

Bremerhaven, 18. September 2008

<b>Mitteilung Nr. MIT-AF 55/2008</b>		
zur Anfrage Nr. AF-55/2008 nach § 36 GOSTVV der CDU-Fraktion vom 02.09.2008		
<b>Thema: Hafenanbindung - Fragen zur Vorzugsvariante 3.2 (Eichenwegtunnel/ offene Bauweise) (CDU)</b>		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	<b>Ja</b>	Anzahl Anlagen: 0

Die Anfrage lautet:

#### **A – Verkehrsprognose**

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 weist 13.713 Fahrzeuge/ 24h im Tunnel aus. Der LKW-Anteil beläuft sich auf 59%. Für die Tunnelquerschnittsberechnung ist die RABT 2006 maßgebend. Zur Ermittlung des Risikopotentials für Verkehrsteilnehmer werden folgende Kriterien herangezogen:

- Anzahl der Tunnelröhren
- Schwerlastverkehrsanteil
- Gefälle
- Gestaltung der Einfahrt
- Gefahrgütertransporte und
- Länge des Tunnels

Nach RABT 2006 Artikel 6.6 wird darauf hingewiesen, dass eine besondere Erfordernis für einen Standstreifen gegeben sein kann, wenn die Lkw-Fahrleistung > 4.000 Lkw\*km/Tag und Röhre ist. Die Berechnungen ergeben bereits je nach Tunnellänge eine Lkw-Fahrleistung von 8.500 bis 11.000 Lkw\*km/Tag. Nach den neuesten Veröffentlichungen wird eine erheblich größere Nutzung des vorhandenen Containerareals in Bremerhaven angestrebt.

Daher fragen wir den Magistrat:

1. Ist davon auszugehen, dass die prognostizierte Fahrzeugmenge von 13.713/ 24h und somit die Lkw-Fahrleistung im Tunnel durch eine Kapazitätssteigerung des Terminals weiter steigen wird?
2. Sind im obigen Lkw-Anteil von 59% die Gefahrguttransporte berücksichtigt?
3. Ist es sicher, dass die Basisvariante 3.2 ohne Standstreifen unter Berücksichtigung der Antworten zu Frage 1. + 2. für die Zukunft zulässig sein wird?
4. Wer zeichnet für eine ausreichende Tunnelsicherheit vor Baubeginn verantwortlich und welche Behörde wird die Bau- u. Sicherheitsabnahme nach Fertigstellung durchführen?
5. In wie weit kann die jetzige Hafenanbindung das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Hafengewachstums sowie des wachsenden Logistikzentrum abdecken?

## **B – Fahrspurbreiten**

Die aktuellen Präsentationen der BIS zeigen

- Var. 3.2 ohne Standstreifen  
Die Baugrubenbreite beträgt hierbei 13,1 m ohne Fahrspuren.
- Var. 3.2 mit Standstreifen

Die Baugrubenbreite beträgt hierbei 17,8 m ohne Fahrspuren.

In der Claus-Groth-Strasse beträgt der Abstand zwischen den Anliegergrundstücken jedoch nur 19,97 m. Für die Variante 3.2 **ohne Standstreifen** ergibt sich für den Bau- und Anliegerverkehr zusammen eine mittlere Fahrspurbreite v. 3,43 m je Seite.

Für die Variante 3.2 **mit Standstreifen** ergibt sich für den Bau- und Anliegerverkehr zusammen eine mittlere Fahrspurbreite v. 1,08 m je Seite.

Aus statischen Gründen sollte die Fahrspur einen Sicherheitsabstand von mind. 3.0 m von den Schlitzwänden haben.

Die BIS gibt in ihren Unterlagen eine Fahrspurbreite im Baubereich inkl. Sicherheitsabstand von 6 m vor, was auch realistisch erscheint. Somit wäre selbst für den Tunnel ohne Standstreifen rechnerisch kein Platz für den Baustellen- bzw. Anliegerverkehr vorhanden.

Daher fragen wir den Magistrat:

1. Wie können während der Bauzeit Rettungsfahrzeuge ohne Probleme die Wohn- u. Geschäftshäuser in der Claus-Groth-Strasse schnellstens erreichen?
2. Wie viele Immobilien müssten in der Claus-Groth-Strasse und im Eichenweg zusätzlich angekauft werden, um überhaupt einen Tunnelbau in diesen Strassen zu ermöglichen?

## **C – Schlitzwände**

In den Querschnitts-Zeichnungen der BIS zur Variante 3.2 sind schräg in der Erde verlaufende Zuganker für die Schlitzwände zu sehen.

Dazu fragen wir den Magistrat:

1. In welchen Abständen werden die Zuganker angeordnet?
2. Ist davon auszugehen, dass sich die Zuganker ausreichend weit von den Fundamenten der Kellerräume angrenzender Anlieger befinden?

