



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus**

Optimierung der Höhenkontrolle am Kanaltunnel Rendsburg

Vorbemerkung des Fragestellers:

In einem Beitrag des shz vom 23. Februar 2024 heißt es, dass der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) die Erweiterung und Optimierung der Höhenkontrolle an den Zufahrten zum Rendsburger Kanaltunnel prüfe.¹

1. Wie bewertet die Landesregierung die Forderungen nach einer Verbesserung der Höhenkontrollen an den Zufahrten zum Kanaltunnel? Bitte erläutern.

Antwort:

Aufgrund der einzuhaltenden „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT)“ haben sich die lichten Höhen im Tunnel nach der grundhaften Erneuerung durch größere Ausmaße der Ausstattungselemente reduziert.

¹ <https://www.shz.de/lokales/rendsburg/artikel/kanaltunnel-rendsburg-wirtschaft-draengt-auf-schnelle-umbauten-46520717>.

Das Auslösen der Höhenkontrolle erfolgt bei 4,20 m, die lichte Höhe im Tunnel beträgt an der niedrigsten Stelle 4,27 m. Nach StVO beträgt die zulässige Fahrzeughöhe 4,00 m.

Die unplanmäßigen Störungen durch das regelmäßige Auslösen der Höhenkontrolle führen zu Verkehrsbehinderungen und Staus. Eine weitere Optimierung der Höhenkontrolle wird aus Gründen des Verkehrsflusses als notwendig angesehen. Im Weiteren geht es auch darum, den Personaleinsatz der Polizei zu reduzieren.

2. Welche verschiedenen Optionen zur Erweiterung oder Optimierung der bestehenden Höhenkontrolle werden derzeit konkret vom LBV geprüft? Bitte erläutern.
3. Welche Optionen für eine Erweiterung oder Optimierung der bestehenden Höhenkontrolle wurden bereits im Vorwege von der Prüfung aus welchen Gründen ausgeschlossen? Bitte erläutern

Die Fragen 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Maßnahmen zur Optimierung der Höhenkontrolle wurden bereits in der Vergangenheit geprüft. Die Wirksamkeit einer pilothaft eingerichteten Vorhöhenkontrolle auf der Südseite konnte unter den damaligen Bedingungen nicht nachgewiesen werden.

Derzeit wird eine stufenweise telematische Optimierung geprüft.

Zunächst soll eine Anpassung der Schaltung der vorhandenen Schranken und Lichtsignalanlagen so erfolgen, dass die nach Auslösung der Höhenkontrolle erfolgte Sperrung einer Tunnelröhre (Ost oder West) so schnell wie möglich nur auf die betroffene Zufahrt reduziert wird. D.h. es soll frühzeitig die Tunnelzufahrt wieder freigegeben werden, die nicht von dem auslösenden Fahrzeug betroffen ist (Stufe 1).

Für die zweite Stufe der Optimierung ist eine Prüfung der Voraussetzungen vorgesehen, unter denen die nicht von dem auslösenden Fahrzeug betroffene Zufahrt erst gar nicht gesperrt werden muss (Stufe 2).

Beide Ansätze zielen auf eine individuelle, im Gesamtkonzept abgestimmte Sperrung und Freigabe einzelner Tunnelzufahrten ab und erzielen ihre stauvermeidende Wirkung ohne den Aufbau von Aufstellflächen.

Ob oder in welcher Form zusätzlich zu schaffende Aufstellflächen einen wirksamen Beitrag leisten können, wird mit der Beobachtung/Evaluierung von Auslösehäufigkeiten, Stauentwicklungen und entsprechenden Vor-Ort-Bedingungen herausgearbeitet.

Im Weiteren findet eine bewertende Berücksichtigung von informationsverbessernden Maßnahmen statt. Das Aufstellen von zusätzlichen Schildern/Hinweistafeln, eine direkte und nutzerorientierte Information über den Sperrstatus

des NOK-Tunnel sowie ergänzende, weiträumig ausgelegte telematische Lösungsansätze werden konzeptionell erarbeitet und einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen.

4. Anhand welcher konkreten Kriterien werden die verschiedenen Optionen geprüft und wie werden diese Kriterien gewichtet? Bitte erläutern.

Antwort:

Das Hauptkriterium stellt die Wirksamkeit einer Maßnahme in Hinblick auf die Stauvermeidung und schnelle Stauauflösung infolge einer Auslösung der Höhenkontrolle am Tunnel NOK-B77 dar. Mit dem unter den Fragen Nr. 2 und Nr. 3 beschriebenen Vorgehen - aufeinander aufbauende Stufen - wird die Zielsetzung einer kurzfristigen Verbesserung bei Beibehaltung eines evtl. notwendigen Anpassungsspielraums ermöglicht. Die Evaluierung der erzielten Teilziele und die systematische Aufarbeitung derzeitiger Probleme in Form der Erstellung eines Gesamtkonzeptes spielen dabei eine wichtige Rolle.

5. Wie sieht der Zeitplan zur Prüfung der verschiedenen Optionen aus und wann ist mit einer Entscheidung sowie Umsetzung möglicher Maßnahmen zu rechnen? Bitte erläutern.

Antwort:

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) forciert die Stufen 1 und 2 der Optimierung der Höhenkontrolle. Nach derzeitigem Stand erfolgt die Inbetriebnahme der ersten Stufe im zweiten Halbjahr 2024. Mit einer Inbetriebnahme der Stufe 2 ist im ersten Halbjahr 2025 zu rechnen.

6. Wurden in den vergangenen sechs Monaten seit den Gesprächen des Landrats mit dem Verkehrsminister und dem Brandbrief aus der Wirtschaft bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen oder in die Wege geleitet? Wenn ja, welche Maßnahmen wurden wann durchgeführt oder eingeleitet? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Der LBV.SH hat zum einen den Umbau der Zulaufstrecken NOK/B77 zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Berücksichtigung von Aufstellflächen betrachtet und zum anderen die telematischen Rahmenbedingungen für Anpassungsmaßnahmen geprüft. In Gesprächen mit den Kommunen (Stadt Rendsburg, Kreis Rendsburg-Eckernförde) und der Polizei wurden die Maßnahmen erörtert. Im Ergebnis wurde die unter Frage Nr. 2 dargestellte Lösung favorisiert und wird weiterverfolgt. Zur Umsetzung siehe Antwort zu Frage Nr. 5.

7. Hat ein Austausch mit anderen Bundesländern, die im Zusammenhang mit Höhenkontrollen ergänzende Maßnahmen ergriffen haben, über dort genutzte Systeme stattgefunden? Wenn ja, mit wem haben welche Gespräche wann stattgefunden und wie werden die jeweils besprochenen Systeme bewertet? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Der Rendsburger Kanaltunnel NOK-B77 stellt durch die vorhandene lichte Höhe von 4,27 m an der niedrigsten Stelle, den vorhandenen Platzverhältnissen und der Fahrstreifensituation in der Zufahrt (einstreifig in den Rampen, kein „LKW-Streifen“ auf der B77) sowie den Mangel an Alternativrouten eine Besonderheit dar. Dies hat sich auch in den Gesprächen des LBV.SH mit anderen Straßenbauverwaltungen, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und auch im Austausch mit erfahrenen Ingenieurbüros bestätigt.

Auch wenn kein beispielhaftes System oder Vorgehen in den genannten Gesprächen identifiziert werden konnte, welches sich direkt auf den Rendsburger Kanaltunnel übertragen lässt, lässt der LBV.SH die gewonnenen Erkenntnisse in seine unter den Fragen Nr. 2 und Nr. 3 erläuterte Vorgehensweise einfließen.