



# Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn Basel Bad Bf – Bf Erzingen (Baden) für den SPNV

Projektarbeitskreis 01/2020

Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Erzingen für den SPNV



1. **Begrüßung**
2. Aktuelle Themen
3. Kosten und Termine
4. Entscheidungsbedarfe und Ausblick





1. **Begrüßung**
2. **Aktuelle Themen**
3. **Kosten und Termine**
4. **Entscheidungsbedarfe und Ausblick**

- Ergänzende Ausschreibungen/Planung/Gutachten in Erstellung/Vergabe
  - Baugrund/Analytik
  - Sicherungsleistungen in der Planungsphase
- Baubetriebskonzept
- Abstimmung mit TÖBs
- Aktueller Stand NKU
- Planfeststellungsverfahren
- Externer Projektmanager
- (Darstellung Planungsfortschritt)
- (Ergänzende Vermessungsleistungen (Trasse) ab Februar)
- Projektpartnergruppe und Themen
  - Finanzierungskonzept

Ergänzend zu der Ausschreibung des Generalplaners für die Lph 3/4, müssen weitere Planungen/ Gutachten ausgeschrieben werden, welche für die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung notwendig sind. Neben der bereits vergebenen Umweltplanung stehen derzeit folgende Leistungen zur Ausschreibung/ Vergabe an oder sind bereits erfolgt:













## **Baugrund/ Analytik**

- Leistungsumfang zusammen mit Generalplaner definiert.
- Grobkalkulation ist erstellt.
- Ausschreibungsunterlagen sind erstellt.
- Abstimmung der Ausschreibungsunterlagen mit Einkauf und Rechtsdienst.

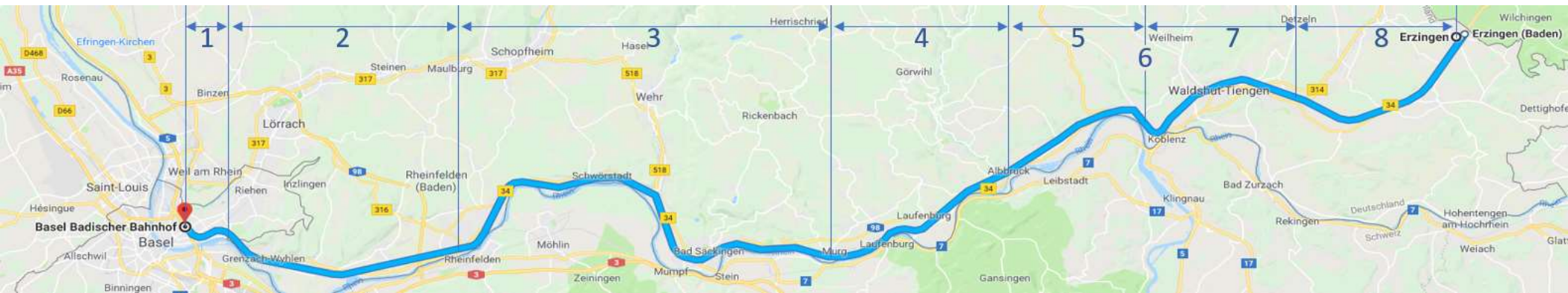
## **Sicherungsleistungen**

- Leistungsumfang in Abstimmung mit Generalplaner in Überarbeitung.
- Grobkalkulation nachführen.
- Ausschreibungsunterlagen in Erstellung.

Im folgenden werden die baubetrieblichen Varianten Vollsperrung sowie das Bauen in Bauphasen qualitativ bewertet. Hierzu werden die Maßnahmen in einzelne Bewertungskriterien aufgeteilt.

Bewertungskriterium	Vollsperrung	Bauphasen	Argumente
Kundenzufriedenheit			Erwartete Reduktion der Verlagerung der Verkehrsströme hin zum Individualverkehr.
Bauzeit			Erwartete Verringerung der Bauzeit im besten Fall um 25%.
SEV			Optimierter Ressourceneinsatz SEV.
Umweltbelastung			Geringere Umweltbelastung durch optimierten Ressourceneinsatz SEV.
Projektkosten			Geringere Kosten durch kürzere Vorhaltung von Maschinen und Ressourcen.
Summe			

Unterteilung in acht Bauabschnitte ermöglicht Bauabläufe zu parallelisieren.



