

Karlsruhe–Basel im Fokus

Nr. 4 | 2016

Informationen zur Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Editorial

**Sehr geehrte
Leserinnen
und Leser,**



im Großprojekt
Karlsruhe–Basel

blicken wir auf ein ereignisreiches Jahr zurück. Gleich zu Jahresbeginn beschloss der Deutsche Bundestag die Finanzierung der optimierten Planungen im Streckenabschnitt 7 zwischen Offenburg und Riegel. Mit dem Beschluss ist eine gemeinsame Grundlage für die Region geschaffen worden. Nun können wir in diesem Bereich mit den Vorplanungen beginnen, erste Vorabmaßnahmen wurden hier bereits umgesetzt.

Im Frühjahr haben wir mit dem Baubeginn des Tunnels Rastatt im Streckenabschnitt 1 ein weiteres Etappenziel auf unserem Weg erreicht. Beide Tunnelvortriebsmaschinen bahnen sich nun ihren rund vier Kilometer langen Weg unter dem Rastatter Stadtgebiet hindurch. Im Jahr 2018 wird die Rohbauphase des Tunnels abgeschlossen sein.

Wenn wir den Blick in die Zukunft richten, so sind für 2017 weitere Projektfortschritte zu erkennen. Im Streckenabschnitt 7 werden beispielsweise die Planungsleistungen vergeben. In Haltingen (Planfeststellungsabschnitt 9.2) starten die Bauarbeiten im Bahnhofsbereich, zudem wird der Bau des neuen Fußgängerstegs abgeschlossen. Wir sind gespannt auf die weiteren kommenden Herausforderungen in 2017.

Abschließend wünsche ich Ihnen schöne und besinnliche Weihnachtstage und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

Ihr

Philipp Langefeld
Leiter Großprojekt Karlsruhe–Basel

Auftakt der Planung zwischen Offenburg und Riegel

Anfang 2016 hat der Deutsche Bundestag die Mehrkosten für die optimierte Planung zwischen Offenburg und Riegel bewilligt. Die neue Trasse soll künftig parallel zur Autobahn 5 verlaufen, Offenburg erhält einen Tunnel, Schallschutz wird über das gesetzliche Maß hinaus realisiert und die Rheintalbahn wird auf 250 Stundenkilometer ertüchtigt. Durch den Beschluss müssen die Planfeststellungsabschnitte 7.1 bis 8.0 neu geplant werden.



Der Planungsbereich wird mithilfe von Helikoptern vermessen.

Neue Planungsleistungen, neue Ausschreibungen

Am Anfang eines jeden Projekts steht die Grundlagenermittlung und die sogenannte Vorplanung. Dazu zählen beispielsweise die Untersuchung der Trassenlagen und der benötigten Ingenieurbauwerke, Vermessungsarbeiten, Untersuchungen zu Geologie, Hydrologie, Umwelt-, Natur-, und Artenschutz sowie

zu Schall und Erschütterungen. Für den Streckenabschnitt 7 müssen diese Planungsleistungen neu vergeben werden. Im Bereich Offenburg finden die Auswertungen der Bietergespräche statt, hier wird der Auftrag in Kürze vergeben. Im Bereich Niederschopfheim bis Kenzingen stehen die Angebote der Bieter noch aus, die Vergabe der Leistungen erfolgt im Frühjahr 2017.

Bitte lesen Sie auf Seite 2 weiter ...

Inhalt

02 **6,15 Mio. Euro für digitales Planen und Bauen**

03 **Sibylla-Augusta startet durch**

03 **Schallschutzwände in Haltingen und Otterbach**

04 **Dirigent im Orchester**

04 **Impressum**

... weiter von Seite 1: Auftakt der Planung zwischen Offenburg und Riegel

Umwelt- und Naturschutz

Wichtiger Bestandteil der Planungen ist der Schutz von Natur und Umwelt. So wurden bereits im Vorfeld fünf Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, unter anderem im Naturschutzgebiet Taubergießen sowie in Meißenheim. Weitere Maßnahmen werden derzeit geplant beziehungsweise befinden sich in der Genehmigungsphase. Die Maßnahmen sollen Fischen und anderen Wasserorganismen die Durchgängigkeit in Flüssen ermöglichen.

Bis Ende 2016 wird außerdem vorgeprüft, ob die geplanten Baumaßnahmen in sogenannte Natura 2000-Gebiete eingreifen, also in EU-rechtlich streng geschützte Regionen. Zudem wird in Kürze das Scoping stattfinden: Dabei werden Untersuchungsraum und -tiefe für die Umweltprüfung festgelegt. Derzeit stimmt die Bahn Art und Form der Scopingunterlagen mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Regierungspräsidium Freiburg ab.

