

---

# Machbarkeitsüberlegungen zu einem neuen Haltepunkt in Windschläg

Salem Blum

Lucas Meyer de Freitas

Zürich, 26.02.2019

# Inhaltsverzeichnis

---

1. Ausgangslage und Ziel der Untersuchung
2. Mögliche Ausgestaltung des Haltepunkts
3. Grobe Kostenschätzung
4. Überlegungen zum Bauablauf/Provisorien
5. Fahrzeitverlust Fernverkehr
6. Fazit

## Ausgangslage

---

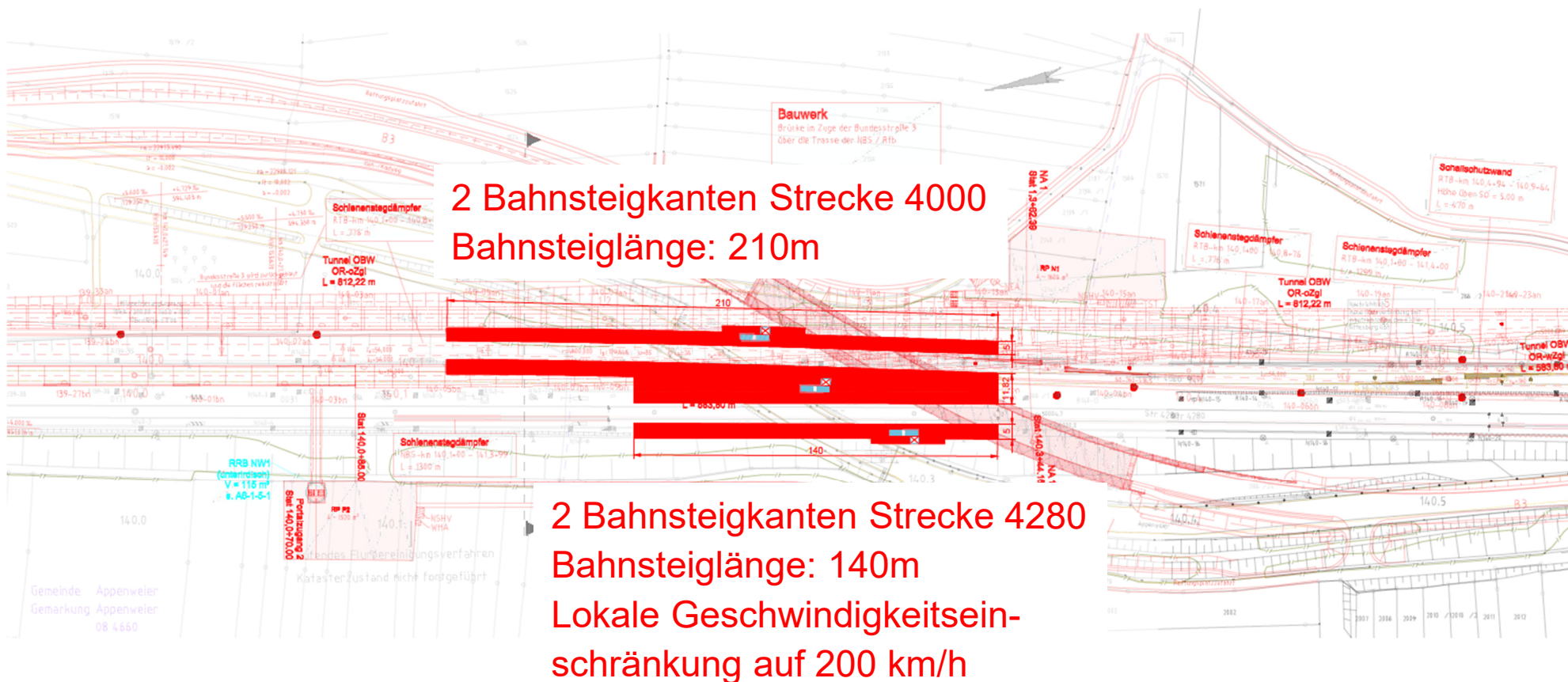
- Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn plant die DB einen Tunnel unter der Stadt Offenburg (Inbetriebnahme voraussichtlich zwischen 2035 und 2040) zu errichten.
- Der Landkreis Ortenau plant die Errichtung eines neuen Klinikums im Norden der Stadt Offenburg. Im Ortsteil Windschläg würde ein geeignetes Gebiet in der Nähe der Bahnstrecke zur Verfügung stehen.
- Für die Erschliessung des neuen Klinikums bietet sich die Errichtung eines neuen Schienen-Haltepunkts in Windschläg an.
- Die Nordeinfahrt des Tunnels Offenburg ist seitens DB ebenfalls im Bereich des Ortsteils Windschläg geplant.