## Bauabschnitte

1. **Basel Bad Bf(e) – Grenzach(a)** (5,26km)
2. **Grenzach(e) – Rheinfelden(e)** (11,08km)
3. **Rheinfelden(a) – Murg(e)** (22,37km)
4. **Murg(a) – Albrück(a)** (7,09km)
5. **Albrück(e) – Waldshut(a)** (7,71km)
6. **Bf Waldshut** (1,67km)
7. **Waldshut(a) - Lauchringen(e)** (9,49km)
8. **Lauchringen (a) Erzingen(e)** (8,87km)

(a) Ausschließlich; (e) Einschließlich  
GWB Gleiswechselbetrieb

## Prämissen

- Die mehrmonatige **Totalsperrung** des **Rappensteintunnels** im **Abschnitt 4** darf sich mit Totalsperrungen aus den **Abschnitten 7 und 8** nicht **überschneiden**
- **Lärmintensive Arbeiten** wie z.B. Rammarbeiten sind **nur Werktags** von **07:00 - 19:00 Uhr** zulässig
- **Schienenersatzverkehr (SEV)** soll auf **Wochenenden** und **Tagesrandlagen** beschränkt werden
- **Grenzüberschreitender SEV** ist nach Staatvertrag aktuell **nicht möglich**  
→ **Gleiswechselbetrieb** zwischen **Basel - Grenzach** notwendig
- **Streckensperrungen** **Abschnitte 7 und 8** sollen **nicht** in den **Monaten Mai - Oktober** stattfinden, **durchgehende Sperrungen** sollen in den **Osterferien** liegen
- Kumulierte Bauzeit über alle Bauabschnitte bei ca. 2000 Tage bzw. ca. 6,5 Jahre  
→ unter **Berücksichtigung** von **Parallelisierung ca. 2,5 Jahren** ermittelt  
→ Iterativer Prozess wird fortgeführt



Für die Realisierung werden unterschiedliche Varianten betrachtet.



Als realistische Jahresarbeitszeit werden bereinigt (ohne Sonn- und Feiertage) 300 Arbeitstage (AT) pro Jahr angesetzt. Die Summe aller Einzelmaßnahmen addiert, ergibt eine **Bauzeit** von **ca. 1945 Tagen** was wiederum **ca. 6,5 Jahren** entspricht.

## **Variante 1: Parallelisierte Bauspitzen („Kurzer GWB“)**

Baumaßnahmen werden parallelisiert und es wird mit mehreren Bauspitzen gearbeitet. Hieraus ergibt sich eine **Bauzeit** von **ca. 2,5 Jahren**.

## **Variante 2: Eingleisige Betriebsführung („Langer GWB“)**

Um eine Verkürzung der Bauzeit zu erreichen muß ein verlängertes Bauen unter Betrieb ermöglicht werden. Dies kann durch die Einrichtung eines Gleiswechselbetrieb auf der Strecke zwischen Basel und Waldshut realisiert werden. Eine zusätzliche Überleitstelle in Höhe von Wehr-Brennet wird benötigt. Hieraus entsteht eine Bauzeiteinsparung von ca. 6 Monaten womit sich die **Bauzeit** auf **ca. 2 Jahre** verkürzt.

## **Variante 3: Durchgehende Totalsperrung**

Eine durchgehende Totalsperrung ist aufgrund der Abwicklung der Baustellenlogistik nicht sinnvoll. Mindestens ein Gleis muss für Baustellenfahrten befahrbar sein. Durch eine zeitparallele Unbefahrbarkeit im Rappensteintunnel sowie dem eingleisigen Abschnitt Waldshut – Erzingen würde ein „Inselbetrieb“ entstehen. Die Addition der Bauzeiten im Rappensteintunnel (395 Tage), Aarbergtunnel (105 Tage) und einem Risikozuschlag für Vor- und Nachlaufarbeiten ergeben somit ca. 450 Tage was einer **Bauzeit** von **ca. 1,5 Jahren** entspricht.



Um eine Beschleunigung der Planrechtsverfahren zu erreichen erfolgen bereits seit 2018 Abstimmungen mit wesentlichen TÖBs.

## **Umwelt**

- Abschluss des Scopingverfahren am 19.12.2019.

