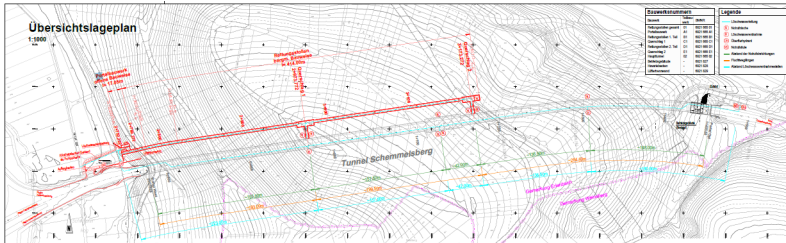


B 39 Schemmelsbergtunnel, Hauptbaumaßnahme



RPS

Zahlen & Fakten

Die Baumaßnahme, welche als Hauptbaumaßnahme bezeichnet wird, hat am 02.11.2023 begonnen und soll bis zum 11.12.2025 abgeschlossen werden.

Die voraussichtlichen zukünftigen Baukosten betragen circa 36,4 Mio €.

Im Vorfeld dieser Baumaßnahme waren Vorabmaßnahmen notwendig, bei welchen bereits 5,3 Mio € Bundesmittel in die Infrastruktur investiert wurden.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten betragen somit 41,7 Mio €.

Aktueller Stand des Verfahrens:

Bisher wurde die Baustelleneinrichtungsfläche wie auch die Baustellenzufahrt zur B 39 hergestellt.

Derzeit werden vor Ort die Vorbereitungsarbeiten für den Vortrieb des Rettungstollens umgesetzt.

Parallel dazu arbeiten die Planer an der Ausführungsplanung und es gibt die verschiedensten Bau- und Planungsbesprechungen, wie zum Beispiel zum Flucht- und Rettungskonzept oder zur übergeordneten Leittechnik.

Das Projekt

- Ausgangslage
- Ziele der Maßnahme
- Geplante Maßnahmen

Ausgangslage

Im Zuge der Neutrassierung der B 39, Umgehung Weinsberg, wurde aufgrund der topographischen Gegebenheiten der Bau des Tunnels „Schemmelsberg“ erforderlich.

Der circa 676 m lange im Gegenverkehr betriebene einröhrige Tunnel wurde von 1986 bis 1989 erbaut. 1990 wurde der Schemmelsbergtunnel dem Verkehr übergeben.

Die betriebstechnische Ausstattung entsprach vor der bereits abgeschlossenen Baumaßnahme „Vorlos technische

Ausstattung“, welche im Jahr 2018 bis 2020 umgesetzt wurde, dem Sicherheitsstandard von 1985 und genügte somit nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen.

Ziele der Maßnahme

Vor dem Hintergrund schwerer Brandunglücke im benachbarten Ausland, realer Brandversuche und der Auswertung von Brandereignissen, erfolgte eine Neufassung der „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb für Straßentunnel“ (RABT), Ausgabe 2006 sowie weiterführend in den „Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln mit einer Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h oder 100 km/h“ (EABT 80/100), Ausgabe 2019, mit dem vorrangigen Ziel der Verbesserung der Selbstrettung.

Der derzeit noch in Teilbereichen bestehende Sicherheitsstandard des B39 Schemmelsbergtunnels von 1985, wurde im Rahmen der Baumaßnahme „Vorlos technische Ausstattung“ in den Jahren 2018 bis 2020 in Teilbereichen auf das Niveau der RABT Ausgabe 2006 überführt.

Mit der derzeit geplanten, hier beschriebenen Baumaßnahme, bei der unter anderem ein Rettungsstollen hergestellt und der bestehende Tunnel instandgesetzt sowie auf den neuesten Stand der Technik (RABT 2006 und 2016 sowie EABT 80/100) gebracht wird, sollen die Sicherheitsanforderungen für Tunnelanlagen der aktuellen Vorschriftenlage realisiert werden.

Geplante Maßnahmen

Technische und bauliche Ausstattung (Istzustand):

Bereits abgeschlossene bauliche Maßnahmen in den Jahren 2018 - 2023

Im Vorgriff der baulichen Maßnahmen welche ab November 2023 bis November 2025 umgesetzt werden sollen, war es für den sicheren Weiterbetrieb des Tunnels notwendig, Vorabmaßnahmen durchzuführen, da sich der Anlagenzustand teilweise in einem veralteten und defekten Zustand befand.

In den Jahren 2018 bis 2020 wurde das bestehende einstöckige Betriebsgebäude, oberhalb der offenen Bauweise Ost, erweitert und komplett mit neuer Technik ausgestattet.

Seitdem erfolgt die Datenübertragung mittels Richtfunkanlage zur ILS Heilbronn und es wird somit eine 24h / 7d Überwachung entsprechend Gefahrenabwehrplan bei der ILS Heilbronn gewährleistet.

Des Weiteren erfolgt die Datenübermittlung mittels LWL-Glasfaserleitung zur SM Abstatt, wodurch auch aus der Ferne die technische Ausstattung bei der SM Abstatt überwacht und zum Teil auch gesteuert werden kann.

Die Umleitungsbeschilderung der Umleitungsstrecke wurde teilweise verkabelt und teilweise auch funkgesteuert im Radius von circa 2 km außerhalb des Tunnels, mit Streckenstationen, LED-Verkehrszeichen, LSA-Anpassungen, Schranken, Prismenwendern, Anzeigetafeln wie auch einer Verkehrsdatenerfassung ausgestattet.