## Ziel der Untersuchung

---

- Überlegungen zur Machbarkeit eines neuen Haltepunkts unter Vorgabe der geplanten Gleisgeometrie des viergleisigen Ausbaus seitens der DB.
- Grobe Kostenschätzung für die Errichtung des Haltepunkts mit vier Bahnsteigkanten
- Folgekosten für die Errichtung des Tunnels sind nicht Teil der gegenständlichen Untersuchung

# Mögliche Ausgestaltung des Haltepunkts

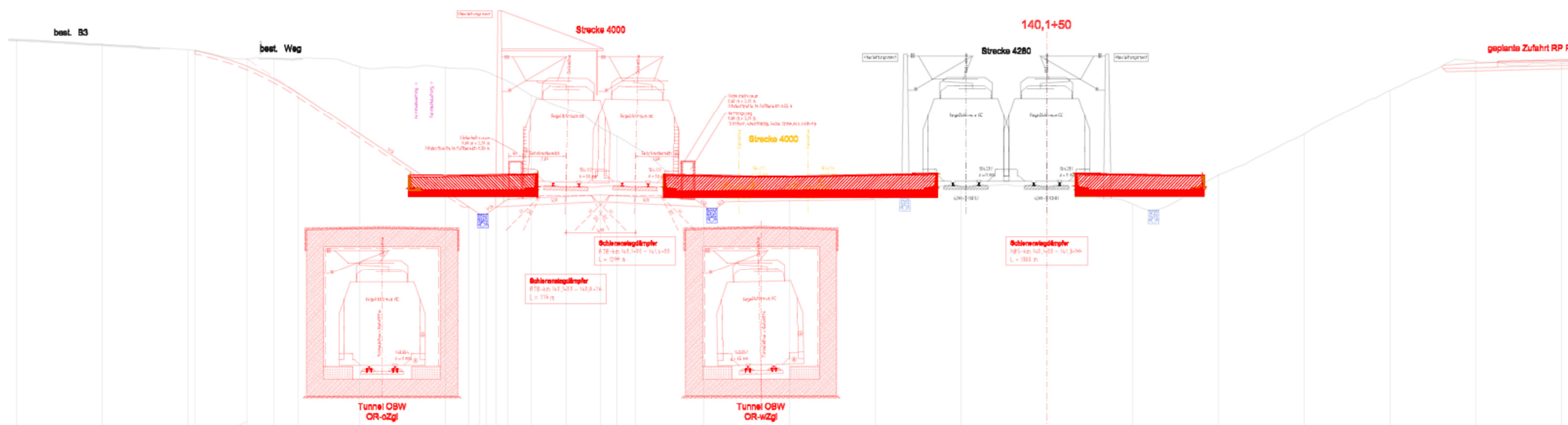


# Mögliche Ausgestaltung des Haltepunkts – Bahnsteige

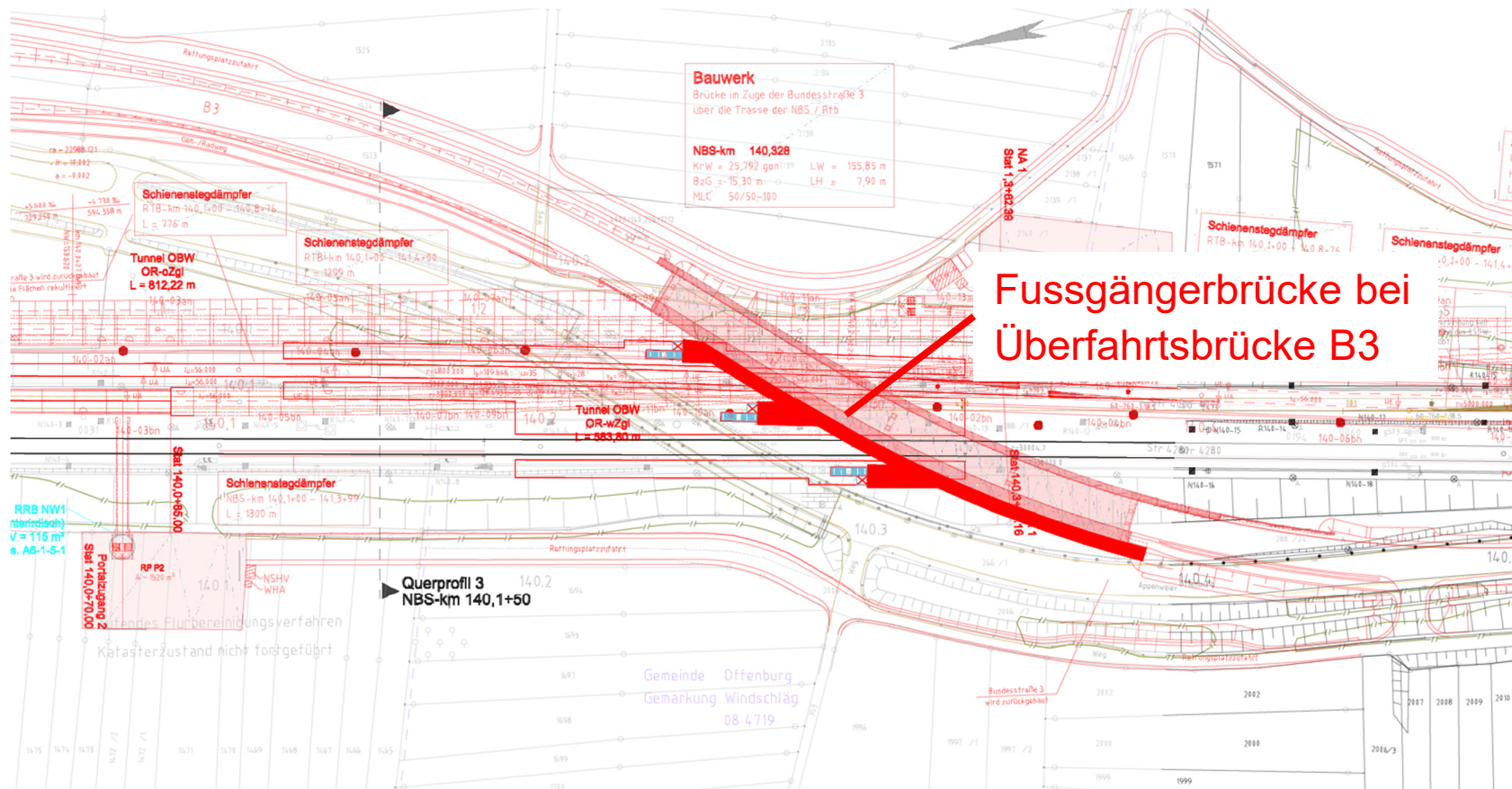
Seitenbahnsteig  
Breite: 5m

Mittelbahnsteig  
Breite: 12m

Seitenbahnsteig  
Breite: 5m



# Mögliche Ausgestaltung des Haltepunkts – Erschliessung



## Grobe Kostenschätzung (+/- 30%, Kostenstand Dez. 2018)

Kostenstelle	Einheit	Einheitspreis (EUR)	Menge	Betrag
<b>Bahnsteige</b>				
Aushub	m <sup>3</sup>	40	462	18'480
Konstruktion Bahnsteige	m <sup>2</sup>	650	4'225	2'746'250
Bahnsteigdach	m <sup>2</sup>	1'200	1'056	1'267'500
<b>Haltestellenausstattung</b>				
Möblierung	Stk	33'660	3	100'980
Telekomanlagen	Stk	69'003	1	69'003
Energietechnik 50 Hz	Stk	140'250	1	140'250
<b>Erschliessung Bahnsteige</b>				
Lift	Stk	300'000	3	900'000
Ortsbetonierte Treppe	Stk	40'000	3	120'000
Fussgängerbrücke bei Überfahrtsbrücke B3	m <sup>2</sup>	3'500	855	2'992'500
Kosten (exkl. MwSt.)				8'354'963
Baustelleneinrichtung		10%	835'496	
Unvorhergesehenes		15%	1'378'569	
Zwischensumme				10'569'028
Honorare und Nebenkosten		20%	2'113'806	
<b>Totale Kosten (exkl. MwSt.)</b>				<b>12'682'834</b>



