

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva-Maria Kors, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/5843 –

Brandschutz im Wesertunnel

Der Brandschutz im Wesertunnel bedeutet für die Freiwilligen Feuerwehren in der Region wegen seiner Ausmaße neue, gesteigerte Herausforderungen. Der Tunnel ist ein Teil des Bundesfernstraßennetzes und wurde mit Bundesmitteln errichtet.

Katastrophen wie 1999 im Montblanc-Tunnel und im Tauern-Tunnel oder im Jahre 2000 im Gletscher-Tunnel am Kitzsteinhorn und die daraus resultierenden Folgewirkungen auf das eingesetzte Personal bis hin zu Selbstmord, Dienst- und Berufsunfähigkeit oder der Notwendigkeit psychiatrischer Behandlungen sind Anlass genug, alle technisch machbaren Möglichkeiten auszuschöpfen, um das Leben und die Gesundheit der Feuerwehreinsatzkräfte im Einsatzfalle bestmöglich zu schützen.

Die Realisierung von nur vier statt sechs Querschotts im Tunnel und eines Asphalt- statt Betonfahrbahnbelags, aber auch der Verzicht auf eine mit technischem Personal besetzte Tunnelwarte und/oder eine automatische Löschanlage haben zu großen Zweifeln an der Sicherheit des Tunnels im Ernstfall und damit zu einer großen Verunsicherung der ehrenamtlich tätigen Feuerwehrleute geführt.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, ob die allgemein in Praxis und Fachliteratur anerkannte Eingreifzeit der Feuerwehr (Hilfsfrist) von etwa zehn Minuten, in der eine normal ausgestattete und ausgebildete Feuerwehr einen problematischen Großbrand vermeiden kann bzw. muss, durch die für den Wesertunnel zuständigen Feuerwehren eingehalten werden kann?

2. Welche technischen und personellen Vorkehrungen sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, damit die zuständigen Feuerwehren diese kurze Hilfszeit am Wesertunnel auch tatsächlich einhalten können?

Welche Maßnahmen und Vorkehrungen sind in die Planungen eingeflossen und auf welche Art und Weise sind diese bei der Realisierung des Bauwerkes berücksichtigt worden?

Gemäß Artikel 70 Abs. 1 Grundgesetz (GG) ist der Brand- und Katastrophenschutz durch die Länder sicherzustellen, die hierfür gemäß Artikel 104a GG auch die Kosten zu tragen haben. Hierbei handelt es sich um Aufgaben der Brandvorsorge und -bekämpfung bzw. des Unfall- und Rettungswesens, die nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes von den Ländern wahrzunehmen sind. Einzelheiten sind in den jeweiligen Landesgesetzen geregelt.

Die Organisation des Betriebes und in Störfällen die Koordinierung der Einsatzdienste auf der Grundlage von tunnelspezifischen Alarmplänen, die selbstverständlich die gegebenen technischen und organisatorischen Möglichkeiten der nachstehend aufgeführten umfangreichen Tunnelausstattung berücksichtigen müssen, sowie die Durchführung regelmäßiger Übungen der beteiligten Einsatzdienste fällt allein in die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen. Aus diesem Grund wurde in diesem Fall ein landesinterner Arbeitskreis gebildet, um ein optimales Notfallkonzept für den Wesertunnel zu erreichen.

Der Vorentwurf der „Betriebstechnischen Ausstattung“ für den Wesertunnel, der auf der Grundlage der Richtlinien für Ausstattung und Betrieb von Straßen-tunnels, Ausgabe 1994 (RABT)“ bemessen wurde, liegt dem BMVBW vor. Dieser Vorentwurf bedarf jedoch noch der Ergänzung, weil aufgrund der Alpentunnelbrände und aktueller neuer Erkenntnisse das Sicherheitskonzept für den Wesertunnel neu zu diskutieren war. Hierzu wurde von einem Arbeitskreis „Wesertunnel – Sicherheit im Brandfall“ des Landes Niedersachsen (unter der Leitung des Niedersächsischen Innenministeriums und Beteiligung von Vertretern der betroffenen Gemeinden, Landkreise und Feuerwehren) Vorschläge erarbeitet. Als Ergebnis wird nunmehr im Einvernehmen mit dem Land Niedersachsen zur Erhöhung der Sicherheit für Verkehr und Bauwerk der Wesertunnel im Wesentlichen wie folgt ausgestattet werden:

