

## Presseinformation

### **Bahn startet weitere Probebohrungen zur Untersuchung eines möglichen Tunnels in Offenburg**

#### **Ergebnisse werden dem Projektbeirat im November vorgestellt • Untersuchungskosten teilen sich Bund und Land**

(Freiburg, 14. August 2012) Die Untersuchungen konzentrieren sich auf die Variante „Stadtwaldtunnel“ auf die sich Bahn, die Vertreter der Stadt Offenburg und der Bürgerinitiativen in den Arbeitsgruppen geeinigt haben. Ziel ist es, weiterführende Informationen über die Beschaffenheit des Grundwassers sowie die Bodenverhältnisse in diesem Bereich zu sammeln. Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen in der nächsten Projektbeiratssitzung präsentiert werden.

Die festgelegten sieben Bohrpunkte liegen im Bereich der Industriegebiete Nord, Waltersweier und im Stadtwald von Offenburg. Jede Bohrung wird bis zu fünf Tage in Anspruch nehmen. Das von der Bahn beauftragte Unternehmen wird bis zu einer maximalen Tiefe von 50 bis 60 Meter bohren und auf jedem Meter eine Probe entnehmen. Die Vorerkundungen werden voraussichtlich im September abgeschlossen sein. Aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen können die Aussagen zur vorherrschenden Geologie im Bereich der gewählten Linienführung des Tunnels eingegrenzt und bestimmt werden.

Anhand der Beurteilung der angetroffenen Geologie sollen grundsätzliche Aussagen über die Realisierbarkeit eines Tunnels getroffen werden können. In den kommenden noch offenen Planungsschritten, der sogenannten geotechnischen Hauptuntersuchung, werden die Bohrungen noch weiter verdichtet. Der Ab-stand der Bohrungen beträgt in dieser Phase der Bohrungen nur noch 50 bis 200 Meter.

Die Kosten in Höhe von rund 120.000 Euro teilen sich Bund und das Land Baden-Württemberg zu gleichen Teilen.

Der Stadtwaldtunnel 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 „Autobahnparallele Trasse“ realisiert wird.

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