



Brandschutz- und sicherheits- technische Stellungnahme

für das Bauvorhaben

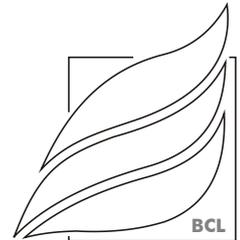
"ABS Berlin - Frankfurt/Oder PA 16"

Streckenabschnitt km 10,360 - km 13,580

in Berlin Köpenick
Projekt-Nr.: 16-G-0296-00

Bauherr	DB Projektbau GmbH Regionalbereich Ost Caroline-Michaelis-Straße 5-11 10115 Berlin
Ersteller Brandschutzkonzept	Brandschutz Consult Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig Henrik Frentzel, M.Sc. Torgauer Platz 3 04315 Leipzig
Entwurfsverfasser	INROS LACKNER SE Herr Christian Motzkus Bismarckstraße 91 10625 Berlin
erstellt am:	08.06.2018

Die vorliegende Stellungnahme umfasst 14 Seiten und 1 Anlage mit 4 Plänen.



Hinweis zur Brandschutz-sicherheitstechnischen Stellungnahme

Am 07.12.2012 wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ eingeführt.

Ergänzend zu der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ wurden am 18.03.2014 mit dem Schreiben (2142-21irefs/005-110'004)) von Frau Sabine Hennigs (EBA) Planungsvarianten im Anwendungsbereich der Richtlinie veröffentlicht.

Die vorliegende brandschutz- und sicherheitstechnische Stellungnahme für den betrachteten Streckenabschnitt wurde auf der Grundlage der eingeführten Richtlinie des EBA unter Beachtung der genannten Planungsvarianten vom EBA erarbeitet.

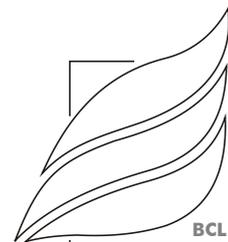
1 Veranlassung

Der Planungsabschnitt 16 der ABS Berlin – Frankfurt/Oder wird zwischen km 10,360 und km 13,580 erneuert und ist somit aus brandschutz- und sicherheitstechnischer Sicht zu bewerten. Grundlage dieser Bewertung ist die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“, die vom Eisenbahn-Bundesamt am 07.12.2012 eingeführt wurde. Die sich aus dieser Richtlinie ergebenden Anforderungen sollen formuliert, mit der bestehenden Situation verglichen und resultierende Maßnahmen beschrieben werden.
Die Brandschutz Consult Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig wurde am 16.12.2016 durch INROS LACKNER SE (Herrn Motzkus) mit der Erstellung einer entsprechenden Stellungnahme zur brandschutz- und sicherheitstechnischen Bewertung der betroffenen Bahnstrecke beauftragt.

2 Beurteilungsgrundlagen

2.1 Zeichnungen (Lagepläne)

Planbezeichnung	Plandatum	Maßstab	Planersteller
Übersichtsplan	31.07.2009	1 : 10000	EPV-GIV mbH
Lageplan km 10,162 bis km 10,611	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 10,611 bis km 11,055	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 11,055 bis km 11,437	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 11,437 bis km 11,893	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 11,893 bis km 12,347	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 12,347 bis km 12,704	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 12,704 bis km 13,063	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 13,063 bis km 13,514	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER
Lageplan km 13,514 bis km 13,966	03/2017	1 : 500	INRO LACKNER



2.2 weitere Unterlagen / Informationen

- Erläuterungsbericht (ABS Berlin – Frankfurt/Oder; PFA Bahnhof Köpenick, km 10.360 – km 13.580) vom 28.09.2009
- Projektbeschreibung und Vorbemerkungen (ABS Berlin – Frankfurt/Oder, PA 16 Bf. Köpenick und BA 1001 ESTW Köpenick) ohne Datum

2.3 Ortsbesichtigung

Am 09.12.2016 erfolgte durch Herrn Henrik Frentzel, M.Sc. von BCL eine Besichtigung des zu bewertenden Streckenabschnitts.

2.4 Abstimmungen mit Behörden

Es fanden keine Abstimmungen mit den zuständigen Brandschutzdienststellen statt.

3 Strecke, Bauvorhaben

3.1 Betrachtete Strecke / Streckenabschnitt

Strecken:	6153 (Fernbahn)	km 10,360 – km 13,580
	6004 (S-Bahn)	km 10,780 – km 11,665
	6148	km 26,495 – km 27,324
	6149	km 0,362 – km 1,388

3.2 bauliche Änderungen an der Strecke

Im Rahmen der Baumaßnahmen werden die Oberleitungen, Gleise und die Personenverkehrsanlage S-Bahnhof Berlin Köpenick erneuert.