## **Rettungs- und Fluchtwegekonzeption**

- Ausnahmegenehmigung für Rappensteintunnel in Vorbereitung, erstes Konzept vom Generalplaner liegt vor. Der Antrag folgt der Logik der Breisgau S-Bahn und wird vsl. im ersten Quartal 2020 eingereicht.

In einem Planfeststellungsverfahren geht es um die Frage, ob ein bestimmtes Vorhaben zugelassen werden kann. Hierfür werden die relevanten rechtlichen Gesichtspunkte geprüft und alle öffentlichen und privaten Belange, die von dem Vorhaben betroffen sind, untereinander abgewogen.

## Verfahrensablauf

<b>1</b> Erstellung Planrechtsunterlagen	<b>2</b> Einreichung Antrag DB Netz beim EBA <sup>1</sup>	<b>3</b> Anhörungsbehörde eröffnet Anhörungsverfahren	<b>4</b> Öffentliche einmonatige Auslage der Unterlagen bei Kommunen	<b>5</b> Einwendungsfrist <sup>2</sup> für Privatpersonen und TÖB
<b>6</b> DB Netz AG erwidert Die Einwendungen und Stellungnahmen	<b>7</b> RP prüft Einwendungen und lädt zu Erörterungstermin ein	<b>8</b> RP erstellt abschließende Stellungnahme	<b>9</b> EBA Prüft alle Sachverhalte	<b>10</b> EBA erlässt Planfeststellungsbeschluss <sup>3</sup>

### 1 Planrechtsunterlagen

Erläuterungsbericht	Lage und Höhenpläne	Landschaftspflegerischer Begleitplan	Grunderwerbsplan	Grundstücksverzeichnis
Beschreibung des Vorhabens (Notwendigkeit der Maßnahmen, techn. Einzelheiten, untersuchte Varianten).	Detaillierte Pläne in Verschiedenen Maßstäben.	Plan, in dem die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt werden.	Lageplan, in dem die benötigten privaten Grundstücksflächen gekennzeichnet sind.	Das Verzeichnis gibt u. a. Auskunft über die beanspruchten Flurstücke und deren Eigentümer.
Schalltechnische Unterlagen	Erschütterungstechnische Unterlagen	Bauwerkspläne	Diverse Gutachten	
Details zu Schallberechnungen und vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen.	Detaillierte Beschreibung der erschütterungstechnischen Belastung während der Bauphase.	Spezielle Pläne für den Bau von Brücken und Tunnelstrecken.	Umweltverträglichkeitsstudie, Verkehrsuntersuchungen etc.	

Eine **Besonderheit** besteht bei **Schienenwegen bundeseigener Eisenbahnen** (Deutsche Bahn AG). Hier erlässt den **Planfeststellungsbeschluss nicht das Regierungspräsidium, sondern das Eisenbahn-Bundesamt**. Das Regierungspräsidium ist in diesen Fällen Anhörungsbehörde, verfasst einen Abschlussbericht über das Ergebnis der Anhörung mit einem Entscheidungsvorschlag und legt diesen dem Eisenbahn-Bundesamt vor.

<sup>1</sup>Das Verfahren startet wenn Änderungswünsche des EBA eingearbeitet sind und die Vollständigkeit des Antrags bestätigt wird.

<sup>2</sup>Nach Beendigung der Auslage, haben Privatpersonen zwei Wochen ihre Einwände einzureichen, TÖB können 3 Monate Stellung nehmen.

<sup>3</sup> Mit der Zustellung des Beschlusses beginnt die Klagefrist die gemäß §74 VwGO einen Monat dauert.

Nach §17a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) kann auf Kosten der Vorhabenträger ein Projektmanager eingesetzt werden, der die zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren bei einer effizienten Abwicklung des Anhörungsverfahrens unterstützt.

## Prämissen

- **Projektmanager** darf **kein Mitarbeiter** des **Vorhabenträger** sein.
- **Projektmanager** hat **nur eine Hilfs- und Unterstützungsfunktion**.
- **Vorhabenträger schlägt Projektmanager** vor **und trägt** auch die **Kosten**.
- EBA sieht **größten Mehrwert** durch **Einsatz** von **Juristen** statt Technikern.

