



Planfeststellungsunterlagen

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart

Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung

Abschnitt 1.5

Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt

Bau-km -4.0 -90.3 bis -0.4 -42.0 und -4.8 -64.4 bis -0.4 -42.0

Anlage 10: Flucht- und Rettungskonzept

Ergänzung

Stand 05.02.2016

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räpplenstraße 17
70191 Stuttgart

im Auftrag der



Projekt Stuttgart 21

- Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
- Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenbindung

Planfeststellungsunterlagen

PFA 1.5 Zuführung Feuerbach / Bad Cannstatt
S-Bahn-Anbindung

Änderungsverfahren
Bergmännische Bauweise Ehmannastraße

Anlage 10.1
Flucht- u. Rettungskonzept

Erläuterungsbericht

Vorhabensträger:

DB Netz AG
vertreten durch

~~DB ProjektBau GmbH~~ DB Projekt Stuttgart Ulm GmbH
~~Niederlassung Südwest~~
~~Projektzentrum Stuttgart 1~~

Mönchstraße 29 Rappenstr. 19
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

Planungsrechtliche
Zulassungsentscheidung
erteilt am 10. Februar 2017
591pä/011-2016#006

Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Karlsruhe Stuttgart

Im Auftrag

Dippel



Planungsgemeinschaft SI/IBVWBI GmbH
für Stuttgart 21 PFA 1.5
Stuttgart, ~~24.06.2004~~ 16.01.2015

Stuttgart, 07.03.16

Unterschrift Projektabschnittsleiter PFA 1.5
Henrik Hoppe I.GF (4)

Inhaltsverzeichnis Anlage 10.1

10	Flucht- und Rettungskonzept.....	3
10.1	Erläuterungsbericht.....	3
10.1.1	Übergeordnetes Brandschutz- und Rettungskonzept.....	3
10.1.1.1	Systembeschreibung	3
10.1.1.2	Allgemeine Vorgaben für das Brandschutz- und Rettungskonzept	4
10.1.1.3	Zusätzliche Vorgaben und Schutzziele für das Tunnelsystem Stuttgart 21.....	5
10.1.1.4	Personenbelegung.....	6
10.1.1.5	Szenarien.....	7
10.1.1.6	Entrauchungskonzept	8
10.1.1.7	Zusammenfassung	10
10.1.2	Flucht- und Rettungskonzept des PFA 1.5 – Fernbahnzuführungen.....	10
10.1.2.1	Wesentliche Bauwerksdaten	10
10.1.1.2	Festlegung der sicheren Bereiche	11A
10.1.1.2.1	Fernbahn-Zuführung Feuerbach.....	11A
10.1.1.2.2	Fernbahn-Zuführung Bad Cannstatt.....	13
10.1.1.3	Bauliche Maßnahmen zur Selbstrettung.....	15
10.1.1.3.1	Bauliche Gestaltung der Verbindungsbauwerke	15
10.1.1.4	Betriebstechnische Ausstattung für die Selbstrettung	15
10.1.1.5	Bauliche Maßnahmen zur Fremdrettung	16
10.1.1.5.1	Bauliche Gestaltung der Rettungsplätze	16
10.1.1.5.2	Bauliche Gestaltung der Rettungszufahrten	16
10.1.1.6	Betriebstechnische Ausstattung zur Fremdrettung.....	18
10.1.1.7	Entrauchungsbauwerke Killesberg und Heilbronner Straße	19
10.1.1.8	Rettungskonzept.....	20
10.1.2	Flucht- und Rettungskonzept des PFA 1.5 – S-Bahn-Anbindungen.....	20
10.1.2.1	Wesentliche Bauwerksdaten	20
10.1.2.2	Festlegung der sicheren Bereiche	22
10.1.1.1.1	S-Bahn Stg-Mittnachtstr. - Stuttgart Hbf (tief).....	22
10.1.2.2.2	S-Bahn Stg-Bad Cannstatt - Stg-Mittnachtstraße.....	22
10.1.2.3	Bauliche Maßnahmen zur Selbstrettung.....	<u>2323a</u>
10.1.2.3.1	Bauliche Gestaltung der Rettungsschächte	<u>2323a</u>
10.1.2.4	Betriebstechnische Ausstattung für die Selbstrettung	<u>2323a</u>
10.1.2.5	Bauliche Maßnahmen zur Fremdrettung	24
10.1.2.5.1	Bauliche Gestaltung der Rettungsplätze	24
10.1.2.5.2	Bauliche Gestaltung der Rettungszufahrten	24
10.1.2.6	Betriebstechnische Ausstattung zur Fremdrettung	25