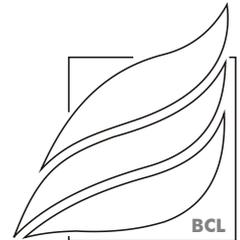
Des Weiteren werden in dem betrachteten Streckenabschnitt mehrere Schallschutzwände errichtet.

4 Bauliche Anforderungen an die Schienenwegen aus der Richtlinie „Anforderungen des brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“

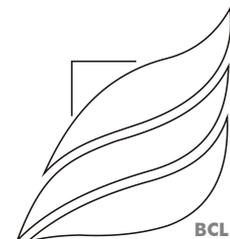
4.1 Grundsätze der baulichen Anforderungen

bestehende / geplante Zuwegungen:

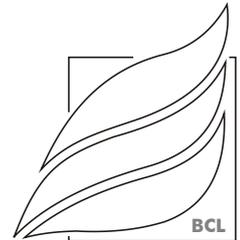
Im Folgenden sind die nutzbaren Zuwegungen, die an den Gleisbereich heranführen, aufgelistet. Die genannten Stellen ermöglichen das Eingleisen durch die Feuerwehr sowie das sichere Verlassen der Rettungswege im Bereich der Bahnanlage.



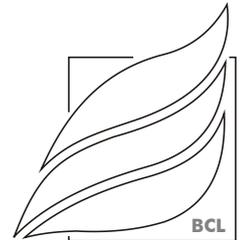
<p>Anforderung: <i>Es sind Zuwegungen (Zufahrten und Zugänge) als Wege zur Selbst- und Fremddrettung zu den Rettungswegen der Schienenwege heranzuführen, um eine Hilfeleistung zu gewährleisten. Sie sind im maximalen Abstand von 1.000 m an den Rettungsweg anzubinden. Sind die Abstände größer als 1.000 m, so müssen sie über die gesamte Länge als Zufahrt ausgeführt werden. Diese Zuwege sollen bis an den Bahnkörper heranreichen.</i></p>		
<p>Zuwegung Nr. 1 bei km 11,210</p>		
<p>geplant / Zustand</p>	<p>Anforderungen erfüllt</p>	<p>Bemerkung / Abweichung</p>
<p>Bahnlinks ist ein Böschungstreppe sowie ein Durchgang durch die bahnlinke Lärmschutzwand erforderlich (Zugang Nr. 1). Der Treppenabgang führt zu der öffentlichen Straße „Schubertstraße“ (Zufahrt Nr. 1). Der Abstand von der Zuwegung Nr. 1 bis zum Streckenbeginn bei km 10,360 beträgt ca. 850 m.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	
<p>Zuwegung Nr. 2 km 11,880</p>		
<p>geplant / Zustand</p>	<p>Anforderungen erfüllt</p>	<p>Bemerkung / Abweichung</p>
<p>Mittig der Gleise ist die Zuwegung Nr. 2 zu erreichen. Die Zuwegung führt über die, an die Gleise angeschlossenen, Bahnsteige der Pva Berlin-Köpenick und deren Rettungswegmöglichkeiten (Zuwegung Nr. 2) ins Freie an die öffentlichen Straßen „Mahlsdorfer Straße“, „Elcknerplatz“ und „Stellingdamm“ (Zufahrt Nr. 2). Der Abstand der Zuwegung Nr. 2 zur Zuwegung Nr. 1 bei km 11,210 beträgt ca. 670 m.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>	



Zuwegung Nr. 3 bei km 12,280		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Bahnrechts ist ein ebener Abgang von Den Rettungswegen neben den Gleisen (Zugang Nr. 3) vorhanden. Dieser führt zu der ehemaligen Ladestraße „Elckner Platz“ (Zufahrt Nr. 3).</p> <p>Der Abstand der Zuwegung Nr. 3 zur Zuwegung Nr. 2 bei km 11,880 beträgt ca. 400 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Zuwegung Nr. 4 bei km 13,100		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Mittig der Gleise ist die Zuwegung Nr. 4 zu erreichen. Die Zuwegung führt über den an die Rettungswege neben den Gleisen angeschlossenen Bahnsteig der Pva Berlin-Hirschgarten und dessen Rettungswegmöglichkeiten (Zuwegung Nr. 4) ins Freie an die öffentlichen Straße „Am Wiesenhain“ (Zufahrt Nr. 4).</p> <p>Der Abstand der Zuwegung Nr. 4 zur Zuwegung Nr. 3 bei km 12,280 beträgt ca. 820 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

