

Angehöriger der Feuerwehr Annweiler

Raumordnungsverfahren vierspuriger Ausbau B 10 zwischen Rinthal und Queichhambach

Stellungnahme im Rahmen der Offenlegung

Sehr geehrte Damen und Herrn,

den Bau und die Inbetriebnahme der Tunnelkette der B10 (Barbarossatunnel; Löwenherztunnel, Staufertunnel sowie Kostenfelstunnel) habe ich als Wehrleiter der Verbandsgemeinde den Bau der Straßentunnel und die sicherheitstechnische Nachrüstung in den Jahren von 2010 bis September 2011 als KFI des Landkreises Südliche Weinstraße proaktiv begleitet. Weiterhin war ich in die Erarbeitung der Einsatzpläne sowie deren Umsetzung aktiv eingebunden.

In die nachfolgenden Überlegungen, fließen auch langjährige Erfahrungen aus der Gefahrenabwehr in den derzeitigen Tunnelanlagen mit Begegnungsverkehr mit ein.

Zu den veröffentlichten Varianten des Weiteren vierspurigen Ausbaus der B 10 zwischen Rinthal und Annweiler-Queichhambach nehme ich wie folgt Stellung:

Aus meiner Sicht, (diese ist mit der Wehrleitung der Verbandsgemeinde Annweiler abgestimmt) mit dem Schwerpunkt der Gefahrenabwehr, kommt als Vorzugsvariante nur eine vierspurige Variante (zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) mit einer parallel geführten Doppelröhre in Frage.

Begründung:

1. Situation der Gefahrenabwehr in den Straßentunnel der B 10

Alle dargestellten Varianten haben einen räumlichen Bezug auf zwei Landkreise bzw. zwei Verbandsgemeinden. Bereits bei den bestehenden Tunnelanlagen der B10 haben wir ein gebietskörperschaftübergreifendes Gefahrenabwehrkonzept entwickelt und in den GAP festgeschrieben. Darin sind neben den verschiedenen Ereignissen wie Unfall, Brand und Gefahrgut, auch die einzusetzenden Kräfte der Feuerwehr sowie des Rettungs- und Sanitätsdienstes sowie der Polizei festgelegt.

Für den Bereich der Feuerwehr sind die ersteintreffenden Einheiten aus der Verbandsgemeinde Hauenstein aus westlicher Richtung sowie der Verbandsgemeinde Annweiler aus östlicher Richtung geplant.

Bei allen Einheiten handelt es sich um Freiwillige Feuerwehren, welche in Abhängigkeit der Tageszeit unterschiedlich stark aufgestellt sind.

Die Ausrückebereiche, zu welchen auch die Tunnelanlagen gehören sind nach der FwVO in folgende Risikoklassen eingeteilt.

Annweiler	B 4; T 3; G 2; W 2	Landkreis Südliche Weinstraße
Hauenstein:	B 3; T 3; G 2; W 1	Landkreis Südwestpfalz
Wilgartswiesen	B 2; T 2; G 1; W 1	Landkreis Südwestpfalz

Bei großen Ereignissen erfolgt eine weitere Unterstützung aus westlicher Richtung durch weitere Wehren aus dem Landkreis Südwestpfalz und aus östlicher Richtung durch Einheiten aus dem Landkreis Südliche Weinstraße sowie der Stadt Landau. Dies bedeutet, dass die eingesetzten Einsatzkräfte alle aus ehrenamtlichen Feuerwehreinheiten stammen.

Besonderheit: da die Stromversorgung der bereits bestehenden B 10 Tunnel nicht über eine Generatoranlage abgesichert ist (Ausnahme sind die Einrichtungen wie Beleuchtung usw. welche Akku gepuffert sind) ist zur Sicherstellung einer dauerhaften Belüftung im Falle eines Brandes oder auch Gefahrgutunfalls der TURBO Löscher der BASF Werkfeuerwehr fester Bestandteil der Gefahrenabwehrplanung.

