

Unsere Fragen zur aktuellen Projektplanung „Mühlentunnel“

1. In unserem Positionspapier „Mühlentunnelplanung“ (es liegt Ihnen vor) weisen wir darauf hin, dass die Tunnelplanung nicht als isoliertes Projekt einschließlich Kreisell geplant werden sollte. Unverzichtbar ist es, Maßnahmen einzubeziehen, durch die die negativen Folgen des veränderten Verkehrsaufkommens in den Straßen: Seppenser Mühlenweg, Heidekamp, Bremer Straße, Steinbecker Mühlenweg, westl. Teil Steinbecker Straße vermieden werden können.
 - Wird es eine solche parallele Maßnahmenplanung geben?
 - Welche Maßnahmen werden konkret geplant?
 - Werden diese Maßnahmen zeitgleich mit der Tunnelöffnung umgesetzt?

Antwort:

Den Ergebnissen der aktuellen Verkehrsumlegung zufolge wird die Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Mühlenwegen – auch ohne den vorherigen oder gleichzeitigen Bau einer östlichen Umfahrung – unter 10 % liegen. Dies vorangestellt, sind parallele Maßnahmen zur Dämpfung der Verkehrsbelastung auf den Mühlenwegen im Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt nicht vorgesehen. Dennoch wird die Verwaltung die entsprechenden Straßenzüge beobachten und die Erforderlichkeit derartiger Maßnahmen prüfen.

2. Da es für die Verkehrsströme einen entscheidenden Unterschied macht, ob zuerst der Tunnel oder der Ostring gebaut wird und ob zum Zeitpunkt der Tunnelöffnung die Südtangente bereits existiert, ist es ein Gebot der planerischen Vorsicht, auf die Situation vorbereitet zu sein, dass sowohl der Ostring als auch die Südtangente zum Zeitpunkt der Tunnelöffnung nicht vorhanden sind.
 - Wie wird in der Mühlentunnelplanung auf diese reagiert, zumal die vorliegenden Verkehrsgutachten beiden Maßnahmen (evtl. auch Brückenlösung) Priorität geben?
 - Ist beabsichtigt, in dem Fall der vorgezogenen Tunnelöffnung zeitlich befristete Übergangslösungen für die betroffenen Straßen vorzusehen?

Antwort:

Bei der angesprochenen Verkehrsumlegung sind alle angesprochenen Prognosefälle berechnet und die geschilderten Rahmenbedingungen insofern berücksichtigt worden. Allerdings sind die ermittelten Verkehrszunahmen von unter 10% als moderat zu bezeichnen. Die Südtangente hat überdies im Straßennetz eine nur sehr begrenzte, lokale Bedeutung – insbesondere für die Bremer Straße (Ostabschnitt, in Innenstadtnähe) und der Neuen Straße – aber so gut wie keine weiträumigeren Auswirkungen. Der neue Tunnel hat im Verkehrsnetz zudem eine andere Funktion als eine östliche Umfahrung und kann eine solche Umfahrung nicht ersetzen. Umgekehrt zeigen die aktuellen Verkehrsumlegungen erneut, dass die befürchteten großen Verkehrsverlagerungen auf den Tunnel ausbleiben, auch wenn eine östliche Umfahrung nicht umgesetzt ist. Aufgrund dieser unterschiedlichen Netzfunktionen ist die Entstehung eines „Weststrings“ nicht zu erkennen.

3. Wie soll verhindert werden, dass der Seppenser- und Steinbecker Mühlenweg nicht faktisch zum Westring werden und den Charakter von Durchgangsstraßen erhalten? Gibt es dazu bereits konkrete Vorstellungen?

Antwort:

Siehe hierzu unter 2.

4. Der Seppenser Mühlenweg, Heidekamp, Steinbecker Straße und die Parkstraße (auch hier wird das Verkehrsaufkommen wegen Ausweichverkehre wachsen) sind Schulwege, auch für Grundschüler der Wiesen- und Waldschule. Wie wird das in der Planung berücksichtigt? Gibt es ein Sicherheitskonzept, auch für die Bauphase mit unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen und verstärktem baubedingten LKW-Verkehr? Im Rahmen der Ostringplanung sind zum Schutz der Schüler der Ausbau von Rad- und Gehwegen am Heidekamp geplant. Ist das auch für die Öffnung des Mühltunnels geplant? Wie soll die Rad- und Gehwegsituation in den Mühlenwegen gelöst werden?

