B 463, Westtangente Pforzheim, 1. Bauabschnitt

Zahlen & Fakten

1. Bauabschnitt
Vorhabenträger: Bund, Stadt Pforzheim
Aktuelle Gesamtkosten: ca. 163,5 Mio. €
Baulänge: ca. 2,75 km
Baubeginn: 2009
Bauende: Frühjahr 2024

Teilabschnitt 1.01
Bauzeit: 2009 - 2012
Baukosten: rund 10,0 Mio. €

Teilabschnitt 1.02
Bauzeit: November 2015 - April 2019
Baukosten: rund 20,0 Mio. €

Teilabschnitt 1.03
Bauzeit: Mai 2019 - Mai 2024
Baukosten: rund 133,5 Mio. €

Aktueller Stand

Verkehrsfreigabe am 13.05.2024

Bauabschnitt 1.03 - Arlinger Tunnel:

- Restarbeiten
- Einfahrbetrieb unter Verkehr bis voraussichtlich Ende Juni 2024

Bauabschnitt 1.03 – Verkehrsknotenpunkt B 463 / B 294:

- Restarbeiten

Bauabschnitt 1.03 – Untergeordnete Baulose

- Herstellung der Lärmschutzwand oberhalb des Südportals vom Arlinger Tunnel von Oktober 2023 bis Frühjahr 2024

Termine

Verkehrsfreigabe am 13.05.2024

Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr B.-W. vom 13.05.2024

Kontakt

Fachinformationen

Claudia Oberle (Sachgebietsleitung)
0721 926-3508
claudia.oberle@rpk.bwl.de

Ralf Weisenburger (Projektleitung)
0721 926-7956
ralf.weisenburger@rpk.bwl.de

Svenja Maier (Bauleitung)
0721 926-3526
svenja.maier@rpk.bwl.de

Das Projekt

- Ausgangslage
- Geplante Maßnahmen
- Informationen zum 2. Bauabschnitt

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich Pforzheims treffen die Verkehrsströme dreier Bundesstraßen aufeinander. Die B 10 kommt aus Karlsruhe und führt in Ost-West-Richtung nach Stuttgart, die B 294 aus dem Enztal führt in Süd-West-Richtung nach Bretten. Aus der Stadtmitte in Richtung Nagold führt die B 463 in Süd-Richtung.

Bedingt durch eine fehlende Verkehrsverbindung zwischen den qualifizierten Straßen im gesamten Raum westlich außerhalb von Pforzheim sowie dem ein- und ausströmenden Ziel- und Quellverkehr entsteht im Innenstadtbereich ein großer Anteil an Durchgangsverkehr mit entsprechend hohem Schwerverkehrsanteil. Daneben wird das beschriebene Netz an Wochenenden zusätzlich durch Freizeitverkehr belastet, der mangels alternativer Fahrtrouten in den Schwarzwald entsteht.

Im Falle der Nullvariante, d.h. bei Verzicht auf jegliche Realisierung von Um- und Ausbaumaßnahmen, wurden die Verkehrsmengen im Jahr 1999 bereits für das Jahr 2010 folgendermaßen prognostiziert:

- B 10 Karlsruher Straße: 31.000 Kfz/24h
- B 294 Bahnhof Brötzingen: 43.800 Kfz/24h

Dies verdeutlicht den unmittelbaren Bedarf einer leistungsfähigen Ortsumfahrung westlich von Pforzheim.

Die Bedeutung der Westtangente für die Entlastung der Innenstadt und der westlichen Bereiche von Pforzheim wurde auch im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pforzheim bestätigt.

Geplante Maßnahmen

1. Bauabschnitt:

Die Westtangente Pforzheim wird als Bundesstraße 463 geführt und verläuft von Nord nach Süd. Die Planung des 1. Bauabschnittes der Westtangente zwischen der A 8 und der B 294 ist in 3 Abschnitte unterteilt (vgl. Planungsunterlage „Gesamtübersicht Unterabschnitte“):

Bauabschnitt 1.01:

Der Bauabschnitt 1.01, welcher die Anbindung der Anschlussstelle A 8 „Pforzheim West“ an die B 10 umfasst, konnte bereits

im Jahr 2012 baulich fertiggestellt werden.

Bauabschnitt 1.02:

Der im April 2019 fertiggestellte Bauabschnitt 1.02 beginnt im Norden im direkten Anschluss an die Anschlussstelle der A 8 „Pforzheim-West“ (Bauabschnitt 1.01) und führt anschlussfrei in Richtung Süden, während die Heilbronner Straße und der Römerwestweg gekreuzt werden, bevor ein Anschluss an die Dietlinger Straße (L 562) erfolgt (sog. teilplanfreier Anschluss auf zwei Ebenen). Das Ende des Bauabschnittes 1.02 folgt dann circa 100 m südlich des Knotenpunktes am späteren Portal des sich derzeit im Bau befindlichen 1,35 km langen Arlinger Tunnels (Bauabschnitt 1.03).

Der Bauabschnitt 1.02 wurde in 5 Baulosen realisiert (vgl. Planungsunterlage „Übersicht Baulose, Bauabschnitt 1.02).

Bauabschnitt 1.03:

Der Bauabschnitt 1.03 umfasst den Streckenabschnitt des Arlinger Tunnels einschließlich der Anbindung an die B 294.

Arlinger Tunnel - Rohbau

Das künftige Nordportal und somit der Beginn des neuen Streckenabschnitts liegt circa 100 m südlich der L 562 (Dietlinger Straße), nordwestlich des Ortsteils Pforzheim-Arlinger. Von Nord nach Süd unterquert der Tunnel den Höhenrücken des Arlingers.

Das Bauvorhaben besteht aus dem eigentlichen Verkehrstunnel, der Hauptröhre, und einem im Osten angelegten Rettungsstollen, sowie weiteren Teilbauwerken (vier Querschläge, drei Betriebszentralen, zwei Pannenbuchten, ein Löschwasserbecken, ein Havariebecken).

Die Länge des Tunnels beläuft sich auf 1.347,9 m. Der Rettungsstollen hat eine Länge von 1.077,3 m. Im Bereich des Nord- sowie Südportals wurden die ersten circa 50 m in offener Bauweise gebaut. Der größte Teil des Tunnels wurde in bergmännischer Bauweise hergestellt. Als Bauverfahren hierfür wurde die neue österreichische Tunnelbauweise angewendet. Diese fand Anwendung auf Grund des inhomogenen Gebirges, um auf gebirgsschonende Weise das Material auszubrechen. Es wurden temporäre Sicherungen aus Spritzbeton, Ausbaubögen, Gebirgsankern und Spießen eingesetzt. Insgesamt fielen in diesem Bauabschnitt circa 330.000 m³ Aushub- und Ausbruchmassen an. Für die Herstellung des eigentlichen Tunnelbauwerks (Hauptröhre & Rettungsstollen inkl. Querschläge) wurde eine geschlossene wasserundurchlässige Innenschale aus Stahlbeton hergestellt. Die Herstellung erfolgte Blockweise (in der Regel je 10m) mit Hilfe eines Schalwagens. Insgesamt wurden ca. 68.000m³ und 8.000t Stahl verbaut. Der Innenausbau des Tunnelbauwerks umfasst die Entwässerungseinrichtungen, den Straßenunter- und Oberbau, die Herstellung der beidseitig angeordneten Notgehwege und die darunter verlaufenden Leerrohranlagen.

Arlinger Tunnel – Betriebsausstattung

Für den Betrieb eines Straßentunnels ist eine aufwendige Betriebsausstattung erforderlich. Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist im Auftrag des Bundes für die bauliche Umsetzung der Betriebsausstattung zuständig. Für den künftigen Betrieb des Straßentunnels ist die Stadt Pforzheim verantwortlich. Die unterschiedlichen Komponenten der Tunnelbetriebsausstattung sind alle miteinander intelligent vernetzt und können von den drei Betriebszentralen aus überwacht und gesteuert werden, eine dauerhafte Anwesenheit des Betriebspersonals ist jedoch nicht erforderlich. Mit der sogenannten „Übergeordneten Leittechnik“ wird der Straßentunnel auf die Verkehrsmanagementzentrale in Stuttgart aufgeschaltet, sodass eine dauerhafte Überwachung und Steuerung des Tunnels zentral von der Verkehrsmanagementzentrale aus gewährleistete ist.