Zukünftige Gefahrenabwehrplanung bei einem Basistunnel bestehend aus zwei parallel verlaufenden Röhren.

2. Selbstrettungskonzept

Das Selbstrettungskonzept sieht vor, dass sich die Tunnelnutzer in der Erstphase, also direkt nach der Eintritt eines Ereignisses, sich selbst in einen gesicherten Bereich begeben können (RABT Stand 2016). Grundsätzlich ist dies bei allen vorgestellten Varianten der Fall.

Bereits bei der vorhandenen B 10 Trasse mit den Tunnelbauwerken KT; ST, LT und BT, wurden im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstung drei zusätzliche Rettungsstollen in bergmännischer Bauweise hergestellt um die Fluchtweglängen von max. 300 m sicherzustellen.

Enden die neu zu errichtenden Rettungsstollen in den Randbereichen von Kommunen bzw. außerhalb des Siedlungsgebietes, so ist auch zu den Ausgängen eine

Erschließung, welche ganzjährig befahrbar sein muss, herzustellen. Ebenso eine Aufstellfläche mit Wendemöglichkeit, wie z.B. am Löwenherztunnel oberhalb des Friedhofs Annweiler , bzw. der Möglichkeit der Durchfahrt analog Barbarossatunnel. Alle diese Punkte müssen im Einsatzfall auch mit Einsatzkräften besetzt werden, um mögliche Personen welche sich in die Rettungsstollen in Sicherheit bringen auch unmittelbar aufzufinden bzw. im Bedarfsfall zu betreuen oder medizinisch zu versorgen. (siehe auch GAP Staufertunnel, Löwenherztunnel und Barbarossatunnel).

Entsprechend der RABT und den bereits vorhandenen Rettungsstollen der vorhandenen Tunnel gehe ich davon aus, dass auch die Rettungsstollen der neu zu errichtenden Tunnel mit einer umfangreichen Sicherheitstechnik wie

- Notbeleuchtung
- Lüftungsanlage
- Lautsprecheranlage
- Tunnelfunk
- Videoanlage
- Usw.

ausgestattet sind.

Für die **Variante A 2** „Vorzugsvariante LBM“ sind die Gesamtlänge der Tunnel (Tunnel 1 = 3,62 km; Tunnel 2 = 2,19 km) mit 5,81 km angegeben. Die Länge der Rettungsstollen wird mit 5,210 km angegeben.

Aus dieser Darstellung geht allerdings nicht hervor, in welcher Form die Rettungsstollen ausgeführt werden.

Da die Gesamtlänge und die Lage der Tunnel erheblich von der Trassenführung der bisherigen B 10 Trasse mit den Tunnelbauwerken Kostenfelstunnel, Staufertunnel, Löwenherztunnel sowie Barbarossatunnel abweichen, ist anzunehmen, dass es sich bei den Rettungsstollen um ein parallel geführtes Bauwerk mit Übergängen in den nach RABT geforderten Abständen handelt (Für die Variante A 1 finden sich auch entsprechende Hinweise auf Seite 35).

Weitere Hinweise zur Ausführung, z.B. zum Lichtraumprofil, insbesondere zu den Sammelpunkten sowie der Ausstattung, können nicht entnommen werden. Hierbei gehen wir davon aus, dass die Ausführung mindestens RABT Stand 2016 entspricht. Gegenüber den bereits vorhandenen Rettungsstollen, werden die neuen

Rettungsstollen um ein Vielfaches länger sein. Hier stellen sich Fragen zum Transport von ggf. verletzten Tunnelnutzer innerhalb des Rettungstunnels.

Doppelnutzen der bisherigen Rettungsstollen der B 10: entsprechend dem GAP für die einzelnen Tunnelbauwerke, werden die Ausgänge der Rettungsstollen auch von zugeordneten Einsatzkräften der Feuerwehr angefahren. Bei ihrem Vorgehen zur Haupttröhre kontrollieren sie einerseits ob sich Tunnelnutzer in den Rettungsstollen geflüchtet haben und sie können andererseits mit vorbereitetem Material (im Übergangsbereich zur Haupttröhre) die Gefahrenabwehr unterstützen.

Aufgrund der nun deutlich längeren Rettungsstollen muss diese Taktik überdacht werden.

Selbstrettungskonzept bei Varianten B1a, B2+a sowie B 3a

Bei den vorgenannten Varianten sind zweistreifige Tunnelröhren geplant, welche parallel zueinander verlaufen. Hierdurch ergibt sich für flüchtende Personen (Selbstrettungskonzept) die Möglichkeit, durch entsprechend gestaltete Querschläge im Ereignisfall von der betroffenen, in die nicht betroffene Röhre zu gelangen. Im Ereignisfall ist auch die nicht betroffene Röhre für den Verkehr zu sperren, um einerseits für flüchtende Personen einen sicheren Bereich zu gewährleisten und andererseits auch für Einsatzfahrzeuge zur Verfügung zu stehen.

Durch die Möglichkeit einer Einfahrt von Rettungsmitteln ist eine schnelle Versorgung von ggf. verletzten Personen als auch der schnelle Abtransport zu einem Sammelpunkt gewährleistet.

3. Fremdrettungskonzept

Fremdrettungskonzept bei Variante B1 , B2+a sowie B 3a

Durch die Zufahrtmöglichkeit über die parallel verlaufende, nicht betroffene Röhre, erreichen die Einsatzfahrzeuge sehr schnell den nächstliegenden Übergang zum Ereignisort in die betroffene Röhre. Gerade im Ereignisfall Brand, können diese Anfahrtswege als sicher angesehen werden. Durch die schnelle Erreichbarkeit werden ggf. Verletzte oder brennende Fahrzeuge schnell erreicht. Im Falle eines Brandes kann die Brandbekämpfung schnell erfolgen. Somit erhöhen sich auch die Chancen für eine schnelle Rettung und durch die rasche Aufnahme der Brandbekämpfung lassen sich durch die kürzere Einwirkzeit des Brandes auf die Bauwerksstruktur Schäden mindern. Die ist besonders mit Blick auf Instandsetzungen nach einem Brandfall wichtig. (Schließzeiten nach Bränden sind in den Berichten z.B. Tauerntunnel usw. aufgeführt).

Die zweistreifige Parallelröhre bietet für alle Ereignisse ein größtes Maß an Sicherheit und ermöglicht eine schnelle und unkomplizierte Nachschubversorgung der Einsatzkräfte.

Bei den Varianten A1 bzw. A2 sind zum Beispiel beim Ereignisfall Brand, je nach Richtung der Tunnelbelüftung, längere Anfahrtswege in Kauf zu nehmen. Einsatzfahrzeuge müssen in jedem Fall mit der Strömungsrichtung über die betroffene Röhre anfahren. Auch wenn Tunnelnutzer sich durch das Selbstrettungskonzept in den Rettungsstollen begeben können, ist dieser für die Einsatzkräfte aufgrund des Querschnitts und der Länge bei einem Brandfall einsatztaktisch nicht nutzbar (da zu den Rettungsstollen keine weiteren Erläuterungen vorhanden sind, gehen wir davon aus, dass die Rettungsstollen bei Tunnel < 3.000 m ähnlich dem derzeit im Bau befindlichen Tunnel Bad Bergzabern, mit einem Lichtraumprofil von 2,25 x 2,25 m, und die Tunnel mit einer Länge von > 3.000 m analog der RABT Stand 2016 mit einem Lichtraumprofil von 3,5 m x 3,5 m befahrbar ausgeführt werden.

Die Befahrbarkeit des Rettungsstollens bringt gegenüber dem nicht befahrbaren Rettungsstollens einsatztaktisch eine Verbesserung. Sie ist jedoch nicht mit dem vierstreifigen Basistunnel in zwei Röhren gleichzusetzen, da weder eine Vorbeifahrt noch ein Wenden möglich ist.

