

Presseinformation

Planungen für Tunnel Offenburg gestartet

Zweiröhriges Bauwerk untertunnelt künftig Offenburg • Vermessungsarbeiten laufen • Probebohrungen beginnen im Frühjahr 2017

(Karlsruhe, 30.11.2016) Anfang des Jahres hat der Deutsche Bundestag die Mehrkosten für die optimierte Planung der neuen Bahntrasse zwischen Offenburg und Riegel (Streckenabschnitt 7) bewilligt. Auf dieser Grundlage kann die Deutsche Bahn den Tunnel Offenburg realisieren. Die Deutsche Bahn hatte rund 80 Eigentümer, die vom Tunnelbau betroffen sind, zu einer ersten Informationsveranstaltung am 29. November eingeladen. 30 der eingeladenen Anwohner waren gekommen, um sich über den geplanten Tunnel zu informieren, Fragen zu stellen und zu diskutieren.

Vorbereitende Maßnahmen

Aufgrund der neuen Trassenführungen müssen die Planungsleistungen für den Streckenabschnitt 7 neu vergeben werden. Im Bereich Offenburg finden derzeit die Auswertungen der Bietergespräche statt, hier werden die Leistungen voraussichtlich noch in diesem Jahr beauftragt. Aktuell wird der Planungsbereich im Rahmen der Bestandsdatenerfassung mit Helikoptern und Drohnen topografisch vermessen. Die hierbei erfassten Daten dienen den Ingenieuren als Grundlage für die Planungen der neuen Eisenbahntrasse und des Tunnels in Offenburg. Außerdem werden ab Frühjahr 2017 Baugrunduntersuchungen durchgeführt, um insbesondere die Geologie und Hydrologie vor Ort zu erfassen. Auf Basis dieser Ergebnisse werden die zuständigen Ingenieure entscheiden, in welcher Bauweise der Tunnel Offenburg realisiert wird. Daneben wird bereits geprüft, inwieweit die Baumaßnahmen und der künftige Tunnel in den bestehenden Naturraum eingreifen.

Der Tunnel Offenburg

Das neue zweiröhriges Bauwerk untertunnelt künftig, weitgehend außerhalb der Wohnbebauung, das Stadtgebiet von Offenburg. Der Tunnel wird für Mischverkehr von Geschwindigkeiten bis zu 120 Kilometer pro Stunde ausgelegt. Im Regelfall sollen die überregionalen Güterverkehre durch das Bauwerk gefahren werden. Im Norden schließt er an die Ausbau- und Neubaustrecke an, im Süden wird er an die neue Gütertrasse entlang der Bundesautobahn 5 angebunden. Auch mit dem neuen Tunnel bleibt der Bahnhof Offenburg ein wichtiger Knotenpunkt im Schienenpersonenverkehr. Der Güterbahnhof Offenburg bleibt weiter als Standort für Züge, die aufgelöst oder gebildet werden, bestehen. Einige Funktionen, wie zum Beispiel die Änderung der Zugfolge, müssen an eine neue Ersatzanlage im Süden verlagert werden.

Michael Breßmer
Sprecher Großprojekt Karlsruhe
- Basel
Tel. +49 (0) 761 212-4504
Fax +49 (0) 761 212-2372
michael.bressmer
@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Presseinformation

Hintergrund: Der Streckenabschnitt 7

Der rund 47 Kilometer lange Streckenabschnitt 7 beginnt nördlich von Offenburg und verläuft bis Kenzingen. Er ist in die vier Planfeststellungsabschnitte (PfA) Appenweier-Hohberg (PfA 7.1), Hohberg-Friesenheim (PfA 7.2), Lahr-Ettenheim (PfA 7.3) und Ettenheim-Kenzingen (PfA 7.4) unterteilt. Der Tunnel Offenburg liegt im PfA 7.1. Nachdem der Bundestag am 28. Januar 2016 die Mehrkosten für die optimierte Planung in diesem Bereich beschlossen hatte, wird die Planung für den Streckenabschnitt 7 neu begonnen. Aktuell werden die ersten Details nördlich von Offenburg bis Kenzingen in einer Vorplanung erfasst. Nach den aktuellen Planungen sollen diese 2020 abgeschlossen sein. Im darauffolgenden Planungsschritt werden die Unterlagen für die Planfeststellung erarbeitet.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter www.karlsruhe-basel.de.

In den sozialen Netzwerken unter:

Facebook www.facebook.com/tunnelrastatt,

Twitter twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel) und

Instagram www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) oder www.instagram.com/karlsruhebasel (@karlsruhebasel)

Das Großprojekt Karlsruhe-Basel wird von der Europäischen Union kofinanziert. Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V), Fazilität „Connecting Europe“.