

Kleine Anfrage

der Abg. Beate Fauser FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Sanierung Tunnel Bad Wildbad

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann wurde der Meisterntunnel (L 351) in Bad Wildbad fertiggestellt?
2. Wie viele Pkw und Lkw nutzen täglich diesen Tunnel?
3. Wie stellt sich die Unfallstatistik auf diesem Streckenabschnitt dar (mit Angabe der Unfallursache)?
4. Wurde in der Vergangenheit erwogen, eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung zur Reduktion der Unfallhäufigkeit zu installieren?
5. Wie gestaltet sich der Zeitplan der anstehenden Sanierung?
6. Welche Maßnahmen werden im Rahmen der Sanierung durchgeführt?
7. Welches Kostenvolumen haben die Sanierungsmaßnahmen insgesamt?
8. Aufgrund welcher Bestimmungen ist die Sanierung des Tunnels zu einem so frühen Zeitpunkt notwendig geworden?

10. 06. 2010

Fauser FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 30. Juni 2010 Nr. 63–39–L351/3 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann wurde der Meisterntunnel (L 351) in Bad Wildbad fertiggestellt?

Der Meisterntunnel in Bad Wildbad wurde am 6. Juni 1997 in Betrieb genommen.

2. Wie viele Pkw und Lkw nutzen täglich diesen Tunnel?

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Tunnel beträgt etwa 5.000 Pkw/24 h und 200 Lkw/24 h.

3. Wie stellt sich die Unfallstatistik auf diesem Streckenabschnitt dar (mit Angabe der Unfallursache)?

Nach der Unfallstatistik der Polizei ereigneten sich im Zeitraum vom 1. Januar 2003 bis zum 31. Mai 2010 insgesamt 22 Verkehrsunfälle im Tunnel. Davon waren 5 Unfälle ohne Fremdbeteiligung. Bei 9 Verkehrsunfällen war reiner Sachschaden zu verzeichnen, bei 13 Unfällen kamen Personen zu Schaden, wobei 4 Personen schwer und 15 leicht verletzt wurden.

13 Verkehrsunfälle ereigneten sich im Bereich der signalisierten Ausfahrt zum Kurzentrum.

Nach den Ermittlungen der Polizei sind die Unfallursachen hauptsächlich auf mangelnden Sicherheitsabstand (7 Unfälle), nicht angepasste Geschwindigkeit (6 Unfälle) und Vorfahrtverletzung (4 Unfälle) zurückzuführen.

4. Wurde in der Vergangenheit erwogen, eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung zur Reduktion der Unfallhäufigkeit zu installieren?

Die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage wurde bisher nicht in Betracht gezogen.

5. Wie gestaltet sich der Zeitplan der anstehenden Sanierung?

6. Welche Maßnahmen werden im Rahmen der Sanierung durchgeführt?

Bei den anstehenden Arbeiten ist zwischen der betrieblichen und der baulichen Nachrüstung zu unterscheiden.

Die betriebliche Nachrüstung umfasst den Umbau und die teilweise Erneuerung der Tunnelbetriebstechnik und der sicherheitstechnischen Einrichtungen im Tunnel. Dies sind die Anlagen zur Tunnelüberwachung mit zugehöriger Leittechnik, Mess- und Regeltechnik, Verkehrssteuerung mit Wechselverkehrszeichen und automatischer Tunnelbeschränkung, Belüftungs-, Beleuchtungs- und Energieversorgungsanlage.

In Abstimmung mit der Stadt Bad Wildbad, die zuvor im Bereich der Umleitungsstrecke den Überbau der kreuzenden Sommerbergbahn erneuern will, plant das Regierungspräsidium Karlsruhe den Beginn der Nachrüstungsarbeiten für das Frühjahr 2012. Die Arbeiten erfordern eine etwa zehnmonatige Vollsperrung des Tunnels.

Bei der baulichen Nachrüstung wird in einer zweiten Phase ein 1.245 m langer Fluchtstollen errichtet. Über mehrere Querverbindungen zur Hauptröhre in Abständen von etwa 300 m werden sichere Fluchtwege zum Verlassen des Tunnels im Notfall geschaffen. Ein Baubeginn für den Fluchtstollen ist ab dem Jahr 2013 vorgesehen und kann ohne Sperrung der Hauptröhre erfolgen.

7. Welches Kostenvolumen haben die Sanierungsmaßnahmen insgesamt?

Die veranschlagten Kosten betragen für die betriebstechnische Nachrüstung 11,6 Mio. Euro und für die bauliche Nachrüstung 16,5 Mio. Euro.

8. Aufgrund welcher Bestimmungen ist die Sanierung des Tunnels zu einem so frühen Zeitpunkt notwendig geworden?

Nach den Brandkatastrophen in den Alpentunneln Ende der 90er-Jahre sind europaweit die Sicherheitsanforderungen an die Tunnelbauwerke gestiegen mit dem Ziel, den Tunnelnutzern die Möglichkeit für eine aktive Selbstrettung über rauchfreie Fluchtwege zu schaffen.

Dazu hat die EU-Kommission im April 2004 Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln bekannt gegeben. Die nationale Umsetzung dieser EG-Tunnelrichtlinie erfolgte mit der Fortschreibung der Ausgabe 2006 der „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), deren Anwendung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch für Tunnelbauwerke im Zuständigkeitsbereich der Länder empfohlen wurde.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr