

Presseinformation

Bahn informiert über die Ergebnisse weiterer Untersuchungen eines möglichen Tunnels in Offenburg

Weitere Erkundungsbohrungen beginnen Anfang April • Untersuchungskosten teilen sich Bund und Land

(Freiburg, 26. März 2012) Die Bahn hat heute in einer öffentlichen Gemeinderats-sitzung die Vertreter der Stadt Offenburg über weitere Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen eines Tunnels in Offenburg informiert. Seit September 2011 hat die Bahn die Variante III „Stadtwaldtunnel“ näher betrachtet. Dieser Tunnel liegt der Bahn in zwei Varianten vor. Variante eins mit einer Tunnelröhre und zwei Gleisen, wird von den Vertretern der Stadt Offenburg und der Bürgerinitiative favorisiert. Variante zwei ist ein Tunnel mit zwei eingleisigen Röhren, dieser wird aus betriebstechnischen Gründen von der Bahn bevorzugt. Beide Tunnelvarianten werden mit einer Neigung von sechs Promille geplant, die Trassenlage ist bei beiden Varianten identisch. Der Tunnel beginnt in Höhe Offenburg Bohlsbach, unterquert das Industriegebiet Nord, den Technologiepark und endet westlich von Hildboldtsweier. Im weiteren Verlauf spaltet sich die Planung in zwei Untervarianten auf. Die Variante III a fügt sich südlich vor Marienhof an die bestehende Rheintalbahn an, die Variante III b endet 100 bis 200 Meter südlich des Gewerbeparks Raum Offenburg. Diese Untervariante käme zum Tragen, wenn die Kernforderung zwei die „Autobahn-parallelle Trasse“ realisiert wird.

Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich für die Variante eins „Tunnelröhre mit zwei Gleisen“, durch den Bau der alle 500 Meter notwendigen Notausstiege, weiterer Untersuchungsbedarf bezüglich des Eingriffs in das besonders geschützte Gebiet im Stadtwald. Endgültige Ergebnisse werden im Spätherbst 2012 durch weitere Kartierungsarbeiten erwartet. Aufgrund der definierten Neigung der Tunnelvarianten von sechs Promille, wurden für beide Varianten der Einfluß der südlichen und nördlichen Trogbauwerke auf die querenden Gewässer untersucht und, ob die Gruppe A des Offenburger Güterbahnhofs erhalten werden kann. Als wichtigstes Ergebnis steht fest, dass die Gruppe A Offenburg – Appenweier verlegt werden muss, da diese Gruppe durch die Lage des Tunnels nicht mehr bedient werden kann. Ebenso wurde untersucht, wie die befürchteten Konflikte im Bereich der Bebauung auf ein Minimum reduziert werden können.

Um weitere Informationen über die Beschaffenheit des Offenburger Untergrunds zu erhalten, wird die Bahn Anfang April mit Bohrungen für die zweite Erkundungsstufe der geotechnischen Vorerkundung beginnen. Um Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren, plant die Bahn diese Bohrungen überwiegend auf öffentlichem Gelände durchzuführen.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt Karlsruhe
- Basel
Tel. +49 (0) 761 212-4504
Fax +49 (0) 761 212-3620
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse