

## Unsere Fragen zur aktuellen Projektplanung „Mühlentunnel“

1. In unserem Positionspapier „Mühlentunnel-Planung“ (es liegt Ihnen vor) weisen wir darauf hin, dass die Tunnelplanung nicht als isoliertes Projekt einschließlich Kreisel 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?
  
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 Mühlentunnel-Planung auf diese Situation 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?
  
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?
  
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 Ostring-Planung sind zum Schutz der Schüler der Ausbau von Rad- und Gehwegen am Heidekamp geplant. Ist das auch für die Öffnung des Mühlentunnels geplant? Wie soll die Rad- und Gehwegsituation in den Mühlenwegen gelöst werden?
  
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 von Flüsterasphalt?
  - Nach welchen Richtlinien und mit welchen technischen Einrichtungen werden Radfahrer und Fußgänger im Tunnel vor Abgasen, CO<sub>2</sub> und Feinstaub geschützt?
  - Nach welchen Richtlinien werden die Brandschutzeinrichtungen im Tunnel geplant? Gibt es einen Rettungsplan? Gibt es ein Gesamtsicherheitskonzept? Wird es erstellt?
  - 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-/Kreisverkehr-Projektgrenzen 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 PKW's und LKW's 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 zu erkennen. Warum ist diese Situation sicherer im Vergleich zur alten Tunnelsituation?
  
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?

Frageliste / Seite 2

7. Nach welchen Richtlinien werden Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner und Nutzer des Naherholungsgebietes Stadtsee geplant? Wie und wann erfolgt die Umsetzung der bautechnischen Maßnahmen?
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?
9. Welche Maßnahmen sind geplant, Menschen mit Behinderungen eine reibungslose Nutzung des neuen Tunnels zu ermöglichen?
10. Wie wir von Anwohnern wissen, ist der Unterbau des Seppenser Mühlenwegs 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 Mühlenwegs nicht in der Breite für den wachsenden Verkehr ausgebaut wird?
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?
12. Laut Stadtverwaltung (Pressemitteilung, 8.10.14) 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 zahlende Ablösesumme 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?
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?
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 Kreisverkehr-Lösung 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 Kreisverkehr bei Tunnelöffnung nicht von Anfang an an seiner Belastungsgrenze operiert und bei wachsendem Verkehr durch zusätzliche Wohnbebauung im Süden (z.B. Holm-Seppensen, Rüttgersgelände) schon nach kurzer Zeit überlastet ist?
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 Kreisverkehr-Lösung nur schwer zu erreichen ist und der alte Tunnel als Radfahrer-Tunnel wesentlich sicherer ist.
  - b) mit Blick auf die hohen Kosten für die aktuelle Tunnelöffnung 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 Mega-Verkehrsbau-Projekt.  
Wird diese Überprüfung nach Abschluss der aktuellen technischen Planung in Erwägung gezogen?