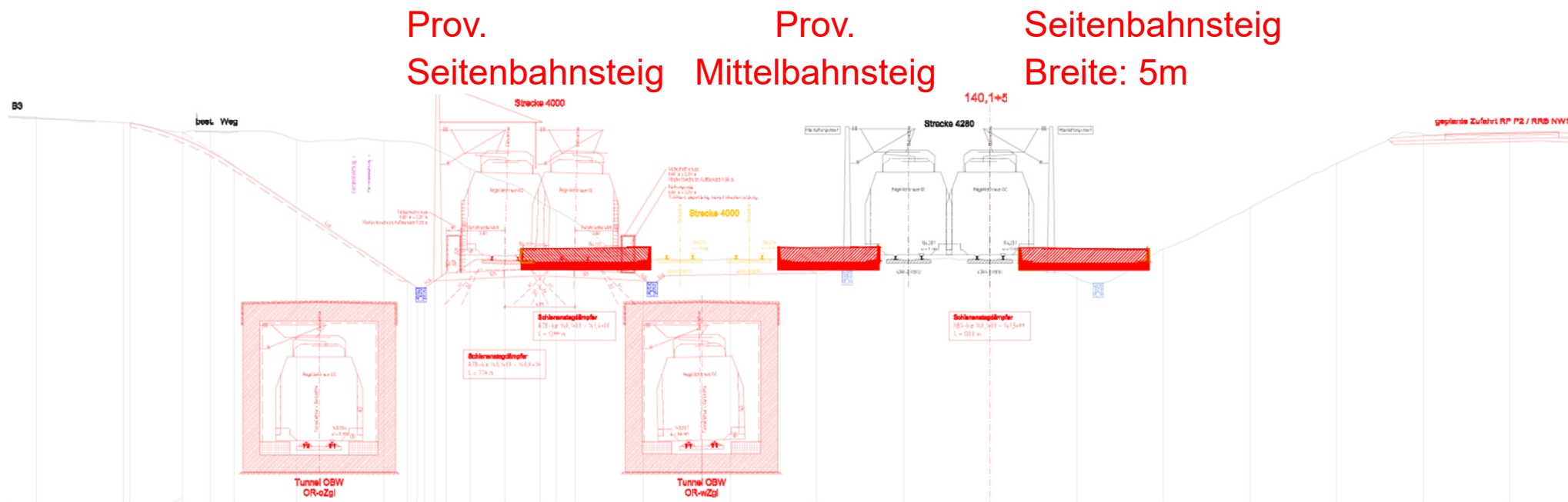
## Überlegungen zum Bauablauf

---

- Die erarbeiteten Pläne und Kostenschätzung gehen von einer Erstellung des Haltepunktes zusammen mit dem Bau des Tunnels Offenburg aus und berücksichtigen:
  - Die Gleise der Strecke 4000 in neuer Lage
  - Die Tunnelportale in neuer Lage
  - Lokale Geschwindigkeitseinschränkung auf der Strecke 4280 im Bereich der neuen Bahnsteige auf 200 km/h
- Aber:
  - Der oben beschriebene Ausgangszustand wird frühestens 2035 erreicht
  - Sollte ein Haltepunkt bereits früher realisiert werden, müsste dieser als Provisorium im Bestand errichtet werden und im Zuge der Errichtung des Tunnels Offenburg neu gebaut werden (während dieser Zeit wäre keine Bedienung des Haltepunktes möglich)

# Überlegungen zum Bauablauf

- Mögliche provisorische Ausgestaltung für die Zeit zwischen die Inbetriebnahme des neuen Klinikums und der Fertigstellung des Tunnels Offenburg



## Überlegungen zum Bauablauf

---

- Das Provisorium für den neuen Haltepunkt müsste unter Betrieb errichtet werden
- Die Kosten dieses provisorischen Haltepunktes würden einen verlorenen Aufwand darstellen, da
  - die provisorischen Bahnsteigkanten entlang der Strecke 4000 komplett abgerissen und neu gebaut werden müssen
  - die Erschliessung der Bahnsteige im Zug der Verlegung der B3 neu erstellt werden müsste
  - Eine Erschliessung der Bahnsteige mittels Personentunnel aufgrund des geplanten Tunnels Offenburg nicht ohne Anpassungen am Projekt der DB möglich ist

