

Herrn Oberbürgermeister
Hans Schaidinger
Postfach 110643

93047 Regensburg

Kontakt:
E-mail:
regensburg@spd-stadtratsfraktion.de
Internet:
www.spd-stadtratsfraktion.de
Tel. 0941/5071062 + 1063
Fax 0941/5071064
Bankverbindung:
Sparkasse Regensburg
BLZ 750 500 00 Konto: 265066

Regensburg, 31.07.2009

**Vergabe von Planungsleistungen für eine Donau-Nordarm-Tunnel-Querung;
Antrag der Freien Wähler vom 16.07.2009**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und Wohnungsfragen wird voraussichtlich der o.g. Beratungsgegenstand auf der Tagesordnung stehen.

Der Antrag selbst, wie auch die, leider nicht beiliegende und somit nur im Internet abrufbare Machbarkeitstudie lassen einige entscheidungsrelevante Fragen offen.

Nach den Erfahrungen mit dem, auf Initiative des gleichen Antragstellers, in der letzten Woche behandelten Antrag zur Protzenweiherbrücke beabsichtigt die SPD Stadtratsfraktion in der Sitzung folgende Fragen zu stellen:

1. Sicherheit

- 1.1. Entsprechen die Angaben zu den Notgehwegen (1 m Breite) angesichts der zu erwartenden Steigungsverhältnisse 7 bis 10 % den Vorschriften und ist dieser Notweg rollstuhltauglich, bzw. für Mütter mit Kinderwagen und Senioren möglich?

- 1.2. Ist ein Notausstieg in Tunnelmitte und somit am tiefsten Punkt der Strecke (ca. 20 Meter unter der Geländeoberfläche) nach den einschlägigen Vorschriften ausreichend?
- 1.3. Kann bzw. muss dieser Notausstieg behindertengerecht ausgeführt werden, um z.B. auch für Rollstuhlfahrer als Rettungsweg sicher zu sein?
- 1.4. Wie ist die Formulierung „realistische Flucht- und Rettungschance im Ereignisfall für Behinderte im Sinne des Gleichstellungsgesetzes“ (vgl. S. 5 der Machbarkeitsstudie) angesichts der Steigungsverhältnisse im Tunnel (bis 10 %) für den Ereignisfall Motorbrand zu verstehen? In diesem Fall gäbe es nur noch einen möglichen Fluchtweg, in Fahrtrichtung des Busses, die zudem, wegen des bei Bränden eintretenden Kamineffekts, stark verrauchert sein könnte? (Beispiel: Brand in der Kitzsteinhornbahn, Kaprun)
- 1.5. Wie ist die Angemessenheit der Rettungswegbreiten bei der, von den Verfassern der Machbarkeitsstudie unterstellten Konvoifahrt mehrerer Busse - auch mehr als 2 - im Tunnel zu beurteilen? (Anmerkung: Nur mit häufigen Konvoifahrten reicht die Röhre für die Zahl von ca. 25 Bussen pro Stunde!)

2. Verkehrsabwicklung

Bei einem einspurigen Tunnel werden wechselseitig Busse vor der Einfahrt in den Tunnel den Gegenverkehr abwarten müssen. Bei den angenommenen Konvoifahrten ist damit zu rechnen, dass auch zwei oder mehr Busse gleichzeitig auf die Zufahrtsfreigaben warten müssen.

- 2.1. Wo sollen/können die entsprechenden Wartezonen am Nord- bzw. Südzugang des Tunnels angelegt werden?
- 2.2. Ist mit den vorliegenden Planungen sichergestellt, dass der Durchgangsverkehr auf der Eisernen Brücke (die Röhre endet unmittelbar an der Kreuzung vor der Brücke) bzw. der Protzenweiherbrücke nicht durch wartenden Busse behindert wird?
- 2.3. Durch welche Maßnahmen könnte sichergestellt werden, dass Rückstaus insbesondere in die Bereiche Kolpinghaus/Dachauplatz/D.-Martin-Luther-Straße und Thundorferstraße verhindert werden, um nicht zur Beeinträchtigung der dort laufenden ÖPNV Linien zu führen?

