

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/10955 –

Sanierung des Hugenwaldtunnels an der Bundesfernstraße B 294

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Qualität der vorgelegten Planungsunterlagen und die Planung der Sanierungsarbeiten für den Hugenwaldtunnel?

Sind diese sachgerecht, zuverlässig und umfassend?

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) von baden-württembergischen Straßenbauverwaltung vorgelegten Planungsunterlagen für die Sanierung des Hugenwaldtunnels sind nach den Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksentwürfen (RAB-BRÜ) und den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006) ordnungsgemäß erstellt worden und nicht zu beanstanden.

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?

Eine Vollsperrung des Tunnels ist insbesondere unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten unvermeidbar. Für die Dauer der technischen Arbeiten ist eine Stilllegung der gesamten Tunnelbetriebstechnik einschl. der Tunnellüftung erforderlich.

3. Inwiefern wurden die örtlichen Gesichtspunkte berücksichtigt?

Die örtlichen Gesichtspunkte werden berücksichtigt, indem die sich ergebenden Belastungen und Auswirkungen infolge der Umleitung durch Verkehrsgutachten und Gutachten zur Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs möglichst gering gehalten werden.

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?

Die Ergänzung bzw. Erneuerung der Tunnelbetriebstechnik und evtl. bauliche Sanierungen in der bestehenden Röhre setzen das Abschalten und den Aus- und Umbau der vorhandenen Sicherheitseinrichtungen voraus. Somit kann die geforderte Sicherheit für jeglichen öffentlichen Verkehr im Tunnel während dieser Bauphase nicht mehr gewährleistet werden.

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?

Der geplante Querschnitt für den Rettungsstollen ist entsprechend der RABT 2006 mit 2,25 m × 2,25 m festgelegt. Für eine einstreifige Entlastungsröhre wäre der Querschnitt deutlich aufzuweiten und mit allen nach den RABT 2006 vorgegebenen Sicherheitsanlagen auszustatten. Dies wäre aus Kostengründen nicht vertretbar. Desweiteren fehlen hierfür die gesetzlichen Voraussetzungen.

6. Welche Maßnahmen wurden getroffen, damit Bevölkerung, Handel, Industrie, Gewerbe, Gastronomie und Tourismus durch die Sanierungsmaßnahmen so gering wie möglich belastet werden?

Es ist vorgesehen durch frühzeitige, großräumige Beschilderungen auf die erschwerte Durchfahrt von Waldkirch hinzuweisen, um die Verkehrsbelastungen zu verringern. Des weiteren sollen durch verkehrslenkende Maßnahmen außerhalb der Wohnbereiche und die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs die Auswirkungen auf die Bürger Waldkirchs auf ein Minimum reduziert werden.

7. Welches Datenmaterial liegt der Bundesregierung darüber vor, mit welchen Belastungen die Bevölkerung bei einer Vollsperrung des Hugenwaldtunnels zu rechnen hat?

Der Straßenbauverwaltung liegt ein Verkehrsgutachten vor, das auf aktuellen Verkehrszählungen beruht und in seinen Ausführungen die möglichen Verkehrsbelastungen und erforderlichen Steuerungsmaßnahmen aufzeigt.

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?

Die Lärm- und Schadstoffemissionen sollen durch die Pfortnerampeln für die Dauer der Vollsperrung des Tunnels auf dem heutigen Niveau gehalten werden, da die Ortsdurchfahrt in ihrer Leistungsfähigkeit ohnehin begrenzt ist.

9. Warum wurden keine Alternativplanungen mit konkreten Nutzen-Kosten-Aufstellungen vorgelegt?

Für den Bau des Rettungsstollens wurden verschiedene Varianten untersucht. Als Varianten zur Vollsperrung des Tunnels wurden der Bau einer zweiten Röhre, die Befahrbarkeit des Rettungsstollens und zeitlich begrenzte Tunnel-sperrungen abgewogen.

10. Welche Überlegungen wurden, bei der vorgelegten Planung, neben den bautechnischen und finanziellen Erwägungen des Vorhabensträgers berücksichtigt?

Bei der Planung wurden insbesondere auch die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt.

11. Welche weiteren Akteure wurden einbezogen?

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den Rettungsstollen wurden alle Betroffenen einschl. der Träger Öffentlicher Belange einbezogen. Die Ausführungsplanung wird durch erfahrene Fachbüros getätigt.

12. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die politisch zuständigen Gremien im Planfeststellungsverfahren ordnungsgemäß beteiligt, die betroffenen Gemeinden rechtzeitig informiert und deren Voten ausreichend berücksichtigt?

Ja

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?

Durch das erstellte Verkehrsgutachten und die sich daraus als Konsequenz ergebenden Pfortnerampeln beidseitig der Ortsgrenze wird die Voraussetzung ge-

schaffen, dass die temporären Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität in einem gesetzlich zumutbaren Rahmen liegen.

14. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant, falls Geschäfte, Gewerbe und Industrie in Waldkirch wirtschaftliche Einbußen für die Frist der Tunnelsperrung hinnehmen müssen?

Entschädigungsforderungen werden auf Basis der gesetzlichen Vorgaben behandelt.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben im Planfeststellungsverfahren beruhen auf Erfahrungswerten. Die endgültige Optimierung der Bauabläufe und damit die Dauer der Vollsperrung erfolgt im Zuge der weiteren Detailplanungen.

17. Welche Optimierungspotentiale zur Reduzierung der Belastung und zur Verkürzung der Bauzeit wurden untersucht?

Im Zuge der noch erfolgenden Detailplanungen werden die Erfahrungen aus laufenden Nachrüstungen berücksichtigt (mögliche Optimierungspotentiale: Verdichtung der Arbeitszeit und der Bauabläufe).

18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die geplanten Sanierungsarbeiten am Hugenwaldtunnel (B 294) unter dem Aspekt der Umsetzung bestmöglicher Sicherheitsstandards durchgeführt werden sollten?

Ja. Diese Sicherheitsstandards für Straßentunnel sind in den RABT 2006 geregelt.

19. Ist nach Auffassung der Bundesregierung die sicherheitstechnische Ausstattung des neuen Rettungstunnels (Fluchtstollen) optimal?

Die geplanten Sicherheitsstandards entsprechen den aktuellen Anforderungen der RABT 2006.

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?

Eine Befahrung von Rettungsstollen ist in den RABT 2006 nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Bei dem Rettungsstollen für den Hugenwaldtunnel ist entsprechend den RABT 2006 eine Befahrbarkeit durch Rettungsfahrzeuge nicht erforderlich. Der Rettungsstollen dient primär zur Selbstrettung flüchtender Personen und ist nicht als Einsatzweg für Rettungsfahrzeuge vorgesehen.

