

B 463, Westtangente Pforzheim, 1. Bauabschnitt

Kontakt

Fachinformationen Claudia Oberle, Sachgebietsleitung, 0721 926-3508, claudia.oberle@rpk.bwl.de
Ralf Weisenburger (Projektleiter), 0721 926-7956, ralf.weisenburger@rpk.bwl.de

Zahlen & Fakten

1. Bauabschnitt
Planungsstand: Im Bau
Vorhabenträger: Bund, Stadt Pforzheim
Kosten: rd. 122,5 Mio. €
Baulänge: ca. 2,75 km
Baubeginn: 2009
Bauende: voraussichtlich Ende 2023

Termine

Ab Montag, 20.07.2020
Sperrung des Wirtschaftswegs nach der Zufahrt Pfaffenäckerweg vom Wohngebiet kommend

Pressemitteilung vom 13.07.2020

Aktueller Stand

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

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

Teilabschnitt 1.03
Bauzeit: Mai 2019 - vsl. Ende 2023
Baukosten: rd. 92,5 Mio. €

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

Das Projekt

- Ausgangslage
- Geplante Maßnahmen
- Aktueller Stand Bauabschnitt 1.03

Ausgangslage

Im Innenstadtbereich Pforzheims treffen die Verkehrsströme dreier Bundesstraßen aufeinander. Die B10 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:

B10 Karlsruher Straße: 31.000 Kfz/24h

B294 Bahnhof Brötzingen: 43.800 Kfz/24h

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

Geplante Maßnahmen

Die Westtangente wird als Bundesstraße 463 geführt und verläuft von Nord nach Süd. Die Planung des 1. Bauabschnittes der Westtangente Pforzheim zwischen A 8 und 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 1,3 Kilometer 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 beziehungsweise Anschluss an das Gewerbegebiet „Oberes Enztal“.

Das künftige Nordportal und somit der Beginn des neuen Streckenabschnittes 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 Rettungstollen hat eine Länge von 1.077,3 m. Im Bereich des Nord- sowie Südportals werden die ersten circa 50 m in offener Bauweise gebaut. Der größte Teil des Tunnels wird in bergmännischer Bauweise hergestellt. Als Bauverfahren hierfür wird die neue österreichische Tunnelbauweise verwendet. Diese findet Anwendung auf Grund des inhomogenen Gebirges um auf gebirgsschonende Weise das Material auszubrechen. Es werden temporäre Sicherungen aus Spritzbeton, Ausbaubögen, Gebirgsankern und Spießen eingesetzt. Insgesamt werden in diesem Bauabschnitt circa 330.000 m³ Aushub- und Ausbruchmassen anfallen.

Die Bauzeit für die Rohbauarbeiten einschließlich der notwendigen Betriebsausstattung ist mit rund viereinhalb Jahren veranschlagt, sodass nach derzeitigem Kenntnisstand mit der Fertigstellung des Tunnelbauwerks und der Anbindung der neuen B 463 an die bestehende B 294 Ende 2023 gerechnet wird.

Aktueller Stand Bauabschnitt 1.03

Am 24.05.2019 erfolgte der feierliche Tunnelanschlag. Im Anschluss wurde die Baustelle eingerichtet und die Baugrube im Bereich der offenen Bauweise Nord hergestellt. Im August 2019 konnte mit dem bergmännischen Vortrieb des Rettungstollens und einen Monat später, im September 2019, mit dem bergmännischen Vortrieb der Hauptröhre begonnen werden. Seit Anfang Oktober 2020 erfolgen Arbeiten für die Herstellung der Baugrube im Bereich der offenen Bauweise Süd einschließlich Voreinschnitt. Hierbei fallen ca. 75.000 Kubikmeter Erdabtrag an. Nach nur rund eineinhalb Jahren Bauzeit erfolgte am 14.12.2020 der Tunneldurchschlag der Hauptröhre. Im Jahr 2020 konnten des Weiteren die bergmännischen Tunnelvortriebsarbeiten des Rettungstollens sowie der Betriebszentrale Mitte vollständig abgeschlossen werden.

Aktuell erfolgt der Strossen- und Sohlvortrieb (untere Hälfte des Tunnelquerschnitts) vom Nordportal aus in Richtung Betriebszentrale Mitte (Höhe Belchenstraße) auf einer Länge von ca. 500 Tunnelmeter. Aufgrund des anstehenden Festgesteins erfolgt der Tunnelvortrieb hier unter Einsatz von Sprengmitteln. Die Sprengungen erfolgen zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr. Durch die Sprengarbeiten besteht zu keinem Zeitpunkt eine Gefährdung für die angrenzenden Gebäude.

Weiterer geplanter Bauablauf:

- Bis Sommer 2021: Abschluss der bergmännischen Tunnelvortriebsarbeiten
- Anfang 2021 bis Mitte 2022: Innenausbau - Herstellung der Innenschale aus wasserundurchlässigem Stahlbeton mittels Schalwagen von Süd nach Nord; Herstellung des Havarie- und Löschwasserbeckens und der Betriebszentrale Mitte und Süd; Herstellung des Gewölbes im Bereich der offenen Bauweise (Süd und Nord); Herstellung der Entwässerungseinrichtungen
- Mitte 2022 bis Ende 2022: Verfüllen der Baugruben im Bereich der offenen Bauweisen Nord und Süd sowie Straßenbau- und Pflasterarbeiten; Herstellung der Betriebszentrale Nord
- Anfang 2023 bis Ende 2023: Herstellung der Betriebsausstattung des Tunnels sowie Bau des Anschlusses der neuen B 463 an die B 294 (Bauabschnitt 2.03)

Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Planung
- Informationen zum 2. Bauabschnitt

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 Planungsunterlagen einsehen.

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

Planung

Planungsunterlagen

Dokumenttitel	Dateityp	Größe
Gesamtübersicht Unterabschnitte	pdf	401 KB
Übersicht Baulose, Bauabschnitt 1.02	pdf	949 KB
Fotos zum Bauabschnitt 1.02	pdf	9 MB
Lageplan 1, Bauabschnitt 1.02	pdf	2 MB
Lageplan 2, Bauabschnitt 1.02	pdf	5 MB
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
Planfeststellungsbeschluss vom 08.02.1999	pdf	7 MB
Planfeststellungsbeschluss vom 08.02.1999 - Ergänzungsverfahren	pdf	1 MB
Vorabzug Anschluss B 463/B 294	pdf	8 MB

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 weiter verfolgt. Im Bedarfsplan 2013 für Bundesfernstraßen ist der zweite Bauabschnitt im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft (WB*).

Teilabschnitt 1.03

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

[Einstellungen ändern](#)

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

[Einstellungen ändern](#)

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

[Einstellungen ändern](#)



Weitere Informationen

Wie läuft ein Planfeststellungsverfahren ab?

Planungsleitfaden Öffentlichkeitsbeteiligung