



Frühe Planungsphase im Bereich Appenweier–Kenzingen (Streckenabschnitt 7)

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

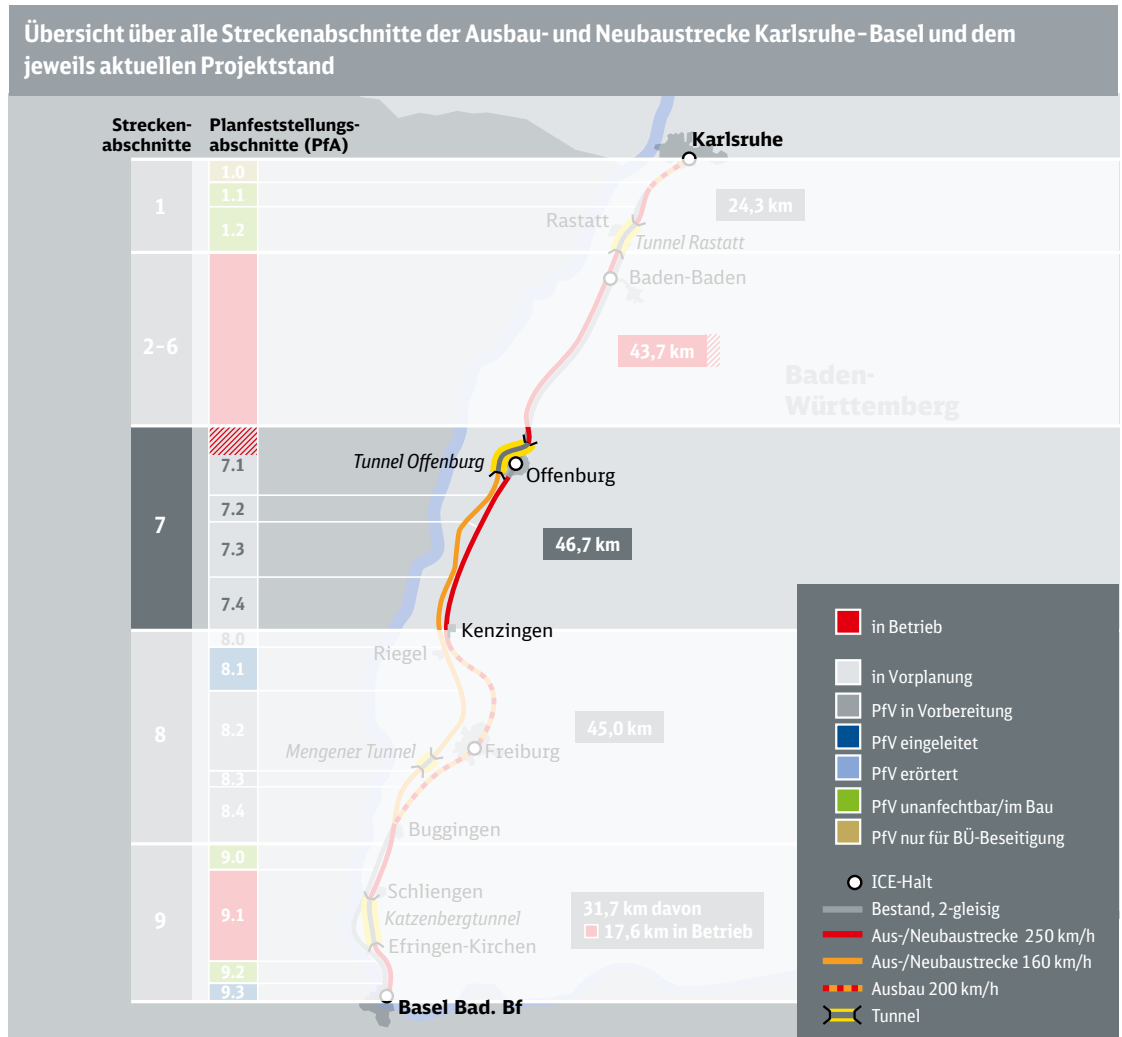


Inhalt

- 02 Der Weg ist das Ziel
- 04 Die Maßnahmen im Überblick
- 06 Von der Projektidee zur Projektplanung. Leistungsphase 1: Grundlagenermittlung
- 07 Scoping: Alle Schutzgüter im Blick
- 08 Erste Planungsergebnisse werden sichtbar. Leistungsphase 2: Vorplanung
- 9 Wie verläuft die Vorplanung?
- 10 Von Anfang an dabei: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung
- 11 Wie geht es weiter?
- 12 Impressum

Der Weg ist das Ziel

Der rund 47 Kilometer lange Streckenabschnitt 7 der Ausbau- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel erstreckt sich von Appenweier über Offenburg, Lahr und Herbolzheim bis nach Kenzingen. Er ist in die Planfeststellungsabschnitte (PfA) Appenweier–Hohberg (Tunnel Offenburg) (PfA 7.1), Hohberg–Friesenheim (PfA 7.2), Lahr–Mahlberg (PfA 7.3) und Ettenheim–Kenzingen (PfA 7.4) unterteilt.



Überprüfung der bisherigen Planung

2009 wurde vom heutigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg der Projektbeirat initiiert, um über die Kernforderungen der Region und die weiteren Planungen zu diskutieren und Lösungsvorschläge zu entwickeln. Vertreter der Deutschen Bahn AG, des Regierungspräsidiums Freiburg, des Regionalverbands Südlicher Oberrhein sowie Landräte, kommunale Vertreter und Vertreter der Bürgerinitiativen setzten sich dort in regelmäßigen Sitzungen an einen Tisch. Im Rahmen seiner 9. Sitzung vom 14. Juli 2014 hatte sich der Projektbeirat für die Umsetzung des Tunnels Offenburg entsprechend Kernforderung 1 ausgesprochen. In der 10. Sitzung am 26. Juni 2015 sprach sich der Projektbeirat für die autobahnparallele Lage der Trasse zwischen Offenburg und Riegel, inklusive dem Ausbau der Rheintalbahn auf 250 km/h, sowie zusätzlichen Lärmschutz (Kernforderung 2) aus. Die DB hat diese Empfehlungen zum Anlass genommen, ihre Planung entsprechend zu überarbeiten.

Planungen starten neu

Auf Basis der für den Projektbeirat gefertigten Machbarkeitsstudien für die Kernforderungen 1 und 2 werden die Planungen im Streckenabschnitt 7 neu begonnen. Im ersten Schritt müssen dazu die Grundlagen ermittelt und die Vorplanung erstellt werden. Diese Leistungen, wie beispielsweise die Baugrunduntersuchung, Vermessungsleistungen, die Untersuchung der verschiedenen Trassenvarianten, Sachverständigenleistungen oder die juristische Begleitung, werden neu ausgeschrieben und vergeben. Anschließend werden die Entwurfsplanung und die Planfeststellungsunterlagen erstellt und im rechtlichen Verfahren der Planfeststellung behandelt.

Die europaweite Ausschreibung der Planerleistungen umfassen:

