



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-003

Thema, Ziel **Alarm- und Gefahrenabwehrplanung**

Aktenkennzeichnung PMS A31512_AK-WT-003
(Projekt-Management-System)

Abstimmungsgespräch am: 29.08.2013, 15:00 Uhr

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

Anlagen: Teilnehmerliste

Teilnehmer: s. Teilnehmerliste

Verteiler: siehe Teilnehmerliste

zusätzlich zur Kenntnis bei abweichender Teilnehmerliste:	PMS	Email	Post
Quast, Seidel, Delfs, Gersonde, Dr. Hanel, Platte, Wöhleke Bley, Hoppe	X		X

<u>TOP Nr.:</u>	<u>Tagesordnung:</u>
003-01	Begrüßung und Einleitung
003-02	Planungsstand A 20
003-03	Verkehrsführungen werden der Umbauphase (Kontenpunkt A 20 / B 212 und durchgehende Strecke)
003-04	Rückblick auf die Maßnahmenplanung zum Wesertunnel
003-05	Umrüstungsphase für die Technische Ausstattung
003-06	Mögliche Verkehrsführungen während der Umrüstung

Vorbemerkungen:

Die Präsentation zur Arbeitskreissitzung ist im Internet auf der Seite der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung eingestellt: www.strassenbau.niedersachsen.de, unter: Projekte / Große Einzelprojekte / Küstenautobahn A 20 / Aktueller Planungsstand / Abschnitt 3 / Rubrik „Zum Herunterladen“.

In der Niederschrift sind daher nur erfolgte Wortmeldungen sowie die ergänzenden Informationen enthalten. Die Ergebnisschrift wird an die Teilnehmer der Arbeitskreissitzung versandt und ebenfalls in das Internet (ohne Teilnehmerliste) eingestellt.

TOP Nr.	Thema / Besprechungspunkt / -inhalt	Zuständigkeit Termin Erledigung
003-01	Begrüßung und Einleitung a) Herr Campe begrüßt die Teilnehmer und stellt die Tagesordnung vor.	
003-02	Planungsstand A 20 a) Herr Mannl erläutert kurz den derzeitigen Planungsstand der „Küstenautobahn A 20“. b) Herr Wittschen gibt einen Überblick zur Planung des dritten Abschnittes der Küstenautobahn.	
003-03	Verkehrsführungen werden der Umbauphase (Kontenpunkt A 20 / B 212 und durchgehende Strecke) a) Herr Wittschen stellt die notwendigen Bauphasen für den Umbau des Kontenpunktes A 20/B 212 und der durchgehenden Strecke da. b) In der Bauphase 4 steht nur eine einstreifige Verkehrsführung zur Verfügung. Für diesen Zustand wird von Herrn Basshusen angemerkt, dass ein Wenden der Verkehrsteilnehmer unterbunden werden muss, damit die Rettungskräfte im Gegenrichtungsverkehr einfahren können. c) Von der Polizei werden Probleme für den Schwerlastverkehr wegen der beengten Verhältnisse und der fehlenden Wendemöglichkeiten im Bereich der Zulaufstellen gesehen. d) Die alternative Rettungszufahrt vom „Deich“ über die Bahnstrecke wird intensiv diskutiert. Von den Rettungskräften wird auf die schwierigen Abstimmungen mit der Bahn hingewiesen, die in der Vergangenheit keinen Erfolg gebracht haben. Herr Busch führt aus, dass die Zufahrtsmöglichkeit seinerzeit extra für die Weserquerung und deren Sicherheitsbedürfnisse angelegt wurde. Grundsätzlich wird die alternative Rettungszufahrt als gute Möglichkeit angesehen. Von Seiten der NLStBV ist im Zuge des späteren Verfahrens eine Einigung mit der Bahn herbeizuführen. e) Während der Bauzeit wird die vorhandene Rettungsfläche westlich der Weserquerung durch das Vorbelastungsverfahren überbaut. Als Alternative wird eine neue Fläche in Nähe des Troges von der NLStBV vorgeschlagen. Die Fläche wird von den Rettungskräften als geeignet angesehen. Des Weiteren wird auch eine langfristige Nutzung sehr positiv bewertet, da die Fläche gut geeignet für einen Hubschrauberlandeplatz wäre. Bezüglich der Rettungsfläche auf der östlichen Seite sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen, da kein baulicher Eingriff geplant ist. Von Seiten der Rettungskräfte wird jedoch Optimierungsbedarf gesehen, der aus den Erfahrungen der letzten Rettungsübung resultiert. Eine zusätzliche Fläche als Hubschrauberlandeplatz wäre wünschenswert, da im derzeitigen Konzept die Fahrbahn als Landefläche vorgesehen ist. Die notwendige Abstimmung zur Rettungsfläche soll im Rahmen eines „Vor-Ort-Termins“ erfolgen.	Z: NLStBV

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

003-04	Rückblick auf die Maßnahmenplanung zum Wesertunnel a) Wurde mit TOP 5 zusammengefasst.	
003-05	<p>Umrüstungsphase für die Technische Ausstattung</p> <p>a) Frau Hinrichs von der Ingenieurgesellschaft IMS trägt zu den notwendigen Änderungen der technischen Ausstattung bei und zeigt die benötigte Umrüstungsphase auf.</p> <p>b) Die zeitliche Abfolge der Arbeiten innerhalb und außerhalb des Tunnels wurde hinterfragt. Nach der gegenwärtigen Zeitplanung ist zu erwarten, dass die technische Umrüstung des Tunnels vor den Arbeiten an der Trasse erfolgen wird. Eine detaillierte Planung liegt gegenwärtig jedoch noch nicht vor.</p> <p>c) Die Anordnung der Lüfter wurde von Herrn Oltmanns kritisch hinterfragt, da Probleme bei der Wartung durch die mittige Anordnung gesehen werden. Der Sachverhalt wird kurzfristig geprüft.</p> <p>d) Das vorzuhaltende Wasserspeichervolumen im Tunneltiefpunkt wurde hinterfragt. Das benötigte Speichervolumen ergibt sich aus dem vorhandenen Löschwasservolumen und dem erwarteten Schleppwassereintrag der Fahrzeuge. Eine Anpassung des Speichervolumens ist auch ohne die Anforderungen aus der Küstenautobahn erforderlich. Für die Autobahn ergibt sich „nur“ ein erhöhter Schleppwassereintrag durch die höheren Verkehrszahlen. Als Alternative zur Erweiterung der Auffangbehälter wurde auch eine Lösung über Pumpen und Behälter außerhalb des Tunnels untersucht. <i>Sie wird als technisch aufwendig, kostenintensiv und unwirtschaftlich betrachtet. Die Gründe hierfür sind folgende (Zusammenfassung):</i> <u>Allgemein</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Investitionskosten ▪ Zusätzliche Wartungskosten ▪ Verlängerung der Bauzeit im Tunnel <u>Pumpwerke und Pumpen (je Röhre)</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Herstellung eines neuen Pumpwerks am Tunneltiefpunkt ▪ redundante Pumpenausführung <u>Druckrohrleitungen (je Röhre)</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitungsverlegung erforderlich mit Abbruch und Neubau der Straße ▪ Hohe Leitungsverluste aufgrund der Förderhöhe und Leitungslänge ▪ Rückstauprobleme in den Leitungen aufgrund langer Leitungswege und Rohrdurchmesser ▪ Notwendigkeit eines Spülens der Leitung nach Havariefall <u>Auffangbecken</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Investitionskosten (Unterirdische Bauweise sehr kostenintensiv, da im Grundwasser) </p> <p>e) Der bis dato fehlende Digitalfunk in den Tunnelröhren wurde von den Rettungskräften und der Polizei moniert. Von Seiten der NLStBV wurde die Umrüstung bereits Anfang des Jahres angestoßen. Entsprechende Anzeige wurde am 14.03.2013 bei der Landesstelle eingereicht.</p>	Z: NLStBV

TOP Nr.	Thema / Besprechungspunkt / -inhalt	Zuständigkeit Termin Erledigung
003-06	<p>Mögliche Verkehrsführungen während der Umrüstung</p> <p>a) Herr Eickenbrock von der Ingenieurgesellschaft IMS trägt zu den Möglichkeiten der Verkehrsführung während der Bauarbeiten am Wesertunnel vor.</p> <p>b) Es besteht zwischen den Teilnehmern schnell Einvernehmen, dass eine Vollsperrung des Tunnels für mehrere Wochen keine Alternative darstellt. Die Kapazität der verbliebenen Fähren kann den Verkehr bei Maßnahmen am Tunnel heute schon nicht mehr bewältigen.</p> <p>c) Die Blockabfertigung wird wegen der geringen Leistungsfähigkeit von der NLStBV kritisch gesehen. Auch von der Polizei wird ein Rückstau in den nächsten Knotenpunkt erwartet, was zu vermeiden ist.</p> <p>d) Im Gegenrichtungsbetrieb kann die Tunnellüftung den entstehenden Rauch nicht von den stehenden Fahrzeugen weg bringen (Fahrzeuge stauen sich in beide Richtungen!). Dies wird von den Teilnehmern als sehr kritisch bewertet. Herr Eickenbrock führt dazu aus, dass die Tunnellüftung in der Lage ist, die entstehende Rauchschiebung solange zu stabilisieren, bis die Fahrzeuginsassen den nächsten Querstollen sicher erreichen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Elbtunnel im Zuge der A 7 zeitweise im Gegenrichtungsverkehr betrieben wird.</p> <p>e) Von der Polizei wird das Thema Geschwindigkeitskontrolle angesprochen, da für den Gegenrichtungsbetrieb eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen ist. Problematisch ist hierbei, dass im Tunnel eine technische Geschwindigkeitsüberüberwachung schlecht möglich ist. Die Verkehrsteilnehmer sollen über ihre gefahrene Geschwindigkeit informiert werden.</p> <p>f) Die Erfahrungen aus anderen Baumaßnahmen zeigen, dass Lastkraftwagen mit Überbreite sich von einer Beschilderung nicht an der Nutzung von eingeengten Fahrstreifen hindern lassen. Von den Teilnehmern werden verschiedene Lösungsmöglichkeiten für eine Breitenkontrolle diskutiert, ohne jedoch eine abschließende Lösung zu erhalten.</p> <p>g) Bei den Teilnehmern besteht Einigkeit darüber, dass eine Vollsperrung des Wesertunnels weitestgehend zu vermeiden ist. Als beste Lösungsmöglichkeit wird hierbei der Gegenrichtungsbetrieb gesehen, wobei die Sicherheit durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden muss. Über eine Risikoanalyse soll für verschiedene Geschwindigkeiten und ggf. ein Durchfahrtsverbot für Lkw die Sicherheit mit der Bestandsituation verglichen werden. Sollte ein vergleichbares Sicherheitsniveau erreicht werden können, ist dies eine für alle Seiten tragbare Lösung.</p>	

Aufgestellt am 19.08.2013

NLStBV, RGB Oldenburg
i. A. gez. Campe