Es gelten die folgenden sicheren Bereiche (Achse 321, siehe auch Tabelle in Anlage 10.2.2):

- Portal Rosensteintunnel bei Stat -3.0-14.932
- Rettungsstollen und Rettungsschacht mit innenliegendem Treppenhaus im Rosensteinpark 1.5.5.2 zwischen den beiden zweigleisigen und höhenversetzten Tunneln der Fern- und S-Bahn bei Stat - 2.5-32.128. Dieser Rettungsstollen wird als Rampe mit einer Neigung von max. 10 % ausgeführt (siehe Anlage 7.5.6).

Abstand der Rettungsbauwerke: 482,8 m / ~~275,8~~261,039 m

- Einseitig angeordneter Rettungsschacht 1.5.5.1 im Bereich der Rettungszufahrt Ehmmanstraße bei Stat ~~-2.2-56.377-2.2-71.089~~ mit innenliegender Treppenanlage auf einer Seite der Tunnelröhren (siehe Anlage 7.5.4). Ein Verbindungsstollen ermöglicht die Rettung aus beiden eingleisigen Röhren.

Abstand der Rettungsbauwerke: ~~275,8~~261,039 m / ~~475,8~~490,513m

- Bahnsteig Bf Stg-Mitnachtsstraße, Anfang des sicheren Bereichs, bei Stat -1.7-80.576

10.1.2.3 Bauliche Maßnahmen zur Selbstrettung

10.1.2.3.1 Bauliche Gestaltung der Rettungsschächte

Die Rettungsschächte sind senkrechte Schächte mit einer integrierten Treppenanlage. In den Rettungsschächten der S-Bahn werden die innenliegenden Treppenhäuser mit Schleusen an den Tunnelquerschnitt angeschlossen. Diese Schleusen sind mindestens jeweils 2,25 m hoch und breit. Ihre Länge beträgt mindestens 12 m. Sie sind durch 2 nebeneinanderliegende in Fluchtrichtung aufschlagend montierte selbstschließende Türflügel (je 1 x 2 m) feuerhemmend und rauchdicht abgetrennt. Die Türanlagen müssen der Feuerschutzklasse T 30 RS genügen. Die Türen (1 x 2 m) zu den in den Rettungsbauwerken angeordneten Technikräumen müssen der Feuerschutzklasse T 90 RS genügen, damit im Brandfall die elektrischen Anlagen mindestens 90 Minuten betrieben werden können und entsprechend rauchdicht sein, um bei Brand im Technikraum nicht die Schleuse mit Rauch zu beaufschlagen. Zwischen Schleuse und Treppenantritt ist eine Aufstellfläche von 25 m² angeordnet.

Den Rettungsschächten sind zwischen Fluchtweg und Schleusenwand jeweils Nischen vorgelagert, in denen Rollpaletten untergebracht werden können. Die Ausgangsöffnungen werden jederzeit zugänglich angeordnet. Sie sind von innen zu öffnen („Panikverschluß“), von außen gegen den Zutritt von unberechtigten Personen geschützt.

Die Rettungsschächte müssen einen Höhenunterschied von etwa 8 - 16 m überwinden. Hierzu werden innenliegende Treppenanlagen eingebaut, die geradläufig ausgebildet werden. Die Breite der Treppen beträgt 2 m.

10.1.2.4 Betriebstechnische Ausstattung für die Selbstrettung

Für die Selbstrettung werden die im folgenden beschriebenen betriebstechnischen Einrichtungen und Anlagen vorgesehen.