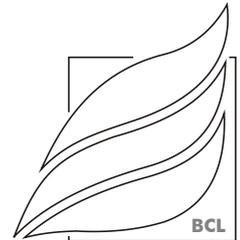


4.2 Anforderungen an Zufahrten		
1. Anforderung:	<i>Mindestmaße: Breite = 3,50 m Höhe = 3,50 m</i>	
2. Anforderung:	<i>Nach DIN 14 090 (Abs. 4.2.11) ausreichend befestigt</i>	
3. Anforderung:	<i>Es muss eine geeignete Wendeanlage gemäß RASSt 06 (mindestens für Fahrzeuge bis 9 m Länge) vorhanden sein, falls es sich bei der Zufahrt um eine Stichstraße handelt.</i>	
Zufahrt der Zuwegung Nr. 1 bei km 11,210		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Zufahrt der Zuwegung Nr. 1 erfolgt über die öffentliche Straße „Am Bahndamm“. Es ist davon auszugehen, dass diese gemäß DIN 14 090 ausreichend befestigt ist. Bei der Zufahrt handelt es sich um keine Stichstraße.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Eine nutzbare lichte Höhe von 3,50 m und eine nutzbare Breite von 3,50 m sind für den Bereich der Zufahrt stets freizuhalten.
Zufahrt der Zuwegung Nr. 2 bei km 11,880		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Zufahrt der Zuwegung Nr. 2 erfolgt über die öffentlichen Straßen „Mahlsdorfer Straße“, „Elcknerplatz“ und „Stellingdamm“. Es ist davon auszugehen, dass diese gemäß DIN 14 090 ausreichend befestigt sind. Bei den Zufahrten handelt es sich um keine Stichstraßen.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Eine nutzbare lichte Höhe von 3,50 m und eine nutzbare Breite von 3,50 m sind für den Bereich der Zufahrten stets freizuhalten.

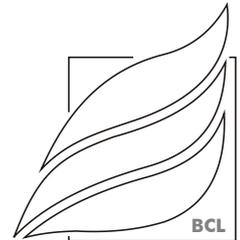


Zufahrt der Zuwegung Nr. 3 bei km 12,280		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Zufahrt der Zuwegung Nr. 3 erfolgt über die öffentliche Straße „Elcker Platz“. Dabei handelt es sich um die ehemalige Ladestraße. Es ist davon auszugehen, dass diese gemäß DIN 14 090 ausreichend befestigt ist. Bei der Zufahrt handelt es sich um eine Stichstraße.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Eine nutzbare lichte Höhe von 3,50 m und eine nutzbare Breite von 3,50 m sind für den Bereich der Zufahrt stets freizuhalten. Im Bereich der Zufahrt ist eine geeignete Wendeanlage gemäß RAST 06 nachzuweisen bzw. herzustellen.
Zufahrt der Zuwegung Nr. 4 bei km 13,100		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Zufahrt der Zuwegung Nr. 4 erfolgt über die öffentliche Straße „Am Wiesenrain“. Es ist davon auszugehen, dass diese gemäß DIN 14 090 ausreichend befestigt ist. Bei der Zufahrt handelt es sich um keine Stichstraße.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Eine nutzbare lichte Höhe von 3,50 m und eine nutzbare Breite von 3,50 m sind für den Bereich der Zufahrt stets freizuhalten.

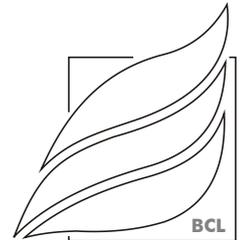
4.3 Anforderungen an Zugänge	
Die Zufahrten reichen nicht bis an den Gleisbereich heran. Der Bereich zwischen diesen Zufahrten und dem Gleisbereich ist als Zuwegung anzusehen.	
1. Anforderung:	<i>Mindestmaße: Breite = 1,60 m Höhe = 2,20 m</i>
2. Anforderung:	<i>eine maximale Längsneigung von 10 % bzw. Treppe oder eine andere gleichwertige Lösung</i>
3. Anforderung:	<i>maximale Länge = 100 m</i>
4. Anforderung:	<i>trittfest und ebenflächig</i>