Bauliche Vorkehrungen

- Einrichtung einer Unterzentrale in der ständig besetzten Feuerwehreinsatzleitstelle in Brake (Zentrale), die die Einsatzdienste im Störfall koordiniert. Unterzentrale für die technische Überwachung des Wesertunnels während der Regeldienstzeiten in der Straßenmeisterei Brake oder Nordenham mit Weiterschaltung nach Dienstschluss in die ständig besetzte Zentrale des Emstunnels in Leer.
- Betriebsgebäude für die zentralen technischen Einrichtungen, u. a. mit umfangreicher automatisierter Betriebs- und Verkehrsleittechnik sowie Vor-Ort-Steuerung des Tunnels (im Regelfall unbesetzt).
- 4 Fluchtwege in die Nachbarröhre.
- Notgehwege in den Tunnelröhren.
- Überfahrten vor den Tunnelportalen, um Anfahrtswege für Einsatzfahrzeuge zu verkürzen.

Betriebstechnische Einrichtungen

- Längslüftung durch Strahlventilatoren mit rechnergestützter Steuerung der Betriebs- und Brandlüftung.
 - Messeinrichtungen für die Sichttrübung, um u. a. eine Rauchausbreitung im Tunnel frühzeitig zu detektieren.
 - Orientierungsbeleuchtung zum Auffinden der Fluchtwege im Brandfall.
 - Automatische Brandmeldeanlage (Temperaturmessung).
 - Feuerlöschanlage mit Hydranten.
 - Notrufstationen, die unmittelbar der ständig überwachenden Stelle (Zentrale) zugeordnet sind.
 - Videoüberwachung, die ereignisorientiert eine visuelle Beobachtung von der Zentrale aus ermöglicht.
 - Tunnelfunk mit 3 Kanälen für Betriebs- und Einsatzdienste und zusätzlich im Rahmen des Verkehrsfunkkanals mit Einsprechmöglichkeit in das Autoradio der Verkehrsteilnehmer durch die Zentrale.
 - Lautsprecheranlage zum Ansprechen der Verkehrsteilnehmer durch die Zentrale.
 - Die Verkehrsbeeinflussungsanlage, die mit der Videoanlage gekoppelt wird, zur frühzeitigen Störfallerkennung.
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung nach einer ständig besetzten Tunnel-Leitstelle, in der alle automatischen und manuellen Meldungen zur Überwachung des Wesertunnelbetriebs zusammenlaufen, und wie viel Personal wäre nach Ansicht der Bundesregierung für den Betrieb einer solchen Tunnel-Leitstelle erforderlich?

Eine örtliche Tunnel-Leitstelle für die Überwachung eines Tunnels rund um die Uhr ist vor allem mit hohen Personalaufwendungen für etwa 5 bis 6 Bedienstete sowie investiven und konsumtiven Kosten für die Tunnel-Leitstelle und deren technische Ausstattung verbunden.

Im Bereich der Bundesfernstraßen werden die Straßentunnel in der Regel von nahe gelegenen Dienststellen der Länder (Straßenmeistereien, Polizei, Feuerwehr) und des Bundes (Autobahn- und Straßenmeistereien) rund um die Uhr fernüberwacht. Dieses kostengünstige Überwachungskonzept hat sich im Bereich der Bundesfernstraßen bisher bewährt und gewährleistet in Verbindung mit tunnelspezifischen Alarmplänen und regelmäßigen Übungen einen schnellen und wirkungsvollen Einsatz der beteiligten Einsatzdienste. Aufgrund der Zunahme von Straßentunneln und zur Reduzierung des Personalaufwandes für die Überwachung dieser besonderen Straßenabschnitte wird von den Ländern zunehmend die Überwachung mehrerer Tunnel in einer Tunnelzentrale angestrebt. Dies wird von der Bundesregierung durch die Finanzierung der technischen Voraussetzungen unterstützt. Die Funktion einer Tunnel-Leitstelle beim Wesertunnel wird von der ständig mit Personal besetzten Feuerwehreinsatzleitung in Brake, die die Einsatzdienste im Störfall koordiniert, und nach Dienstschluss durch die ständig mit Personal besetzte Tunnel-Leitstelle beim Ems-tunnel, A 31, in der Autobahnmeisterei Leer wahrgenommen.

4. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durch die Errichtung und den Betrieb einer solchen Tunnel-Leitstelle entstehenden Investitions- und jährlichen Personal- und Unterhaltungskosten?

Die Personalkosten für die Tunnelüberwachung und Steuerung des Verkehrs, die aufgrund der Aufgabenverteilung von den Ländern zu tragen wären, betragen für 5 bis 6 Personen jährlich rund 500 000 DM.

Die investiven Kosten für bau- und betriebstechnische Vorkehrungen einer Tunnel-Leitstelle gehen zu Lasten des Bundes und betragen rund 2 Mio. DM.

Die konsumtiven Kosten für Wartung und Unterhaltung einer Tunnel-Leitstelle betragen rund 50 000 DM/Jahr zu Lasten des Bundes.

5. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zur Forderung nach dem Aufbau einer gesonderten Berufsfeuerwehr für den Wesertunnel, und wie hoch wären nach Schätzungen der Bundesregierung die jährlichen Kosten hierfür?

Gemäß Artikel 70 Abs. 1 Grundgesetz (GG) ist der Brand- und Katastrophenschutz durch die Länder sicherzustellen, die hierfür gemäß Artikel 104a GG auch die Kosten zu tragen haben. Der Bundesregierung liegen daher hierüber keine Erkenntnisse vor.

6. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob beim Bau des Wesertunnels die Lehren aus den Erfahrungen beim Brandfall am Flughafen Düsseldorf berücksichtigt wurden, wo sich während des Brandes wegen der Verwendung unzulässiger Materialien Salz- und Blausäuredämpfe entwickelt hatten?

Im Rahmen der technischen Abstimmung des betriebstechnischen Ausstattungsumfangs auf der Grundlage eines entsprechenden Bauentwurfes für den Wesertunnel ist gewährleistet, dass derartige Materialien offen im Verkehrsraum des Tunnels nicht eingebaut werden.

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass es durch den tatsächlich im Wesertunnel geplanten Asphaltfahrbahnbelag im Vergleich zum Einsatz eines Betonfahrbahnbelags zu keiner nennenswerten Erhöhung der Brandlast kommen kann?

Zur grundsätzlichen Klärung dieser Fragestellung ist die Bundesanstalt für Straßenwesen mit einer diesbezüglichen Untersuchung beauftragt worden. Verwertbare Ergebnisse aus dem In- und Ausland liegen hierzu bisher noch nicht vor.

8. Wer soll nach Ansicht der Bundesregierung für den Betrieb und die richtige Einstellung der im Wesertunnel zur Belüftung und zur möglichen Entrauchung vorgesehenen Strahlenventilatoren zuständig sein?

Der sichere Betrieb der Tunnellüftung im Regelbetrieb und im Brandfall liegt in der Verantwortung der Straßenbauverwaltung und wird durch automatisch arbeitende Betriebs- und Brandlüftungsprogramme, die auf der Basis einer speziellen lüftungstechnischen Bemessung für diesen Tunnel im Rahmen der Leittechnik implementiert werden, gewährleistet. Ferner wird im Rahmen eines Wartungsvertrages die einwandfreie Funktion der Tunnellüftung im laufenden Tunnelbetrieb sichergestellt.

9. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, warum die Lüftung für die vierte Elbtunnelröhre in Hamburg für den Rauchabzug auf eine Halbquerlüftung umgeplant wurde und sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit für eine entsprechende Anpassung der Belüftung im Wesertunnel?