 21.000 Seiten	 15 GB Daten
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------



Von der Kernforderung bis zum Beschluss

Kernforderungen 1 & 2

Tunnellösung für Offenburg
und autobahnparallele Lage der Trasse

Projektbeirat

spricht sich für die Umsetzung
der Kernforderungen aus

Bundestag

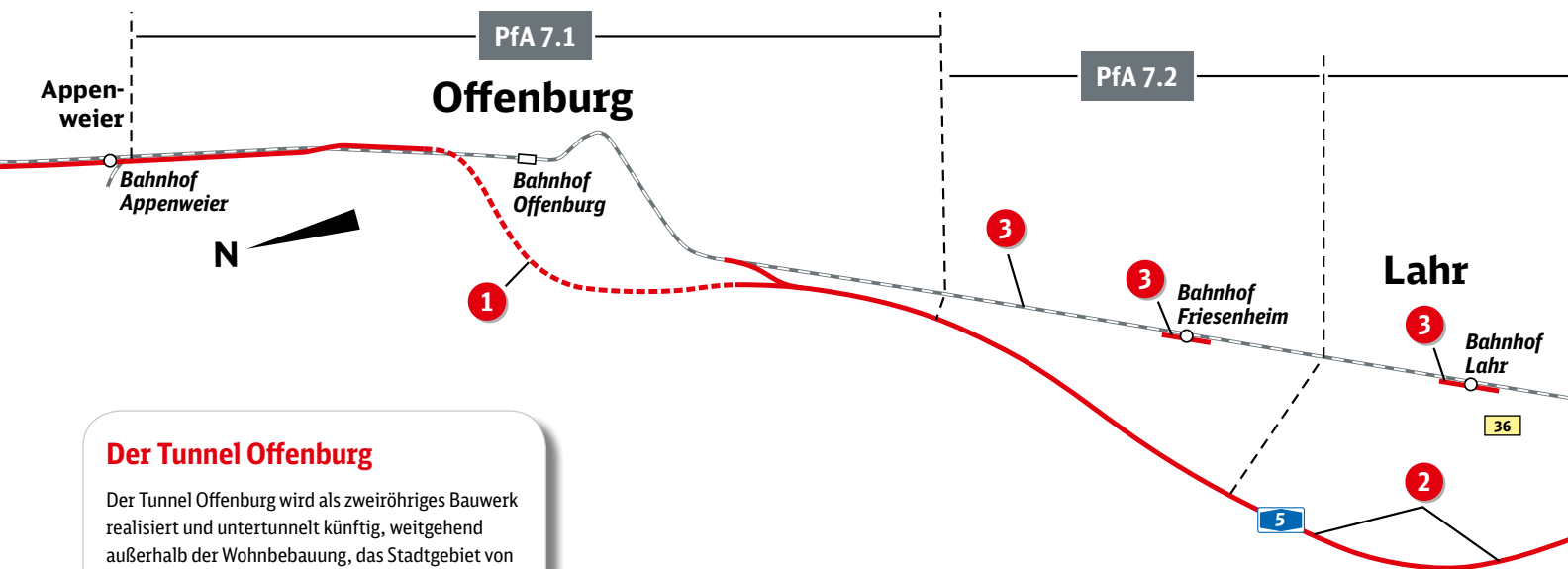
fordert die Regierung auf,
die Finanzierung für die Umsetzung
der Vorschläge des Projektbeirats
sicherzustellen

BVWP

Die Ausbau- und Neubaustrecke
Karlsruhe-Basel ist im
Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
im vordringlichen Bedarf enthalten.

Die Maßnahmen im Überblick

Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur enthalten. Der Plan beinhaltet unter anderem die Aus- und Neubauprojekte auf Straße, Schiene und Wasserstraße für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre und gruppiert sie in verschiedene Dringlichkeitsstufen ein.



Der Tunnel Offenburg

Der Tunnel Offenburg wird als zweiröhriges Bauwerk realisiert und untertunnelt künftig, weitgehend außerhalb der Wohnbebauung, das Stadtgebiet von Offenburg. Im Regelbetrieb durchqueren überregionale Güterverkehre den Tunnel Offenburg. Im Norden schließt er an die Ausbau- und Neubaustrecke an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Bundesautobahn A5 angebunden. Ende 2016 wurde die Planungsleistung für den PfA 7.1 vergeben. Bei der Vorplanung werden Varianten für die konkrete Lage des Bauwerks sowie für seine nördliche und südliche Anbindung erarbeitet.

