

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|-------------------|--------------|
| Verkehrsausschuss | 30.10.2012 |

Anfrage der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, AN/1637/2012 Sanierung Tunnel Grenzstraße

Frage 1:

Inwieweit ließe sich die Bauzeit zur Durchführung der erforderlichen Brandschutz- und Ertüchtigungsarbeiten verkürzen, wenn die Sanierung nicht, wie bisher angedacht, bei weiterem verkehrlichen Tunnelbetrieb vorgenommen würde, sondern unter Vollsperrung des Tunnels bzw. Teilspernung jeweils der einen und dann der anderen Tunnelröhre?

Frage 2:

Inwieweit ließen sich hierdurch Kosten sparen?

Antwort der Verwaltung

Bauzeitbestimmende Faktoren sind die Betonsanierung mit Brandschutzertüchtigung und die Fahrbahnsanierung. Diese Arbeiten sind zeitintensiv und benötigen eine Bauzeit von mehreren Monaten. Die betriebliche Ausstattung kann teilweise im Schatten der bautechnischen Maßnahmen ausgeführt werden, benötigt aber auch nochmals mindestens 2 Monate.

Die Annahme, dass mit der Vollsperrung des Tunnels bzw. jeweils einer Tunnelröhre zur Durchführung der Arbeiten eine Verkürzung der Bauzeit und eine Reduzierung der Kosten erzielt werden kann, wird grundsätzlich bestätigt. Allerdings sind belastbare Aussagen zur Zeitersparnis und zu den erzielbaren Kosteneinsparungen erst auf der Grundlage einer detaillierten Ergänzung gegenüber der vorhandenen Sanierungsplanung (mit jeweils einer gesperrten Fahrspur pro Richtung) möglich, nach Klärung der grundsätzlichen Machbarkeit.

Vorteile bei Ausführung der Arbeiten bei Sperrung jeweils einer Tunnelröhre wären neben einer Verkürzung der Verkehrseinschränkungen u. a. die höhere Terminalsicherheit und die Sicherheit auf der Baustelle.

Frage 3.

Wie sind die verkehrlichen Auswirkungen bei einer vorübergehenden Vollsperrung bzw. Teilspernung jeweils einer Tunnelröhre im Vergleich zu den langjährigen verkehrlichen Belastungen einer Sanierung bei eingeschränktem Tunnelbetrieb zu bewerten?

Antwort der Verwaltung:

Zur Machbarkeit einer Vollsperrung bzw. der Sperrung jeweils einer Tunnelröhre wurde kurzfristig ein

Gutachten beauftragt, um die Auswirkungen auf den Straßenverkehr beurteilen zu können. Das Ergebnis wird Anfang November vorliegen. Vorher können auch hierzu keine belastbaren Angaben gemacht werden.

Frage 4:

Welche Möglichkeiten bestehen, die verkehrlichen Belastungen durch mögliche Ausweichverkehre zu minimieren, z.B. 24-Stunden-Betrieb, Bauzeit in den Schulferien? Wie können die Ausweichverkehre geführt werden, um zu verhindern, dass sie sich auf die Wohngebiete verlagern?

Antwort der Verwaltung:

Ein Mehrschichtbetrieb über 6 Tage rund um die Uhr und der Einsatz von mehreren Arbeitskolonnen für jedes auszuführende Gewerk sind in der bisherigen Planung bereits vorgesehen. Durch eine 7-Tage-Woche ließe sich die Maßnahme geringfügig beschleunigen. Die Realisierbarkeit ist u. a. abhängig von der Verfügbarkeit von Baustellenpersonal und den Auflagen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes unter Beachtung des mehrmonatigen Einsatzes. (Hinweis: Bei der A40 war der Zeitraum, in dem unter Hochdruck gearbeitet werden musste, auf 3 Monate begrenzt und es wurde auch nur 6 Tage pro Woche gearbeitet. Die Belegschaft konnte anschließend die Überstunden abbauen.)

Um den Verkehrsfluss bei starkem Verkehrsaufkommen und Veranstaltungsverkehr in der Weihnachts- und Winterzeit nicht zu stören, besteht die Forderung der Straßenverkehrsbehörde, die Bauarbeiten im Tunnel in einem Zeitraum von 4 Wochen vor den Osterferien bis zum Ende der Herbstferien durchzuführen. Diese Maßgabe führt zur Unterbrechung der Bauaktivitäten im Tunnel für ca. 4 Monate und steht im Konflikt mit der angestrebten Verkürzung der Gesamtbauzeit. Die Verwaltung prüft derzeit, in welchem Umfang die Bauzeitpause verkürzt werden kann.

Die Führung der Ausweichverkehre wird im Verkehrsgutachten beurteilt.

Frage 5:

Inwieweit kann sich die Verwaltung für die bevorstehende Organisation und Planung der Sanierungsarbeiten (sowie auch für anderen Sanierungsvorhaben) die positiven Erkenntnisse aus der Vollsperrung der A 40 im Bereich Essen zunutze machen?

Antwort der Verwaltung:

In Essen war die bauzeitbestimmende Maßnahme der Abbruch und Neubau einer Spannbetonbrücke im Kreuzungsbereich mit der S-Bahn. Ein Vorteil war, dass im S-Bahn-Bereich gleichzeitig Bauarbeiten durchgeführt wurden und sich daraus Synergieeffekte ergaben.

Die Brückenerneuerung konnte dank eines sehr guten Generalunternehmers, sehr guter Wetterverhältnisse und weiterer günstiger Randbedingungen innerhalb von 3 Monaten durchgeführt werden. Weitere Arbeiten zur Sanierung von 5 Brücken und der betriebstechnischen Ertüchtigung eines Tunnels (ohne Betonsanierung) wurden parallel durchgeführt.

Die Erfahrungen in Essen lassen sich nicht vollständig auf die Sanierung des Tunnels Grenzstrasse übertragen. Die sehr zeitaufwendige Beton- und Fahrbahnsanierung in den Tunnelröhren war in Essen nicht notwendig und im Gegensatz zu Köln gibt es in Essen mehrere sehr leistungsfähige Alternativen für Umleitungsstrecken, die in der sehr verkehrsarmen Sommerzeit den zusätzlichen Verkehr weitgehend aufnehmen konnten.

gez. Höing