## **D – Niveaufreie Tunnelzuführung C I**

In der niveaufreien Tunnelzuführung CI (Untertunnelung Cherbourger Str.) ist ein S-förmiger Tunnelverlauf im Bereich des Lotjeweges zu sehen.

Dazu fragen wir den Magistrat:

Was ist der Grund des verzogenen Verlaufes?

## **E – Niveaufreie Tunnelzuführung C II**

Die Alternative Niveaufreie Tunnelzuführung CII (Brückenbauwerk Cherbourger Str.) zeigt einen Brückenbau im Verlauf der Cherbourger Strasse. Durch den Brückenbau wird es eine dauerhafte Straßenerhöhung von mehreren Metern mit angrenzenden Rampen geben.

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie lange wird es voraussichtlich eine Verkehrsbehinderung auf der Cherbourger Strasse im Anschlussbereich des östlichen Tunnelzugangs geben?
2. Wie hoch werden die zusätzlich entstehenden Immissions- und Schallbelastungen der Anlieger in den angrenzenden Wohnbereichen eingeschätzt?

#### **F - Basis-Variante 3.2 mit Lichtsignalanlage**

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung ist zu betrachten, inwiefern mit der Verkehrsanbindung zum Tunnel in Richtung Hafen mit einer Linksabbiegespur Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Zuge der Cherbourger Strasse zwischen Anschlussstelle BAB A 27 u. Ampelanlage entstehen.

Dazu fragen wir den Magistrat:

1. Gibt es einen Nachweis über den Ausschluss von Rückstauerscheinungen auf der außenliegenden Geradeausspur auch über die bisher betrachtete Distanz zum Knotenpunkt 2 hinaus sowie zu der Gewährleistung der Verkehrssicherheit in dem Wechselbereich?
2. Gibt es noch Reserven an zulässigem Verkehrsaufkommen in Bezug auf Tunnel-Ampelführung über den Rahmen der Prognosen hinaus?

#### **G – Bahnunterführung**

Bauen unterhalb der Erde, in der Nähe von vorhandenen Gleisanlagen, erfordert Präzisionsarbeit. Die Gleise dürfen sich unter keinen Umständen verschieben, denn damit wäre die Sicherheit des Schienenverkehrs gefährdet. Außerdem muss der Zugverkehr (Containerzüge) möglichst ohne Unterbrechungen weitergeführt werden.

1. Gibt es bereits Machbarkeitsstudien im Kreuzungsbereich des Bahndammes mit dem Tunnel?
2. Ist mit Störungen im Zugverkehr zu rechnen?

#### **H - Alternative: Verkehrsführung A I (nördliche Verkehrsdurchleitung als Bypass)**

Hierbei ist der Ankauf von 8 Immobilien und der Abriss der Häuser nördlich der Cherbourger Str. vorgesehen. Das Geschäfts- und Wohnhaus „Jägerhof“ mit dem Eingang von der Cherbourger Strasse bildet einen Engpass in der bauzeitlichen Verkehrsführung.

1. Über wie viele Monate könnte es an dieser Stelle zu einem Stau in der Hafenzufahrt kommen?
2. Wie sollen die Anlieger während der Bauzeit in das Haus „Jägerhof“ gelangen?

#### **I – Schadstoffbelastung**

Das Luftschadgutachten vom Ing.-Büro Lohmeyer zeigt die NO<sub>2</sub>-Immissionen im Nullfall Prognose 2020 - Ausschnitt Cherbourger Strasse verteilt über die Länge des betrachteten Straßenteiles. Im Planfall P3.2 Prognose 2020 ist die NO<sub>2</sub>-Immission unter Berücksichtigung der Tunnel Variante 3.2 dargestellt. Die Entlastung der Cherbourger Strasse ist gut zu erkennen. Bei einer Tunnellänge von größer als 1 Km und einem Wind aus östlicher Richtung werden die Schadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub usw. konzentriert am Tunnelausgang West ausgestoßen, bei Westwind am Tunnelausgang Ost. Dieser Ausstoß ist in der Darstellung nicht zu erkennen.

Wir fragen den Magistrat:

1. Gibt es Berechnungen über die konzentrierten Schadstoffmengen und Schallwerte (Trompeteneffekt) in diesem Bereich und welchen Einfluss haben diese auf die angrenzenden Lebensbereiche der Anlieger?