Die Sicherheitseinrichtungen der Betriebsausstattung umfassen u.a. 10 begehbare Notrufkabinen im Tunnel (jeweils mit Notruftelefon, Handfeuermelder und Handfeuerlöscher), eine Linienbrandmeldeanlage im gesamten Tunnel, 17 Lautsprecher und ca. 50 Kameras im Tunnel, dem Rettungsstollen und den Tunnelvorfeldern. Für die Tunnellüftung werden 2 große Axialventilatoren in der Betriebszentrale Mitte installiert, welche die Abluft (Rauchgase, Schadstoffe, etc.) über die Zwischendecke in der Hauptröhre und den dort vorgesehenen 20 Rauchabzugsklappen absaugen und über den Abluftkamin ins Freie blasen. In den Betriebszentralen ist außerdem eine Raumbelüftungsanlage für die Frischluftversorgung vorgesehen. Im Tunnel, dem Rettungsstollen und den Tunnelvorfeldern werden ca. 600 LED-Lampen installiert. In den Tunnelvorfeldern sind außerdem Verkehrstechnische Einrichtungen, wie z.B. Wechselverkehrszeichen, Halbschranken, Höhenkontrollen, etc. vorgesehen.

Insgesamt werden rund 236 km Kabel verlegt, um die einzelnen Komponenten der Tunnelbetriebsausstattung mit einander zu verbinden.

Nach rund viereinhalb Jahren Bauzeit für den Tunnelrohbau einschließlich der notwendigen Betriebsausstattung erfolgte die Verkehrsfreigabe des Arlinger Tunnels am 13. Mai 2024.

Knotenpunkt B 463 / B 294

Das Bauvorhaben bildet den Lückenschluss zwischen dem Arlinger Tunnel und der B 294, Wildbader Straße.

Bei dem Neubau des Knotenpunktes für die Anbindung der B 463 an die im Süden verlaufende B 294 wird die B 463 um ca. 124 m verlängert und über eine Rampe an die B 294 angebunden. Der zukünftige Anschluss der B 463 an die B 294 erfolgt mit einer Lichtsignalanlage. Um die Verkehrsflüsse abzuführen, wird die B 294 im Knotenpunktbereich jeweils um einen Abbiegefahrstreifen erweitert. Für diese Erweiterung wird westlich der Anschlussstelle die vorhandene Böschung auf ca. 150 m, ab dem Bereich der Einmündung B 294 / Zum Lachenwäldle (in Fahrtrichtung Birkenfeld), abgetragen. Der Eingriff in das Gelände wird durch eine Winkelstützwand von bis zu ca. 6,70 m Höhe abgefangen.

Im Innenohr zwischen der Rampe und der B 294 wird die Grünfläche aufgeschüttet und zu einem Notlandeplatz für Helikopter ausgebildet.

Neben umfangreichen Erd- und Entwässerungsarbeiten (u.a. müssen ca. 35.000 m³ Boden und Fels abgetragen sowie ein ca. 200 m langer Regenwasserkanal (DN 1200) umgelegt werden) werden bestehende Wirtschaftswege erneuert.

Die Anschlussstelle B 463 / B 294 der Westtangente Pforzheim wurde am 13. Mai 2024 gemeinsam mit dem Arlinger Tunnel für den Verkehr freigegeben.

Lärmschutzwand oberhalb des Südportals Arlinger Tunnel

Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte für die Anwohner oberhalb des Südportals des Arlinger Tunnel wird zwischen dem künftigen Wirtschaftsweg und der Böschungsoberkante eine ca. 100 m lange und ca. 5 m hohe Lärmschutzwand gebaut. Die Lärmschutzwand besteht aus einem Betonkern und beidseitig angeordneten Drahtgitterkörben mit einer Steinfüllung, sogenannte Gabionen.

Die Lärmschutzwand wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 fertiggestellt sein.

Wegweisende Beschilderung von der AS BAB 8 Pforzheim-West bis KNP B 463 / B 294

Im Bereich der kompletten Trasse der Westtangente Pforzheim, zwischen der Anschlussstelle BAB 8 Pforzheim – West und dem Knotenpunkt B 463 / B 294 muss die Wegweisende Beschilderung ergänzt bzw. erneuert werden. Die Wegweisende Beschilderung wird mit sogenannten Prismenwendern ausgestattet, sodass die Richtungsbezeichnungen automatisiert in Abhängigkeit vom jeweils geschalteten Verkehrsprogramm des Arlinger Tunnels angepasst werden können. So wird unter anderem bei einer Tunnelsperrung auf den Wegweisern automatisiert „Tunnel gesperrt“ in Verbindung mit der entsprechenden Umleitungsbeschilderung angezeigt. Der Aufbau einer manuellen Beschilderung wird daher nicht erforderlich. Dies entspricht dem aktuellen Stand der Technik und wird bei allen Tunnelneubauten vorgesehen.

