

PRESSEMITTEILUNG

Modernisierung des A 4-Tunnels Königshainer Berge ab 2022 mit Zweirichtungsverkehr

Obwohl das LASuV erst in einigen Jahren mit der Baumaßnahme beginnen wird, ist das Interesse in der Region bereits jetzt sehr groß, ebenso wie die damit verbundenen Sorgen. Am Dienstag, den 6. November hat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr die Bürgerinnen und Bürger von Waldhufen und Kodersdorf zu einem ersten Bürgerinformationsabend in Waldhufen eingeladen, um seine Pläne und den aktuellen Vorbereitungsstand für die geplante Modernisierung des A 4-Tunnels Königshainer Berge vorzustellen.

Anlass & Umfang

Der Tunnel Königshainer Berge wurde 1999 für den Verkehr freigegeben. Inzwischen ist entsprechende Modernisierung notwendig, um dem aktuellen Stand der Technik zu entsprechen. Geplant ist die Verbesserung des Sicherheitsstandards durch die Nachrüstung von Fluchttüren und Toren in den Querschlägen, die Umrüstung und Nachrüstung Lüftung sowie die Anpassung von Brandmeldeanlage, Videoanlage, BOS-Funk, Leittechnik, Fluchtwegbeschilderung und Brandnotbeleuchtung sowie die Erweiterung der Elektroversorgung und die Modernisierung der Verkehrstechnik. Hinzu kommen der Einbau von begehbaren Notrufräumen, die Sanierung der Löschwasserentnahmestellen im Tunnel und der Tunnelbeleuchtungsanlage (einschließlich Beschichtung Tunnelwände bis auf 3 Meter Höhe). Auch die Piktogrammbeleuchtung und Video- und Lautsprecheranlage sind zu sanieren. Blitz- und Überspannungsschutz sind nachzurüsten. Die Sanierung der Kabeltragsysteme und Brandschutzverkleidungen in den Kollektorgängen stehen ebenfalls an. Die Gesamtkosten werden nach aktuellem Stand mit rund 37 Millionen Euro beziffert.

Verkehrsführung

Die Planer des LASuV haben drei Varianten für die Verkehrsführung während der Bauzeit ergebnisoffen geprüft (halbseitige Sperrung je Richtung / Zweirichtungsverkehr in einer Röhre / Einrichtungsverkehr in einer Röhre mit Einrichtungsumleitung) und sich nach Abwägung aller Gesichtspunkte aus den Themenfeldern Sicherheit, Umwelt und Bauregime für den Zweirichtungsverkehr entschieden. Diese Entscheidung wurde trotz deutlich höherer Kosten und längerer Bauzeit im Interesse der Region getroffen, um die Belastung der Anlieger durch Umleitungsverkehr so gering wie möglich zu halten. Dieser birgt jedoch ernste Sicherheitsrisiken, denn anders als auf freier Strecke müssen Beleuchtung, Belüftung und Rettungswege technisch bzw. baulich abgesichert werden, um bei Havarien zu Rettende sicher aus dem Gefahrenbereich zu bringen. Die Risiken müssen möglichst umfassend reduziert werden durch zahlreiche bauliche Maßnahmen, etwa der Verschluss der Querschläge mit Toren, die Installation von Adaptionsbeleuchtung und spezieller Lüftungssteuerung, eine schnelle Branddetektion, Tempo 60 und eine bauliche Fahrstreifentrennung. Allein die Nachrüstung des Tunnels für den Zweirichtungsverkehr macht einen rund 5 Millionen Euro großen Anteil an den Gesamtkosten aus.

Die Herstellung der bauzeitlichen Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr in einer Röhre wird auch nach dem Ende der Modernisierungsarbeiten 2024 möglich sein. Allerdings wird dies nur für größere Bauarbeiten sinnvoll sein, da die Umstellung der Verkehrsführung vor jeder Aktivierung des Zweirichtungsverkehrs erneut eine mehrtägige Vollsperrung erforderlich macht.

Zeitschiene

Allein für die Umrüstung der südlichen Tunnelröhre für den Zweirichtungsverkehr wird eine rund sechsmonatige Bauzeit kalkuliert, die mit Fahrstreifensperrungen abgesichert werden muss. Demnach werden in Spitzenbelastungszeiten der A 4 in Fahrtrichtung Görlitz auch die Umleitungsstrecken für Ausweichverkehre genutzt werden. In Fahrtrichtung Dresden wird es 2022 noch keine Verkehrsbehinderungen geben.

Im Jahr 2023 soll dann die Nordröhre unter Vollsperrung komplett modernisiert werden. In der Südröhre führt eine Spur je Richtung den A 4-Verkehr durch den Tunnel. Die Nordröhre wird im Havariefall als Rettungsweg genutzt. Das Bauregime muss entsprechend angepasst werden, um jederzeit die Durchfahrt für Rettungskräfte zu ermöglichen. Zum Beginn und zum Ende der Bauphase sind jeweils bis zu zwei Wochen Vollsperrung beider Röhren notwendig, um die bauzeitliche Verkehrsführung auf- bzw- abzubauen und die gesamte Anlage in der jeweiligen Betriebsform auf 100%-ige Funktionssicherheit zu testen. Die nördliche und die südliche Umleitung werden richtungsweise aktiviert.

Im Jahr 2024 soll dann die Südröhre unter Vollsperrung komplett modernisiert werden. In der Nordröhre führt eine Spur je Richtung den A 4-Verkehr durch den Tunnel. Die Südröhre wird im Havariefall als Rettungsweg genutzt. Zum Beginn und zum Ende der Bauphase sind jeweils bis zu zwei Wochen Vollsperrung beider Röhren notwendig, um die bauzeitliche Verkehrsführung auf- bzw- abzubauen und die gesamte Anlage in der jeweiligen Betriebsform auf 100%-ige Funktionssicherheit zu testen. Die nördliche und die südliche Umleitung werden richtungsweise aktiviert.

Umleitungen

Die Anlieger und Nutzer der Umleitungsstrecken U 4 / U 5 sowie südlich der A 4 über die U 1 / U 44 werden in der überwiegenden Zeit vom Umleitungsverkehr und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen entlastet. Während einiger aus technologischen Gründen unverzichtbaren Vollsperrungen sowie in den Spitzenverkehrszeiten werden jedoch die Umleitungsstrecken genutzt werden. Die Umleitungsstrecken wurden und werden weiter verbessert und die Verkehrsentwicklungen gemeinsam mit der Verkehrsbehörde des Landratsamtes Görlitz kontinuierlich beobachtet. Wenn Anpassungen oder Eingriffe in den Verkehr notwendig werden, sollen die rechtlichen Möglichkeiten genutzt werden. Dem vielfach an uns herangetragenem Wunsch nach verbessertem Lärmschutz allerdings kann das LASuV kaum entsprechen, das Regelwerk des Gesetzgebers setzt hier enge Handlungsgrenzen. Zumindest stehen verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen, also Tempolimits, in Frage. Ein entsprechendes Gutachten wurde durch das LASuV inzwischen beauftragt, um alle Richtwertüberschreitungen und Betroffenheiten entlang der Umleitungsstrecken sowie konkrete Entlastungspotenziale durch Tempolimits zu untersuchen. Die Ergebnisse sollen im ersten Halbjahr 2019 vorliegen.

Ausblick

Das LASuV befindet sich über die heute vorliegenden Planungen zur Tunnelmodernisierung und insbesondere zur bauzeitlichen Verkehrsführung in engem Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium, um letztendlich die finale Freigabe für das vorgeschlagene Vorgehen zu erhalten. Diese steht noch aus. Darüber hinaus sind auch zahlreiche verkehrsrechtliche und rettungstechnische Fragen zwischen dem Landesamt und dem Landratsamt zu klären. Erst wenn alle offenen Fragen geklärt und alle Beteiligten - insbesondere der Bund - seine Zustimmung erteilt haben, kann die Tunnelmodernisierung in die nächsten Vorbereitungsphasen (Ausschreibungen, Werks- und Montageplanungen, Beschaffungen usw.) gehen.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr wird die Öffentlichkeit weiter über die aktuellen Entwicklungen unterrichten.