

---

Unfallschadeninstandsetzung Hemshoftunnel im Zuge der L 523: Maßnahmegenehmigung

KSD 20101756

---

**ANTRAG**

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge wie folgt beschließen:

Die Maßnahme „Unfallschadeninstandsetzung Hemshoftunnel im Zuge der L 523“ wird genehmigt mit Gesamtkosten von 200.000 EUR.

## 1. Vorbemerkungen

Der von 1965-1971 erbaute Hemshoftunnel weist eine Länge von ca. 112m auf und ist bis zu 31m breit. Durch den Tunnel führen zwei Fahrbahnen in nördliche bzw. südliche Richtung und zwei Stadtbahngleise. Die Deckenkonstruktion ist eine Spann-/ Stahlbetonbauweise.

Die Bauwerksschäden mussten nach einem schweren Verkehrsunfall unverzüglich behoben werden, um die wichtige Nord- Süd- Verbindung im Zuge der L 523 schnellstmöglich wieder dem Verkehr übergeben zu können. Daher wird mit dieser Vorlage im Nachhinein die Genehmigung der Maßnahme erbeten.

## 2. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Am 27.8.2010 befuhr ein mit einem Mobilbagger beladenes Tiefladerfahrzeug gegen 7.30 Uhr die L 523 in südliche Richtung. Da der Ausleger des Baggers nicht vollständig abgeklappt war, überstieg die Gesamthöhe des Gespanns sowohl die zulässige Durchfahrthöhe von 4,20 m als auch die maximal mögliche Durchfahrthöhe von 4,52m. Dadurch blieb der Auslegerarm bereits an der Frontschürze des Einfahrtsportals hängen. Der Beton der Schürze zerbarst, die an der Unterkante eingebaute Längs- und Bügelbewehrung wurde aus dem Beton heraus- und durchgerissen.

Bei der weiteren Fahrt durch den Tunnel blieb der Baggerausleger an den Kanten jedes Querträgers hängen und brach dabei Beton heraus. Etwa in Tunnelmitte zerriss der Ausleger die Stromleitung der Tunnelbeleuchtung. Zwei Tunnelleuchten wurden aus ihrer Verankerung gerissen.

Schlussendlich prallte der Baggerausleger am Ausfahrtsportal wieder gegen die Schürze. Da diese niedriger ist als die des Einfahrtsportals, verklemmte sich das Gespann an dieser Stelle so, dass es nicht mehr weiter fahren konnte. Auch an dieser Schürze wurde der Beton bereichsweise zerstört, die ebenfalls getroffene Bewehrung wurde zwar gedehnt, aber nicht durchgerissen.

Das Hydrauliköl des Baggers spritzte aus den zerrissenen Hydraulikschläuchen und verschmutzte Wände, Decke und Fahrbahn des Tunnels.

## 3. Bauliche Beschreibung der Maßnahme

### Einfahrtsportal:

Instandsetzung der Frontschürze (ca. 20x20 cm) auf einer Länge von 7,50 m mit Spritzbeton  
Ersatz von 3 Betonstählen Ø 26mm durch Einschweißen  
Ersatz von 24 Schubdübeln Ø 12mm durch Klebeanker und Betonstahl

### Querträger und Deckenfelder:

Partielle Betoninstandsetzung mit vorangehendem Korrosionsschutz der Bewehrung mit einem zugelassenen Betoninstandsetzungssystem  
Abstrahlen des Ölfilms

### Ausfahrtsportal:

Instandsetzung der Schürze (ca. 20x20 cm) auf einer Länge von ca. 2,80m mit Spritzbeton  
Ersatz von 3 Betonstählen Ø 26mm durch Einschweißen  
Ersatz von 7 Schubdübeln Ø 12mm durch Klebeanker und Betonstahl  
Abschließend Aufbringen einer OS-C-Beschichtung auf allen sanierten Betonteilen  
Instandsetzung der Tunnelbeleuchtung

#### **4 . Kosten**

Die Gesamtkosten werden derzeit mit 200.000 EUR geschätzt.

#### **5 . Finanzierung**

Die Mittel werden zunächst über das Budget von 4-14 bereit gestellt, später vom Sachversicherer des Unfallverursachers als Schadensersatz eingefordert.

#### **6 . Mittelbedarf**

Die Mittel werden im Jahr 2010 kassenmäßig benötigt.

#### **7 . Verfügbare Mittel**

Die Mittel stehen im Budget von 4-14 zur Verfügung.