## Aufgaben

- Erstellung von **Verfahrensleitplänen** unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen
- **Fristenkontrolle**
- **Koordinierung** von erforderlichen **Sachverständigengutachten**
- **Entwurf** eines **Anhörungsberichts**
- **Entwurf** der **ersten Auswertung** der **eingereichten Stellungnahmen**
- **Entwurf** der **organisatorischen Vorbereitung** eines **Erörterungstermins**
- **Leitung** eines **Erörterungstermins**

Aufgrund der Ressourcenknappheit bei EBA und RP sowie der Umstellung der Anhörungsbehörde vom jeweils zuständigen RP zum EBA, ab Einreichung 06.12.2020, vertritt die PL die Auffassung, dass eine Stabilisierung oder Verkürzung der Verfahrenslaufzeit ab Einreichung bis zum Beschluß nur mit Einsatz eines externen Projektmanagers erreicht werden kann.

**Kostenschätzung der PL 270.000€**

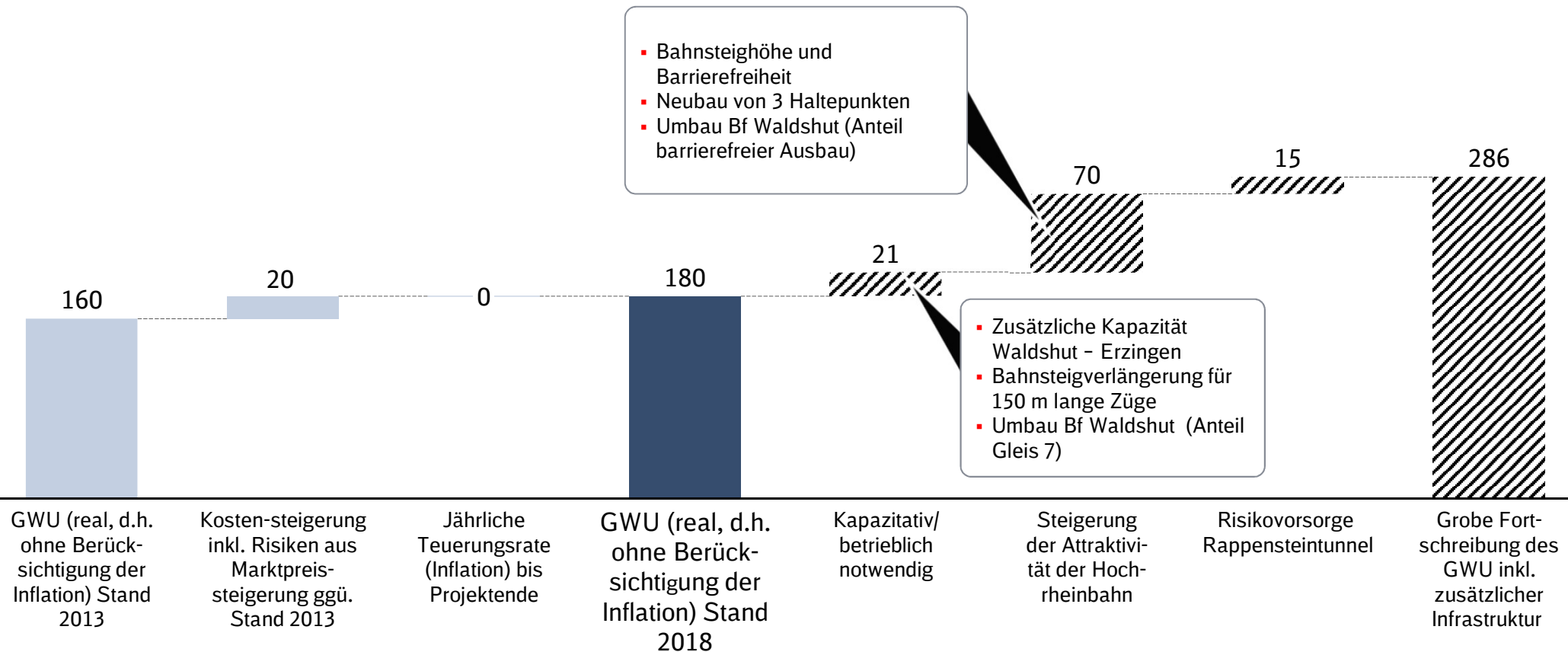


1. **Begrüßung**
2. **Aktuelle Themen**
3. **Kosten und Termine**
4. **Entscheidungsbedarfe und Ausblick**