Bohren, Untersuchen, Messen

Ende November und Anfang Dezember wurde der Planungsbereich im Rahmen der Bestandsdatenerfassung mit Helikoptern und Drohnen topografisch erfasst. Die Fluggeräte waren mit hochauflösenden Kameras und Scannern ausgestattet, mit denen die Erdoberfläche abgetastet wurde. Bestehende Brückenbauwerke entlang der Bahntrasse wurden zusätzlich mithilfe von stationären Laserscannern aufgenommen. Die hierbei erfassten Daten (Orthofotos und 3D-Punktwolken) dienen den Planungsingenieuren als Vorlage für die digitale Planung der neuen Eisenbahntrasse. Die Bestandsdatenerfassung ist auch gleichzeitig der Startschuss für die Anwendung von Building Information Modeling (BIM) bei den Planungen.

Für knapp 80 Kilometer Strecke werden Bau- und Grunduntersuchungen durchgeführt, dabei werden insbesondere die Geologie und Hydro-



Drohne im Einsatz: Mit fliegenden Kameras wird der Streckenabschnitt 7 vermessen.

logie untersucht. Auf Basis des Ergebnisses werden die zuständigen Ingenieure entscheiden, in welcher Bauweise der Tunnel Offenburg realisiert wird. Die Bohrungen beginnen im Bereich Offenburg im Frühjahr 2017, das Bohrprogramm wird in mehreren Stufen umgesetzt: Zu Beginn wird ein grobes Raster erstellt, später folgen punktgenaue Untersuchungen. ■

Building Information Modeling (BIM)

6,15 Mio. Euro für digitales Planen und Bauen

Bei allen Großprojekten der DB Netz AG soll zukünftig die digitale Arbeitsmethode BIM eingesetzt werden. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung wurde am 5. Oktober 2016 von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dem DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube unterzeichnet. Damit stellt der Bund für 13 Pilotprojekte, darunter die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, ein Investitionsvolumen von 20 Millionen Euro zur Verfügung. Zusätzlich investiert die DB Netz AG weitere 9 Millionen Euro aus



Bahnchef Grube und Verkehrsminister Dobrindt unterzeichnen die Finanzierungsvereinbarung zu BIM.

Eigenmitteln für den Aufbau der nötigen IT-Infrastruktur sowie für die Qualifizierung von Mitarbeitern. Rund 6,15 Millionen Euro verteilen sich davon im Großprojekt Karlsruhe-Basel auf die Streckenabschnitte 1 (Karlsruhe-Rastatt), 7 (zwischen Offenburg und Riegel) und 8 (Kenzingen-Hügelheim). Beim Tunnel Rastatt wird das neue digitale Arbeitsmodell bereits erprobt, weitere Einsatzmöglichkeiten werden momentan vorbereitet.

In den südlichen Abschnitten 7 und 8 vermessen, ergänzend zur klassischen tachymetrischen Vermessung, Helikopter und Drohnen sowie stationäre Laserscanner den Planungsbereich vollständig digital. Die erfassten Daten dienen als Grundlage für 3D-Modelle und die daraus abgeleiteten Visualisierungen, zum Beispiel für Trassen- und Variantenvergleiche, die unter anderem bei Öffentlichkeitsveranstaltungen eingesetzt werden.

BIM soll künftig standardisiert werden

Im Pilotierungszeitraum bis Ende 2018 sollen BIM-basierte Lösungen entwickelt werden, die nach und nach die klassischen Prozesse in

der Projektarbeit ersetzen. Zentrale Arbeitskreise im Konzern tragen die Erfahrungen aus den einzelnen Pilotprojekten zusammen und entwickeln daraus Regelwerke und Prozesse zur Standardisierung von BIM. Denn ab 2020 sollen bei der DB Netz AG alle neuen Projekte mit BIM realisiert werden. Dieser Wunsch deckt sich mit der Zielsetzung des Bundes für den „Stufenplan Digitales Planen und Bauen“. ■

Building Information Modeling



(BIM; d. h. Planung und Steuerung von Projekten mithilfe von Datenmodellen) ist eine digitale Arbeitsmethode, die eine dreidimensionale Planung mit der Termin- und Kostensteuerung vereint. Bevor gebaut wird, können alle Bauphasen bis hin zum Betrieb virtuell ausgeführt und dabei bereits im Vorfeld Lösungen für mögliche Konflikte entwickelt werden. Alle Projektbeteiligten arbeiten auf Grundlage dieser gemeinsamen Datensammlung, die ständig ergänzt wird und somit die Planung qualitativ verbessert.

Tunnel Rastatt: Erfolgreicher Vortrieb

Sibylla-Augusta startet durch

Am 27. September 2016 hat die zweite Tunnelvortriebsmaschine (TVM) Sibylla-Augusta ihre Arbeit an der Weströhre des Tunnels Rastatt aufgenommen. Wilhelmine, die TVM der Oströhre, hat mit dem Vortrieb bereits Ende Mai 2016 begonnen. Die Maschinen müssen auf ihrem Weg einige Straßen und Gebäude untertunneln. Zur sicheren Unterquerung der Bundesstraße 36 musste diese zeitweise gesperrt werden.

Nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten konnte Sibylla-Augusta den Bereich schließlich sicher passieren. Mittlerweile läuft es rund für die zweite TVM: Mit durchschnittlich 13 Metern pro Tag gräbt sie sich durch den Untergrund und hat bereits rund 800 Meter des Weges geschafft. Insgesamt trennen sie knapp 1,1 Kilometer von Wilhelmine. Den aktuellen Stand des Vortriebs können Sie online verfolgen:

► www.karlsruhe-basel.de/fortschritt-tunnelvortrieb.html.

Eiskalte Hilfsmittel in Niederbühl

Im südlichen Bereich bei Niederbühl unterfahren die beiden TVM die Gleise der bestehenden Rheintalbahn mit einer geringen Überdeckung von teilweise fünf Metern. Um diesen Bereich für den Vortrieb zu stabilisieren, wird das Erdreich an dieser Stelle vereist.

Dafür werden sogenannte Vereisungsbohrungen durchgeführt. Aus Zwischenschächten östlich und westlich der Gleise heraus werden dafür seit dem 20. Oktober 2016 rund 168 Vereisungsbohrungen in horizontaler Richtung durchgeführt. So entstehen Gefrierrohre, die als geschlossenes Kreislaufsystem im Boden eingelassen sind. Durch diese Rohre fließt anschließend ein Kältemedium (Sole) mit Temperaturen bis zu minus 35 Grad. Der Gefrierstoff sorgt dafür, dass der Boden vereist. Das Eis verbindet sich zu einer gesamten Eisschale. Der Boden wird dadurch verfestigt und übernimmt gleichzeitig eine wasserdichtende Funktion.

Die beiden Maschinen können den Bereich so sicher passieren und der laufende Bahnbetrieb auf der Rheintalbahn wird aufrechterhalten. Wilhelmine wird den Bereich im Mai 2017 erreichen, Sybilla-August folgt ihr rund vier Monate später. ■



Blick in die Vergangenheit: Sibylla-Augusta wird in der Startbaugrube montiert.



Tunnelpatin besucht Baustelle

Kurz vor dem Barbaratag am 4. Dezember besuchte Nicolette Kressl, Regierungspräsidentin des Regierungsbezirks Karlsruhe und Tunnelpatin der Weströhre, die Vortriebsmannschaft auf der Baustelle in Ötigheim. Gemeinsam mit Streckenabschnittsleiter Frank Roser, Projekt-Ingenieur Jürgen Kölmel und Stefan Himmelsbach von der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt, besichtigte die Tunnelpatin die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) der Weströhre „Sibylla-Augusta“. Abschließend überreichte Nicolette Kressl dem Maschinenführer der TVM Michael Dinnies zwei Kuchen für die Tunnelmannschaft. Während der Bauphase ist die Tunnelpatin die irdische Vertreterin der Heiligen Barbara, Schutzpatronin der Bergleute und Mineure, und soll der Tunnelmannschaft Glück bringen. ■

Lärmschutz

Schallschutzwände in Haltingen und Otterbach

880 Meter für Haltingen und 414 Meter für Otterbach: In Weil am Rhein/Haltingen im Planfeststellungsabschnitt 9.2 sorgen Schallschutzwände für mehr Ruhe bei den Anwohnern entlang der Bahntrasse der Rheintalbahn. Seit Ende September 2016 steht die Wand in

Haltingen, der Bau in Otterbach auf der Ostseite der Gleise wurde im Dezember abgeschlossen. Innerhalb von drei Wochen, vom 15. Oktober bis zum 7. November, wurden die Stahlstützen gestellt und die Sockelelemente aus Beton eingebaut. Bis Mitte November erfolgte das Einheben der Wandelemente aus Aluminium. In den beiden Stadtteilen Otterbach und Friedlingen werden zudem 151 Gebäude auf einen Anspruch von passiven Maßnahmen wie Schallschutzfenster geprüft. ■



Neue Schallschutzwand in Otterbach

Interview

Dirigent im Orchester

Sven Adam ist Projektabschnittsleiter für den Bereich von Offenburg bis Kenzingen. Aktuell stehen dort durch die Neuplanungen viele Herausforderungen an. Im Interview erzählt er von seinem Aufgabenbereich und wie es im Streckenabschnitt 7 weitergeht.

Herr Adam, wie sieht Ihr Arbeitsalltag momentan aus und was sind Ihre Kernaufgaben?