Antwort:

Grundsätzlich gibt es in den genannten Straßen kein extra aufgelegtes Sicherheitskonzept während der Bauphase, abgesehen von der Parkstraße. Diese wird ab dem Jahr 2015 den heutigen Verkehrsverhältnissen angepasst. Hier werden unter anderem die Gehwege verbreitert sowie verkehrsberuhigende Elemente in die Fahrbahn eingebaut.

Die für den Bau notwendige Baustelleneinrichtung wird vsl. nördlich des Bahndammes eingerichtet werden, so dass der Anlieferverkehr in erster Linie über die Bremer Straße erfolgen wird und somit die o.g. Straßen vom Baustellenverkehr nur unwesentlich betroffen sind.

5. Ein ganz entscheidendes Argument für den Neubau des Tunnels ist die Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger und Radfahrer, insbesondere für die Schüler. Da der neue Tunnel länger wird als der bisherige und die Radfahrer den Kreisverkehr nutzen müssen, ergeben sich folgende Fragen:

- Erfolgt die Tunnelplanung auf Grundlage teilweise veralteter aber noch gültiger Richtlinien für die Festlegung von Mindeststandards oder auf Grundlage neuester technischer Erkenntnisse und Möglichkeiten, z.B. Einsatz Flüsterasphalt?

Antwort:

Die Tunnelplanung (wie auch alle übrigen) erfolgt auf der Grundlage der geltenden DIN-Normen, Richtlinien, Vorschriften (sog. Stand der Technik). Die Anwendung von offenporigem Asphalt (OPA) im innenstädtischen Bereich ist in der „Richtlinie für Lärmschutz an Straßen“ RLS-90 nicht erfasst und damit nicht der Stand der Technik. Die Anwendung von OPA im städtischen Bereich befindet sich zur Zeit in der Erprobungsphase. Daher ist in der bisherigen Planung im Tunnelbereich sowie in den neuen Straßenstrecken außerhalb des Tunnels kein OPA vorgesehen.

- Nach welchen Richtlinien und mit welchen technischen Einrichtungen werden Radfahrer und Fußgänger im Tunnel vor Abgasen, CO₂ und Feinstaub geschützt?

Antwort:

Die Grundlage der erforderlichen Tunnelbelüftung im Regelbetrieb und bei einem Fahrzeugbrand bilden die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnel“ (RABT, Ausgabe 2006). Bei Tunnellängen bis zu 400 m erfolgt die Brandfall-Lüftung durch natürliche Längslüftung.

Im Regelbetrieb hat die Lüftung aus der Sicht der Verkehrsteilnehmer Folgendes zu leisten:

- Versorgung mit ausreichend reiner Atemluft
- Sicherstellung genügender Sichtverhältnisse in der mit Abgasen und Staub belasteten Tunnelluft.

Um gegebenenfalls zusätzliche Sicherungs- und Lüftungstechnische Maßnahmen zu treffen, wird gem. RABT Absatz 4.2 der Zuluftbedarf im Regelbetrieb bei maßgebenden Verkehrsfällen ermittelt. Ein entsprechendes Gutachten wird in der weiteren Planung durch den Fachplaner aufgestellt.

- Nach welchen Richtlinien werden die Brandschutzeinrichtungen im Tunnel geplant?
- Gibt es einen Rettungsplan? Gibt es ein Gesamtsicherheitskonzept? Wird er erstellt?

Antwort:

Der erforderliche bauliche Brandschutz wird durch Einhaltung konstruktiver Mindestanforderungen gem. ZTV-ING Teil 5, Abschnitt 1 und 2 sowie mit Hilfe rechnerischer Nachweisverfahren gem. Eurocode 01, Lastfall „Brand“ sichergestellt. Als konstruktive Brandschutzmaßnahme wird gem. ZTV-ING Teil 5, Abschnitt 1 und 2 eine Betondeckung von 6 cm vorgesehen. Zur Sicherung der Betondeckung im Brandfall wird in der Decke zusätzlich zur tragenden Bewehrung eine verzinkte Mattenbewehrung (N94) mit einer Betondeckung von 2 cm eingelegt. Bei Einhaltung der oben genannten konstruktiven Anforderungen sind keine zusätzlichen Brandschutzmaßnahmen erforderlich.