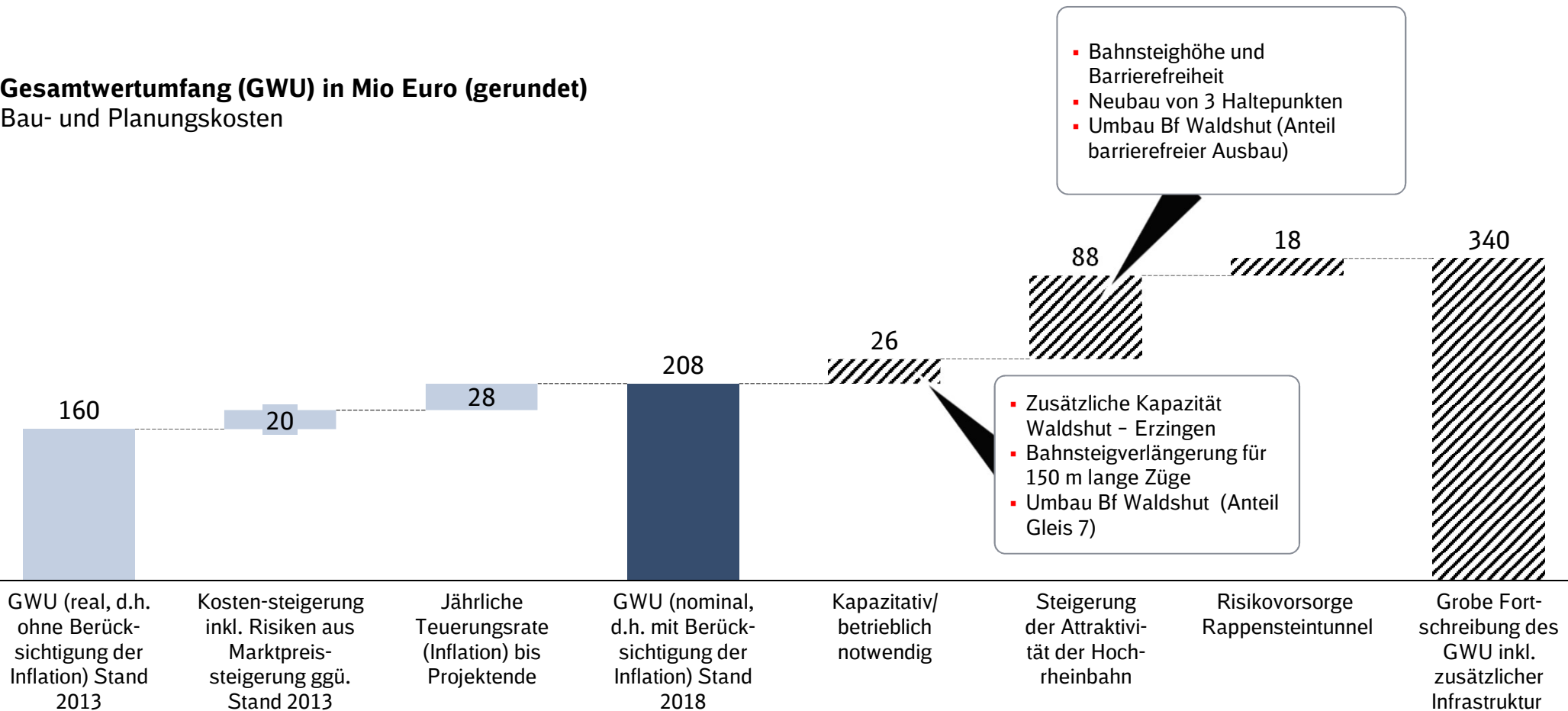


Fortschreibung GWU aus dem Jahr 2013 mit Berücksichtigung zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen.

