

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.07.2013
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	08.07.2013
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	16.07.2013

Baubeginn Generalsanierung Tunnel Grenzstraße

In der Unterhaltungslast der Stadt Köln befinden sich 27 bis zu 40 Jahre alte Straßentunnel. Davon liegen sieben große Tunnel im Zuge wichtiger Verbindungs- bzw. Durchgangsstraßen des städtischen Individualverkehrs, die von bis zu 120.000 Fahrzeugen pro Tunnel und Tag genutzt werden. Die Stadt Köln hat ein umfangreiches Programm zur Bauwerkssanierung, Ertüchtigung und Nachrüstung der 7 wichtigsten Straßentunnel bis zum Jahr 2020 beschlossen. Das Programm beginnt mit der Generalsanierung des Tunnels Grenzstraße.

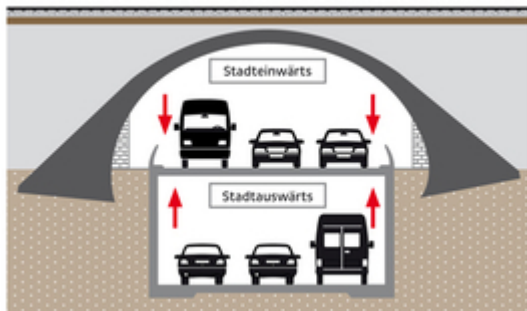
Die Bauarbeiten im Tunnel Grenzstraße beginnen am **8. Juli 2013**.

Zunächst werden im Auftrag der RheinEnergie in der oberen Tunnelröhre (stadteinwärts) im Bereich des nördlichen Geh- und Radweges Versorgungsleitungen verlegt. Zur Ausführung wird zeitweise während der verkehrsschwachen Zeiten die nördliche von drei Richtungsspuren gesperrt.

Anschließend werden im Herbst nach Abschluss des europaweiten Vergabeverfahrens die Rohbauarbeiten beginnen. Dazu muss der Verkehr in beiden Tunnelröhren eingeschränkt werden. Es stehen jedoch grundsätzlich immer jeweils zwei Fahrspuren stadteinwärts und stadtauswärts zur Verfügung.

Der 550 Meter lange Tunnel im Verlauf der B55a (Stadtautobahn) zwischen Zoobrücke und dem Autobahnkreuz Köln-Ost gehört zu den meist befahrenen Kölner Straßenabschnitten. Der Tunnel wurde 1969 unter Einbeziehung der Bausubstanz der Eisenbahnmassivbögen aus den Jahren 1890-1930 errichtet. Die grundlegende Sanierung soll mit einem Finanzaufwand von circa 30 Millionen Euro brutto in mehreren Etappen und wechselnden Verkehrsführungen durchgeführt werden. So kann der Tunnel während der gesamten Bauzeit nur eingeschränkt befahren werden.

Besonderheit des Tunnels: Die Röhren verlaufen übereinander.



Tunnel Grenzstraße – Querschnitt

Die Dauer der Generalsanierung und die damit verbundenen Verkehrseinschränkung wird voraussichtlich bis zum Frühjahr 2015 betragen.

Sicherheitskonzept von 2012 gilt auch für die Baustellen

Nachdem eine routinemäßige Untersuchung der Straßentunnel unter Brandschutz- und Sicherheitsaspekten durch die Berufsfeuerwehr Köln in 2012 erhebliche Mängel ergeben hatte, wurde das Sicherheitskonzept entsprechend den Empfehlungen der Feuerwehr zur Erhöhung der Sicherheit für die Tunnelnutzer entwickelt und umgesetzt. Die Maßnahmen haben sich bewährt und zu einer Reduzierung der Unfälle geführt. Die Risikoanalyse für den Baubetrieb ergab, dass die getroffenen Maßnahmen des Sicherheitskonzeptes auch für die Bauzeit ausreichend sind und nicht verschärft werden müssen. Es gelten bis zum Ende der Bauzeit weiterhin:



- Fahrzeuge über 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht dürfen nicht in den Tunnel einfahren. Sie werden über Ausweichrouten geführt.
- Für alle Fahrzeuge gilt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 Stundenkilometer.
- Linienbusse (RVK und Flughafenzubringerbusse) dürfen den Tunnel weiterhin passieren.
- Vollständig gesperrt ist der Verkehr durch den Tunnel aus Sicherheitsgründen für den Gefahrgüterverkehr.

Keine Änderungen an den Ausweichrouten

Die bisher ausgewiesenen Umleitungen für den LKW-Verkehr gelten grundsätzlich auch weiterhin. Entsprechend dem großräumigen Verkehrskonzept für die Baustelle sind geringfügige Änderungen geplant.