Durch die längeren Anfahrtswege muss auch von einer längeren Einwirkzeit des Brandes auf das Bauwerk ausgegangen werden. Dies hat unmittelbare Folgen auf die Beschädigung der Struktur und der Zeit für die Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit.

4. Lüftungstechnik

In Abschnitt 3.3.2 wird auf die nur geringfügige Längsneigung der Varianten B1a; und B 3a mit jeweils 0,38% und den zu erwartenden Problemen bei der Entwässerung und der Belüftung eingegangen.

Was die Entwässerung (neben eindringendem Wasser- Schleppwasser- auch Ableitung von Schadstoffen bei Unfällen mit Gefahrgut) betrifft, so ist dies in Teilen nachvollziehbar.

Was die Lüftungstechnik betrifft, kann dies eventuell sogar ein Vorteil sein. Wie unter Punkt 2.4.1. –Seite 18- aufgeführt, so ist die Hauptrichtung der Luftbewegung im Queichtal in Richtung Ausgang des Queichtals angegeben. Die Geschwindigkeit in einer Höhe von 10m wird dabei mit 2,0 bis 2,5 m/s beziffert.

Nach der RABT Stand 2016 wird unter Punkt 7 auf die Lüftung von Tunnelbauwerken eingegangen. Im normalen Betriebszustand wird die natürliche Lüftung durch maschinelle Lüftungstechnik unterstützt.

Unserer Einschätzung nach, wirkt sich das geringe Gefälle (in Richtung Osten – Ausgang des Queichtal) positiv auch die Lüftungssituation aus. So entsteht nur ein geringer Kamineffekt, gegen welchen die natürliche Lüftung und im Bedarfsfall auch die maschinelle Lüftungstechnik arbeiten muss.

In diesem Abschnitt werden auch die verschiedenen Varianten der Lüftung in Abhängigkeit von Verkehrseinflüssen sowie die Länge der Tunnelbauwerke usw. dargelegt und unter 7.3 auch Entscheidungshilfen aufgezeigt.

Da das Lüftungssystem gerade auch für den Regelbetrieb (Luftqualität im Tunnel-Abführung von Schadstoffen) außerordentlich wichtig ist, sollte die für die verschiedenen Varianten vorgesehene Lüftung dargestellt werden.

5. Verkehrssicherheit bei Variante A 1 und A2

Nach der Beschreibung verlaufen die Trassen von PS her kommend ab dem **Staufertunnel** wieder parallel zur bestehenden Trasse.

In den bisherigen Betrachtungen des Sicherheitsbeauftragten des LBM Koblenz, waren sowohl die Gradienten als auch die Streckenführung des Staufertunnels insgesamt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit immer sehr als kritisch gesehen worden. Grundlage war eine Höchstgeschwindigkeit von 60km/h. Auch wenn durch die Richtungsfahrbahn ein Gegenverkehr ausgeschlossen ist, ist es nicht nachvollziehbar, dass dieses Risiko bei Zunahme der zukünftig höheren Geschwindigkeit in den Tunnelanlagen verringert. Durch die Parallelführung von Variante A 1 und teilweise A2 ist davon auszugehen, dass das Risiko auch auf die neuen Fahrspuren übertragen wird und insgesamt eher zunimmt.

Auf Basis der zukünftig geplanten Höchstgeschwindigkeit sollte dieses Risiko eingehend untersucht werden.

Zur zukünftigen Reisegeschwindigkeit insbesondere in den Straßentunnel finden sich im Gutachten keine Hinweise! Lediglich der Hinweis EKA 2 auf Seite 6 im Erläuterungsbericht erlaubt eine Zuordnung der Geschwindigkeit von 100 km/h.