Aus lüftungstechnischer Sicht unterscheidet sich die vierte Elbtunnelröhre aufgrund der Röhrenlänge, der hohen Verkehrsbelastung, der geringen Anzahl und großen Abstände der Notausgänge sowie der Art des Betriebes ganz wesentlich vom Wesertunnel. Vor diesem Hintergrund wurde zunächst die vierte Elbtunnelröhre mit einem unter der Fahrbahn liegenden Rauchabzugskanal planfestgestellt.

Dieser Rauchabzugskanal ist aufgrund neuerer Überlegungen dann in den Tunnelfirst verlegt worden. In diesem Zusammenhang war nicht eine Halbquerlüftung sondern ausschließlich eine Längslüftung mit Strahlventilatoren ohne Rauchabzugskanal erwogen worden, die jedoch aus rechtlichen Gründen (vorhandener Planfeststellungsbeschluss) nicht durchsetzbar war.

Die für den Wesertunnel geplante Längslüftung mit Strahlventilatoren entspricht unter der Berücksichtigung neuester Erkenntnisse dem Stand der Technik. Aus der Sicht der Bundesregierung ist daher eine Notwendigkeit für ein anderes Lüftungssystem nicht erkennbar.

10. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung gegen den Vorschlag, nach einem Verzicht auf eine eigene Tunnelwarte im Wesertunnel eine technisch unkomplizierte Aufschaltung zur Elbe-Tunnelwarte nach Hamburg durchzuführen und so die betroffenen Feuerwehren und die Straßenmeisterei Nordenham zu entlasten?

Vor dem Hintergrund der mit dem Land Niedersachsen einvernehmlich abgestimmten Lösung für die Tunnelüberwachung beim Wesertunnel wäre aus der Sicht der Bundesregierung eine länderübergreifende Tunnelüberwachung als äußerst problematisch hinsichtlich der Organisation landesfremder Einsatzdienste zu bewerten.

11. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum Einbau einer Brandverzögerungsanlage im Wesertunnel vor?

Die von den örtlichen Feuerwehren geforderte automatische Brandbekämpfungsanlage muss aus der Sicht der Bundesregierung abgelehnt werden, weil derartige Anlagen im Rahmen der Sicherheit von Straßentunneln noch nicht als Stand der Technik zur Verfügung stehen.

12. Wer und nach welchen Kriterien entscheidet nach Kenntnis der Bundesregierung darüber, ob der Einbau einer Brandverzögerungsanlage dem Stand der Technik entspricht und die Anlage marktgängig und technisch ausreichend getestet ist?

Durch die Mitarbeit von Vertretern des Bundes und dem damit verbundenen Erfahrungsaustausch in nationalen, EU-weiten und weltweiten Gremien, die sich mit Fragen der betriebstechnischen Ausstattung von Straßentunneln befassen, ist eine sichere Beurteilung der technischen Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit in Straßentunneln von Seiten des Bundes gewährleistet.

13. Wer hat nach Ansicht der Bundesregierung die Kosten sowohl für die Erstausstattung als auch für die Ersatzbeschaffung des notwendigen Sonderlöschfahrzeugs und der zusätzlichen Ausstattung der Einsatzkräfte der Feuerwehren am Wesertunnel zu tragen?
14. Wer kommt nach Ansicht der Bundesregierung für die Kosten der erforderlichen verbesserten Grundausbildung und qualifizierten Fortbildung der Feuerwehrleute auf, und welchen Umfang sollen bzw. dürfen diese Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen nach Ansicht der Bundesregierung haben?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet:

Gemäß Artikel 70 Abs. 1 Grundgesetz (GG) ist der Brand- und Katastrophenschutz durch die Länder sicherzustellen, die hierfür gemäß Artikel 104a GG auch die Kosten zu tragen haben. Dies gilt insbesondere für den Fall der Vorhaltung zusätzlicher Geräte für den Einsatz der Feuerwehr. Diese Aufgaben sind daher nicht Bestandteil der Straßenbaulast des Bundes. Vielmehr handelt es sich hierbei um Aufgaben der Brandvorsorge und -bekämpfung bzw. des Unfall- und Rettungswesens, die nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes von den Ländern wahrzunehmen und damit auch zu finanzieren sind. Einzelheiten sind in den jeweiligen Landesgesetzen geregelt.