**Realwerte (ohne Nominalisierung) in Mio Euro (gerundet) – Basis Finanzierungsvertrag**  
 Bau- und Planungskosten



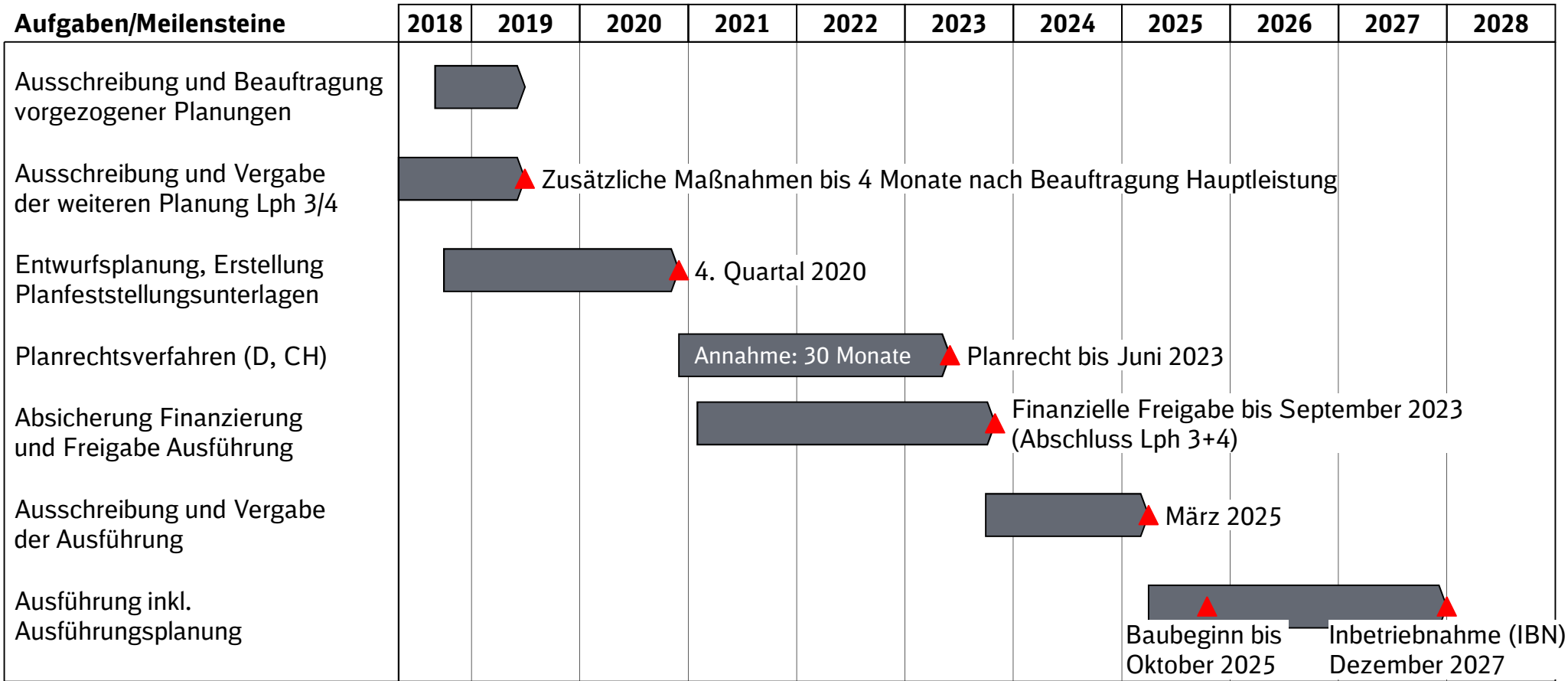
## Gesamtwertumfang (GWU) in Mio Euro (gerundet) Bau- und Planungskosten



# Termine Projekt



Termine mit derzeit angenommener Inbetriebnahme; realistischer IBN kann erst nach abgestimmter und bestätigter Baubetriebsplanung sowie vorliegendem Planrecht bestätigt werden.





1. **Begrüßung**
2. **Aktuelle Themen**
3. **Kosten und Termine**
4. **Entscheidungsbedarfe und Ausblick**



## Entscheidungsbedarfe

- Verabschiedung Thesenpapier SGV
- Einsatz eines Projektmanagers

## Ausblick

- Beauftragung ergänzender Gutachten und Stellungnahmen
- Abstimmung mit BIM-/Planungskoordination
- Ausarbeitung Sperrpausen-/ SEV-Konzept
- Darstellung Planungsfortschritt