



Karin Roth, MdB

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2100

FAX 030 2008-2119

E-MAIL psts-r@bmvbs.bund.de

Berlin, 27.11.2008

Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Peter Hettich, weitere Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Sanierung des Hugewaldtunnels an der Bundesfernstraße B 294“
- Drucksache 16/10955

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage
(mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrücke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deutschen Bundestages beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Alexander Bonde, Peter Hettich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Sanierung des Hugenwaldtunnels an der Bundesfernstraße B 294“
- Drucksache 16/10955

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

Sind diese sachgerecht, zuverlässig und umfassend?

Antwort:

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.

Frage 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?*

Antwort:

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.

Frage 3: *Inwiefern wurden die örtlichen Gesichtspunkte berücksichtigt?*

Antwort:

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.

Frage 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?*

Antwort:

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.

Frage 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?*

Antwort:

Der geplante Querschnitt für den Rettungsstollen ist entsprechend der RABT 2006 mit 2,25 m x 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.

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

Antwort:

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.

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

Antwort:

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

Frage 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?*

Antwort:

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

Frage 9: *Warum wurden keine Alternativplanungen mit konkreten Nutzen-Kosten-Aufstellungen vorgelegt?*

Antwort:

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

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

Antwort:

Bei der Planung wurden insbesondere auch die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt.

Frage 11: *Welche weiteren Akteure wurden einbezogen?*

Antwort:

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

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

Antwort:

Ja.

Frage 13: *In wiefern 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?*

Antwort:

Durch das erstellte Verkehrsgutachten und die sich daraus als Konsequenz ergebenden Pfortnerampeln beidseitig der Ortsgrenze wird die Voraussetzung geschaffen, dass die temporären Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität in einem gesetzlich zumutbaren Rahmen liegen.

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

Antwort:

Entschädigungsforderungen werden auf Basis der gesetzlichen Vorgaben behandelt.

Frage 15: *Warum wird die Notwendigkeit der Sperrung des Hugenwaldtunnels für die Dauer von 8 Monaten in den Planunterlagen behauptet aber nicht begründet?*

Frage 16: *Warum enthalten die Planungsunterlagen keine detaillierte Darstellung des Bauablaufs, aus der sich die Zeiten der einzelnen Sanierungsschritte ableiten lassen?*

Antwort:

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.

Frage 17: *Welche Optimierungspotentiale zur Reduzierung der Belastung und zur Verkürzung der Bauzeit wurden untersucht?*

Antwort:

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

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

Antwort:

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

Frage 19: *Ist nach Auffassung der Bundesregierung die sicherheitstechnische Ausstattung des neuen Rettungstunnels (Fluchtsollen) optimal?*

Antwort:

Die geplanten Sicherheitsstandards entsprechen den aktuellen Anforderungen der RABT 2006.

Frage 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 oder in der Schweiz? Falls nicht welche Gründe sprechen dagegen?*

Antwort:

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