

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	04.09.2012

Generalsanierung Tunnel Grenzstraße

hier: Anfrage der SPD-Fraktion zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 04.09.2012

Frage 1:

Alle Brandschutzmaßnahmen entsprechen den Empfehlungen der Kölner Berufsfeuerwehr, die die Kölner Straßentunnel routinemäßig unter Brandschutz- und Sicherheitsaspekten untersucht hat. Inwieweit ist es möglich, die Sanierungsmaßnahmen vorzuziehen und zusammen mit den kurzfristig vorzunehmenden Brandschutzmaßnahmen zu realisieren?

Beantwortung der Verwaltung:

Die getroffenen Brandschutzmaßnahmen wurden als Sofortmaßnahmen nach Untersuchungen des Sicherheitsbeauftragten der Feuerwehr veranlasst. Die bauliche Tunnelsanierung wird im Rahmen der Generalsanierung als Gesamtmaßnahme zusammen mit der kompletten brandschutztechnischen und betriebstechnischen Ertüchtigung nach den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) durchgeführt. Die Generalsanierung soll gegenüber der ursprünglichen Planung um ein halbes Jahr vorgezogen werden. Ein noch früherer Beginn ist aufgrund des erforderlichen Zeitbedarfs für Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibung und Vergabe nicht möglich.

Aufgrund der Sicherheitsbedenken der Feuerwehr und der aktuellen Bauwerksprüfung nach DIN 1076 besteht für den Baubeschluss äußerste Dringlichkeit.

Frage 2:

Können zukünftig Brandschutz- und Sanierungsmaßnahmen noch besser koordiniert und harmonisiert werden, um so die eingeschränkte Nutzung wichtiger Verkehrsinfrastruktur so gering wie möglich zu halten?

Beantwortung der Verwaltung:

Die Koordinierung und Harmonisierung der Brandschutz- und Sanierungsmaßnahmen ist die Prämisse, um die Verkehrseinschränkungen weitestgehend zu minimieren. Daher werden im Rahmen der geplanten Generalsanierung alle Gewerke zusammengefasst und sollen im Schutz der gleichen Verkehrsführung parallel rationell und verkehrsgünstig abgewickelt werden. Um ein ausreichend großes Baufeld im Tunnel zu schaffen, ist grundsätzlich die Einschränkung auf jeweils zwei Richtungsfahrbahnen unabdingbar. Die vorgesehenen Verkehrsführungsphasen sind das optimierte Ergebnis intensiver Abstimmungen mit allen Beteiligten. Eine optimierte Bauzeit kann nur durch eine sehr intensive zentrale Koordinierung aller Einzelgewerke und Minimierung der organisatorischen Schnittstellen gewährleistet werden. Dies ist auch für zukünftige weitere Maßnahmen vorgesehen und bedarf auch der notwendigen Unterstützung aller beteiligten Ämter.

Frage 3:

Welche Auswirkungen auf den MIV erwartet die Verwaltung für die Dauer der Generalsanierung von Mai 2013 bis Ende 2015, wenn in dem Bereich von drei auf zwei Spuren reduziert wird? Es sind 103.700 PKW's (incl. bis 7,5 t), die dort täglich verkehren. Massive Auswirkungen sind zu befürchten. Eine Ausweichstrecke soll über Frankfurter Straße und Vingster Ring gehen. Zumindest die Frankfurter Straße ist ja jetzt schon häufig am Rande ihrer Kapazitäten.

Beantwortung der Verwaltung:

Die verkehrliche Auswirkungen, die sich bei einer Fahrspurenreduzierung während der Sanierung im Tunnel Grenzstraße und dem Baustellenbereich ergeben, wurden mit Hilfe eines Verkehrsmodells untersucht. Dieses Modell berücksichtigt das Vorbehaltsstraßennetz und den Kölner Autobahnring. Die Verkehrsanalysen haben gezeigt, dass Spurenreduzierungen im Bereich Tunnel Grenzstraße Verkehre auf den Kölner Autobahnring und auch auf das Straßennetz der Stadt Köln verlagern: Im Norden auf die Leverkusener Brücke und die Mülheimer Brücke, im Süden auf die Rodenkirchener Brücke und kaum auf die Severinsbrücke, bedingt durch die bereits heute vorhandene hohe Auslastung. Eine Spurenreduzierung im Bereich Tunnel Grenzstraße auf zwei Fahrspuren in Fahrtrichtung Westen mit Lastrichtung stadteinwärts in der Morgenspitze (vom Autobahnkreuz Köln-Ost) ist möglich, wenn die anderen städtischen Rheinbrücken in dieser Zeit ohne verkehrliche Einschränkung zur Verfügung stehen. Das Autobahnkreuz Köln-Ost wird für Verkehr von der A 3 aus Norden in Richtung Innenstadt gesperrt. Außerdem muss dann die Ausfahrt Höhenberg gesperrt und als Baustellenzufahrt genutzt werden.

Die Verbindungsrampe von der BAB 3/4 aus Süden zur B 55a nach Westen bleibt geöffnet, damit der morgendliche Verkehr stadteinwärts noch ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden kann und die Ausweichrouten, insbesondere im Bereich des Östlichen Zubringers/Deutzer Ring, nicht überlastet werden.