Nachrüstung der Ersatzstromversorgung in den bisherigen Tunnelanlagen der B 10
Für die bereits bestehenden Tunnelbauwerke ist im Zuge des weiteren Ausbaus auch die unterbrechungsfreie Stromversorgung für die Aufrechterhaltung des

Tunnelbetriebes nachzurüsten. Die derzeitige USV geschränkt sich auf die Versorgung im Not- bzw. Ereignisfall. Die Lüftungstechnik ist davon jedoch ausgenommen. Im Falle eines Stromausfalls kann diese nicht betrieben werden, was zur Sperrung des Tunnels für den laufenden Verkehr führt. Insbesondere im Ereignisfall Brand oder Gefahrgutaustritt führt eine fehlende Stromversorgung zu großen Problemen bei der Gefahrenabwehr. Für Personen, welche sich noch im Tunnel befinden bedeutet dies ein erhöhtes Risiko.

Die Nachrüstung der Ersatzstromversorgung ist im vorliegenden Bericht nicht enthalten. Diese sollte auch dann ausgeführt werden, wenn die bisherigen Tunnelanlagen als Verteilerfunktion oder als Ausweichstrecke bei einem Unfall oder Ereignis in den neuen Tunnelanlagen / Strecke genutzt werden.

6. Reduzierung von großen Transportmengen gefährlicher Güter (insbesondere brennbare Flüssigkeiten) durch Nutzung der vorhandenen Pipeline der Firma FBG

Seit Jahrzehnten ist die B 10 auch ein wichtiger Transportweg für die Versorgung der Region SWP, ZW, PS und das angrenzende Saarland mit Produkten der Mineralölindustrie. Große Mengen an Benzin und Heizöl werden täglich von den Raffinerien im Großraum Karlsruhe in die westlichen Bereiche von Rheinland-Pfalz und dem Saarland transportiert. Diese Gefahrguttransporte finden vor allem mit Tankfahrzeugen statt.

Eine Beschränkung der Durchfahrt hinsichtlich Gefahrgut ist derzeit nicht vorhanden. Dies trifft derzeit auch auf alle Tunnel in Rheinland-Pfalz, aber auch vielen weiteren Bundesländern zu.

Gerade im Gegenverkehrsbetrieb stellt dies ein nicht zu unterschätzendes Risiko dar. Seit der Aufzeichnung des Verkehrs in den B 10 Tunnel, konnten gerade bei Unfällen im Tunnel zahlreiche kritische Situationen erkannt werden.

Das Risiko, dass ein mit Gefahrgut beladenes Fahrzeug (besonders Treibstoffe und Heizöl) innerhalb des Tunnels in Brand gerät ist real. In einem solchen Fall bestehen sowohl für Menschen innerhalb des Tunnels als auch für das Bauwerk selbst sehr hohe Risiken.

Eine Brandbekämpfung innerhalb des Tunnels ist in einem fortgeschrittenen Stadium oder bei Freisetzung brennbarer Stoffe durch die Feuerwehr stark erschwert bzw. nicht mehr möglich.

Vor einigen Jahren kam es an einem Tankzug mit Gefahrgut zu einem Reifenbrand. Dank der Geistesgegenwärtigkeit des Fahrers brachte er sein Fahrzeug nach dem

Kostenfeststehen auf freier Strecke zum Stehen. Weitere Lkw Fahrer führten Löschversuche mit Handfeuerlöschern durch und konnten so eine Ausbreitung des Brandes bis zum Eintreffen der Feuerwehr verhindern. In der Zwischenzeit hatte der Brand auch schon Teile des Aufbaus zerstört. Dieser Einsatz ist dokumentiert.

Die Pipeline der Fernleitungsbetriebsgesellschaft ist Teil eines großen Verbundnetzes. In unserer Region verläuft sie stellenweise nahezu parallel zur B 10. Sie verbindet Bellheim mit Zweibrücken.

Der Transport insbesondere von brennbaren Flüssigkeiten durch Pipelines gehört zu den sichersten Transportarten insgesamt.

Aus Unserer Sicht ist dringend zu prüfen, inwieweit die Pipeline der FBG auch für die Transporte von Mineralölprodukten für den Bereich Südwestpfalz usw. genutzt werden kann. Dies würde eine erhebliche Reduzierung von Risiken in den bereits bestehenden, aber auch in den neu zu errichtenden Tunnelstrecken bedeuten.