Auf der Grundlage des Bauwerksentwurfes wird in der weiteren Planung gem. „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnel, Absatz 0.4 (RABT, Ausgabe 2006) ein Gesamtsicherheitskonzept für den Tunnel aufgestellt. Ausgehend von einem festzulegenden typischen Schadenszenario (z.B. Unfall oder Brand) muss dieses Konzept insbesondere Aussagen zur Schadensverhütung, Schadensvermeidung, zur Selbst- und Fremddrettung von Personen sowie Hilfestellung und Brandbekämpfung beinhalten.

- Wie wird sichergestellt, dass Kraftfahrzeuge nicht auf die Radfahrstreifen gelangen?
 - Wie wird sichergestellt, dass Radfahrer nicht den falschen Radfahrstreifen im Tunnel und im Kreisel benutzen?
 - Mit welchen weiterführenden Sicherheitsmaßnahmen dürfen Radfahrer nach Verlassen der Tunnel-/Kreisverkehrprojektgrenzen auf den Mühlenwegen und der Bremer Straße rechnen? Wird dies bei der laufenden Planung berücksichtigt?
 - Den Kreisel werden die Schüler morgens zur Hauptverkehrszeit gemeinsam mit PKWs und LKWs befahren und drei Mal an Ausfahrten in den toten Winkel von Fahrzeugen geraten, die rechts abbiegen und/oder deren Fahrer nicht in den Spiegel schauen bzw. den Schulterblick vergessen, um mögliche kreuzende Radfahrer erkennen.
- Warum ist diese Situation sicherer im Vergleich zur alten Tunnelsituation?

Antwort:

Die für Radfahrstreifen vorgeschriebene durchgehende und breite Markierung stellt nach heutiger Erkenntnis eine sichere Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn dar. Dessen Nutzung „auf der falschen Fahrbahnseite“ ist aufgrund des Gegenverkehrs kaum zu befürchten, wenngleich dies genauso wenig ausgeschlossen werden kann wie das Phänomen von „Geisterfahrern“. Der im Tunnel vorgesehene Radfahrstreifen wird bis kurz vor den Kreisverkehrsplatz geführt und von dort auf dem Hochbord an die bestehenden Radverkehrsanlagen der Bremer Straße und des Steinbecker Mühlenweges angeschlossen. In Richtung Schulzentrum ist zu beachten, dass zwischen Projektgebiet und Sprötzer Weg nur ein kombinierter Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Bremer Straße vorhanden ist. Auf der Südseite des Tunnels wird der Radfahrstreifen zunächst über einen geplanten „Minikreisel“ in der Einmündung Reierstieg/Amselweg und weiter zur Einmündung Heidekamp/Drosselweg geführt. Auf dieser Strecke wird der Radfahrstreifen an die bestehenden Radverkehrsanlagen angeschlossen.

6. Der Tunnelbau wird nicht ohne einen massiven Eingriff in die Natur des Erholungsgebietes Stadtsee möglich sein (insbesondere auch in der langen

Bauphase). Nach welchen Kriterien erfolgt der Schutz der vorhandenen Flora und Fauna? Welche konkreten Schutzmaßnahmen sind geplant?

Antwort:

Im Rahmen des B-Planverfahrens werden mögliche Eingriffe in den Naturhaushalt durch ein beauftragtes Landschaftsplanungsbüro im Rahmen der sog. Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung fachkundig erfasst, bewertet und ggf. durch entsprechende Maßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen oder ersetzt. Dies erfolgt in Abstimmung mit der vorgesetzten Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg. Differenzierte Angaben über Maschineneinsätze sind heute noch nicht zu benennen. Selbstverständlich werden alle am Bau beteiligten zu einem schonen Umgang mit der umgebenden Natur vertraglich verpflichtet.

7. Nach welchen Richtlinien werden Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner und Nutzer des Naherholungsgebietes Stadtsee geplant? Wie und wann erfolgt die Umsetzung der bautechnischen Maßnahmen?

