

Unterlage 10.2

Erläuterungsbericht Brand- und Katastrophenschutz

Projekt Stuttgart 21


Vorhaben:

Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart
Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart - Augsburg
Bereich Stuttgart - Wendlingen mit Flughafenanbindung
Planfeststellungsabschnitt 1.6b, Abstellbahnhof Untertürkheim

Unterlage 10.2



Erläuterungsbericht Brand- und Katastrophenschutz

Vorhabenträger: DB Netz AG Großprojekte Südwest Schwarzwaldstraße 82 76137 Karlsruhe 11.12.2018 Datum Unterschrift	
Vertreter des Vorhabenträgers: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH Räpplenstraße 17 70191 Stuttgart 11.12.2018 Datum Unterschrift	Verfasser: DB Engineering & Consulting GmbH Mönchstr. 29 70191 Stuttgart 11.12.2018 Datum Unterschrift
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt 	

Planungsstand: 11.12.2018

Projekt Stuttgart 21

- **Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart**
- **Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg
Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenanbindung**

Unterlage 10.2

Erläuterungsbericht

Brand- und Katastrophenschutz

PFA 1.6 b Abstellbahnhof Untertürkheim

Vorhabenträger:

DB Netz AG
vertreten durch

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Räppelstraße 17
70191 Stuttgart

Bearbeitung:

DB Engineering & Consulting GmbH
Mönchstr. 29
70191 Stuttgart

Stuttgart, 11.12.2018

INHALTSVERZEICHNIS UNTERLAGE 10.2

1	ALLGEMEINE VORGABEN DES BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZES	2
2	ERSCHLIEßUNGSSTRAßEN „ZUFAHRT ABSTELLBAHNHOF“ UND „ZUFAHRT ARA“ ZUM ABSTELLBAHNHOF UNTERTÜRKEIM	3
2.1	Vorbemerkungen	3
2.2	Bauliche Gestaltung	3
2.2.1	Rettungswege	3
2.2.2	Zugänge	4
2.2.3	Zufahrten und Bewegungsflächen.....	4
3	LITERATURVERZEICHNIS.....	5

ABBILDUNGSVERZEICHNIS UNTERLAGE 10.2

Abbildung 1 Ausschnitt vom Querschnitt Abstellbahnhof Untertürkheim (Unterlage 6.2)	4
---	---

1 Allgemeine Vorgaben des Brand- und Katastrophenschutzes

Auf der Grundlage der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG (Stand 12/2012)“ und der aktuell gültigen Richtlinien der DB AG wurde das folgende Brand- und Katastrophenschutzkonzept entwickelt. Da in der aktuellen Version der EBO andere Lichtraumprofilmaße benannt sind als in der ebenfalls aktuell gültigen Ril 800.0410, werden, nach Abstimmung mit dem Vorhabenträger, weiter die Werte der Ril 800.0410 verwendet, um eine einheitliche Planung innerhalb des Großprojektes zu gewährleisten. Mit der Einhaltung der Lichtraumprofilmaße nach Ril800.410 sind die aktuellen Anforderungen der EBO eingehalten.

Das Brand- und Katastrophenschutzkonzept soll zum einen die Selbstrettung der dort beschäftigten Mitarbeiter und zum anderen die Fremdrettung ermöglichen bzw. gewährleisten.

Die Begriffe werden dabei wie folgt definiert:

- Selbstrettung

Maßnahmen des Eisenbahnpersonals zur Abwendung von unmittelbarer Gefahr, zur Begrenzung eines bereits eingetretenen Schadens sowie zur gegenseitigen Hilfeleistung im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten.

- Fremdrettung

Fremdrettungsmaßnahmen sind Maßnahmen der Rettungsdienste (Katastrophenschutz, Brandschutz, Sanitäts- und Rettungsdienst).

- Rettungswege auf der freien Strecke

Rettungswege sind unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich vorgesehen. Sie dienen dem Erreichen und Verlassen der Ereignisstelle. Bei bis zu zwei parallel verlaufenden Gleisen ist ein einseitiger Rettungsweg ausreichend. Bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen ist beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg anzuordnen. Ist ausnahmsweise ein Wechsel des Rettungswegs von einer Seite des Gleises auf die andere Seite erforderlich, braucht kein Überweg hergestellt zu werden. Rettungswege sind im maximalen Abstand von 1000 m mit Zuwegungen geplant, die an das öffentliche Straßennetz anzubinden sind.

- Sichere Bereiche

Als sichere Bereiche gem. EBA-Richtlinie gelten die Bereiche, in denen keine Gefährdung durch das Ereignis mehr besteht.

2 Erschließungsstraßen „Zufahrt Abstellbahnhof“ und „Zufahrt ARA“ zum Abstellbahnhof Untertürkheim

2.1 Vorbemerkungen

Der Abstellbahnhof Untertürkheim liegt an der Strecke 4720 und erstreckt sich von km 0,1+31 bis km 1,8+07.

Die neuen Zufahrten zur Außenreinigungsanlage (ARA) und zum IRA-Technikgebäude beginnen bei km 0,4+90 und endet ca. bei km 1,6+80 (Str. 4720) im Bereich des Betriebsgebäudes. Für diesen Abschnitt, sowie den eigentlichen Gleisanlagen, sind die Vorgaben der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ anzuwenden.

2.2 Bauliche Gestaltung

Im Folgenden werden die wesentlichen baulichen Elemente für die Einhaltung der Anforderungen aus der EBA-Richtlinie dargestellt.

