

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrea Rugbarth (SPD) vom 14.07.10

und Antwort des Senats

Betr.: Elbvertiefung

Vorhabensziel der geplanten Elbvertiefung, zu der mittlerweile die dritte Planänderung öffentlich ausgelegt hat, ist es, der Containerschifffahrt mit einem Tiefgang bis zu 14,50 m (tideabhängig) und 13,50 m (tideunabhängig) das Erreichen und Verlassen des Hamburger Hafens zu wirtschaftlich attraktiven Bedingungen zu ermöglichen.

Im Bereich der Elbtunnelröhren der BAB A 7 soll es keine weitere Fahrinnenanpassung geben, das heißt die Fahrinnentiefe verbleibt bei den schon während der letzten Fahrinnenanpassung erreichten 16,70 m unter NN erhalten. Die Gewässersohle über dem Elbtunnel wurde im Zuge der letzten Anpassung durch ein Steinschüttwerk aus Eisensilikatgestein befestigt.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Mit welcher statisch erforderlichen Überdeckung (Auflast) wurde der Elbtunnel (BAB, erste – dritte Röhre) im Ursprungsprojekt berechnet?*

Der Elbtunnel war in der Ursprungsberechnung auch ohne die vorhandene Überdeckung auftriebssicher.

2. *Wann wurde der Standsicherheitsnachweis hinsichtlich einer erforderlichen Überdeckung zuletzt erneuert und welche statisch erforderliche Mindestüberdeckung wurde dabei errechnet?*

Eine Neuberechnung im Rahmen der Elbvertiefung 2001 bestätigt die Ursprungsberechnung.

3. *Welche weiteren Maßnahmen wurden als Ergebnis aus diesem erneuten Standsicherheitsnachweis zum Schutz des Elbtunnels erforderlich?*

Im Rahmen der Elbvertiefung wurde 2001 ein Schutzbauwerk gegen Ankerwurf errichtet.

4. *Im Bereich des südlichen Fahrinnenrandes (BAB, Röhre 1 – 3) ergibt sich laut Planunterlagen lediglich eine Tunnelüberdeckung von 0,44 m. Ist mit dieser verbleibenden Überdeckung die Tunnelsicherheit, auch gegen Auftrieb, gewährleistet?*

5. *Im Bereich des nördlichen Fahrrinnenrandes (BAB, Röhre 1 – 3) ergibt sich laut Planunterlagen lediglich eine Tunnelüberdeckung von 0,70 m. Ist mit dieser verbleibenden Überdeckung die Tunnelsicherheit, auch gegen Auftrieb, gewährleistet?*

Ja.

6. *Welche tatsächliche Überdeckung des Elbtunnels existiert am Tunnel-tiefstpunkt?*

Über dem Tunnelstiefpunkt bei NN - 20,40 m besteht die Mindestüberdeckung aus 80 cm verklammerten Wasserbausteinen als Schutzbauwerk auf der Tunneldecke zusätzlich einer Überdeckung bis zur vorhandenen theoretischen Solltiefe der Elbe von NN - 16,70 m.

7. *Abhängig vom Wasserstand und abhängig vom realen Tiefgang eines Containerschiffes: Wie viel „Handbreit Wasser“ liegt tatsächlich unter dem Kiel eines Bemessungs-Containerschiffes im Fall der Grenzwerte (also bei tideabhängigen Niedrigwasser und maximalem Tiefgang des Containerschiffes im Süßwasser)?*

Nach Realisierung der geplanten Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe können Containerschiffe mit einem Tiefgang von maximal 14,80 m (Frischwasser) den Hamburger Hafen tideabhängig in einem zweistündigen Tidefenster (1,5 Stunden bis 3,5 Stunden nach Niedrigwasser St. Pauli) verlassen. In diesem Fall hat das Containerschiff bei der Passage des BAB-Elbtunnels mindestens 2,5 m Wasser zwischen Kiel und Fahrrinnensohle.

8. *Da der Elbtunnel eine Barriere in der durchgängig über 17 m tiefen Fahrrinne darstellt: Wird im Bereich des Elbtunnels mit Auskolkungen gerechnet beziehungsweise sind solche bereits eingetreten und wie wird diesen gegebenenfalls entgegengewirkt?*

Das vorhandene Schutzbauwerk aus mit Mörtel verklammerten Wasserbausteinen kann nicht auskolkern. Im Zuge der Bauwerksprüfung des Elbtunnels (alle drei Jahre) und sonstigen Sohlsondierungen wurden außerhalb des Schutzbauwerks Elbtunnel in den vergangenen Jahren Auskolkungen festgestellt, die wieder verfüllt wurden. Kolke über 1 m Tiefe werden bei der HPA gemeldet und die Verfüllung beauftragt.