Antwort:

Im Rahmen des B-Planverfahrens wird ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Sollte es zu Überschreitungen der relevanten Lärmtechnischen Vorschriften kommen, so werden entsprechende Maßnahmen entwickelt, die im Zuge der Realisierung des Projektes umgesetzt werden. Dies betrifft im Sinne der zu beachtenden rechtlichen Bestimmungen aber ausschließlich die umgebenden, bestehenden Wohnnutzungen, nicht aber das „Naherholungsgebiet“ rund um den Stadtteich.

8. Welche Maßnahmen sind geplant, um Fußgängern auf dem Weg zum Stadtsee und zurück ins Wohngebiet das gefahrlose Überqueren der Fahrbahnen (höheres Verkehrsaufkommen) zu ermöglichen?

Antwort:

Die Zunahme der Verkehrsbelastung bleibt insgesamt so moderat, dass es auch künftig möglich sein wird, den Seppenser Mühlenweg – wie andere vergleichbare Straßen auch – auf der freien Strecke zu überqueren. Der heutige „Wanderweg“ entlang des Bahndammes – aus dem Bereich Reiherstieg bis zum Stadtteich – wird erhalten, muss aber im Bereich des Projektes anders trassiert werden. Da eine Querung des Seppenser Mühlenweges unmittelbar am Tunnelausgang – wie heute vorhanden – aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, erfolgt die Querung künftig etwas weiter südlich vom Tunnelausgang entfernt. Hierzu wird eine sog. Querungshilfe – eine „Mittelinsel“ – in die Fahrbahn gesetzt, die das gefahrlose Überqueren des Seppenser Mühlenweges im Zuge dieser wichtigen Fussweg-/Radfahrbeziehung ermöglicht.

9. Welche Maßnahmen sind geplant, Menschen mit Behinderungen eine reibungslose Nutzung des neuen Tunnels zu ermöglichen?

Antwort:

Der geplante Tunnelquerschnitt erhält eine Verkehrsfläche vom 13,50 m Breite. Hiervon werden 6,00 m als Fahrbahn sowie 2x 1,75m breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. Somit verbleiben auf beiden Seiten 2,00 m breite Gehwege, die von der Fahrbahn durch einen Hochbord abgegrenzt werden und damit ausreichend Platz für bewegungseingeschränkte Nutzer bietet.

10. Wie wir von Anwohnern wissen, ist der Unterbau des Seppenser Mühlenweges seinerzeit nur für das Verkehrsaufkommen einer Wohnstraße ausgelegt worden. Bei zunehmendem Verkehr mit LKW-Anteil ist die Überbeanspruchung und baldige Erneuerung programmiert. Schon der aktuelle Busverkehr hinterlässt deutliche Spuren.
- Werden die Anlieger an den Kosten der Erneuerung beteiligt und mit welchem Prozentsatz?
 - Können Sie zusagen, dass der letzte schmale Teil des Seppenser Mühlenweges nicht in der Breite für den wachsenden Verkehr ausgebaut wird?

Antwort:

Zwar wird das Verkehrsaufkommen insgesamt moderat steigen, der Anteil LKW-Verkehr am Gesamtverkehr auf den Mühlenwegen bleibt mit ca. 2-3% weiterhin sehr gering, so dass durch die Verkehrszunahme bedingt keine Überbeanspruchung der Fahrbahnen befürchtet werden muss.

Trotz entsprechender Unterhaltungsmaßnahmen ist die Lebensdauer von Straßen begrenzt. Steht eine Straße zur Erneuerung an, wird individuell geprüft, ob und in welcher Höhe gem. der Satzungen der Stadt Buchholz Beiträge erhoben werden können.

Eine entsprechende Zusage bzgl. des Ausbaues des angesprochenen Abschnittes des Seppenser Mühlenweges kann nicht erteilt werden.

11. Während der Bauzeit kommen zusätzliche Belastungen auf die Anwohner zu. Wie viel Monate wird die Bauzeit des Tunnels betragen einschließlich der vorbereitenden Arbeiten? Wie groß ist das Risiko, dass diese Bauzeit überschritten wird?

