

2. Inhalt des Schreibens / Antwortstellungnahme der Vorhabenträgerin

Der Fachausschuss begrüßt die Planungen zu Neubau des Zeppelintunnels. Bei der weiteren Planung sind folgende Anforderungen mit zu beachten:

1. *Eine Aufstellfläche für Radfahrer*innen sollen auch im Linksabbiegerverkehr in die Straße „Zum Sebaldsbrücker Bahnhof“ eingeplant werden.*

In der vorliegenden Planung ist für Linksabbieger gem. Forderung Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV), Referat 51, eine Aufstelllänge für Pkw und Lkw von 40 m berücksichtigt. Eine 40 m lange Aufstellfläche berücksichtigt eine Aufstellung von zwei Lkw oder bis zu acht Pkw als Linksabbieger und lässt unter den v.g. Annahmen einen störungsfreien Verkehrsabfluss in der Hauptachse Sebaldsbrücker / Hastedter Heerstraße zu.

Bei Berücksichtigung einer vorgelagerten Aufstellfläche für Radverkehre („Fahrradtasche“) würde sich die Aufstelllänge für Pkw und Lkw um rd. 5 m reduzieren. Eine Verlängerung der Aufstelllänge zu Gunsten einer „Fahrradtasche“ ist bedingt durch die Trogkonstruktion auszuschließen. Ferner müsste zum Nutzen der Fahrradtasche ein Vorbeifahrstreifen zwischen der Geradeausspur und der Linksabbiegespur angeordnet werden. Die zusätzliche Breite hierfür steht innerhalb der Trogkonstruktion nicht zur Verfügung.

Eine Fahrradtasche ist unter den gegebenen Umständen nicht realisierbar. Im Übrigen dienen die dargestellten Markierungen nur der Information.

Markierungen und Beschilderungen werden erst in der Ausführungsplanung (Betriebsplan) festgelegt und sind nicht Gegenstand der Genehmigungsplanung.

2. Ein lückenloser Lärmschutz zwischen Föhrenstraße und Sebaldsbrücker Bahnhof ist beidseitig zwingend erforderlich.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) um einen erheblichen baulichen Eingriff in den vorhandenen Schienenweg. In einem ersten Schritt ist daher zu überprüfen, ob sich die Schallimmissionen ursächlich durch die Baumaßnahme wesentlich ändern. Eine Randbedingung für eine wesentliche Änderung ist die Erhöhung der Schallimmissionen nach Durchführung der Maßnahme im Vergleich zum derzeitigen Zustand, jeweils bei gleichem Prognosehorizont des Betriebsprogramms.

In diesem Fall rückt die EÜ Sebaldsbrücker Heerstraße von der Bebauung südwestlich der Bahnstrecke 1740 (u.a. Köneckegelände) in stadteinwärtiger Richtung ab. Das bahnlinke (westliche) Gleis verbleibt dabei in gleicher Lage. Im Gegensatz dazu wird das bahnrechte (östliche) Streckengleis nach außen in Richtung Wohnbebauung verschwenkt.

Damit vermindern sich die Schallimmissionen insbesondere im Bebauungsbereich der Straße „Zum Sebaldsbrücker Bahnhof“ bzw. sie bleiben konstant. An einigen abgewandten Fassaden kommt es zu geringfügigen Pegelerhöhungen, die jedoch unterhalb der weiteren Auslösekriterien für eine wesentliche Änderung liegen. In Summe liegt an keinem Gebäude der Straße „Zum Sebaldsbrücker Bahnhof“ eine wesentliche Änderung der Schallimmissionsituation durch die Baumaßnahme vor. Damit bestehen in diesem Bereich keine Ansprüche auf Lärmvorsorge.

Die gewünschte Erweiterung der Lärmschutzwände in Richtung Sebaldsbrücker Bahnhof ist demnach durch die gesetzlichen Grundlagen nicht gedeckt. Daher gibt es für die Verwendung von Bundesmitteln keine gesetzliche Rechtsgrundlage.

