Pressemitteilung

A 81 Engelbergtunnel: Bauliche und betriebstechnische Arbeiten sowie Verkehrsführungskonzept / Informationstermin mit Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart sowie der Kommunen Leonberg, Ditzingen und Gerlingen

22.11.2019
Der Engelbergtunnel ist bedeutender Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur im Großraum Stuttgart und grenzt unmittelbar an das Autobahndreieck Leonberg. Anfang September hatte das Regierungspräsidium Stuttgart mit der Hauptbaumaßnahme begonnen, um den Engelbergtunnel baulich und betriebstechnisch zu ertüchtigen. Aktuell laufen die Arbeiten bis Frühjahr 2020 unter der Fahrbahn und damit für die Autofahrerinnen und -fahrer größtenteils unbemerkt.

„Der Engelbergtunnel ist hoch frequentiert. Täglich nutzen im Schnitt 110.000 Fahrzeuge mit einem Schwerlastanteil von 15 Prozent den Engelbergtunnel. Daher haben wir die Baumaßnahme so geplant, dass es tagsüber während der gesamten Bauzeit keine Sperrung von Fahrstreifen geben wird“, erklärte der Leitende Baudirektor Reinhold Frenzl, Leiter des Baureferats Großprojekte, der Regierungspräsident Wolfgang Reimer beim heutigen Termin zur Vorstellung der baulichen und betriebstechnischen Ertüchtigung des Engelbergtunnels sowie des vorgesehenen Verkehrsführungskonzeptes vertrat.

Mit der Hauptbaumaßnahme erfolgt eine umfangreiche bauliche und betriebstechnische Ertüchtigung des Engelbergtunnels. Im Zuge der baulichen Arbeiten werden die durch Anhydrit geschädigten Tunnelinnenschalen auf einer Länge von jeweils etwa 175 Meter ertüchtigt. Durch die betriebstechnischen Arbeiten wird die komplette Sicherheits- und Betriebstechnik über die gesamte Länge beider Tunnelröhren auf 2.520 Meter erneuert. Außerdem werden alterstypische Schäden im Tunnel beseitigt. Die Arbeiten der ersten Bauphase haben bereits im September 2019 begonnen.

„Für die erste Bauphase werden keine Verkehrseingriffe am Tag in die Autobahn erforderlich. Die ersten Verkehrseingriffe werden dann im Frühjahr 2020 vorgenommen – es gilt, dass es tagsüber keine Sperrungen geben wird. Bis zum Bauende im Mai 2024 werden am Tag alle sechs vorhandenen Fahrstreifen bestehen bleiben“, sagte Frenzl. Lediglich die Fahrstreifenbreiten – und damit einhergehend die Geschwindigkeit – werde eingeschränkt, so Frenzl weiter. Die Sperrung von einzelnen Fahrstreifen finde ausschließlich in der Nacht und somit in der verkehrsärmeren Zeit ab 20:00 bis 5:00 Uhr statt. Daher sind auch keine Umleitungen in das nachgeordnete Straßennetz erforderlich. „Wir sind froh, dass es uns in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und mit Unterstützung durch das Landesverkehrsministerium gelungen ist, diese technisch sehr anspruchsvolle und kostenintensive Lösung umzusetzen. Sie trägt der Bedeutung des Engelbergtunnels Rechnung und gewährleistet gleichermaßen die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“, betonte Frenzl.

Baudirektor Enrico Hinz erläuterte beim Vor-Ort-Termin als Projektleiter das zusätzliche Maßnahmenpaket aus organisatorischen, technischen und verkehrlichen Maßnahmen zur Reduzierung der Bauzeit und zur Gewährleistung einer sicheren Bau- und Verkehrsabwicklung sowie zum optimalen Verkehrsmanagement. „Um die Arbeiten mit Hochdruck voranzutreiben, wird die Maßnahme in der sogenannten Baubetriebsform 4 durchgeführt. Dies bedeutet, dass rund um die Uhr in Tag- und Nachtarbeit an sieben Tagen in der Woche gearbeitet wird“, erklärte Hinz. Die überregionale und regionale Verkehrsbeeinflussung auf der Autobahn erfolgt mit den vorhandenen und den neuen Netz- und

Streckenbeeinflussungsanlagen. Zusätzlich werden die aktuellen Reisezeiten an allen wichtigen Anschlussstellen auf LED-Tafeln angezeigt. Hierbei handelt es sich um ein Pilotprojekt des Landes Baden-Württemberg. „Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer werden aktuell und genau informiert. Ziel ist, dass der Verkehr auf der Autobahn bleibt und nicht in die umliegenden Kommunen ausweicht“, sagte Hinz.