Für den Güterverkehr von und nach Köln sind großräumige Ausweichrouten ausgewiesen. Dem Fernverkehr wird grundsätzlich die Benutzung des Autobahnringes empfohlen. Bei Bedarf werden mit der Messeverwaltung für den Zuliefererverkehr zur Messe Gespräche über Sonderregelungen geführt.

Brandschutzmaßnahmen während der Bauarbeiten

Die Maßnahmen zur Verbesserungen des vorbeugenden Brandschutzes dienen auch der Sicherheit der Tunnelnutzer während der Bauarbeiten. Sie umfassen die Videoanlage zur permanenten Überwachung des Tunnels über 24 Stunden in der provisorischen Leitwarte und die mobilen Turboventilatoren zur Entrauchung des Tunnels an den Tunnelmündern. Die installierte Ampelanlage mit der von der Leitwarte aus im Notfall den Verkehrsfluss in den Tunnelröhren gesperrt werden kann wird entsprechend dem Bauablauf jeweils an geänderte Verkehrsführungen angepasst.

Instandhaltungstau und neue Sicherheitsauflagen bei Straßentunneln

Nach den Brandunfällen in den alpenländischen Straßentunneln wurde die Frage nach der Tunnelsicherheit neu bewertet. Sie mündeten in der sogenannten EU-Tunnelrichtlinie vom 29. April 2004 über "Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz".

In Deutschland wurden die Anforderungen der EU mit der Novellierung der "Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT)", Ausgabe 2006" auch hinsichtlich der Organe für den Tunnelbetrieb in nationales Recht umgesetzt.

Die Vorschriften sind nicht nur für die Herstellung von neuen Straßentunneln anzuwenden, sondern gelten auch für bestehende Tunnel ab einer geschlossenen Länge von 80 m. Wesentliche Kriterien sind hierbei nicht nur die Sicherheit des Bauwerkes selbst, sondern der Schutz von Leib und Leben des Tunnelnutzers im Ereignisfall. Um die Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln mit höheren Anforderungen an den Brandschutz, die Lüftung, die betriebstechnische Ausstattung und den Verkehrs- und Betriebsablauf einzuhalten sind auch die Kölner Straßentunnel nachzurüsten und zu ertüchtigen.

Im Rahmen des Ertüchtigungsprogramms werden die Tunnel, die sich in städtischem Eigentum befinden, einer grundlegenden Bauwerkssanierung unterzogen. Der individuelle Instandsetzungsbedarf der Tunnel ergibt sich aus den regelmäßigen Bauwerksprüfungen. Kleinere Schäden baulicher Art, die die Funktionsfähigkeit einschränken werden zeitnah beseitigt. Der Ablauf und die Terminierung des grundlegenden Ertüchtigungsprogramms ergeben sich aus der Risikoanalyse der Bausubstanz und der derzeitigen betrieblichen Sicherheit.

Begründung der Maßnahmen des Sicherheitskonzeptes

Das Sicherheitskonzept wurde 2012 vor dem Hintergrund der Bausubstanz und der einzigartigen Bauweise mit übereinanderliegenden Tunnelröhren sowie den gestiegenen formalen Anforderungen an den modernen Brandschutz eingesetzt.

Insgesamt passierten früher täglich durchschnittlich 107.000 Fahrzeuge den Tunnel Grenzstraße. Hierunter fielen 103.700 Pkw und Lieferfahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht und ca. 3.200 Lkw über 7,5 Tonnen. Daher wurde bei der Risikobeurteilung zur Tunnelsicherheit das Augenmerk auf die Auswirkungen des Verkehrs gerichtet. Mit Temporeduzierung und Einschränkungen für den Schwerlastverkehr kann mit geringem finanziellem Einsatz ein hohes Maß an Sicherheit erzielt werden.

Dieses Sicherheitskonzept soll während der gesamten Bauzeit aufrecht erhalten werden.

Die Risiken für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei einem möglichen Brand können deutlich reduziert werden, wenn LKW ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht die Durchfahrt durch den Tunnel verwehrt wird. Bei Bränden mit großen LKW und Lastzügen kann die Brandleistung bis zu 200 MW betragen.

Nottreppenhaus im Rohbau fertig gestellt

Um die von der RABT geforderte Fluchtweglänge von maximal 300 m einzuhalten, wurde ein Nottreppenhaus in Tunnelmitte geplant und bereits im Rohbau fertig gestellt. Die Inbetriebnahme erfolgt nach Einbau der Sicherheitstechnik zur Inbetriebnahme des ertüchtigten Tunnels in 2015.

gez. Höing