1

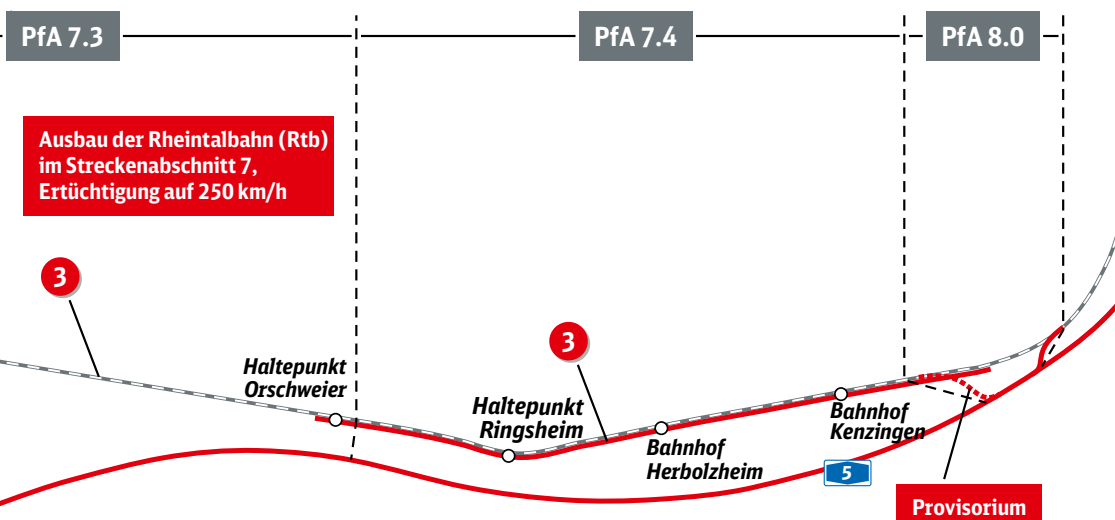
Autobahnparallele Trassenlage und Ausbau Rheintalbahn

Die Planungsleistungen für die Planfeststellungsabschnitte 7.2–7.4 wurden Anfang 2017 an den Generalplaner vergeben. Die beiden neuen Gleise zwischen Offenburg und Riegel sollen künftig parallel zur Bundesautobahn A5 verlaufen. Die neuen Gleise sind primär für den Güterverkehr vorgesehen, Personenzüge fahren weiterhin auf der bestehenden Rheintalbahn. Die Rheintalbahn wird ausgebaut, sodass hier Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h möglich werden. Zudem findet ein abschnittsweise viergleisiger Ausbau statt, um den Nah- und Fernverkehr optimal zu führen.

2+3

Umweltbedingte Ausgleichsmaßnahmen

Im Vorfeld der Planungen wurden im Streckenabschnitt 7 bereits fünf Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, unter anderem im Naturschutzgebiet Taubergießen und in Kappel. Weitere Maßnahmen werden derzeit geplant beziehungsweise befinden sich in der Genehmigungsphase und in der Umsetzung. So werden beispielsweise Fischtreppen realisiert, die natürliche Form der Gewässer wiederhergestellt oder Hindernisse beseitigt, um Fischen und anderen Wasserorganismen die Durchgängigkeit in Flüssen zu ermöglichen. Basis der Maßnahmen ist die seit dem Jahr 2000 gültige Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die die Anforderungen an den ökologischen Zustand der Gewässer definiert.



Zahlen - Daten - Fakten



Projektbegleitgremium

Mit dem Bundestagsbeschluss im Januar 2016 endete die Arbeit des Projektbeirats. Um die Projektpartner weiterhin in die Planungen einzubinden, wurden regionale Projektbegleitgremien gebildet. Dreimal im Jahr kommen die Gremien zusammen: Die DB Netz AG erläutert die aktuellen Planungen, anschließend ist Platz für Fragen. In den Gremien zur Realisierung des Tunnels Offenburg sowie zur autobahnparallelen Trassenführung und zum Ausbau der Rheintalbahn kommen folgende Vertreter zusammen:

- DB Netz AG
- Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
- Regierungspräsidium Freiburg
- Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Erste Landesbeamte (der Landkreise Ortenau und Emmendingen)
- von den Planungen betroffene Städte und Gemeinden
- Bürgerinitiativen

Von der Projektidee zur Projektplanung

Leistungsphase 1: Grundlagenermittlung



Sven Adam
Projektabschnittsleiter
Streckenabschnitt 7

Jedes Bauprojekt durchläuft einen mehrstufigen Planungsprozess, der nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in sogenannte Leistungsphasen gegliedert ist. In insgesamt neun aufeinander aufbauenden Phasen entwickelt sich das Projekt von der Idee bis zur Realisierung.