3. Lage des Tunnels

- 3.1. Mit welcher Überdeckung muss das Tunnelbauwerk unter dem städtischen Kanalnetz geführt werden um eine Gefährdung, Beschädigung der Kanäle (auch in der Bauphase) auszuschließen?
- 3.2. Ist mit der in der Machbarkeitsstudie ersichtlichen Höhenlage der Tunnelröhre sichergestellt, dass Beeinträchtigungen der städtischen Kanalisation ausgeschlossen sind?
- 3.3. In welchem Abstand zum Regenüberlaufbauwerk am Gries (RÜB 20) müsste der Tunnel geführt werden?

4. Auswirkungen auf denkmalgeschützte Bereiche und Gebäude

- 4.1. Mit welcher Überdeckung muss das Tunnelbauwerk unter der Bebauung am Gries (z.B. im Bereich der Gerhardingerschule - Turnhalle) geführt werden um eine Gefährdung, Beschädigung der Gebäude (auch in der Bauphase z.B. durch Erschütterungen) auszuschließen?
- 4.2. Kann die dazu erforderliche Höhenlage des Tunnels bei einem Rampenbeginn an der Gräßlschleife unter den Sportflächen, inkl. Turnhalle, bei der Gerhardingerschule erreicht werden?
- 4.3. Ist davon auszugehen, dass die Tunnelzufahrten „denkmalgerecht“ in das Ensemble Stadthof an der vorgesehenen Stelle eingepasst werden könnten?
- 4.4. Kann bei der, in der Machbarkeitsstudie gewählten Trassenführung, die die Bebauung am Gries und damit mehrere Gebäude unterquert, die in der Denkmalliste eingetragen sind, eine Schädigung der Denkmalsubstanz in der Bauphase und im Betrieb des Tunnels mit Sicherheit ausgeschlossen werden?
- 4.5. Wäre eine solche Trasse angesichts der Erfahrungen im Kölner U-Bahn Bau bei der betroffenen Bevölkerung am Gries überhaupt durchsetzbar?

5. Allgemeines

- 5.1. Dürfen die Grenzwerte für die Längsneigung nach der RAST [4] (vgl. S. 4 Machbarkeitsstudie) für angebaute Stadtstraßen 1 zu 1 auf Tunnelstrecken übertragen werden oder sind für Tunnelstrecken besondere Grenzwerte empfohlen oder zwingend zu beachten?
- 5.2. Sind der Verwaltung Beispiele für eine solche Tunnellösung hinsichtlich Länge, Tunnelquerschnitt, Trassenführung und Nutzung bekannt?

- 5.3. Wie ist die angegebene Kostenschätzung zu beurteilen, kann diese Kostenschätzung durch Richtwerte für den Tunnelbau (Kosten pro lfd. Meter Tunnelstrecke) gestützt werden?
- 5.4. Welche Kosten sind neben den genannten baulichen Kosten von 17 Mio. Euro für Bodenuntersuchungen, Grunderwerb, die Umlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen und die Absicherung der mit dem Bau verbundenen Risiken (z.B. für denkbare Gebäudeschäden u.ä.) zu erwarten?
- 5.5. Ist eine Bezuschussung der Tunnellösung durch den Freistaat Bayern grundsätzlich zu erwarten?
- 5.6. Wie hoch sind die jährlichen Folgekosten dieses Tunnels und wie sind sie im Vergleich zu einer Brückenlösung zu sehen?

Wir bitten darum, diese Fragen seitens der Verwaltung so aufzubereiten, dass eine Beantwortung in der Sitzung erfolgen kann. Die konkrete Beantwortung dieser Fragen durch die Verwaltung oder die Auftraggeber/Verfasser der Machbarkeitsstudie ist aus unserer Sicht Voraussetzung für eine sachgerechte Entscheidung zu diesem Antrag.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Norbert Hartl
Fraktionsvorsitzender

f.d.R.

Eduard Beer
Fraktionsgeschäftsführer