

Den Musterknaben der Tunnels frisch herausgeputzt

Jedes halbe Jahr: Die Röhre der B 312 bei Pfullingen bekommt einen Sicherheitscheck und oft auch neue Lampen

Einmal Lampenwechsel und einen Sicherheitscheck, bitte: In der Nacht auf Mittwoch erhielt der Ursulabergtunnel seine halbjährliche Wartung samt Pflege. Acht Stunden arbeiteten ein Dutzend Experten.

JÜRGEN HERDIN

Pfullingen. Punkt 21 Uhr stehen die Abschränkungen, kurze Zeit später beginnt die Aktion. Neben dem Raum der Überwachungszentrale geht das große Tor zum Ursulabergtunnel auf, die ersten Wartungsfahrzeuge fahren in die gespenstisch leere Röhre, die jedoch in gleißendes Licht getaucht ist.

Genau acht Stunden werden die Leute um Christoph Heinzelmann von der Straßenmeisterei des Landkreises in Eningen nun Zeit haben, jedes Eck, jeden Spalt in der gewölbten Decke zu durchleuchten. Außerdem müssen nach einer ersten groben Sichtung wohl zwei Dutzend Halogenlampen in der Tunneldecke ausgetauscht werden. Auch das Thema Sicherheit wird in der Nacht noch eine Rolle spielen.

Rund 20 000 Autos und Lastwagen fahren täglich durch die Röhre. Angesichts der vielen älteren Brummis dort spricht niemand mehr von Feinstaub, der in die Filter des Tunnels geblasen wird – es sind dicke Rauchschwaden. Fahren mehrere solcher Stinker gleichzeitig durch,



Fehlfarben durch Kunstlicht: In der Nacht auf Mittwoch war der halbjährliche Check des Ursulabergtunnels. Foto: Herdin

schalten die 20 mächtigen Ventilatoren kurzfristig auf Höchstbetrieb. Allein dieses Hochfahren, nicht der Dauerbetrieb, entspricht dem Stromverbrauch eines Einfamilien-Haushalts an einem Tag.

Die Aktion ist einer von zwei großen jährlichen Checks, die Reinigung der Wände mit riesigen Spezial-Waschwalzen steht erst im April wieder auf dem Programm. Rund 25 Millionen Euro hat die 1,18

Kilometer lange Röhre zwischen dem Pfullinger Nordosten und dem Gebiet Kühnenbach gekostet.

Über vier Millionen Euro wurden allein in die Sicherheit investiert. Und das wurde bald schon belohnt: Der Ursulabergtunnel hatte 2005 bei dem europaweiten Tunneltest des ADAC – und der Automobilclub geht sehr kritisch mit dem Thema Sicherheit um – mit der Note „gut“ abgeschlossen.

Eine bessere Benotung war wegen der nur zwei Fahrstreifen nicht möglich, denn der „Einser“ ist den jeweils doppelstreifigen Tunnels vorbehalten. Immerhin lag die Pfullinger Ost-Umfahrung bundesweit auf Platz eins seiner Klasse.

Doch Ausruhen auf den Lorbeeren ist nicht drin. Und deshalb waren mit den Firmen „Cegelec“ aus Sindelfingen und „Burt-Sicherheitssysteme“ aus Bietigheim-Bissingen

Fachleute gekommen, die die Inneren solcher Bauwerke wie ihre Westentasche kennen. „Im Urlaub haben wir viele Tunnels in anderen Ländern gesehen, und wir schauen da ja automatisch genauer hin“, sagt einer der Männer – und schüttelt den Kopf: „Unglaublich, in welchem schlechtem Zustand manche Röhren sind“, sagt der Monteur.

„Wir haben Aufträge für 20 Tunnels pro Jahr, wissen um mögliche Schwachstellen“, verrät Ralf Erlwein von „Burt“, der kurz darauf in sein Auto springt und einem Wagen entgegenfährt, dessen Fahrer in die 300 Meter vom Tunnel entfernte Abschränkung einfach umfahren hat.

Los geht's: „Der grobe Dreck kommt später weg“, sagt Heinzelmann mit Blick auf die Wände. „Da kommt im Frühjahr eine Riesenwalze, die das macht.“ Die Seitenbeleuchtung in den Wänden jedoch wird schon heute mit Dampfstrahlern gereinigt. Defekte Deckenleuchten werden ausgetauscht.

Die komplette Elektrizitätsversorgung kommt ebenfalls auf den Prüfstand. Denn bei einem Stromausfall muss sofort das Ersatzaggregat anspringen. Die mächtigen Ventilatoren müssen jederzeit funktionstüchtig sein. Künstlicher Nebel sorgt für eine „Sichttrübung“. Dann muss automatisch der Alarm auslösen, müssen die Lüftungsaggregate automatisch auf Hochtouren kommen. Auch die Filter werden vom Schmutz befreit. Um fünf Uhr rollt der Verkehr wieder.

