

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Peter Hettlich, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sanierung des Hugenwaldtunnels an der Bundesfernstraße B 294

Während der geplanten Sanierungsarbeiten am Hugenwaldtunnel an der B 294 ist nach Angaben des Regierungspräsidiums Freiburg eine achtmonatige Vollsperrung des Tunnels und die Umleitung des Verkehrs durch die Gemeinde Waldkirch und das Elztal vorgesehen. In der Folge ist im Durchschnitt mit zusätzlich 20 000 Fahrzeugen, also insgesamt 37 000 Fahrzeugen pro Tag, im genannten Bereich zu rechnen.

Trotz der Eröffnung des Hugenwaldtunnels im Jahr 1984 ist der sehr enge Stadtbereich von Waldkirch schon jetzt durch das hohe Verkehrsaufkommen erheblich in der Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Qualität der vorgelegten Planungsunterlagen und die Planung der Sanierungsarbeiten für den Hugenwaldtunnel?
Sind diese sachgerecht, zuverlässig und umfassend?
2. Gibt es Alternativen oder stellt die Vollsperrung des Tunnels mit der Folge der Umleitung des gesamten Verkehrs durch die Stadt Waldkirch für eine Zeitdauer von 8 Monaten unter ökologischen, ökonomischen und sozialen Gesichtspunkten die sinnvollste Lösung dar?
3. Inwiefern wurden die örtlichen Gesichtspunkte berücksichtigt?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Alternative einer richtungsabhängigen halbseitigen Sperrung des Tunnels, um die Belastungen zu minimieren und den Kollaps der städtischen Verkehrsinfrastruktur sowie der städtischen Funktionen zu verhindern?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, die Rettungsröhre so zu konzipieren, dass sie in der Zeit der Sanierung des Hugenwaldtunnels als einspurige Entlastungsröhre fungieren könnte?
6. Welche Maßnahmen wurden getroffen, damit Bevölkerung, Handel, Industrie, Gewerbe, Gastronomie und Tourismus durch die Sanierungsmaßnahmen so gering wie möglich belastet werden?
7. Welches Datenmaterial liegt der Bundesregierung darüber vor, mit welchen Belastungen die Bevölkerung bei einer Vollsperrung des Hugenwaldtunnels zu rechnen hat?

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Auffassung des Regierungspräsidiums Freiburg, dass die Auswirkungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen im Rahmen der achtmonatigen Vollsperrung des Hugenwaldtunnels nicht untersuchungswürdig sind?
9. Warum wurden keine Alternativplanungen mit konkreten Nutzen-Kosten-Aufstellungen vorgelegt?
10. Welche Überlegungen wurden, bei der vorgelegten Planung, neben den bautechnischen und finanziellen Erwägungen des Vorhabensträgers berücksichtigt?
11. Welche weiteren Akteure wurden einbezogen?
12. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die politisch zuständigen Gremien im Planfeststellungsverfahren ordnungsgemäß beteiligt, die betroffenen Gemeinden rechtzeitig informiert und deren Voten ausreichend berücksichtigt?
13. Inwiefern wurde bei den Planungen berücksichtigt, dass bereits heute die Innenstadt von Waldkirch sowie die Hauptstraße in Kollnau stark durch das erhebliche Verkehrsaufkommen belastet sind, so dass während der Umleitung mit gravierenden Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität zu rechnen ist?
14. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant, falls Geschäfte, Gewerbe und Industrie in Waldkirch wirtschaftliche Einbußen für die Frist der Tunnelsperrung hinnehmen müssen?
15. Warum wird die Notwendigkeit der Sperrung des Hugenwaldtunnels für die Dauer von 8 Monaten in den Planunterlagen behauptet aber nicht begründet?
16. Warum enthalten die Planungsunterlagen keine detaillierte Darstellung des Bauablaufs, aus der sich die Zeiten der einzelnen Sanierungsschritte ableiten lassen?
17. Welche Optimierungspotentiale zur Reduzierung der Belastung und zur Verkürzung der Bauzeit wurden untersucht?
18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die geplanten Sanierungsarbeiten am Hugenwaldtunnel (B 294) unter dem Aspekt der Umsetzung bestmöglicher Sicherheitsstandards durchgeführt werden sollten?
19. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die sicherheitstechnische Ausstattung des neuen Rettungstunnels (Fluchtstollen) optimal?
20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es sinnvoll wäre den Rettungstunnel so zu planen, dass er auch von Rettungsfahrzeugen befahren werden kann, und gibt es hierzu konkrete Beispiele anderer Projekte in der Bundesrepublik Deutschland oder in der Schweiz?
Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?

Berlin, den 13. November 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion