

STELLUNGNAHME zum Antrag der GLG-Fraktion vom 02.10.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	Ortschaftsrat Grötzingen 09.12.2015 136 3 Öffentlich OV Grötzingen / Regierungspräsidium Karlsruhe
Grötzingener Tunnel, Sachstandsbericht zu den Störungen		

Bei den von Ihnen als Störungen bezeichneten Tunnelsperrungen handelt es sich nicht um Störungen. Vielmehr ist die regelmäßig auftretende kurzfristige Sperrung des Tunnels die konsequente Umsetzung der in den Richtlinien für den Bau und den Betrieb von Tunneln (RABT) geforderten Sicherheitsverfahren.

Die RABT 2006 fordert in Kapitel 5.4 „Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung“, Abschnitt 5.4.1 Betriebszustände (Seite 33):

„...Ist mit häufigen Verkehrsstörungen im Bereich des Tunnels (Tunnelinnenstecke, Nachlauf, Ausfahrten) zu rechnen, so ist zur Vermeidung bzw. schnelleren Auflösung des Staus im Tunnel die Notwendigkeit von verkehrstechnischen Maßnahmen zur Reduktion des Zuflusses in den Tunnel zu prüfen, ggf. kann auch ein kurzzeitiges Anhalten des Verkehrs an allen Tunnelzufahrten in Betracht gezogen werden. Bei Stauereignissen hinter dem Tunnel ist unter Einbeziehung der vorhandenen verkehrstechnischen Einrichtung ein Rückstau in den Tunnel zu verhindern.“

Die Umsetzung im Grötzingener Tunnel erfolgt wie nachfolgend beschrieben:

- Die Doppelzählschleifen im Tunnel detektieren Fahrzeugarten gemäß Erfassungsbaugruppen (PKW ohne Anhänger, Transporter, PKW mit Anhänger, LKW, LKW mit Anhänger, Sattelzug, Bus, Motorrad)
- Pro Fahrzeug werden diese Informationen an die Zentrale Leittechnik (ZLT) übergeben (Fahrzeugklasse, Länge, Geschwindigkeit, Fahrtrichtung, Nettozeitlücke zwischen zwei FZ, Belegungszeit der Schleife)
- Bei zu langsamem Verkehrsfluss wird Stau gemeldet.
- Dann erfolgt 5 Sek Dauergelb, danach Rotschaltung und Sperrung des Tunnels
- Stau wird ab einer Geschwindigkeit von 10 km/h detektiert, es findet eine dauerhafte Überprüfung der Schleifen statt.
- Nach erfolgter Staumeldung einer Schleife wird dauerhaft geprüft, ob die Schleife eine Staubelegung hat oder nicht.

- Wenn keine Staubelegung mehr anliegt, läuft eine Verzugszeit von 1 Minute ab.
- Wird während des Ablaufens der Verzugszeit wieder eine Staumeldung detektiert startet die Verzugszeit nach erloschener Staumeldung erneut.
- Erst wenn die Verzugszeit abgelaufen ist, wird der Tunnel wieder automatisch freigeschalten.
- Somit ergibt sich bei einer einmaligen Staudetektion einer Schleife eine minimale Rotschaltung von 1 Minute (Räumzeit).

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens gerade zu Stoßzeiten im Berufsverkehr in den Abendstunden in Richtung Berghausen kann es somit passieren, dass sich innerhalb weniger Minuten aufgrund der mangelnden Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt Berghausen ein Rückstau bildet. Infolgedessen wird der Tunnel gesperrt, der Verkehr kann dann aus dem Tunnel abfließen und der Tunnel wird wieder freigegeben. Sobald sich der Verkehr wieder zurückstaut (was infolge des Staus in Berghausen zwangsläufig auftreten muss) und zu einer erneuten Staumeldung der Schleife führt, wird der Tunnel wieder gesperrt. Dies wiederholt sich in den Hauptverkehrszeiten mehrere Male. Die Sperrung erfolgt nur in Fahrtrichtung des detektierten Staus, der Verkehr aus Berghausen in Richtung Karlsruhe kann weiter ungehindert fließen.

Laut Betreiber wurden auch einzelne Fehlmessungen beobachtet. Dabei kam es zu Tunnelsperrung, obwohl der Verkehr flüssig floss. Die Sperrung wurde möglicherweise ausgelöst, weil ein Auto mit Anhänger über die Schleife gefahren ist. Durch die kurzen Achsabstände hat die Schleife fälschlicherweise einen Stau detektiert. Dies sind jedoch keine gesicherten Erkenntnisse und führen auch nur zu Sperrungen von maximal einer Minute.

In ähnlicher Weise wird z.B. auch der Tunnel Gruibingen im Zuge der A8 gesteuert.