Auch wenn der vierspurige Ausbau der B10 entsprechend dem BVWP 2030 in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist, werden noch Jahre bis zu einem Baubeginn bzw. bis zu einer Verkehrsfreigabe vergehen. Solange bestehen die Risiken der Gefahrguttransporte in den Gegenverkehrstunneln weiter!

Aus diesem Grund sollte eine schnelle Prüfung von Gefahrguttransporten über die Pipeline erfolgen.

7. Umleitungssituation / Unfall / Wartungsarbeiten

Bei der bisherigen Situation muss im Falle eines Unfalls bzw. auch einer Wartung der gesamte Verkehr von beiden Fahrtrichtungen ausgeleitet werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich je nach Örtlichkeit des Ereignisses eine Unterteilung in zwei Abschnitte KT/ST oder LT/BT vornehmen lässt.

Je nachdem welche Variante zur Ausführung kommt, muss bei einem Ereignis nur der Verkehr in eine Fahrtrichtung ausgeleitet werden. Dies würde ohne ein höheres Verkehrsaufkommen auf den ersten Blick eine Halbierung des Verkehrsaufkommens bedeuten, welches die Umleitung nutzen muss.

In diesen Fällen fließt der Verkehr wiederum durch die Ortslagen, bei Ausführung A2 in Teilabschnitten durch Annweiler oder Sarnstall/Rinnthal. Bei Ausführung der Variante B 1 und B 3 durch alle Orte (Annweiler, Sarnstall und Rinnthal).

Bei den Varianten B1a; B2+a; und B 3a würde im Ereignisfall die bisherige Tunnelstrecke als Ausweichstrecke zur Verfügung stehen. Damit wird es möglich, die Gefahrguttransporte weitgehend aus den Ortschaften herauszuhalten.

8. Kostenvergleich der verschiedenen Varianten - Rettungsstollen

Im Abschnitt 3.3.5.1 Investitionssummen, sowie der Unterlage 13 – Kostenermittlung der Varianten, werden die verschiedenen Varianten mit den wesentlichen Kosten für die freie Strecke, der erforderlichen Brücken und Tunnelbauwerke sowie Lärmschutzmaßnahmen direkt miteinander verglichen.

Bei der Vorzugsvariante des LBM A 2, belaufen sich die Kosten für die erforderlichen Rettungsstollen auf insgesamt mehr als 62 Mio. €.

In den Angaben aller Varianten werden die für die Rettungsstollen anfallenden Kosten durchgängig mit 12 Mio.€/km angegeben. Eine Unterscheidung nach der Größe des Lichtraumprofils findet nicht statt.

Wir gehen davon aus, dass die Ausführung des Rettungsstollens für Tunnel 1 aufgrund der Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge, andere Kosten verursacht. Diese sind zu ermitteln und das Gesamtergebnis neu zu bewerten.

9. ZUSAMMENFASSUNG UNTERLAGE 19.6

Bei der Betrachtung der Schutzgüter (Tabelle Seite 9) Wird die Variante B1+ als Vorzugsvariante benannt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass über den kompletten Verlauf der Tunnelstrecke, auch ein befahrbarer Rettungsstollen gebaut werden muss. Er besitzt ein Lichtraumprofil von 3,5 x 3,5 m und dient dann ausschließlich als Flucht- und Rettungsweg und zur Unterstützung der Einsatzkräfte.

Betrachtet man die Bausumme von 64 Mio € so sind dies ca. 38% der Herstellungskosten für einen zweistreifigen Tunnel.

Bei Variante B 3 sind dies sogar ca. 40%.

Die Ausgestaltung von zwei vollwertigen Röhren mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen und den nach RABT vorgesehenen Verbindungen erscheint sowohl für den Betrieb als auch für das Notfallmanagement zweckmäßig.

Verantwortlich für den Inhalt

Rudi Götz