



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE  
18/1822**

A11

Oliver Krischer

02.11.2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen  
58.00.05.02-000004 – 2023-  
0008541  
bei Antwort bitte angeben

RBR Alexander Oberhuber  
Telefon 0211 4566-288  
Telefax 0211 4566-388  
alexander.oberhuber@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

## **Übersicht über die Tunnelbauwerke des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zur Übersicht über die Tunnelbauwerke des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Übersicht über die Tunnelbauwerke des  
Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen**

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) betreibt derzeit insgesamt 37 Tunnel. Hinzu kommen 2 weitere Tunnel durch einen Baulastträgerwechsel. Insgesamt liegen dann 16 Tunnel an Bundesstraßen, 21 Tunnel an Landesstraßen und 2 Tunnel an Radwegen im Verantwortungsbereich des Landes. Die Gesamtröhrenlänge aller dann 39 Tunnel beträgt rund 27 km.

Sämtliche Tunnel in der Zuständigkeit von Straßen.NRW können zurzeit sicher betrieben werden. Bei der Bewertung von Tunneln ist zu unterscheiden zwischen baulichem Zustand einerseits und der betrieblichen Sicherheit, welche durch die technische Ausstattung gewährleistet wird, andererseits.

Alle Tunnel, die erhebliche bauliche Mängel aufweisen, werden zurzeit saniert oder die Sanierung ist in Vorbereitung. Bei der betrieblichen Sicherheit, welche durch die technischen Sicherheitseinrichtungen im Tunnel bestimmt wird, bestehen sowohl bei den Bundes- als auch bei den Landesstraßentunneln jedoch vielfach erhöhte Ausfallwahrscheinlichkeiten, die zu unvorhergesehenen Tunnelsperrungen führen können. Die Gründe hierfür sind vielfältig.

#### Baulicher Zustand:

Der äußere bauliche Zustand der Bauwerke wird gemäß Bauwerksprüfung nach DIN 1076 beschrieben. Ab einer Zustandsnote von 3.5 beginnt ein ungenügender Zustand, der umgehende Maßnahmen erfordert, die schlechteste mögliche Note ist 4.0.

Wie aus der Anlage „Übersicht über die Tunnelbauwerke des Landesbetriebes Straßenbau NRW“ (Stand September 2023) ersichtlich, weisen im Bereich der Bundesstraßen die Tunnelbauwerke gemäß Bauwerksprüfung nach DIN 1076 eine durchschnittliche Zustandsnote von 2.3, im Bereich der Landesstraßen von 2.5 und im Bereich der Radwegetunnel von 3.3 auf. Schlusslicht bei den Straßentunneln bildet der Tunnel an der L 260 Adenauerallee in Aachen mit einer Zustandsnote von 3.5. Die für den Tunnel erforderliche Sicherung steht kurz bevor.

Bei den Radwegetunneln weist der ehemalige Eisenbahntunnel Klosterholz in Gevelsberg eine Zustandsnote von 4.0 auf. Hier wird zurzeit eine Tunnel - im -Tunnel - Lösung

(Stahlbau) im Zuge des Alleenradweges Gevelsberg-Wetter realisiert. Nach Abschluss der Maßnahme erfolgt die Erstfreigabe dieses Radwegtunnels.

Damit sind für alle Tunnel mit kritischen Zustandsnoten von 3.5 oder schlechter notwendige Maßnahmen entweder kurz vor dem Abschluss oder in Bearbeitung.

#### Betriebstechnische Ausstattung:

Die Betriebstechnik der Tunnel - darunter fallen beispielsweise Beleuchtung, Brandmelder oder auch die Belüftung - entwickelt sich hochdynamisch. Die sicherheitstechnischen Anlagenteile der Tunnelausstattung haben im Gegensatz zum eigentlichen Bauwerk nur eine theoretische Nutzungsdauer von 10 bis 15 Jahren. Anschließend wird in der Regel zumindest eine Teilerneuerung der vorhandenen Anlagen erforderlich. Anhand einer Bewertung des technischen Zustandes, festgestellter Störungen und des Alters der Betriebstechnik kann auf ein potentiellies Ausfallrisiko der Anlagen geschlossen werden. Bei einem Ausfall der Technik ist in der Regel eine Sperrung des Tunnels notwendig.

Von 16 Tunnelbauwerken an Bundesstraßen weisen 2 ein hohes und 5 ein erhöhtes Ausfallrisiko auf, bei einem durchschnittlichen Alter der betriebstechnischen Ausstattung von 14 Jahren. An Landesstraßen sind von 21 Tunnelbauwerken 10 durch hohes und 3 durch erhöhtes Ausfallrisiko gefährdet, das durchschnittliche Alter der betriebstechnischen Ausstattung beträgt dabei 22 Jahre.

Seitens der Bauwirtschaft bestehen Engpässe. Oftmals bietet im Rahmen einer Ausschreibung ein Unternehmen als einziger Bieter an, mitunter laufen Vergabeverfahren ins Leere, da überhaupt kein Angebot abgegeben wird. Aufgrund des fehlenden Wettbewerbs sind Aufträge vor dem Hintergrund der Haushaltsgesetzgebung in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit nur schwer zu beurteilen bzw. zu begründen.

Das für die Betreuung der Tunnelbauwerke benötigte Fachpersonal erfordert eine hochgradige Spezialisierung und ist außerdem rar. Dementsprechend erschweren personelle Engpässe die Aufarbeitung von betriebstechnischen Mängeln. Diese können aus v. g. Gründen nur bedingt durch externe Vergaben kompensiert werden.

