



**Projekt:** **A 20 von Westerstede bis Drochtersen**

**Abschnitt:** **Abschnitt 3**  
von der B 437 bei Schwei bis zur L 121 östlich der  
Weserquerung

**Arbeitskreissitzung Wesertunnel (AK-WT)**  
**AK-WT-002**

**Thema, Ziel** **Alarm- und Gefahrenabwehrplanung**

Aktenkennzeichnung PMS A31512\_AK-WT-002  
(Projekt-Management-System)

Abstimmungsgespräch am: 06.03.2012, 15:00 Uhr

Ort: Stadthalle Friedeburg  
Wilhelm-Müller-Saal  
Oldenburger Str. 2  
26954 Nordenham

Anlagen: Teilnehmerliste  
Pläne und Präsentation

Teilnehmer: s. Teilnehmerliste

Verteiler: siehe Teilnehmerliste

zusätzlich zur Kenntnis bei abweichender Teilnehmerliste:		PMS	Email	Post
Quast, Delfs, Seidel, Gersonde, Wittschen, Borchert,		X		
Böschchen, Oelze, Wöhleke				
Bley			X	

<u>TOP Nr.:</u>	<u>Tagesordnung:</u>
001-01	Planungsstand BAB 20
001-02	Rückblick auf die Risikoanalyse zum Wesertunnel
001-03	Alarm- und Gefahrenabwehrplanung

Vorbemerkung:

Keine

TOP Nr.	Thema / Besprechungspunkt / -inhalt	Zuständigkeit Termin Erledigung
---------	-------------------------------------	---------------------------------------

001-01	<b>Planungsstand BAB 20</b> a) Herr Campe begrüßt die Teilnehmer und stellt die Tagesordnung vor. b) Herr Mannl erläutert den derzeitigen Planungsstand der „Küstenautobahn A 20“ (Abschnitt 3), insbesondere der Anschlussstellen sowie der Auswahl der zuständigen Meistereien (hier AM Varel). <i>Anmerkung: Das entsprechende Planwerk liegt als Anlage bei.</i>	
001-02	<b>Rückblick auf die Risikoanalyse zum Wesertunnel</b> a) Herr Campe gibt einen Rückblick auf die Risikoanalyse zum Wesertunnel.	
001-03	<b>Alarm- und Gefahrenabwehrplanung</b> a) Herr Campe nimmt Bezug auf die 1. Arbeitskreissitzung vom 02.11.2011 und eröffnet die Diskussion zur Alarm- und Gefahrenabwehrplanung. b) Hr. Dr. Berger Aufstellung eines Funkgerätes mit fest installierter Antenne in der TÜZ, da mit Handfunk keine Verbindung zur Tunnelröhre hergestellt werden kann (verbessern der Funkverfügbarkeit). c) Hr. Dr. Berger Installation einer Lampe über dem Schlüsselkasten oben am Eingang (verbessern der Beleuchtung). d) Hr. Dr. Berger Installation eines Telefons mit Verbindung BMA - TÜZ - Schaltkasten (Anschlusskasten ELW2), um eine Drahtverbindung zwischen den drei Bereichen zu haben, falls der ELW (noch nicht) da ist. e) Hr. Dr. Berger Es erscheint sinnvoll, die Brandmelder aufzutrennen, um in der Anfahrt bereits entscheiden zu können, ob der Zugang von oben oder von unten erfolgen muss. <i>(Anmerkung: mit Erweiterung der BMA (zur FERL Brake), 12/2009, bereits erfolgt).</i> f) Alle Das bisherige Anfahrt-Konzept, Anfahrt gegen den Verkehr, bleibt bestehen. Durch die im Vergleich zur jetzigen Situation erhöhte Verkehrsstärke, ist bei Sperrung des Wesertunnels mit einer größeren Behinderung des anrückenden Rettungsdienstes auf den Zufahrtsstraßen zu rechnen. Nachrückende Kräfte aus Richtung Stotel haben nicht mehr wie bisher die Möglichkeit, unmittelbar vor der Brücke (L 121) in den Gegenverkehr zu fahren (im Zuge der BAB 20 ist ein Mittelstreifen mit Schutzplanke vorhanden, der entsprechend nicht überwunden werden kann). Die Einsatzdienste stellen fest, dass infolge von Sperrungen Fahrzeuge im Trog die Einsatz- und Rettungsdienste behindern. Eine weiträumige Verkehrslenkung mit Hinweisen auf die Tunnelsperrung bereits auf der BAB 27 im Osten kann hierbei Abhilfe schaffen, ebenso das Ableiten des Verkehrs bereits an	

