

Themendienst

Lage der Tunnelportale

Nordportal Oströhre	südlich der B3
Nordportal Weströhre	Kreisstraße 5324/Moltkestraße
Südportal	südlich Gewerbegebiet hoch ³

Ausbauparameter

(Rheintalbahn)	250 km/h
Neubaustrecke	160 km/h
Tunnel	120 km/h
Strecken­neigung	6 ‰
Art des Tunnels	zweiröhriger Tunnel mit je einem Gleis
Abstand der Röhren	bis zu 30 m
Neu zu bauende Gleise	ca. 55 km
Untersuchte Brücken im Bestand	13
Anzahl der Rettungsplätze	vs. 15
Zu entsorgender Bodenaushub	rund 3,5 Mio. m ³

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 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.

Schallschutz: Der Tunnel unter Offenburg stellt sicherlich die größte und zugleich wichtigste Maßnahme zum Schallschutz im Abschnitt dar. Ein Großteil der Güterzüge wird künftig durch den Tunnel fahren, die Anwohner werden so vom Lärm entlastet.

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