich realisiert wird. Auch wir wissen, dass durch Corona und die Flutkatastrophe die öffentlichen Kassen geleert sind und die Verkehrsproblematik am Airpark im Land wohl nicht die alleroberste Priorität haben wird. Deshalb werden kostengünstige Maßnahmen eine größere Chance haben, auch angegangen zu werden. Wir sind daher guter Dinge, dass die Variante über die Rheinseitenstraße (wir haben sie hier X2 genannt) eine aussichtsreiche Lösung für die Anbindung des Baden-Airparks darstellt. Hier ist im Wesentlichen eine bestehende Straße teilweise zu begradigen, ggf. geringfügig zu verbreitern und die Anschlüsse auszubauen. Die Maßnahme wird daher nicht teurer werden, als dies die Ostanbindung geworden wäre. Auch zur naturschutzfachlichen Betrachtung und der Tatsache, dass hier ein Vogelschutzgebiet betroffen ist, sind wir positiv gestimmt, dass hier kein Verbotstatbestand zu attestieren sein wird, sondern eine Lösung zum Ausgleich möglich sein sollte. Wir haben mit unseren Einwendungen im Planfeststellungsverfahren auf die erhebliche Zunahme der Verkehre in den Natura 2000-Gebieten im Süden des Airparks im Falle einer Nordanbindung, wie auch im Falle des Planungsnullfalls 2030 hingewiesen. Die Ladenburger Rechtsanwälte haben in Ihrem Gutachten [3] diese Zunahme im Planungsnullfall 2030 sogar konkret mit 66-75% benannt. Solche Zunahmen der Verkehre in Naturschutzgebieten werden durch die genehmigenden Behörden aber nicht weiter betrachtet, solange diese der allgemeinen Verkehrszunahme und nicht irgendeiner Baumaßnahme zuzuschreiben sind. Wir meinen, dass die „bessere“ Auslastung von Bestandsstraßen, insbesondere zur Vermeidung des Baus neuer Straßen, immer besonders im Fokus einer neue herauszudeutenden Vorzugsvariante stehen sollte!

Trotz unserer beschriebenen Nähe zu einzelnen Varianten ist es uns noch wichtiger und unser vornehmliches Bestreben aufzuzeigen, welche Varianten für Hügelsheim tragbar sind und welche eben nicht. Es hilft ja auch nicht, eine Variante zu favorisieren, wenn zu dieser aus einem anderen Betrachtungsbereich ein schwerwiegendes k.o.-Kriterium entgegensteht. Es ist also viel wichtiger, dass klar herausgearbeitet wird, mit welchen Maßnahmen Hügelsheim letztlich nicht leben kann! Dies sind aus unserer Sicht ganz eindeutig die Varianten 2, 3, 3(a), 3(b), 5(a) und 6(a). In Abstimmung mit den anderen zu beteiligenden Behörden werden gewiss noch weitere Varianten aufgrund anderer zu berücksichtigender Kriterien durch´s Raster fallen. Am Schluss sollte nach Abwägung aller zu vertretenden Interessen zumindest eine oder auch mehrere Varianten übrigbleiben, die dann auf Ihre Eignung hin im Detail noch ausführlicher zu untersuchen sein werden.

Quellenverzeichnis:

- [1]: <https://www.stbats.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B16S.ABBA0022.00.html>
- [2]: Modus Consult Ulm: Verkehrsuntersuchung Baden-Airpark. Fortschreibung 2010 im Auftrag des Landratsamtes Rastatt vom 14.01.2011.
- [3]: Ladenburger Rechtsanwälte: Gutachterliche Stellungnahme zur Genehmigungsfähigkeit des Feststellungsentwurfs zum Bauvorhaben „Direktanbindung des Baden-Airparks an die BAB 5“ vom 09.06.2020
- [4]: Steinbeis Transferzentrum: Variantenauswahl und Alternativenprüfung zur Autobahnanbindung des Baden-Airpark. Projektdokumentation vom 29.12.2016
- [5]: Brehm Henne Mühlinghaus Planungsgesellschaft: Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung zum Planfeststellungsverfahren „Direktanbindung des Baden-Airparks an die A 5 bei Sinzheim-Halberstung, sowie Aus- bzw. Neubau der K3761, Ausbau der L 80 und Neubau der Anschlussstelle A 5/L 80“ vom 28.11.2016