Was ist eine FFH-Vorprüfung?

Die FFH-Vorprüfung klärt anhand vorhandener Unterlagen und Daten zu Artenvorkommen, ob das Projektvorhaben Natura 2000-Gebiete beeinträchtigt. Zu dem Netzwerk schützenswerter Räume innerhalb der Europäischen Union zählen Fauna-Flora-Habitat sowie EU-Vogelschutzgebiete. Können Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, vertieft eine FFH-Verträglichkeitsprüfung die Untersuchungen.

Nachgefragt bei Sven Adam

1. Was sind die ersten Schritte der Grundlagenermittlung?

Am Anfang der Grundlagenermittlung steht bei der Bahn die Erarbeitung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung. Darin geht es um die künftigen verkehrlichen Anforderungen an die Infrastruktur und deren eisenbahntechnische Gestaltung. Die Aufgabenstellungen bilden die Basis für die weiteren Planungen. Im Gegensatz zu anderen Projekten haben wir hier nicht bei null angefangen, sondern die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien die zum Bundestagsbeschluss der Kernforderungen 1 und 2 geführt haben, berücksichtigt. Darüber hinaus bedarf es einer umfassenden Bestandsaufnahme. Hierzu gehören in unserem Projekt unter anderem Vermessungsarbeiten, das Erstellen eines digitalen Geländemodells, Flora-Fauna-Habitat-Vorprüfungen (FFH-Vorprüfungen), Klärung der vielfältigen Schnittstellen zu anderen Vorhaben, Kampfmittel- und Altlastenabfragen, Einholen von Kartengrundlagen sowie das Erstellen eines ersten Projektterminplanes.

2. Wie darf man sich die Erarbeitung der Grundlagenermittlung vorstellen?

Neben den klassischen inhaltlichen Abfragen und Vergaben zu spezifischen Leistungen, wie zum Beispiel der Vermessung, wurden und werden Steuerungs- und Facharbeitskreise mit unterschiedlichen Behörden gebildet, um die vielfältigen Themen und Schnittstellen der beteiligten Gemeinden von Anfang an koordiniert bearbeiten zu können.

3. Wird der betroffene Raum in dieser frühen Planungsphase bereits konkret untersucht?

Im Rahmen der Grundlagenermittlung werden eine Vielzahl von Unterlagen zusammengestellt und zahlreiche Daten gesammelt. Zum Einsatz kommen dabei unter anderem Helikopter und Drohnen, die den Planungsbereich topografisch erfassen. Die Vermessungsdaten bilden die Grundlage für das digitale Planungsmodell. Es werden zusätzlich über den gesamten Abschnitt Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Das Scoping, bei dem die Träger öffentlicher Belange beteiligt werden, legt zu dieser Phase fest, was für die Erarbeitung der umweltspezifischen Planunterlagen qualitativ und quantitativ untersucht werden muss.

4. Sind die Grundlagen erst einmal ermittelt, was passiert danach?

Sobald die Elementardaten zusammengestellt sind, kann mit der ersten groben Planung, der Vorplanung samt erster Variantenbetrachtungen, begonnen werden.

Scoping: Alle Schutzgüter im Blick

Ziel des Scopings ist es, den inhaltlichen und räumlichen Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) festzulegen. Diese ermittelt und bewertet die voraussichtlichen Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Umwelt, um daraus eine Trassenvariante mit den geringsten Beeinträchtigungen abzuleiten. Zu berücksichtigen sind dabei die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Die UVS in der Vorplanungsphase dient als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) während der Genehmigungsplanung.