3. Es soll unterbunden werden, dass PKW, die stadtauswärts fahren, links in die Zeppelinstraße abbiegen. Wenn möglich soll dies durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden.

In der antragsgegenständlichen Baumaßnahme wird ein Bahnkörper für die Straßenbahntrasse inkl. einer min. 5 cm hohen Bordkante bis in den Einmündungsbereich Zeppelinstraße berücksichtigt. Damit ergibt sich eine gegenüber der heutigen Situation wesentlich verbesserte „Verhinderungssituation“ eines nicht verkehrsgerechten Linksabbiegens in die Zeppelinstraße.

Weitere bauliche Möglichkeiten stehen ob der anderen Fahr- und Wegebeziehungen nicht zur Verfügung. Eine 100%-ige Garantie kann auch nach Beendigung der baulichen Maßnahmen nicht gewährleistet werden, sondern lediglich eine durch das Bauvorhaben verbesserte Situation gegenüber dem bestehenden Zustand.

*4. Das Überqueren der Sebaldsbrücker Heerstraße Höhe Zeppelinstraße soll auch zukünftig auf der stadteinwärtigen Seite ermöglicht werden. Dadurch sollen Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen aus der Zeppelinstraße oder aus dem Grünzug Boneckendorffallee kommend weiterhin nur eine Ampelphase benötigen, um die Sebaldsbrücker Heerstraße queren zu können. In diesem Zusammenhang wird auf die Schulwegsicherung hingewiesen; es befinden sich in der Nähe ein Kindergarten, eine Grund- und Oberschule.*

Der Argumentation zur Berücksichtigung einer weiteren Querungsmöglichkeit westlich der Einmündung Zeppelinstraße könnte zwar grundsätzlich gefolgt werden, allerdings sprechen sowohl verkehrliche als auch betriebliche Gründe gegen eine solche zusätzliche Querungsmöglichkeit.

Zum einen würde eine zusätzliche westliche Fuß- und Radwegefurt über die Sebaldsbrucker Heerstraße auf der Höhe der Zeppelinstraße die zuvor beschriebene bauliche Verkehrsführung zur Vermeidung von „Falschfahrern“ aus der Sebaldsbrücker Heerstraße links in die Zeppelinstraße konterkarieren. Durch die bauliche Anlage einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit (ohne Bord) würde die bewusst gewollte Trennung zwischen Fahrbahn und Bahnkörper entfallen und die „Hemmschwelle“ zur Falschfahrt sinken.

Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit in dem v. g. Abschnitt zu berücksichtigen ist nicht möglich, weil sich diese im Bereich der Trogkonstruktion befände oder zu dicht am Einmündungsbereich zur Zeppelinstraße.

5. *In dem anliegenden Umleitungskonzept sollen Radfahrer*innen durch den Tunnel des Sebaldsbrücker Bahnhofes fahren. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Unterführung nur für Fußgänger*innen ausgelegt ist und Hinweisschilder aufgestellt werden sollen, dass Radfahrer*innen absteigen müssen, wenn sie den Tunnel benutzen.*

Dieser Hinweis wird eingearbeitet.

6. *Das Bauwerk soll erschütterungsarm hergestellt werden.*

Das geänderte Bauwerk EÜ Sebaldsbrücker Heerstraße wird nach allgemein anerkannten Regeln der Technik und gemäß des derzeit aktuellen Standes der Normen und Gesetze hergestellt. Damit wird eine als wesentlich einzustufende Steigerung der Erschütterungen aus der Herstellung und dem Betrieb aller im Bereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahmen herzustellenden und zu nutzenden Anlagen ausgeschlossen (s. Unterlage 17 und 18 der Antragsunterlagen).

Wie in Unterlage 18 beschrieben, werden außerdem zur Sicherstellung der Anhaltswerte für baubedingte Erschütterungen nach DIN 4150-3 begleitende Erschütterungsmessungen während schwingungsintensiver Rammarbeiten durchgeführt. Hier folgt die Vorhabenträgerin der Empfehlungen des Gutachters.