## **J – Betriebs- und Unterhaltungskosten**

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie hoch werden die jährlichen Betriebs- u. Unterhaltungskosten der Tunnelanlage veranschlagt?
  - a. für die Basis-Variante 3.2
  - b. für die Basis-Variante 3.2 plus Alternative A I, B und C I

**Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 17.09.2008 beschlossen, die Anfrage wie folgt zu beantworten:**

### **zu A. Verkehrsprognose**

**Anmerkung:** Für die Tunnelquerschnittsbestimmung ist nicht die RABT 2006 maßgebend sondern die einschlägigen Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

1. Die mit der Entwicklung des Containerterminals CT4 einhergehenden Kapazitätssteigerungen sind in der „Prognose 2025“ bereits berücksichtigt. Überproportionale Entwicklungen sind nicht vorhersehbar und können daher nicht prognostiziert werden.
2. Ja!
3. Die Planung basiert auf den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006.“ Die in der RABT geforderte Risikoanalyse weist die Nichterfordernis von Standstreifen aus. Die Zukunftsfähigkeit dieser Aussage ist nach Auskunft des Leiters des für die RABT zuständigen Arbeitsausschusses „Ausstattung und Betrieb von Straßentunneln“, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Baltzer, auch für nächste Fortschreibung der RABT maßgebend.
4. Vor Baubeginn liegt die Verantwortung bei den planenden Ingenieurbüros, der Baulastträger übt die Kontrollfunktion aus. Im Betrieb sind der Tunnelmanager sowie der Sicherheitsbeauftragte verantwortlich.
5. Durch die geänderte Steuerung der Lichtsignalanlagen auf der Cherbourger Straße konnte die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der hafen- und gewerbebezogenen Verkehre verbessert werden. Dieses reicht jedoch bei weitem nicht aus, um die für das Jahr 2025 prognostizierte Verkehrsstärke abzuwickeln.

### **zu B. Fahrspurbreiten**

1. Die Erreichbarkeit der Grundstücke wird zu jederzeit sichergestellt.

2. In der Claus-Groth-Straße sowie im Eichenweg müssen für den Tunnelquerschnitt mit Standstreifen (Var. 3.2 + E) im Vergleich zur Vorzugsvariante 3.2 keine weiteren Häuser aufgekauft werden.

**zu C. Schlitzwände**

1. Je nach statischer Erfordernis und geologischen Gegebenheiten.
2. Ja, ein ausreichender Abstand wird eingehalten.

**zu D. Niveaufreie Tunnelzuführung C I**

1. Es gibt keinen Grund. Es handelt sich um eine mögliche Linienführung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgt eine Optimierung.

**zu E. Niveaufreie Tunnelzuführung C II**

1. Es ist von keinen Verkehrsbehinderungen auszugehen, da die Cherbourger Straße 4-streifig offengehalten wird.
2. Es wird sichergestellt, dass die angrenzenden Wohnbereiche gegenüber dem heutigen Zustand keine zusätzlichen Belastungen erhalten.

**zu F. Basis-Variante 3.2 mit Lichtsignalanlage**

1. „Rückstauerscheinungen“ können absolut nur ausgeschlossen werden, wenn es gar keinen Verkehr geben würde. Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit wurde gutachterlich erbracht. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist von keiner nennenswerten Erhöhungen des Risikos auszugehen.
2. Der Knoten mit Lichtsignalanlage ist für die prognostizierten Verkehre 2025 ausreichend. Überproportionale Verkehrszuwächse können durch ergänzende Maßnahmen leistungsfähig abgewickelt werden.

**zu G. Bahnunterführung**

1. Die Kreuzung des Tunnels mit der Strecke der DB-AG erfolgt nach den einschlägigen Vorschriften der DB-AG. Es handelt sich hierbei um eine Standardbauweise.
2. Die Baumaßnahme wird im Bereich des Hoheitsgebietes der DB-AG von der DB-AG selbst durchgeführt. Die Abwicklung des Zugverkehrs obliegt somit auch der DB-AG.

**zu H. Alternative: Verkehrsführung A I (nördliche Verkehrsdurchleitung als Bypass)**

1. Es wird zu keinen Staus kommen, da im Bereich Wurster Straße keine Querverkehre zugelassen werden.
2. Der Zugang des Hauses wird sichergestellt.

**zu I. Schadstoffbelastung**

1. Gutachten bezüglich Luftschadstoffe sowie Schallausbreitung liegen vor. Aus diesen können die Entlastungswirkungen an den Gebäuden abgeschätzt werden. In den Lebensbereichen der Anlieger wird es in dem Planfall 2020 keine zusätzlichen Belastungen zum heutigen Zustand geben.

Nach Aussage des Gutachters, ist „die Auffassung, dass die Windrichtung der Schadstoffausstoß an den Tunnelportalen prägt, falsch. Der Ausstoß der Schadstoffe wird von der Kolbenwirkung der Fahrzeuge, vor allem der Lkw, dominiert.“

**zu J. Betriebs- und Unterhaltungskosten**

1. - für die Basis-Variante 3.2: ca. 371 Tsd. € netto/a  
- für die Basis-Variante 3.2 plus Alternative A I, B und C I: ca. 542 Tsd. € netto/a

Gez.  
Schulz  
Oberbürgermeister