

Projekt: Wesertunnel im Zuge der A20

Datum: 12. Dezember 2017, 15:00 Uhr

Ort: Stadthalle Friedeburg, Oldenburger Str. 4, 26954 Nordenham

Protokoll: A20 – Abschnitt 3 – 4. AK-Sitzung Wesertunnel

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Verteiler: gemäß Teilnehmerliste

	<i>Beteiligte / zu erledigen von / Termin</i>
<p>1 Einleitung</p> <p>Ziel der Veranstaltung war es, die Einsatzdienste sowie Landkreis / Gemeinde über den aktuellen Stand der Planung der Nachrüstung des Wesertunnels zu informieren und Möglichkeit der bauzeitlichen Verkehrsführung zu erläutern.</p> <p>Herr Delfs stellt kurz den Stand der Planung der Küstenautobahn A20 vor und erläutert planfeststellungsrelevante Randbedingungen für die Nachrüstung des Wesertunnels.</p> <p>Die Umrüstung ist für das Jahr 2020 vorgesehen.</p> <p>Aufgrund der deutlichen Steigerung der prognostizierten Verkehrsstärke bei durchgehender Küstenautobahn soll die erforderliche Nachrüstung des Wesertunnels zeitlich vorgezogen werden, so dass für die bauzeitliche Verkehrsführung von einer geringeren Verkehrsstärke ausgegangen werden kann.</p> <p>Die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür wurden vorab geprüft und sind erfüllt. Eine Nachrüstung des Wesertunnels ist bereits mit den aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen von 1996 möglich.</p>	
<p>2 Präsentation RIMS / Getrasol</p> <p>Aufgrund der Verdopplung der Verkehrsstärke der zukünftigen Küstenautobahn bis zum Jahr 2030 ist der Wesertunnel sicherheits- und verkehrstechnisch nachzurüsten.</p> <p>Nachzurüsten sind die Beleuchtung, die Tunnellüftung, verkehrstechnische und sicherheitstechnische Einrichtungen, sowie zentrale Anlagen und die Steuerung. Ziel der Nachrüstung ist auch die Vermeidung von Tunnelröhrenvollsperrungen im Zuge der Wartungsarbeiten.</p> <p>Für einige Arbeiten, z. B. die Verstärkung der Lüftung, die Herstellung einer zweireihigen oder einreihigen außermittigen Beleuchtung sowie die Vergrößerung des Auffangbeckens im Tunneltiefpunkt, sind Röhrensperrungen unvermeidbar.</p> <p>Im Fall der Sperrung einer Tunnelröhre steht nur eine Röhre für den gesamten Verkehr zur Verfügung. Für diesen Fall wurden verschiedene bauzeitliche Verkehrskonzepte entwickelt.</p> <p>Die Möglichkeit der Einrichtung eines Gegenverkehrsbaus des Wesertunnels in einer Tunnelröhre wurde bereits in einer früheren Arbeitskreissitzung erläutert und soll aufgrund von Sicherheitsbedenken, insbesondere wegen der nicht für Gegenverkehrsbetrieb im Brandfall</p>	

