

Themendienst

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Daten und Fakten zum Tunnel Offenburg

(Karlsruhe, 02.12.2019)

Zwangspunkte bei der Trassenbetrachtung

Zahlreiche Zwangspunkte bestimmen den Verlauf des Tunnels und dessen Anbindungen. Bei der komplexen Nordanbindung sind sowohl die Brücke über die Bundesstraße 3 bei Appenweier als auch die Windschläger Straße und der Durbach zu berücksichtigen. Im Norden und im Mittelabschnitt des Tunnels ist der zu unterfahrende Bestand zu beachten. Im südlichen Teil der Tunneltrasse muss die Unterfahrung des Bürgerwaldsee geplant sowie die anschließend parallel verlaufende Autobahn 5 berücksichtigt werden. Auch die anliegende Bebauung, wie etwa das Gewerbegebiet hoch³, vorhandene Freileitungsmaste und die Straßenbrücke über die Landesstraße 99 müssen in diesem Bereich in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Zeitlicher Ablauf des Projektes

Die Vorplanung wurde Ende des Jahres 2019 abgeschlossen. Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist für das 1. Quartal 2020 vorgesehen. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung - inkl. Planfeststellungsverfahren - läuft bis voraussichtlich 2024. Die anschließende Bauvorbereitung und der eigentliche Bau sind auf zehn Jahre ausgelegt. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist für 2035 geplant.

Abschnittslänge

Appenweier bis Hohberg rund 15,5 km

Länge des Tunnels

Länge der Oströhre: ca. 11 km
Länge der Weströhre ca. 9 km

Der Tunnel wird in bergmännischer und offener Bauweise errichtet. Zusätzlich werden Rampen- bzw. Trogbauwerke mit einer maximalen Neigung von 6 % (Neigung gilt für gesamten Streckenabschnitt 7) errichtet. Endgültige Längen stehen erst nach Abschluss der technischen Vorplanung fest.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

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

Themendienst

Lage der Tunnelportale

Nordportal	nördlich Offenburg Güterbahnhof
Südportal	südlich Aluminium Richter

Ausbauparameter

Grundlage bilden die Empfehlungen aus der Kernforderung 1 Ausbaustrecke:

(Rheintalbahn)	250 km/h
Neubaustrecke	160 km/h
Tunnel	120 km/h
Streckeneneigung	6 ‰
Art des Tunnels	Zweiröhriger Tunnel mit je einem Gleis
Abstand der Röhren (Normalmaß)	ca. 29 Meter
Neu zu bauende Gleise	ca. 55 km
Untersuchte Brücken im Bestand	13
Anzahl der Rettungsplätze	vs. 15
Zu entsorgender Bodenaushub	ca. 2,5 Mio. m ³
Zu kartierende Fläche	87.000 ha

Zufahrt- und Rettungsplätze

An den Nord- und Südportalen jeweils 1.500 Quadratmeter
Zusätzlich werden rund 10 Notausgänge errichtet

Querstellen/ Verbindungsbauwerke rund 15 Stück

Sicherheits- und Rettungskonzept

Neben der Errichtung von Verbindungsbauwerken und Rettungsplätzen wird im Bereich des gesamten Tunnels eine feste Fahrbahn eingebaut. Dadurch können die Rettungs- und Hilfskräfte mit ihren Fahrzeugen in den Tunnel gelangen.

Geplante Zugfahrten (Hauptnutzung)

Neubaustrecke mit Tunnel Offenburg	Güterverkehr (bei Bedarf kann dieser aber auch im Mischbetrieb befahren werden)
Ausbaustrecke (Rheintalbahn)	Fernverkehr, Nahverkehr

Themendienst

Ausnahme: Güterzüge, die in Offenburg behandelt werden oder Ent- und Beladestellen auf der Rheintalbahn bedienen müssen, werden auf der Rheintalbahn gefahren.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

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