Informationen zum 2. Bauabschnitt

Der zweite Abschnitt umfasst mit dem „Sonnenbergtunnel“ die Weiterführung der Westtangente bis zur bestehenden Bundesstraße 463 und damit die überregionale Anbindung des Nagoldtals an die A 8. Dieser Bauabschnitt ist Gegenstand eines zukünftigen gesonderten Planrechtsverfahrens. Für den zweiten Bauabschnitt liegen bislang lediglich Linienuntersuchungen vor, die im Zusammenhang mit dem ersten Bauabschnitt mit den Trägern öffentlicher Belange in den Jahren 1984/ 1985 diskutiert wurden. Aufgrund der Einstufung der Maßnahme im Bedarfsplan wurde dieser Streckenabschnitt seitdem planerisch nicht weiterverfolgt. Im Bedarfsplan 2013 für Bundesfernstraßen ist der zweite Bauabschnitt im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft (WB).

Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung

- Planung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alle Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen werden in den Planungsprozess des Projektes integriert. Hier können Sie sich über die aktuellen Beteiligungsmaßnahmen informieren und die aktuellen Planungsunterlagerlagen einsehen.

Beschreibung	Dateityp	Größe
Präsentation zur Bürgerinformationsveranstaltung am 18.02.2020 in Pforzheim	pdf	3 MB
FAQ Baustellenbegehung am 25. November 2017	pdf	195 KB

Pressemitteilungen

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 15.03.2024 (Tagesbaustellen an der B 463, B 294 und L 562)	pdf	67 KB
Pressemitteilung vom 15.03.2024 (Landrat des Enzkreises Bastian Rosenau und Mitglieder des Kreistages zu Besuch auf der Baustelle am Arlinger Tunnel)	pdf	1 MB
Pressemitteilung vom 06.02.2024	pdf	62 KB
Pressemitteilung vom 07.11.2023	pdf	62 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 27.10.2023	pdf	271 KB
Pressemitteilung vom 04.09.2023	pdf	287 KB
Pressemitteilung vom 31.07.2023	pdf	141 KB
Pressemitteilung vom 02.05.2023	pdf	143 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 02.02.2023	pdf	168 KB
Pressemitteilung vom 22.11.2022	pdf	165 KB
Pressemitteilung vom 05.10.2022	pdf	159 KB
Pressemitteilung vom 27.07.2022	pdf	138 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 19.04.2021	pdf	49 KB
Pressemitteilung vom 15.03.2021	pdf	49 KB
Pressemitteilung vom 12.01.2021	pdf	61 KB
Pressemitteilung vom 02.10.2020	pdf	64 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 31.08.2020	pdf	63 KB
Pressemitteilung vom 13.07.2020	pdf	55 KB
Pressemitteilung vom 06.03.2020	pdf	162 KB
Pressemitteilung vom 14.04.2020	pdf	54 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 07.08.2019	pdf	161 KB
Pressemitteilung vom 24.05.2019	pdf	511 KB
Pressemitteilung vom 15.02.2018	pdf	160 KB
Pressemitteilung vom 27.11.2017	pdf	158 KB

Beschreibung	Dateityp	Größe
Pressemitteilung vom 20.07.2017	pdf	61 KB

Planung

Planungsunterlagen

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Gesamtübersicht Unterabschnitte	pdf	401 KB
Übersicht Baulose, Bauabschnitt 1.02	pdf	949 KB

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Fotos zum Bauabschnitt 1.02	pdf	9 MB
Lageplan 1, Bauabschnitt 1.02	pdf	2 MB
Lageplan 2, Bauabschnitt 1.02	pdf	5 MB
Lageplan, Bauabschnitt 1.03, Knotenpunkt B 463 / B 294	pdf	1.019 KB

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Übersichtslageplan, Bauabschnitt 1.03	pdf	2 MB
Geotechnischer Längsschnitt, Bauabschnitt 1.03	pdf	2 MB
Regelquerschnitte Tunnelröhren, Bauabschnitt 1.03	pdf	772 KB
Absehensentscheid vom 06.07.2015	pdf	125 KB

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Planfestellungsbeschluss vom 08.02.1999	pdf	7 MB
Planfestellungsbeschluss vom 08.02.1999 - Ergänzungsverfahren	pdf	1 MB

Teilabschnitt 1.03

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 1, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 2, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 3, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 4, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 5, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 6, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Filmische Baubegleitung Arlinger Tunnel - Teil 7, Copyright: Vicko Marega

Aufgrund Ihrer Cookie-Einstellungen kann das Video nicht angezeigt werden.

Einstellungen ändern

Weitere Informationen

Wie läuft ein Planfeststellungsverfahren ab?
Planungsleitfaden Öffentlichkeitsbeteiligung