Antwort:

Im Rahmenterminplan ist ein Zeitfenster von ca. 36 Monaten zum Bau aller Teilmaßnahmen in Zusammenwirken mit dem „Seppenser Mühlenweg“ vorgenommen worden. Als Teilprojekte sind zu realisieren:

- Bau der Schmutzwasserleitung
- Neubau Durchlass „Steinbach“
- Neubau „Eisenbahnüberführung(Tunnel) Seppenser Mühlenweg“
- Verfüllung alter Tunnel
- Verkehrliche Anbindung(Straßenbau) des neuen Tunnels

Nach Aussagen der Planung wird bei Vergleich von Referenzobjekten von diesbezüglichen zeitlichen Erwartungen ausgegangen. Im zu schließenden Bauvertrag mit den bauausführenden Firmen werden die vorgesehenen Bauzeiten mit Baubeginn und Bauende vertraglich fixiert und sind für die Projektbeteiligten bindend.

12. Laut Stadtverwaltung (Pressemitteilung, 08.10.2014) wird aktuell mit Plan- und Baukosten von 16,5 Mio. Euro gerechnet. Sind in dieser Zahl die Kosten für die Koordinierungs- und Sicherungsarbeiten der DB Netz AG und die an die Bahn zu zahlenden Ablösesummen für den Tunnel enthalten (beim Ostring ist diese mit 700.000 Euro angesetzt)?
- Wie belastbar ist diese Kostenplanung (in den letzten Monaten sind die Kostenschätzungen um 60 % gestiegen, kann eine weitere Erhöhung ausgeschlossen werden oder stellt sie lediglich die unterste Grenze da)?
- Ist ein Risikomanagement vorgesehen, um weitere Kostensteigerungen rechtzeitig zu erkennen und um entsprechend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen?

Antwort:

Die Kosten für die bahntechnischen Leistungen sind in den in der Vorplanungsphase erstellten Kostenschätzungen enthalten. Die Belastbarkeit der Kostenplanung ist eng mit der Planungsphase und damit mit der Planungstiefe verbunden. Daher kann es in der Entwurfsplanungsphase (Kostenberechnung) weitere Kostenerhöhung geben, insbesondere im Hinblick auf das in Frage 11 erwähnte Tunnel-Bauverfahren.

In den bisher genannten Kosten von 16,5 Mio. Euro ist die Ablösesumme nicht enthalten. Ein evtl. entstehender belastbarer und prüffähiger Ablösebetrag wird auf der Grundlage der Kostenberechnung in der Entwurfsphase ermittelt.

13. Von der Stadt wurden in den letzten Monaten Verkehrszählungen durchgeführt, um die Zahlen zum Verkehrsaufkommen zu aktualisieren und auch um das Prognosemodell den neuen Realitäten anzupassen.
- Wie wurde das aktuelle Verkehrsaufkommen der Straßen Seppenser Mühlenweg, Heidekamp, Tunnel, Steinbecker Mühlenweg und Steinbecker Straße ermittelt? (Wir konnten in den Mühlenwegen keine Zählkästen beobachten.)
 - Wie hoch sind die ermittelten IST-Werte und die Prognosewerte für die genannten Straßen?

Antwort:

Im Mai dieses Jahres wurde vom Verkehrsplanungsbüro PGT aus Hannover eine umfassende Verkehrserhebung im Stadtgebiet Buchholz durchgeführt. Die Erfassung erfolgte zum einen mit sog. Seitenradargeräten, welche die sog. Querschnittsbelastung – die Zahl der Fahrzeuge in einem Streckenabschnitt – erfasste. Diese Querschnittszählungen erfolgen überwiegend an den Haupteinfallstraßen der Stadt. Der zweite Teil der Erhebung erfolgte als sog. Knotenstrombelastung an den wichtigsten Kreuzungspunkten durch Einsatz von Videotechnik. Insgesamt kamen 14 Seitenradargeräte und 19 Videoerfassungen zum Einsatz. Die Querschnittsbelastungen wurden ca. eine Woche über 24h, an den Verkehrskreuzungen wurde jeweils vormittags (6 – 10 Uhr) und abends (15 – 19 Uhr) erhoben. Aus den gewonnenen Daten wurde ein rechnergestütztes sog. „Verkehrsmodell“ erstellt, welches die Grundlage der Analyse bzw. Prognoseberechnungen bildet. Die Standorte der Erfassungsgeräte sowie die Ergebnisse der Berechnungen stehen auf der Tunnelhomepage www.muehlentunnel-buchholz.de zur Verfügung. Darüber hinaus ist eine Präsentation der Ergebnisse in der Abendveranstaltung am 26.11.2014 durch das Planungsbüro PGT vorgesehen.

14. Hinsichtlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes für die Kreuzung Bremer Straße/Mühlenwege wird sowohl im Gutachten vom Planungsbüro GFL (2004/2005), als auch in der Fortschreibung des VEP (2005/2006 vom Büro R + T) darauf hingewiesen, dass ohne eine flankierende Entlastung durch eine Umgehungsstraße bzw. neue Bahnbrücke (R + T), eine Kreisverkehrlösung aufgrund der hohen Belastung nicht möglich ist. Aktuell wird der Kreisverkehr als die einzige Lösung genannt.
- Sind die oben genannten Bedenken bekannt? Wenn ja, wie werden sie in der aktuellen Planung berücksichtigt?
 - Kann sichergestellt werden, dass ein möglicher Kreislauf bei der Tunnelöffnung nicht von Anfang an an seiner Belastungsgrenze operiert und bei wachsendem Verkehr durch zusätzliche Wohnbebauung im Süden (z.B. Holm-Seppensen, Rütgersgelände) schon nach kurzer Zeit überlastet ist?

Antwort:

Im VEP (2005/2006 vom Büro R + T) wurde für das Jahr 2015 eine Querschnittsbelastung für die Canteleu-Brücke von 30.900 Kfz/24 h und für den Seppenser Muehlentunnel von 12.200 Kfz/24 h – also eine wesentlich höhere Belastung

- prognostiziert. Vor diesem Hintergrund wurde ergänzend zu den oben genannten Verkehrsberechnungen auf der Grundlage der aktuellen Verkehrszahlen eine sog. Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt. In einer möglichen Spanne der Verkehrsqualität von A = sehr gut bis F = ungenügend kann der Kreisverkehrsplatz mit einer Qualität von B betrieben werden. Demgegenüber erreicht eine vollsignalisierte Verkehrskreuzung lediglich eine Verkehrsqualität von D, ist also weniger leistungsfähig. Für beide Varianten wurden ausreichende Kapazitätsreserven ermittelt. Insofern kann die Planung mit Kreisverkehrsplatz weiterverfolgt werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ist ebenfalls auf der Tunnelhomepage www.muehlentunnel-buchholz.de einsehbar.

15. Die Entscheidung, den alten Tunnel nach Öffnung des neuen Tunnels zu verfüllen sollte nochmals nach Abschluss der Planungen aus folgenden Gründen überprüft werden, weil:
- a) ein Mehr an Sicherheit für Fahrradfahrer mit einer Kreisellösung nur schwer zu erreichen ist und der alte Tunnel als Radfahrrertunnel wesentlich sicherer ist.
 - b) mit Blick auf die hohen Kosten für die aktuelle Tunnellösung eine kostengünstigere Alternative zu prüfen ist. Alle Gutachten bestätigen, dass durch den Bau einer Umgehungsstraße die Verkehrsströme sich verändern und der Tunnel dann deutlich weniger belastet wird. Unter diesen Umständen sind durchaus andere Lösungen – wenige kostenintensiv, jedoch kreativer – vorstellbar als das heute geplante Megaverkehrsbauprojekt.
Wird diese Überprüfung nach Abschluss der aktuellen technischen Planung in Erwägung gezogen?

Antwort:

Der alte Tunnel hat für die Schülerverkehre Richtung Schulzentrum zwar tatsächlich den Vorteil, auf der „richtigen Seite“ zu liegen. Allerdings gibt es natürlich ebenfalls Rad- und Fußwegverkehre Richtung Innenstadt bzw. Steinbecker Mühlenweg. Für diese Verkehrsteilnehmer wäre die Beibehaltung des Tunnels nicht attraktiv, weil empfindliche Umwege hinzunehmen wären. Insofern ist es nicht darstellbar, im Zuge des neuen gänzlich auf den Bau von Nebenanlagen zu verzichten. Die Beibehaltung des alten Tunnels wäre somit zusätzlich zu den Nebenanlagen des neuen Tunnels erforderlich. Der bauliche Zustand des alten Tunnels erfordert hingegen einen grundsätzlichen Sanierungsaufwand. Zusammengenommen sprechen diese Sachverhalte gegen eine Weiternutzung des alten Tunnels. (erf. Baulast DBAG erwähnen??)