

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat I

Bearbeitet von:
Schreiner, Edith

Tel. Nr.:
82-2212

Datum:
03.07.2014

1. Betreff: Entscheidung über die Trassenvarianten des Güterzugtunnels Offenburg
-

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Gemeinderat	09.07.2014	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

In Ergänzung zum Beschluss vom 19.11.2012 (DS-Nr.110/12) fordert der Gemeinderat:

Der Ausbau der Rheintalbahn 3./ 4. Gleis im Abschnitt der Kernforderung 1 (Offenburg) wird als Tunnel ausgeführt.

1. Die von der Bahn favorisierte Trassenführung (Variante 1c) - als zweiröhriger Tunnel mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h gemäß der in der 8. Projektbeiratssitzung festgelegten Linienführung der Variante III - soll als auszuführende Variante der Kernforderung 1 geplant und gebaut werden.
2. Sollte diese Trassenvariante nicht realisiert werden, hält die Stadt Offenburg an ihrer Forderung nach einem einröhrigen westlich unter dem Bürgerwald verlaufenden Tunnel fest.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

113/14

Dezernat/Fachbereich:
Dezernat I

Bearbeitet von:
Schreiner, Edith

Tel. Nr.:
82-2212

Datum:
03.07.2014

Betreff: Entscheidung über die Trassenvarianten des Güterzugtunnels Offenburg

Sachverhalt/Begründung:

In Vorbereitung auf die nächste Projektbeiratssitzung haben die Vertreter der DB Netz das Ergebnis ihrer Untersuchungen vorgestellt. Derzeit sind drei Tunnelvarianten im Gespräch.

Ziel der nächsten Projektbeiratssitzung ist:

1. Festlegung der Trassenführung des Tunnels
2. Planungsauftrag für die ausgewählte Trassenvariante

Die DB Netz kam nach Abschluss ihrer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen zum Ergebnis, dass sich ein Tunnel nicht nachteilig auf die Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke auswirkt.

Sie favorisiert einen zweiröhrigen Tunnel, der auf 120 km/h ausgelegt ist. Sie sieht Vorteile gegenüber dem einröhrigen zweigleisigen Tunnel insbesondere bei den geringeren Umwelteingriffen, dem besseren Schutz vor Erschütterungen und der besseren Betriebsqualität. (siehe Anlage)

Den Forderungen der Stadt Offenburg, Güterzüge nicht mehr durch die Stadt zu führen, den ICE-Halt zu erhalten und nicht Personenfernverkehr an der Stadt vorbeizuführen, kommt der neue Trassierungsvorschlag entgegen. Der zweiröhrige Tunnel ist auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. Zudem ist Offenburg einer der Top 50 Bahnhöfe im deutschen Fernverkehrsnetz, was für einen ICE-Halt in Offenburg auch in Zukunft spricht. Eine Vorbeifahrt an Offenburg durch den Tunnel bringe keine positiven Effekte für den Fernverkehr, wird von den Vertretern der DB Netz ausgeführt.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, die von der Bahn favorisierte Tunnelvariante mit zwei Röhren zu unterstützen, um die Entscheidung im Projektbeirat zu beschleunigen. Sie empfiehlt aber die Forderung nach einem einröhrigen Tunnel aufrechtzuerhalten, falls aus welchen Gründen auch immer eine Realisierung dieser Tunnelvariante nicht möglich ist. Dies empfiehlt sich insbesondere mit Blick auf die höheren Kosten einer zweiröhrigen Lösung.