Straßen.NRW wird durch Stellenverlagerung den Bereich Tunnelbau signifikant verstärken. Die Gewinnung der erforderlichen Spezialistinnen und Spezialisten (insbes. Ingenieurinnen und Ingenieure der Elektrotechnik) ist jedoch sehr schwierig, da auf dem Arbeitsmarkt Elektroingenieure stark nachgefragt sind. Ein Abziehen von Personal aus anderen Bereichen von Straßen.NRW ist nicht möglich, da dort keine Ingenieurinnen und Ingenieure der Elektrotechnik eingesetzt werden.

Ifd. Nr.	Straße	Name	Ort	Überdeckte Länge je Röhre [ m ]		Jahr Inbetriebnahme/ Instandsetzung	Bauwerkszustand (Zustandsnote)	Betriebstechnische Ausstattung (Ausfallrisiko)
				FR 1	FR 2			
1	B 42	Oberdollendorf Tunnel	Königswinter	630	630	1984	3,0	in Nachrüstung (Bau)
2	B 42	Oberdollendorf Galerie	Königswinter	275	0	1984	2,5	in Nachrüstung (Bau)
3	B 42	Oberkassel	Bonn	539	539	1982	1,9	in Nachrüstung (Bau)
4	B 54/62	Ziegenberg	Siegen	350	356	1998/2014	2,5	Erhöht
5	B 61n	Weserauen	Porta Westfalica	1.733	1.733	2002	2,2	Hoch
6	B 62	Bühl tunnel	Siegen	525	0	2016	2,5	Gering
7	B 226	Herne	Herne	99	0	1993/2013	DB-Bauwerk	Gering
8	B 226	Weststraße	Hagen Vorhalle	105	82	1968	DB-Bauwerk	noch ohne Erstaussattung
9	B 229	Altstadttunnel	Arnsberg	355	0	1995	2,8	Erhöht
10	B 236	Berghofen	Dortmund	1.310	1.310	2008	2,9	Hoch
11	B 236	Dortmund-Ems-Kanal	Olfen-Selm	82	0	2007	1,0	Gering
12	B 236	Herrloh	Winterberg	168	0	1994/2010	2,0	Erhöht
13	B 236	Schmallenberg	Schmallenberg	235	0	1997/2010	2,3	Erhöht
14	B 236	Waltenberg	Winterberg	230	0	1995/2010	2,2	Erhöht
15	B 236	Wambel	Dortmund	1.420	1.420	1994/2015	2,4	Gering
16	B 480	Losenberg	Olsberg	123	0	2010	1,9	Gering

**Summen Röhrenkilometer Bundesstraße (röhrengetrennt): 8.179 6.070**

17	L 34	Militär ringstraße	Köln	123	123	1982	DB-Bauwerk	Hoch
18	L 70	Kiesberg	Wuppertal	855	1.053	1970 / 2001	2,9	Hoch
19	L 99	Steinstraße	Köln	125	0	2003	DB-Bauwerk	unbekannt (DB)
20	L 107	Velbert-Langenberg	Velbert	486	0	2002/2019	2,0	Hoch
21	L 238	Europatunnel	Stolberg	388	0	1996/2013	2,3	Hoch
22	L 260	Adenauerallee	Aachen	215	0	1976	3,5	Hoch
23	L 260	Westbahnhof	Aachen	179	166	1983	2,7	Gering
24	L 418	Burgholz	Wuppertal	1.784	1.860	2006	2,3	Erhöht
25	L 418	Hahnerberg	Wuppertal	133	133	1988/2013	2,0	Erhöht
26	L 460	Balberger Straße	Sonsbeck	116	0	1976	Autobahn	noch ohne Erstaussattung
27	L 530	Rathautunnel	Lüdenscheid	342	342	1972/2018-2023	3,3	in Nachrüstung (Bau)
28	L 562	Wellersberg	Siegen	286	0	1998	2,5	Erhöht
29	L 601	Altendorfer Straße (A52)	Dorsten	101	0	1978	Autobahn	noch ohne Erstaussattung
30	L 602	Westring	Bocholt	285	0	2006	2,2	Hoch
31	L 614	Emmerautunnel	Lügde	512	0	2010	1,8	Hoch
32	L 648	Holzener Weg	Schwerte	124	0	1906 / 1965	DB-Bauwerk	Gering
33	L 666n	Engelbert	Gevensberg	540	0	2007	1,9	Hoch
34	L 678	Ringstraße	Unna	185	0	1978	Stadt	unbekannt (Stadt Unna)
35	L 697	Hestenberg	Plettenberg	734	0	2006	2,3	Hoch
36	L 700	Kruiner Tunnel	Gevensberg	88	0	1847	DB Bauwerk	Gering
37	L 751	Menkhauser Berg	Oerlinghausen	492	0	1998	2,8	Hoch

**Summen Röhrenkilometer Landesstraße (röhrengetrennt): 8.093 3.677**

**Summen Röhrenkilometer Landes-/Bundesstraße (röhrenget.): 16.272 9.747**

**Summe Röhrenkilometer Landes-/Bundesstraße (gesamt): 26.019**

### Radwegetunnel

1		Wegeringhausen	Drolshagen	724	0	1903	2,5	Hoch
2		Klosterholz	Gevensberg	350	0	1927	4,0	in Erstaussattung (Planung)

**Summen Röhrenkilometer Radwegetunnel (röhrengetrennt): 1.074**