

**Kreis Bergstraße
Der Kreisausschuss**

Kreis Bergstraße, Der Kreisausschuss, 64829 Heppenheim, Postfach 1107

Regierungspräsidium Darmstadt
Herrn Regierungspräsident Dieke
Wilhelminenstraße 1-3

64283 Darmstadt



Gräffstraße 5
64646 Heppenheim
Telefonzentrale: 06252 15-0
www.kreis-bergstrasse.de

**Kreisbeigeordneter Gottlieb Ohi
- Dezernat Gefahrenabwehr -**

Dienstanschrift:
64646 Heppenheim
Gräffstraße 5, Zimmer 107B/1080
Durchwahl: 06252 15 - 5911
Telefax: 06252 15 - 5912
e-mail: gottlieb.ohi@kreis-bergstrasse.de

Sprechzeiten:
nach Vereinbarung

*Verab. Weiskopf
durch Dez. II
am 21. Juni 07
ke*
25 JUNI 2007

Datum: 21. Juni 2007
Unser Zeichen: Dezernat II
Betrifft: **Planfeststellung für den Neubau eines Rettungsstollens – Saukopftunnel;
hier: Schreiben RP Darmstadt vom 5. 6. 07, Az: III 33.1 -66a04/01 (2) – 1/07**

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Dieke,

in dem o.a. Schreiben werden die meisten unserer fachlichen Argumente negativ abgewogen, hauptsächlich dort, wo es um eine **Befahrbarkeit des Rettungsstollens** für Rettungs- und kleine Brandschutzfahrzeuge im Saukopftunnel geht.

Wie ich meine, haben wir fach- und sachgerecht zu den Gefährdungen von Menschen bei einem Tunnelbrand oder Massenanfall von Verletzten sowie Serienunfällen Stellung genommen. Dies wird auch bei dem Erörterungstermin von Herrn Kreisbrandinspektor Müller nochmals unterstrichen werden.

Da ich ungerne sehenden Auges Planungen zustimme, die den derzeitigen Realitäten nicht gerecht werden, wähle ich den Weg eines direkten Anschreibens an Sie, um nochmals die Schwachpunkte der Ablehnung zu unterstreichen. Zusätzlich mache ich vorsorglich darauf aufmerksam, dass die Einwendungen des ASV mit Sicherheit den gesetzlichen Grundlagen entsprechen, diese aber ebenfalls den heutigen Szenarien nicht gerecht werden. Die gesetzlichen Grundlagen und die RABT 2006 sind so ausgelegt, dass sie auf den Durchschnitt der Tunnel durchaus zutreffen. Hier liegt aber ein spezieller Einzelfall vor, der gesondert betrachtet werden muss.

- 2 -



Bankverbindungen:
Postbank Frankfurt (BLZ 500 100 80) 8949-808
Sparkasse Bensheim (BLZ 509 500 68) 1 025 865
Verleinsbank Heppenheim (BLZ 509 814 00) 10 110 804

Sparkasse Starkenburg (BLZ 509 514 69) 30 166
Volksbank Bergstraße (BLZ 509 001 01) 2 481
Sparkasse Worms (BLZ 553 500 10) 3 160 009

Bei dem Saukopftunnel handelt es sich um den längsten einröhrigen Tunnel in Deutschland nördlich der Alpen. Der schwere Unfall in der Schweiz am Via-Mala-Tunnel hat gezeigt, wie schnell sich Geschehnisse entwickeln. Man kann und darf von einem Durchschnittsbürger und Tunnelnutzer nicht die Umsicht erwarten, sich entwickelnde Gefahren zu erkennen, zu reagieren und entsprechend sach- und zielgerecht zu handeln. Die RABT 2006 berücksichtigt ebenfalls nicht verletzte und mobilitätsbehinderte Menschen oder Familien mit Kleinkindern sowie Busse mit Senioren oder Schulkindern, die einem Unfallstress ausgesetzt sind.