TOP Nr.	Thema / Besprechungspunkt / -inhalt	Zuständigkeit Termin Erledigung
	<p>den Anschlussstellen (jeweils direkt vor dem Wesertunnel) sowie das Sperren der Zufahrten (jeweils direkt vor dem Wesertunnel).</p> <p>Über eine „Schnellöffnungsstelle“ im Trogbereich könnte aufgestauter Verkehr kontrolliert abgeführt werden. Darüber hinaus wäre hiermit den Einsatz- und Rettungsdiensten eine Möglichkeit gegeben, Fahrzeuge heran zu führen und sich Trassen übergreifend zu bewegen.</p> <p>g) Hr. Dr. Berger Einheitsschlüssel für die Schließanlage und BMA (Austausch Schließzylinder).</p> <p>h) Alle Eine zweite (Strom-) Einspeisung hat neben den betrieblichen Vorteilen (verkehrliche Verfügbarkeit) auch eine sicherheits-erhöhende Wirkung (siehe quantitative Risikoanalyse, Maßnahmenplanung). Alternativ zu einer zweiten Netz-Einspeisung könnte die Versorgung des Wesertunnels über die Generatoren im Lunsperwerk (2 km Entfernung) oder über ein separates dieselbetriebenes Stromerzeugeraggregat erfolgen.</p> <p>i) Hr. Dr. Berger Die Wasserversorgung über die 80iger Leitung ist nicht ausreichend, der Löschteich zu weit entfernt. Besser: Unterflurhydrant direkt an der TÜZ. <i>Anmerkung: Die Forderung der RABT (2006), 1200 l/min o. 72 m<sup>3</sup>, ist erfüllt.</i></p> <p>j) Hr. Dr. Berger Bei Ereignissen mit Gefahrgut ist zur Menschenrettung eine fest installierte Erdungsschiene im gesamten Tunnel erforderlich. Die Realisierung dieser Erdung über die „Tunnel-Hydranten“ sollte überprüft werden.</p> <p>k) Hr. Dr. Berger Auf die lange Vorlaufzeit (aus Bad Bederkesa) bei Alarmierung von DekonP und ABC-Erkundungsbuss (ehemals Messbus) wurde hingewiesen.</p> <p>l) Hr. Dr. Berger / alle Die Frage, ob es bei der einsatztaktischen Vorgehensweise, dass die Feuerwehren sich im Falle eines Gefahrgutunfalles maßgeblich um die Menschenrettung kümmern und sich im Anschluss beauftragte Fachfirmen um die Bergung, Beseitigung der Unfallfolgen kümmern bleibt, wurde seitens der NLStBV bejaht.</p> <p>m) Alle Die Lage der Verletztensammelplätze Ost und West verbleibt. Die Größe ist anzupassen. Eine Fläche von 15 m (Tiefe) und 200 m (Länge), entwässert und befestigt (Beton) wird als erforderlich angesehen.</p> <p>n) Alle Der Hubschrauberlandeplatz ist praktischerweise räumlich in Nähe der Verletztensammelplätze vorzusehen, zweckmäßigerweise in Verlängerung derselben, unter</p>	

TOP Nr.	Thema / Besprechungspunkt / -inhalt	Zuständigkeit Termin Erledigung
	<p>Berücksichtigung des massiven „Windes“ beim Starten und Landen.</p> <p>o) Hr. Dr. Berger Tetrafunk: 2 Landkreise mit verschiedenen Funkgruppen müssen zusammengeschaltet werden, zu einer „Zusammenarbeitsgruppe“ (Landkreisübergreifende Verbindung nur für den Tunnel, z.B. spezielle Gruppe „Wesertunnel“).</p> <p>p) Hr. Helms / alle Die Frage, wie auf einer BAB die Wasserversorgung geregelt ist (sind bspw. Hydranten vorhanden?), wurde dahingehend erläutert, dass entsprechendes Löschwasser generell per Wassertank (Tanklöschfahrzeuge) mitzuführen ist.</p> <p>q) Die von den Feuerwehren der Gemeinde Stadland zusammengestellten Punkte wurden durch Hr. Helms schriftlich übergeben.</p> <p><i>Anmerkung: Neben den vorgenannten Punkten sind hierin zusätzlich eine Taumittelsprühanlage, die Einrichtung von Notzufahrten sowie eine automatische Brandbekämpfungsanlage als Ideen vorgetragen worden.</i></p>	

Aufgestellt am 07.03.2012

NLStBV, RGB Oldenburg

i. A. gez. Campe