„Den Verkehr in allen Bauphasen so weit als möglich auf der Autobahn zu belassen, ist sowohl für die Kernstadt Leonbergs als auch für die Teilorte Höfingen und Gebersheim von ganz zentraler Bedeutung“, betonte Leonbergs Oberbürgermeister Martin Georg Cohn. „Dieses Ziel verfolgen wir in Leonberg mit umfangreichen Maßnahmen zur dynamischen Verkehrssteuerung. Dazu gehören der Aufbau des neuen Verkehrsrechners und die Erneuerung von in Summe 48 Lichtsignalanlagen ebenso wie verschiedene Maßnahmen zur Regulierung des Verkehrszuflusses in die Stadt und die betroffenen Ortsteile hinein. Auch die innerörtliche verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen ist Teil dieses Maßnahmenbündels. Die Anbindung des städtischen Verkehrsrechners an die Ringzentrale der regionalen Mobilitätsplattform ermöglicht das übergreifende Zusammenwirken aller beteiligten Akteure.“

Michael Makurath, Oberbürgermeister von Ditzingen, erklärte: „Wir in Ditzingen freuen uns, dass es den Planern gelungen ist, durch die weitestgehende Vermeidung von Sperrungen den Ausweichverkehr für die umliegenden Kommunen hoffentlich überschaubar zu halten und wünschen dem Projekt ein gutes Gelingen innerhalb des geplanten Zeitrahmens.“

„Gerlingen erkennt die Notwendigkeit zur Tunnelsanierung und anerkennt die Bemühungen der Experten durch ein ausgeklügeltes Staumanagement, den Umfahrungsverkehr so gering wie möglich zu halten. Dennoch sind wir uns der zusätzlichen Belastungen auf unseren Straßen durch die Baumaßnahme bewusst, denn im Falle eines Staus bestimmen auch immer die Faktoren Mensch und Navigationsgerät das aktuelle Fahrverhalten“, sagte Gerlingens Bürgermeister Georg Brenner.

Um eine störungsarme Bauabwicklung zu gewährleisten, würden schwierige Arbeiten wie Arbeiten an der Tunnel-Sicherheitstechnik sowie Einbau von größeren Bauteilen ausschließlich in der Nacht durchgeführt, erklärte Projektleiter Hinz. Um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein, fänden umfangreiche Abstimmungen und Begehungen mit den Einsatz- und Rettungsdiensten statt, so Hinz weiter.

Als Teil des Termins fand eine Begehung der Medien- und Abluftkanäle unter der Fahrbahn statt, in denen derzeit die Arbeiten der ersten Bauphase laufen. „Die rund 50 Zentimeter dicke Fahrbahn wird um weitere 50 Zentimeter von unten verstärkt, um die seitlich auf die Tunnelinnenschalen wirkenden Kräfte aus dem Anhydrit aufnehmen zu können“, erläuterte Frenzl vor Ort. „Auch wenn hier vor Ort mit großem Engagement gearbeitet wird, sind diese und weitere Arbeiten unter der Fahrbahn für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht sichtbar.“

Aktuelle Informationen über Straßenbaustellen im Land können dem Baustelleninformationssystem (BIS) des Landes Baden-Württemberg unter www.baustellen-bw.de entnommen werden. Unter www.svz-bw.de liefern an verkehrswichtigen Stellen auf Autobahnen und Bundesstraßen installierte Webcams jederzeit einen Eindruck von der momentanen Verkehrslage.

Hintergrundinformationen:
Für die Durchführung der Bauarbeiten wurde vom Land Baden-Württemberg eine Arbeitsgemeinschaft beauftragt, die aus drei Firmen besteht. Die Baukosten betragen etwa 130 Millionen Euro und werden vom Bund als Baulastträger übernommen.

Ab Frühjahr 2020 können sich Interessierte unter www.engelbergtunnel.de in einem eigenen Internetauftritt des Landes detailliert über die Baumaßnahme informieren.

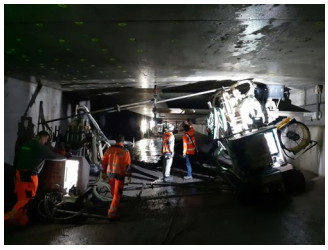
Präsentation (pdf, 1.8 MB)

(von links): Enrico Hinz, Projektleiter beim Regierungspräsidium, und Reinhold Frenzl, Leiter des Baureferats Großprojekte beim Regierungspräsidium, beim Termin vor Ort. (Quelle: RPS)

Projektleiter Enrico Hinz vom Regierungspräsidium informiert über die Baumaßnahme vor Ort. (Quelle: RPS)

Zu erkennen ist einer der Abluftkanäle unter der Fahrbahn, in dem die Arbeiten in der Bauphase 0 bis Frühjahr 2020 stattfinden. Hier wird die bestehende Fahrbahn aus Beton mit einer Stärke von 50 Zentimeter um zusätzliche 50 Zentimeter über Kopf verstärkt. (Quelle: BUNG Baumanagement GmbH)

Zu erkennen sind die Bohrungen in der Fahrbahn. Hier werden etwa 15.000 Bohrungen vorgenommen, in die anschließend Verbundanker eingeklebt werden. (Quelle: BUNG Baumanagement GmbH)



Zu erkennen sind die Roboter für das Aufrauen der Fahrbahn. Mit Höchstdruckwasserstrahlen mit einem Druck von etwa 1.500 bar wird der Beton abgetragen und die Fahrbahn aufgeraut. (Quelle: BUNG Baumanagement GmbH)

Kategorie:

Abteilung 4 Bauwerke Verkehr