Nachdem die Scoping-Unterlagen zusammengestellt sind, werden sie bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), eingereicht und veröffentlicht. Träger öffentlicher Belange (TöB)* können dazu eine schriftliche Stellungnahme einreichen und damit der DB Netz AG als Vorhabenträgerin Anregungen und Hinweise zum Scoping geben.

Durch rechtzeitige und sorgfältige Festlegung der Rahmenbedingungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung können mögliche Risiken minimiert und die Planungssicherheit gesteigert werden. Am Ende des Scoping-Verfahrens gibt das EBA dem Vorhabenträger den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen für die UVS vor.



Ergebnisse der Leistungsphase 1

- ☑ Bestandsaufnahme (Pläne, Schnittstellen zu anderen Vorhaben und Projekten etc.)
- ☑ Erarbeitung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung
- ☑ Aufruf zum Teilnahmewettbewerb der Planungsleistungen
- ☑ Vergabe der Planungsleistungen nach EU-weiter Ausschreibung
- ☑ Scoping: Festlegung des Aufgaben- und räumlichen Untersuchungsraumes, insbesondere in umweltspezifischen Belangen
- ☑ Vermessungsleistungen: Schaffung eines Festpunktenetzes nach DB Standard als Grundlage der Planung, sowie Erstellung eines digitalen Geländemodells
- ☑ FFH-Vorprüfungen
- ☑ Grundlagenermittlung durch Generalplaner
- ☑ Ausschreibung und Erstellung des Bohrkonzeptes
- ☑ Projektterminplan mit wesentlichen Meilensteinen
- ☑ Durchführung regionales Projektbegleitgremium



Besonderheit im Streckenabschnitt 7

Der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A5 ist im BVWP 2030 im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Eine enge Abstimmung mit dem Vorhabenträger der A5 ist somit unerlässlich. Bereits das Scoping-Verfahren wurde, wenn auch formell in zwei getrennten Verfahren, eng aufeinander abgestimmt durchgeführt.

* Zu den Trägern öffentlicher Belange zählen Behörden und andere Stellen wie beispielsweise Gemeinden, Umwelt- und Naturschutzverbände sowie Körperschaften.



Building Information Modeling (BIM)

Das BMVI fördert deutschlandweit in 13 Projekten die Pilotierung von digitalen Arbeitsmethoden. Im Großprojekt Karlsruhe-Basel werden vier dieser Pilotprojekte mithilfe der digitalen Arbeitsmethode Building Information Modeling (BIM) realisiert, darunter auch der Streckenabschnitt 7. Hier steht der Einsatz von BIM in frühen Leistungsphasen im Fokus. Parallel zur konventionellen Planung wird zusätzlich mit 3D-Modellen gearbeitet. Für die Erstellung der 3D-Modelle wurden während der Grundlagenermittlung digitale Vermessungsdaten mit Helikopter, Drohen und stationären Laserscans aufgenommen. Basierend auf diesen Daten werden einzelne Planungsvarianten im dreidimensionalen Raum abgebildet. Durch die so gewonnenen Visualisierungen wird die Planung transparent und verständlich dargestellt, was langfristig zu einer Akzeptanzsteigerung der Maßnahmen führen soll.

Erste Planungsergebnisse werden sichtbar **Leistungsphase 2: Vorplanung**

Nachdem in der Leistungsphase 1 die Grundlagen erarbeitet wurden, folgt im nächsten Schritt die Vorplanung. Es werden weitere Abstimmungen mit betroffenen Behörden geführt, Varianten untersucht und Kostenschätzungen aufgestellt. Die Planer erarbeiten daraufhin ein Konzept und leiten daraus eine wirtschaftliche und fachplanerische Vorzugsvariante ab.

Zur **Variantenuntersuchung** zählen immer auch die Umweltplanung sowie Untersuchungen zum Schall- und Erschütterungsschutz, welchen im Planungsraum eine wesentliche Bedeutung zukommen.

Für die vertieft untersuchten Varianten erfolgt außerdem eine **Betrachtung der Wirtschaftlichkeit**. Die Vorhabenträgerin ist dazu verpflichtet nach dem Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln zu handeln. Durch die Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan verdeutlicht das BMVI die überregionale Bedeutung und die Priorität des Projekts. Der größtmögliche Nutzen für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Umwelt steht hierbei im Vordergrund.

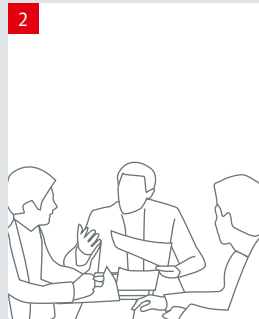
Die **Umweltplanung** zieht sich von Anfang bis Ende durch ein Bauprojekt. Sie ermittelt die Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Umwelt und stellt dar, wie mit diesen Auswirkungen umgegangen wird. Die Basis der Umweltplanung bildet das Scoping. Sobald dadurch der Untersuchungsrahmen festgelegt ist, wird mit Kartierungsarbeiten und der Erhebung vorhandener Daten im Raum begonnen. Dies ist wichtig, da die Ergebnisse Einfluss auf die technische Planung haben können. Vor allem Kartierungen von Tieren können über einen längeren Zeitraum erfolgen, da Tiere jahreszeitenabhängig und witterungsabhängig unterschiedliche Aktivitäten zeigen. Kartierungen beginnen häufig mit den Amphibien im Januar und enden 15 Monate später mit dem Wegzug der Rast- und Wintervögel. Die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie wird ebenfalls während der Vorplanung aufgenommen.

Zur Vorplanung zählt auch eine **Qualitätsprüfung**, bei der sichergestellt wird, dass die Umsetzung mit der Aufgabenstellung übereinstimmt, die aktuellen Richtlinien berücksichtigt und zukünftigen verkehrlichen Anforderungen entspricht.

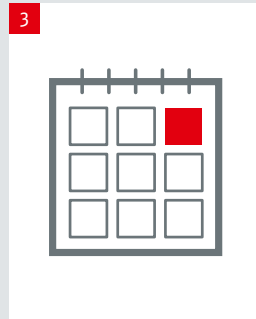
Wie verläuft die Vorplanung?



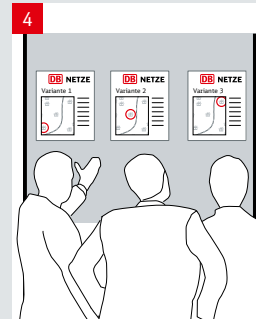
1 Die gesammelten Bestandsunterlagen werden vor Planungsbeginn auf ihre Aktualität geprüft.



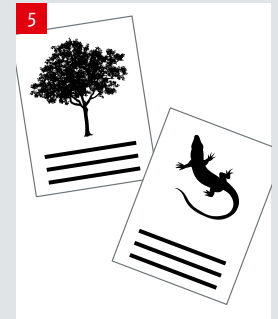
2 Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange (TöB) und zuständigen Behörden.



3 Der Terminplan wird weiter fortgeschrieben.



4 Während der Vorplanung untersucht der Generalplaner verschiedene Varianten.



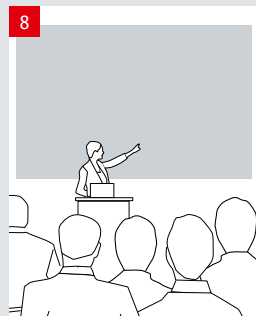
5 Anforderungen zum Umweltschutz, darunter Beeinträchtigungen von Schutzgütern oder Schutzgebieten, müssen berücksichtigt werden. Dazu zählen z. B. auch Entsorgungs- und Logistikkonzepte.