Aktuell kümmern wir uns vorrangig um die Ausschreibungen der Generalplaner für die Vorplanungen. Hierzu gehört eine Vielzahl an Leistungsbeschreibungen und Unterlagen. Allein für den Planfeststellungsabschnitt 7.1 waren es am Ende rund 4.500 Seiten und 9 Gigabyte Daten, die ausschreibungsrelevant waren. Daher besteht mein Arbeitsalltag momentan aus vielen Abstimmungen mit Mitarbeitern, aber auch mit Behörden, zum Beispiel Straßen- und Naturschutzbehörden. Mir liegt zudem sehr viel daran, dass wir die aktuellen Entwicklungen auch nach außen transparent machen, so dass bereits Projektbegleitgremien, Fachabstimmungen und Arbeitskreise stattgefunden haben. Meine Kernaufgabe ist, als Streckenabschnittsleiter den Überblick über alles zu behalten – ich bin sozusagen der Diri-



Lagebesprechung vor Ort: Sven Adam bei der Arbeit.

gent im Orchester: Ich Sorge dafür, dass das Orchester abgestimmt spielt, der Terminplan ist unser Notenblatt.

Was ist Ihr wichtigstes Arbeitswerkzeug dabei?

Mein Verstand. Ich muss die nächsten Schritte und Folgen erkennen und alle Beteiligten – Interne und Externe – zusammenführen. Nicht weniger wichtig ist dabei meine hochmotivierte Mannschaft. Was wäre ein Dirigent ohne Orchester?

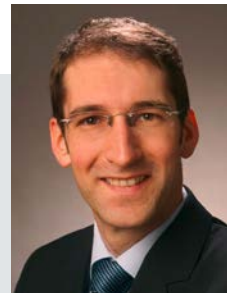
Welche größeren Herausforderungen erwarten Sie in der nächsten Zeit für den Streckenabschnitt 7?

Da wir neu in die Planungen einsteigen, sind die zahlreichen Abstimmungen eine große Herausforderung. Aber natürlich auch die technischen Belange des Tunnels Offenburg und die konkrete Gestaltung der nördlichen und südlichen Anbindung. Außerdem passiert die Trasse viele Natura 2000-Gebiete. Das wird eine echte Herausforderung werden – insbesondere in Verbindung mit den Planungen zur Autobahnerweiterung. Und auch die gesamte Brückenplanung mit rund 70 Straßen- und Eisenbahnüberführungen wird ebenso spannend wie die Planungen für den Ausbau der Rheintalbahn auf 250 Stundenkilometer mit den vorgesehenen Überholgleisen in einigen Ortslagen. Eine weitere Herausforderung für ein solches Großprojekt ist die Aufstockung der Mannschaft – sowohl mit externen Dienstleistern als auch die Integration eigener, neuer Mitarbeiter.

Welche Chancen haben Berufseinsteiger in Ihrem Team?

Aktuell besteht unser Team knapp zur Hälfte aus Berufseinsteigern. Die andere Hälfte wird von erfahrenen Mitarbeitern besetzt. Ich würde sagen, die Mischung macht's, Berufseinsteiger

STECKBRIEF



Sven Adam ist seit 2003 bei der Deutschen Bahn. Nach seinem Start im Bereich DB Immobilien wechselte er 2009 zur DB-Holding als Referent für Großprojekte beim Konzernbevollmächtigten für das Land Baden-Württemberg. Damals hatte er schon mit dem Großprojekt Karlsruhe–Basel zu tun. Seit 2013 ist Sven Adam im Projekt Karlsruhe–Basel, seit 2014 als Projektabschnittsleiter des Streckenabschnitts 7.

Sven Adam persönlich – drei Entweder-oder-Fragen

Komödie oder Krimi?

Beides. Ich lache gerne, lasse mich aber auch gerne von Spannung fesseln.

Beatles oder Beethoven?

Beatles, weil ich lieber fetzige Musik mag, eigentlich noch fetziger als die Beatles. Von elektronischer bis zu rockiger Musik, es darf gerne schnell sein.

Fußball oder Formel 1?

Fußball. Ich habe früher selbst gespielt und stand lange im Tor. Außerdem ist Fußball umweltfreundlicher als Formel 1.

bringen frischen Wind in das Projekt und hinterfragen oft an den richtigen Stellen. Davon profitieren natürlich auch die erfahrenen Mitarbeiter.

Herr Adam, vielen Dank für das Gespräch.

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe–Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

Kontakt

Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de
www.karlsruhe-basel.de

Fotos

Philipp Langefeld (S. 1 links), Marc Uhlmann (S. 1 rechts, S. 2 oben), BMVI (S. 2 unten), Michael Breßmer (S. 3 oben), Udo Görlich (S. 3 Mitte), Elmar Kiefer (S. 3 unten), Fotostudio Becker, Karlsruhe (S. 4 oben), Thomas Zilly (S. 4 unten)

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)
Fazilität „Connecting Europe“