	<i>Beteiligte / zu erledigen von / Termin</i>
geeigneten Längslüftung, nicht weiter verfolgt werden.	
Alternativ zum Gegenverkehrsbetrieb kann die freie Röhre auch im Richtungswechselbetrieb betrieben werden, dabei ist den Umschaltphasen sowie der Gestaltung der Verschwenkbereiche vor den Portalen besondere Aufmerksamkeit zu widmen.	
Die Funktionsweise eines Richtungswechselbetriebs wird anhand einer Präsentation erläutert, siehe Anlage. Zur Verdeutlichung des RWB wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt und das Ergebnis in Form von Videoclips vorgeführt.	
Die Videoclips zeigen deutlich, wie sich auf beiden Seiten die Fahrzeuge jeweils vor den Ampeln stauen und wie sich der gebildete Stau wieder innerhalb einer Grünphase vollständig auflöst.	
Gegen die vorgestellte bauzeitliche Verkehrsführung im Richtungswechselbetrieb bestehen bei den Teilnehmern des AK keine Bedenken.	
Die Feuerwehr weist darauf hin, dass auch beim RWB im Fall eines Ereignisses in der betriebenen Röhre der Angriff über die nicht betroffene Röhre möglich sein muss. Auch eine Durchfahrt durch die dann im Bau befindliche Röhre muss gewährleistet sein. Die Feuerwehr möchte im Einsatzfall einen Shuttle-Betrieb in der nicht betroffenen Röhre einrichten – hierzu ist ausreichend Platz insbesondere vor den Notausgängen zur Verfügung zu stellen.	
Für die Westseite wird seitens der Feuerwehr darauf hingewiesen, dass dort zwar eine zweistreifige Aufstellung der Fahrzeuge bei Rückstau möglich ist, jedoch mangels Seitenstreifen ein Anrücken problematisch ist.	
Das in den aktuellen „Entwurfsunterlagen Wesertunnel“ enthaltene Lüftungskonzept wird weiter überarbeitet, um die aktuell vorgesehene Installation von Strahlventilator-Dreier-Gruppen (mit einem mittig unter der Tunneldecke angeordneten Strahlventilator) zu vermeiden. Im Wesertunnel sind auch nach der Umrüstung nur Strahlventilator-Zweier-Gruppen vorzusehen, um die Vollsperrung einer Tunnelröhre infolge von Wartungsarbeiten an den Strahlventilatoren zu vermeiden.	
Es wird darauf hingewiesen, dass die Aufstellfläche auf der Ostseite des Wesertunnels östlich der L 121 nur einstreifig ist. Hier ist zu prüfen, ob bauzeitlich ein Bereich zwischen Ein- und Ausfädelungsstreifen der Anschlussstelle asphaltiert wird, um für den RWB mehr Aufstellfläche zur Verfügung zu stellen, um die Staulängen dadurch verkürzen zu können.	
Des Weiteren sind die Überfahrten jeweils so auszubilden, dass auch überlange Fahrzeuge (75 m) diese nutzen können.	
3 Gesicherter Bahnübergang	
Herr Dingler-Klein hat die Planungen zur technischen Sicherung der vorhandenen Hecktoranlage vorgestellt. Es wird ein durch Halbschranken technisch gesicherter Bahnübergang geschaffen, den Rettungskräfte zukünftig nutzen können.	
Folgende Maßnahmen sind zusätzlich zur Errichtung der Anlagentechnik der Halbschranken notwendig:	
– die Herstellung der Signalabhängigkeit zum Stellwerk Nordenham	

	<i>Beteiligte / zu erledigen von / Termin</i>
<ul style="list-style-type: none"> – das Versetzen eines Bahnsignals vor das Brückenbauwerk bei Bahn-km 38,210 – Errichten eines Betonschalthauses – Aufweiten im Kreuzungsbereich des Bahnübergangs bzw. Realisierung des Begegnungsverkehres im 27m Bereich vor und hinter dem Bahnübergang – Nachweis der Schleppkurven eines dreiachsigen Müllfahrzeuges als Bemessungsfahrzeug – bituminöse Ausbildung des Straßenaufbaus 	
<p>Rettungsfahrzeuge müssen somit zukünftig nicht mehr im Gegenrichtungsverkehr an den Tunneleingang heranfahren, was die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen mit noch nicht abgeflossenen Verkehrsteilnehmern verringert.</p>	
<p>4 Anlagen</p>	
<p>Powerpoint-Präsentation als pdf</p>	

Aufgestellt: C. Eickenbrock & T. Gerlach

Hamburg, 21. Dezember 2017

Ramboll GmbH

Bearbeitet: C. Hollander

Oldenburg, 09. Januar 2018

Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg

Dieses Protokoll wird den beteiligten Parteien per E-Mail zugestellt. Die parteiinterne Verteilung obliegt den jeweiligen Parteien. Eventuelle Einwände gegen dieses Protokoll sind innerhalb von drei Tagen beim Protokollführer einzureichen.