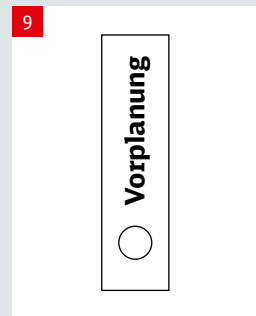
6 Der Generalplaner erstellt eine Kostenschätzung, die für den Bauherrn (DB Netz AG) als Basis einer Wirtschaftlichkeitsrechnung dient.



7 In regelmäßig stattfindenden Sitzungen wird dem EBA sowie dem BMVI der aktuelle Stand der Planung vorgestellt.



8 Im Projektbeirat und der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Region über den aktuellen Stand der Planung informiert.



9 Mit der Zusammenstellung aller notwendigen Unterlagen im sogenannten Vorplanungsheft wird die Vorplanung mit einer Vorzugsvariante abgeschlossen.

Von Anfang an dabei: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Bereits zu Projektbeginn wird die Öffentlichkeit in den Planungsprozess eingebunden und über alle Schritte im Projekt informiert: Entweder über Bekanntmachungen oder bei Informationsveranstaltungen, bei denen sich betroffene Bürgerinnen und Bürger aus erster Hand informieren können. Diese Veranstaltungen bieten zudem die Möglichkeit eines direkten Kontakts zu den Planern der Bahn, um Fragen zu stellen und Anmerkungen vorzubringen. Zusätzlich besuchen die Projektbeteiligten Gemeinderatssitzungen der vom Bauvorhaben betroffenen Kommunen, um dort über den Planungsfortschritt zu unterrichten.

Diese Art der Beteiligung stellt kein behördliches Verfahren dar und dient vor allem der umfassenden Information der Öffentlichkeit zu allen projektrelevanten Belangen. Im Mittelpunkt stehen die Projektziele, die geplante Umsetzung und mögliche Auswirkungen auf Anwohner, Gemeinden sowie die Umwelt.

Weitere Informationen und aktuelle Meldungen finden Interessierte auf der projekteigenen Webseite www.karlsruhe-basel.de.



Ergebnisse der Leistungsphase 2

- ✓ **Ergebnisse der Kartierungen und Grundlagenermittlung:** Bericht mit Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen (Text und Karten).
- ✓ **Vorzugsvariante:** Die aus den verschiedenen untersuchten Varianten am besten geeignete Lösung.
- ✓ **Wirtschaftlichkeitsrechnung:** Nutzen der Maßnahme wird gegen die Angemessenheit der Kosten gerechnet.
- ✓ **Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung:** Die betroffene Öffentlichkeit erhält frühzeitig die Gelegenheit zur Äußerung.
- ✓ **Vorplanungsheft:** Übergabe an den Bauherrn zur Prüfung der Planung auf Übereinstimmung mit der Aufgabenstellung bzw. dem Projektziel.
- ✓ **Erste Schalltechnische Untersuchung**
- ✓ **Fortschreibung des Terminplans**

Wie geht es weiter?



Die Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel im Web

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekt Karlsruhe-Basel
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe
Telefon: 0761 212-4504
E-Mail: michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

Fotos:
kokliang1981 – Fotolia (Titel),
privat (S. 6),
nikiteev – Fotolia (S. 9),
koqcreative – Fotolia (S. 9)

Weitere Informationen unter:
www.karlsruhe-basel.de

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Juni 2017

Informieren Sie sich online unter www.karlsruhe-basel.de zum Großprojekt und den Entwicklungen im Streckenabschnitt 7.

Über die Social Media-Kanäle gibt es zusätzlich spannende Einblicke in das Baugeschehen von Karlsruhe bis nach Basel.



www.facebook.com/karlsruhebasel



www.facebook.com/tunnelrastatt



www.twitter.com/KarlsruheBasel



www.instagram.com/karlsruhebasel



www.instagram.com/tunnelrastatt