Der Saukopftunnel ist im Gegensatz zum vorgenannten Konstrukt ca. 2,7 km lang. Es besteht also statistisch gesehen zu 33 % die Chance, dass Schadensereignisse im mittleren Drittel des Tunnels stattfinden. In diesem Fall müssten Brandschützer und der Rettungsdienst bis zu 1,35 km - z. T. unter erschwerten Atemschutzbedingungen - zu Fuß und ggf. mit Material-Rollwagen ausgestattet (wie in der Erwiderung auf unsere Einlassungen vorgeschlagen) in den Rettungstollen einrücken und vordringen. Zu den erschwerenden Aufgaben des Bergens und Rettens käme noch die Betreuung und Anleitung für flüchtende Personen. Das ist nach meiner festen Überzeugung und Erfahrung, die auch nachdrücklich von den Fachleuten meines Dezernates „Gefahrenabwehr“ mitgetragen wird, nicht zu bewältigen.

Unsere Erkenntnisse und Aufzeichnungen zeigen, dass beim Bergen, Löschen und Retten nicht nur die Körpertemperatur der Einsatzkräfte unter schwerem Atemschutz um ca. 3 - 4 Grad steigt, sondern auch die Herzfrequenz mit 180 – 200 Schlägen pro Minute in den medizinisch bedenklichen Bereich geht. Und das, ohne die Stressbelastung eines realistischen Einsatzes mit Bergungs-, Lösch- und Rettungsaktivitäten.

Daher schlugen wir vor, den Rettungstollen so auszubauen, dass er für Rettungs- und kleinere Löschfahrzeuge befahrbar ist. Selbstverständlich wäre der Stollen für jeden weiteren Verkehr nicht zugelassen, außer den Reinigungsfahrzeugen, die den Stollen ggf. zweimal jährlich von Schmutz und totem Getier säubern.

Diese Lösung wäre nicht nur pragmatisch und für die Sicherheit von Nutzern und Helfern bei Schadensereignissen sinnvoll, sondern nebenbei auch wirtschaftlich, bedenkt man, dass die geplante Querschnittsvergrößerung des Rettungstollens mit durchaus zu vertretenden Mehrkosten eine Befahrung zulassen würde.

Weiter ist anzumerken, dass sich die aufgeführten Verkehrsberechnungen nicht mit dem immens gestiegenen LKW-Verkehrsaufkommen decken, das seit der Einführung der LKW-Maut zu beobachten ist. Internen Schätzungen zufolge hat der Verkehr durch LKW und Busse um mindestens 10 – 15 % zugenommen, was allerdings durch neuere Zählungen nochmals verifiziert werden müsste. Wir halten die der Planfeststellung zu Grunde gelegten Zahlen für nicht mehr aktuell. Auch

die permanenten Staus im Tunnel zu den Hauptverkehrszeiten, die zutreffender Weise auf eine ungenügende Anbindung des Tunnels auf westlicher Seite zugeordnet werden, stellen weiterhin eine direkte Gefährdung dar, die wohl mittelfristig nicht gelöst wird. Eine sicherheitsgerechte Anbindung der B 3 ist im Bundesverkehrsplan bisher nicht vorgesehen.

Abschließend fasse ich nochmals zusammen: Der Saukopftunnel fällt mit seinen Besonderheiten und dem Gefahrenpotential nicht unter die durchschnittlichen Betrachtungen, die in einem allgemeingültigen Gesetz und der RABT 2006 festgehalten sind. Die Behördenvertreter des ASV beziehen sich ausschließlich auf diese Grundlagen und glauben so auf der „sicheren Seite“ zu sein, wenn ein Zwischenfall auftritt, der unsere Betrachtungen unterstreicht. Das mag zwar beamtenrechtlich nachvollziehbar sein, hätte aber mit Sicherheit politische und rechtliche Konsequenzen, da sich von den Verantwortlichen niemand auf normative Entschuldigungsgründe zurückziehen könnte, da auf die möglichen Gefahrenpotentiale und die damit einhergehenden, nach unserer Meinung, unzulänglichen Verbesserungen **mehrmals nachdrücklich und aktenkundig** hingewiesen worden ist.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie durch Ihre Behörde unsere Forderungen zur Sicherheit der Tunnelnutzer unterstützen würden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Ohl

Gottlieb Ohl
Kreisbeigeordneter

25. Juni 2007

- 2.) Durchschrift des Schreibens zu 1.) an
- Landrat Matthias Wilkes zur Kenntnisnahme.
✓ Herrn KBI Wolfgang Müller zu Anhörungstermin am 27. Juni 2007
beim ASV in Darmstadt.
✓ Herrn Rößler, Abteilung L-III/2, im Hause

3.) Zum Vorgang