2.2.1 Rettungswege

Zur Selbst- und Fremddrettung im Bereich des Abstellbahnhofs Untertürkheim dienen die angrenzenden nichtöffentlichen Zufahrtsstraßen sowie die im Rahmen dieses Verfahrens beantragten zusätzlichen befestigten Flächen im Umfeld der Stellwerke und des IRA-Technikgebäudes bzw. der Außenreinigungsanlage.

Nach der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ soll von jeder Seite eines Schienenweges zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Zugpersonals ein sicherer Bereich geschaffen werden. Hierbei ist es elementar, Zufahrten für Straßenfahrzeuge von öffentlichen Straßen aus zu den Schienenwegen und zu den Rettungswegen sicherzustellen. Unter Berücksichtigung dieser Vorgabe wird die Rettungszufahrt zum Bahnkörper von der Augsburger Straße über die nichtöffentliche Zufahrt in die Zufahrtsstraßen, sowohl zur ARA als auch zum IRA-Technikgebäude und dessen befestigte Außenflächen geführt. Darüber hinaus sieht die Richtlinie eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 m vor, die mit einer geplanten Mindestbreite von 5,0 m (Zufahrt ARA, an den Engstellen Mindestbreite von ca. 3,60 m) bzw. 5,50 m (Zufahrt IRA-Technikgebäude) eingehalten wird.

Auch die Anforderungen an die Rettungswege parallel zu den Gleisen wurden beachtet. So sind zwischen den einzelnen Abstellgleisen nach Ril 800.0410 jeweils einbaufreie Verkehrswege mit einer Mindestbreite von 1,0 m vorgesehen. In Abhängigkeit von der Breite der Einbauten (Maste OLA usw.) ergeben sich demnach folgende Gleisabstände:

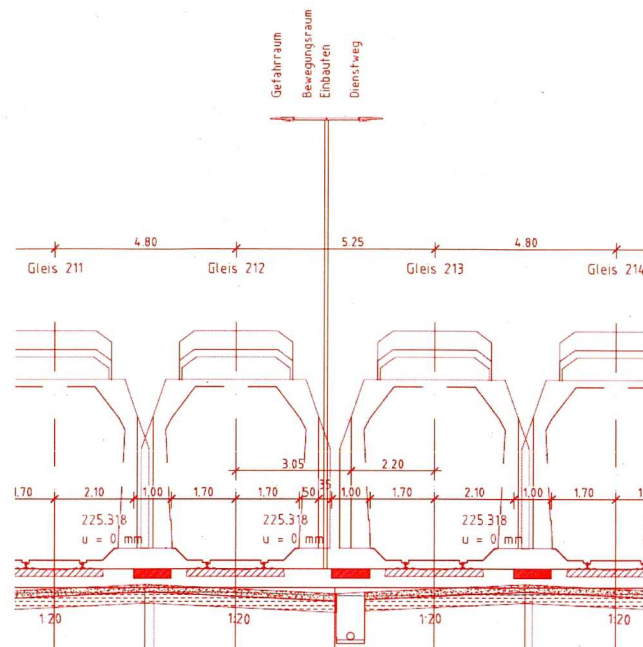


Abbildung 1 Ausschnitt vom Querschnitt Abstellbahnhof Untertürkheim (Unterlage 6.2)

- Gleise ohne Einbauten, gewählter Gleisabstand nach Ril 800.0410: 4,80 m
- Gleise mit Einbauten (Breite Einbau $\leq 0,30$ m): gewählter Gleisabstand nach Ril 800.0410: 5,25 m

2.2.2 Zugänge

Weiterhin werden nach der EBA-Richtlinie die Anforderungen an Zugänge ebenfalls eingehalten. Der Zugang zur den Gleisen ist, ausgehend von der Erschließungsstraße „Zufahrt ARA“ ab km 1,6+89 bis zum Ende der Erschließungsstraße bei km 0,6+50 durchgehend gewährleistet. Somit sind keine Anlagen weiter als 1000 m von den Zuwegungen entfernt. Die Längsneigung der Abstellgleise beträgt durchgängig 0 %. Die Neigung der Zufahrtsstraßen orientiert sich an den parallelen Gleisen und überschreitet somit ebenfalls nicht die maximale Längsneigung für Zufahrtsstraßen von 10 % (entsprechend der EBA-Richtlinie).

2.2.3 Zufahrten und Bewegungsflächen

Über die bestehende Zufahrt von der Augsburgs Straße am km 1,1+00 (der Strecke 4720) wird die Heranführung der Fremdrettungskräfte gewährleistet. Die Zufahrtsstraßen zur ARA und zum IRA-Technikgebäude, inklusive den Wendemöglichkeiten und Aufstellplätzen, werden in Asphalt (nach SLW 60) hergestellt. Bei der Dimensionierung der Fahrbahnbreiten ist der Begegnungsfall Lkw/Pkw berücksichtigt worden. Die jeweils an den Hochbauten vorgesehenen Aufstellflächen gewährleisten zusätzlich die im Brandfall benötigten Bewegungsflächen nach DIN 14090.

3 Literaturverzeichnis

[1] EBA-Richtlinie: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, Stand 07.12.2012

[2] Zugbildungsanlagen (ZBA); Allgemeine Gestaltungsgrundsätze für ZBA Ril 800.0410, Stand 01.11.2012

[3] Netzinfrastruktur Technik entwerfen; Streckenquerschnitte auf Erdkörpern Ril 800.0130, Stand 01.02.1997

[4] Eisenbahn-Unfallkasse GUV-V D30.1 - Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ (bisher GUV 5.6), September 1998, aktualisierte Ausgabe August 2006

[5] Eisenbahn-Unfallkasse GUV-V D33 - Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (bisher GUV 5.7)