Zugang der Zuwegung Nr. 1 bei km 11,210		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Der Zugang erfolgt von der öffentlichen Straße „Am Bahndamm“ (Zufahrt) über eine Böschungstreppe aufwärts bis zu den Rettungsweg bahnlinks neben dem äußersten Gleis.</p> <p>Im Bereich des Zugangs ist in der bahnlinken Lärmschutzwand ein Zugang zum Rettungsweg am Gleis erforderlich.</p> <p>Des Weiteren ist auch ein Durchgang durch die mittige Lärmschutzwand erforderlich.</p> <p>Die Zuwegung (Böschungstreppe, Zugang durch die Lärmschutzwand) ist mit einer Breite von 1,60 m auszuführen.</p> <p>Die Länge der Zuwegung beträgt ca. 15 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<p>Im Verlauf des Zugangs ist eine begehbare Höhe von 2,20 m freizuhalten.</p> <p>Die Zuwegung muss trittfest ausgeführt werden.</p>
Zugang der Zuwegung Nr. 2 bei km 11,880		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Der Zugang erfolgt von den öffentlichen Straßen „Mahlsdorfer Straße“, „Elcknerplatz“ und „Stellingdamm“ (Zufahrt) über die Rettungswegmöglichkeiten von den Bahnsteigen der Pva Berlin-Köpenick. Die Bahnsteige sind über Treppen an die Rettungswege der Bahnstrecke anzubinden.</p> <p>Die Länge der Zuwegung beträgt maximal ca. 50 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<p>Im Verlauf des Zugangs ist eine begehbare Höhe von 2,20 m freizuhalten.</p> <p>Im Verlauf der Pva sind die Rettungswege ausreichend breit ausgeführt (> 1,60 m).</p> <p>Die Zuwegung muss trittfest ausgeführt werden.</p>

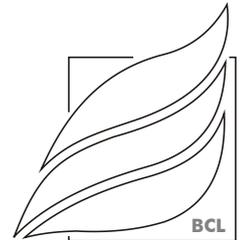


Zugang der Zuwegung Nr. 3 bei km 12,280		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Der Zugang erfolgt von der ehemaligen Ladestraße „Elckerplatz“ aus. Der Zugang führt über einen niveaugleichen Weg bis zu dem Rettungsweg bahnrechts neben dem äußersten Gleis.</p> <p>Die Länge der Zuwegung beträgt ca. 5 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<p>Im Verlauf des Zugangs ist eine begehbare Höhe von 2,20 m freizuhalten.</p> <p>Die Zuwegung ist mit einer Breite von 1,60 m herzustellen.</p> <p>Die Zuwegung muss trittfest ausgeführt werden.</p>
Zugang der Zuwegung Nr. 4 bei km 13,100		
geplant / Zustand	Anforderungen erfüllt	Bemerkung / Abweichung
<p>Der Zugang erfolgt von der öffentlichen Straße „Am Wiesenrain“ (Zufahrt) über die Rettungswegmöglichkeiten des Bahnsteiges der Pva Berlin-Hirschgarten. Der Bahnsteig ist über Treppen an die Rettungswege der Bahnstrecke anzubinden.</p> <p>Im Verlauf der Pva sind die Rettungswege ausreichend breit ausgeführt (>1,60 m).</p> <p>Die Länge der Zuwegung beträgt ca. 60 m.</p>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	<p>Im Verlauf des Zugangs ist eine begehbare Höhe von 2,20 m freizuhalten.</p> <p>Die Zuwegung muss trittfest ausgeführt werden.</p>



4.4 Rettungswege		
<p>Es muss für Strecken mit bis zu zwei parallel verlaufenden Gleisen ein einseitiger Rettungsweg vorgesehen werden. Bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen ist beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg anzulegen.</p> <p>An dem betrachteten Bahnstreckenabschnitt verlaufen über die gesamte Länge beidseitig parallel neben den äußeren Gleisen Seitenwege gemäß Richtlinie 800.0130 mit einer Mindestbreite von 0,80 m. Diese beiden Seitenwege dienen als die Rettungswege.</p> <p>Die Rettungswege verlaufen parallel zu den Bahnstrecken und dienen dem sicheren Verlassen des Gefahrenbereichs auf den Strecken bis hin zu den Zugängen über die anschließend der sichere Bereich im öffentlichen Verkehrsraum erreicht werden kann.</p>		
<p>1. Anforderung: <i>unmittelbarer Anschluss an den Gefahrenbereich</i></p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Rettungswege verlaufen über die gesamte Länge des betrachteten Streckenabschnitts jeweils außen bahnrechts und bahnlinks parallel neben den jeweiligen äußeren Gleisen.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
<p>2. Anforderung: <i>Mindestmaße: Breite = 0,80 m Höhe = 2,20 m</i></p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die beiden Rettungswege werden immer mindestens 0,80 m breit ausgeführt.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Im Bereich der Rettungswege ist eine begehbare Höhe von 2,20 m freizuhalten.
<p>3. Anforderung: <i>trittfest und ebenflächig</i></p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die beiden Rettungswege werden ebenerdig und trittfest ausgeführt.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