Ergebnis der Analyse mit geöffneter Verbindungsrampe zeigen, dass der Verkehr morgens stadteinwärts ähnlich wie im Bestand abgewickelt werden kann. Die Auslastungsgrade des Einfädelsbereichs und der Hauptfahrbahn liegen geringfügig über denen im Bestand. Im Bereich der Östlichen Zubringerstraße/Deutzer Ring wird eine Reduzierung der Verkehrsmenge hervorgerufen, so dass die Verkehrsbelastungen in etwa denen im Bestand entsprechen. Die Aufrechterhaltung der Fahrbeziehung von Süden nach Westen am Autobahnkreuz Köln-Ost ist von Vorteil, um die Ausweichrouten nicht zusätzlich zu belasten.

Auf der B 55a in Fahrtrichtung stadtauswärts ist in der Sanierungsphase des Tunnels Grenzstraße mit Staubbildung vor dem Baustellenbereich, insbesondere in der Abendspitze zu rechnen, da der zur Verfügung stehende zweistreifige Querschnitt für die erwartete Verkehrsstärke nicht ausreicht. Die Überlastung beträgt an einem durchschnittlichen Werktag dabei wenige Prozent, die Staubbildung wird jedoch erst bei einer deutlichen Abnahme des zufließenden Verkehrsaufkommens aufgelöst. Bereits vor dem kritischen Bereich in Höhe der AS Messe ist eine Spurenreduzierung auf zwei Spuren notwendig und nach dem derzeitigen Kenntnisstand, Stauungen von 400 m und unmittelbar vor der Baustelle noch einmal 250 m für den Zeitbereich zwischen 15:30 bis 19:00 Uhr zu erwarten.

Abhängig von dem jahreszeitlichen Verkehrsaufkommen kann eine Spurenreduzierung vom Frühjahr (Osterferien) bis Herbst (Herbstferien) erfolgen. In der anderen Zeit sollte keine Spurenreduzierung bedingt durch den Vorweihnachtsverkehr und den Messeverkehr eingerichtet werden, da dann mit dem zeitweisen Zusammenbruch des Verkehrs, insbesondere im Nahbereich der Messe, zu rechnen ist. Dennoch wird in Abstimmung mit der verkehrsplanerischen Behörde geprüft, ob die 2+2 Verkehrsführung nach den Herbstferien, solange es geht, beibehalten werden kann, um die Baubeeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die prognostiziert eingeschränkte Nutzung des Tunnels bis Ende 2015 zu kürzen (z.B. durch beschleunigte Ausschreibung oder verstärkten Schichtdienst)? liegen dazu Erfahrungen aus anderen Städten vor?

Beantwortung der Verwaltung:

Die Verkürzung der Bauzeit kann durch die Bündelung vieler Gewerke unter Führung eines Fachunternehmers (ARGE-Bildung) erfolgen. Die Planung geht bereits von einer 6 Tage-Woche mit 24 Stunden Arbeitsrhythmus, und Sperrung der Autobahzufahrt am Kreuz Köln Ost vom Norden nach Westen aus.

Um ein ausreichend breites Baufeld für die Durchführung der Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen im Tunnel zu schaffen, ist es erforderlich, jeweils zwei der insgesamt sechs Fahrstreifen (3 Fahrstreifen in jeder Tunnelröhre) zu sperren. Der Arbeitsbereich ist durch eine Schutzwand gegen den fließenden Verkehr abzuschotten. Abhängig von dem jahreszeitlichen Verkehrsaufkommen hat die verkehrsorganisierende Behörde eine Spurenreduzierung auf jeweils zwei Richtungsfahrbahnen nur in der Zeit von vier Wochen vor den Osterferien bis Ende der Herbstferien genehmigt. In der Zwischenzeit über ca. 16 Wochen müssen die Bauaktivitäten während der verkehrsstarken Zeit ausgesetzt werden, um den Verkehr wieder über jeweils drei Spuren auf voller Tunnelbreite abzuwickeln. Unter diesen Bedingungen wird bei Baubeginn im Mai 2013 die Spurenreduzierung bis Oktober 2015 erforderlich sein. Zur Verkürzung der Bauzeit soll geprüft werden, ob es möglich ist, die eingeschränkte Verkehrsführung nach den Herbstferien so lange es geht beizubehalten.

Wenn ganzjährig ohne Zwischenphase gearbeitet werden kann, ist die Verkürzung der Verkehrseinschränkung auf ca. Mitte 2015 möglich.

Eine weitere Verkürzung der Bauzeit wäre allenfalls durch die Vollsperrung von jeweils einer Tunnelröhre möglich, die aber einen intensiven Eingriff in den Individualverkehr bedeutet.

Frage 5:

Sind weitere bauliche Maßnahmen im Zeitraum Mai 2013 bis Ende 2015 absehbar (incl. Straßen.NRW), die den rechtsrheinischen Bereich zusätzlich belasten?

Beantwortung der Verwaltung:

Weitere voraussichtliche Baumaßnahmen im rechtsrheinischen Bereich während der Sanierung des Tunnels Grenzstraße im vorgesehenen Zeitraum Mai 2013 bis Ende 2015 sind der Umbau der Frankfurter Straße zwischen Wiener Platz und Montanusstraße bis Ende 2013, die Sanierung oder ein Neubau der Brücke Deutzer Ring, Erneuerung von drei DB-Brücken in der Deutz-Mülheimer Straße (2014 bis 2016), Maßnahmen auf der A3 im Bereich Mülheim bis Leverkusen (2013 bis Mitte 2014) sowie der Beginn der Sanierung der Mülheimer Brücke in 2015.

gez. Höring