Innerhalb des Tunnels wurden Sichttrübmessanlagen, CO-Messgeräte, Strömungsmessgeräte, Lichtdichtekameras, eine Brandmeldeanlage und neue Strahlventilatoren installiert.

Zudem wurden umfangreichen Baugrunderkundungen in Hinblick auf die kommende Hauptbaumaßnahme durchgeführt.

Im Zeitraum 2022 bis 2023 wurde in Hinblick auf die bevorstehende Tunnelvollsperrung die Umleitungsstrecke in vier Kreuzungsbereichen ertüchtigt, indem zusätzliche Abbiegespuren hergestellt oder vorhandene verlängert wurden. Des Weiteren wurden Rodungsarbeiten, Umweltrechtliche Ausgleichsmaßnahmen wie auch umfangreiche Kampfmittelerkundungsarbeiten durchgeführt.

Technische und bauliche Ausstattung (Sollzustand):

Umzusetzende Bauliche Maßnahmen 2023 - 2025

In der jetzt durchzuführenden Baumaßnahme, welche im November 2023 begonnen hat und bis Ende 2025 abgeschlossen werden soll, sind folgende bauliche und technische Maßnahmen geplant:

Rettungsstollen:

- Erstellen eines Rettungsstollens parallel zum Tunnel mit Zugang vom Westportal mit einer Gesamtlänge von 414 m und einem Lichtraumprofil von 2,25 m x 2,25 m.

- Herstellung von zwei Querschlägen zwischen Rettungsstollen und Tunnel.
- Im Anschlussbereich der Querschläge wird der Regelquerschnitt des Rettungsstollens auf einer Länge von jeweils 20 m auf die doppelte Breite und Höhe des Regelquerschnitts aufgeweitet.
- Herstellung eines Portalbauwerkes mit einem Funkraum, ein Raum für die Druckerhöhungsanlage der Löschwassereinrichtung sowie ein Löschwasserbecken mit einem nutzbaren Volumen von ca. 77,5 m³.
- Herstellung eines Portalvorplatzes mit einem bestehendem Rückhaltebecken 72 m³, welches instandgesetzt wird, und einem neu zu bauenden Auffangbecken mit 102 m³, wobei beide Becken miteinander verbunden werden.
- Herstellung einer Lüftertrennwand und einer zusätzlichen Nothaltebucht für den Betriebsdienst.

Instandsetzung der Tunnelhaupttröhre:

- Betoninstandsetzung in der gesamten Tunnelröhre.
- Höchstdruckwasserstrahl (HDW)-Abtrag und aufbringen eines neuen Oberflächenschutzsystem-Beschichtung (OS-C) auf den unteren 3 Metern der Tunnelröhre.
- Komplette Fahrbahnerneuerung.
- Erneuerung der Notgehwege.
- Erneuerung der Fahrbahntwässerung.
- Erneuerung der Feuerlöschwasserleitung.
- Neue Löschwasserhydranten.
- Herstellung neuer Kabeltrassen unterhalb der beidseitigen Notgehwege.

Betriebstechnische Ausstattung der Tunnelröhre und des Rettungsstollens:

- Neue Elektro- und Notrufnischen.
- Neue Kabeltragsysteme und Verrohrung.
- Neue Tunnelbeleuchtung.
- Neues Notrufsystem.
- Aktive Leiteinrichtung.
- Installierung einer Videoanlage.
- Installierung einer Lautsprecheranlage.
- Installierung einer Tunnelfunkanlage.
- Verkabelungen.
- Zusätzliche Verkehrszeichen.
- Erweiterung Prozessbusring mit Steuerung für die neuen Anlagenteile.
- Anpassung der Steuerung entsprechend der Anforderungen der Übergeordneten Leittechnik (ÜLT).

In den Tunnelvorfeldern:

- LED-Wechselverkehrszeichen.
- Schranke.
- Gelbblinker.
- Verkehrszeichen.
- Streckenstationen.
- Verkabelungen.

- Mastleuchten.
- Videoanlage.
- Lautsprecheranlage.
- Notrufsystem.
- Überflutungssensor.
- Erweiterung Prozessbusring mit Steuerung für die neuen Anlagenteile.
- Anpassungsarbeiten in den Außenstellen der SM Abstatt und Heilbronn sowie der ILS Heilbronn / Herstellung der Schnittstelle zur ÜLT, welche voraussichtlich in Ludwigsburg ansässig wird.

Informieren Sie sich

- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Planungsunterlagen

Öffentlichkeitsbeteiligung

Alle Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikationsmaßnahmen werden in den Planungsprozess des Projektes integriert. Hier können Sie sich über die aktuellen Beteiligungsmaßnahmen informieren und die aktuellen Planungsunterlagen einsehen:

1. Mehrere Gespräche mit den Bürgermeistern der Gemeinden Erlenbach und Weinsberg
2. TöB-Anhörung in den Jahren 2022-2023
3. Grunderwerbsgespräche mit den betroffenen Eigentümern und direkten Anliegern in den Jahren 2020-2023

Planungsunterlagen

Endzustand Westportal (pdf, 707 KB)

Übersichtslageplan (pdf, 832 KB)