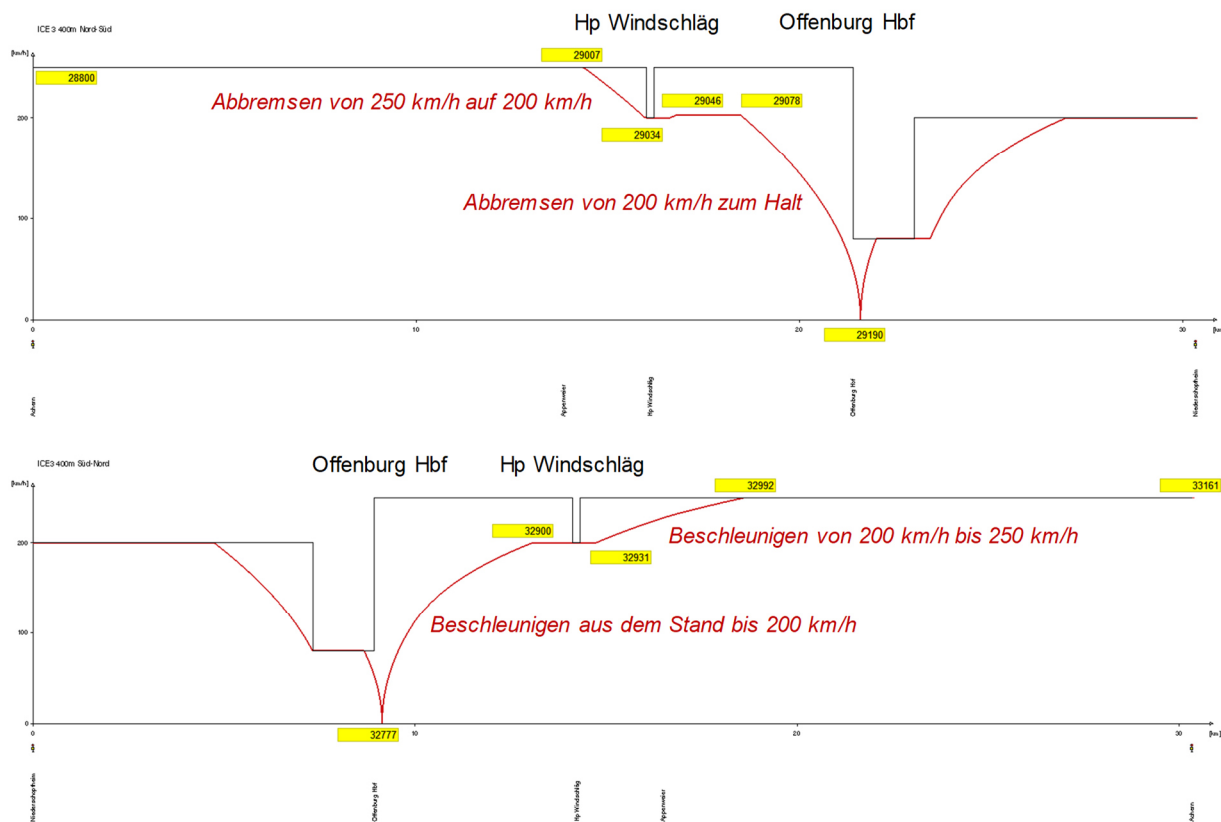
## Fahrzeitverlust Fernverkehr

---

- Mit Errichtung der Bahnsteige an der Strecke 4280 müsste dort eine lokale Geschwindigkeitseinschränkung auf 200 km/h (230 km/h könnte ggfs. separat geprüft werden, vgl. ABS Hamburg-Berlin) in Kauf genommen werden
- Hierauf könnte verzichtet werden, wenn
  - nur an der Strecke 4000 zwei Bahnsteige errichtet und auf die Errichtung von Bahnsteigen an der Strecke 4280 unter Inkaufnahme einer eingeschränkten Bedienbarkeit für Züge in Richtung Kehl/Strasbourg verzichtet wird (keine Einschränkung für Züge der Rheintalbahn in Richtung Karlsruhe und in Richtung Renchtal
  - die Bahnsteige an der Strecke 4280 an separaten (zusätzlichen) Gleisen errichtet werden, welche kurz vor und nach dem Hp Windschlag von der Strecke 4280 abgehen bzw. einmünden (Vorschlag DB)

# Fahrzeitverlust Fernverkehr

Lokale Geschwindigkeitseinschränkung beim neuen Hp Windschlag 200 km/h



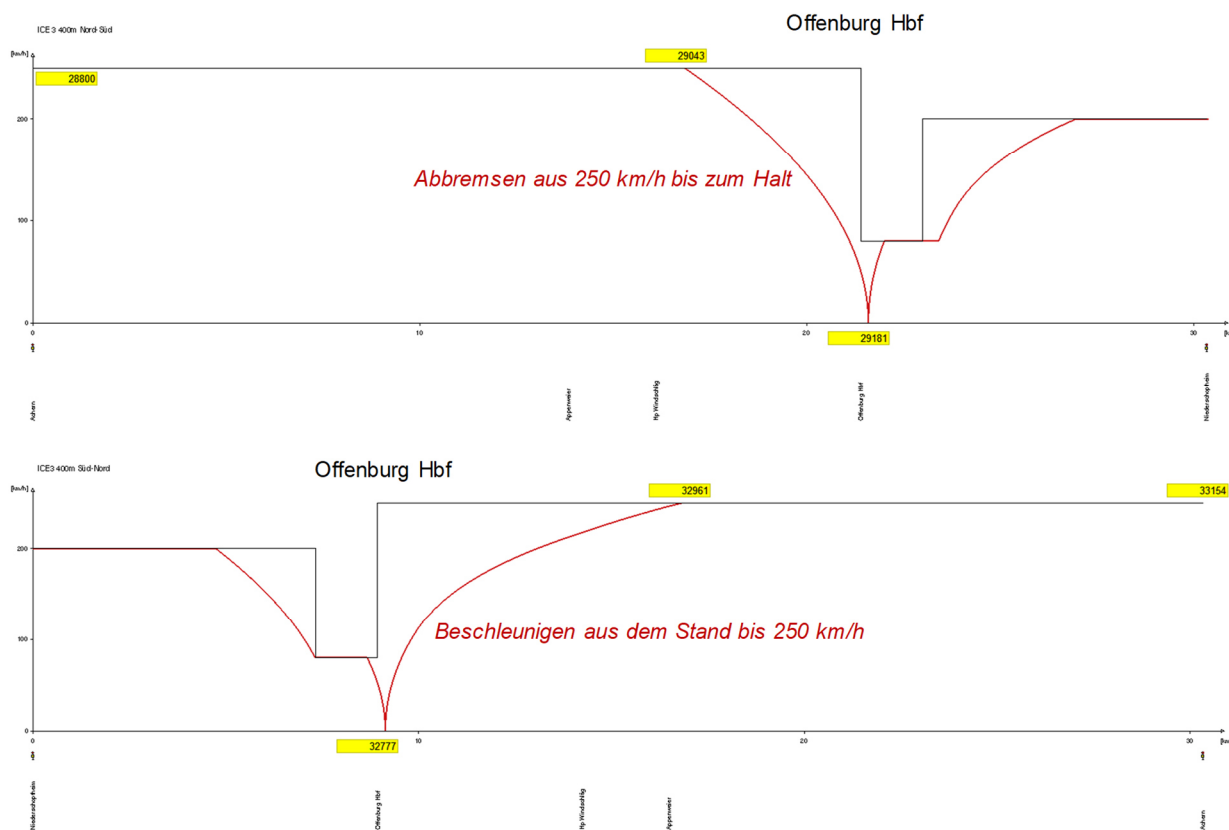
Fahrverlauf mit lokaler  
Einschränkung auf 200 km/h  
2x ICE3 (400 m)

**Fahrzeitdifferenz  
Fahrtrichtung Nord-Süd:  
9 Sekunden länger**

**Fahrzeitdifferenz  
Fahrtrichtung Süd-Nord:  
7 Sekunden länger**

# Fahrzeitverlust Fernverkehr

Ungestörter Fahrtverlauf 2x ICE3 (400 m)



Fahrverlauf ohne lokale  
Einschränkung auf 200 km/h  
2x ICE3 (400 m)

**Fahrtrichtung Nord-Süd**

**Fahrtrichtung Süd-Nord**

## Fazit

---

- Die Kosten für die Errichtung eines Haltepunktes Windschlag mit vier Bahnsteigkanten im Zuge der Fertigstellung des Tunnelprojektes betragen etwa 10-15 Mio. EUR.
- Der Entwurf des Haltepunktes passt sich an den Plänen der DB an und erfordert keine Änderungen des DB-Projektes in Bezug auf die Lage und Höhe der Gleise.
- Auf der Strecke 4280 müsste eine lokale Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 200 km/h in Kauf genommen werden oder aber es werden nur zwei Bahnsteigkanten nur an der Strecke 4000 errichtet und unter Inkaufnahme von Einschränkungen in der Fahrplangestaltung wird auf die Bahnsteigkanten an der Strecke 4280 verzichtet.
- Seitens DB ist mit einem Mehraufwand für den Tunnelbau aufgrund des zusätzlichen Schutzes gegen Lärm und Vibrationen bedingt durch das dannzumal vorhandene Klinikum zu rechnen. Die hieraus entstehenden Mehrkosten/Verzögerungen im Bauablauf können erst beziffert werden, wenn die genaue Lage des Klinikums bekannt ist.