4.5 Bauliche Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen
<p>vorhandene/geplante bauliche Schutzanlagen (Art, Lage, Ausdehnung):</p> <p>Im Bereich der Strecke werden Lärmschutzwände errichtet. Diese Lärmschutzwände befinden sich an folgenden Positionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bahnlinks von km 10,460 bis km 11,735 (Länge = ca. 1.275 m), • mittig zwischen den Gleisen von km 10,610 bis km 12,020 (Länge = ca. 1,410 m), • bahnrechts zwischen km 11,050 und km 12,220 (Länge = ca. 1.170 m),



- bahnrechts zwischen km 12,900 und km 13,580 (Länge = ca. 680 m).

Im Verlauf der bahnlinken Lärmschutzwand ist bei Zuwegung Nr. 1 am km 11,210 ein Ausgang erforderlich.

In der mittleren Lärmschutzwand ist im Bereich des Zugangs Nr. 1 bei km 11,210 ein mittiger Durchgang erforderlich.

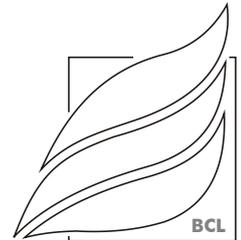
Für die benannten Lärmschutzwände und ihre entsprechenden Aus- bzw. Durchgänge sind die folgenden Anforderungen zu beachten und einzuhalten:

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Anforderung: | <i>Mindestmaße für Türen zu Bahnanlagen oder in Durchgängen zwischen Gleisen:</i> <ul style="list-style-type: none">○ Breite = 1,60 m○ Höhe = 2,20 m |
| 2. Anforderung: | <i>Türen müssen zur gleisabgewandten Seite aufschlagen.</i> |
| 3. Anforderung: | <i>Durchgänge zwischen Gleisen sind mit Schiebetüren, sofern ein Verschließen erforderlich ist, auszubilden.</i> |
| 4. Anforderung: | <i>Alle Türen müssen von der gleiszugewandten Seite ohne Hilfsmittel jederzeit leicht geöffnet werden können.</i> |
| 5. Anforderung: | <i>Auf der gleiszugewandten Seite von beidseitigen Lärmschutzwänden ist im Abstand von 50 m ein Richtungspfeil (gemäß BGV A8) mit Entfernungsangabe bis zum nächstgelegenen Ausgang anzubringen.</i> |
| 6. Anforderung: | <i>Aus- und Zugänge sind auf der gleiszugewandten Seite durch Schilder nach BGV A8 zu kennzeichnen, die rechtwinklig zu Bahnstrecke stehen. Sie sind außen mit den jeweiligen Streckennummern und Kilometrierung zu kennzeichnen.</i> |
| 7. Anforderung: | <i>Alle Türen müssen auf der gleisabgewandten Seite gegen unbefugten Zutritt gesichert sein und der Zugang muss von außen mit feuerwehriblichen Gerät zu öffnen sein.</i> |

4.6 Ingenieurbauwerke und sonstige Bereiche (z. B. Brücken, Tröge, Stützwände)

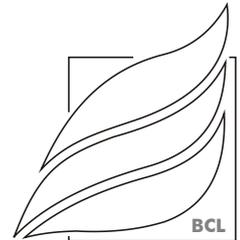
Vorhandene/geplante Ingenieurbauwerke (Art, Lage und Ausdehnung):

In dem zu beurteilenden Bereich der Bahnstrecke befinden sich keine ausgedehnten Ingenieurbauwerke, die länger als 1.000 m sind. Somit entfällt eine weitere Betrachtung dieses Gliederungspunktes.



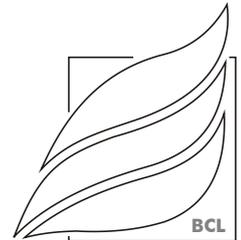
4.7 Rettungswege im Bahnhofsbereich		
<p>Vorhandene/geplante Personenverkehrsanlagen (Art, Lage und Ausdehnung): Im zu beurteilenden Bereich der betrachteten Bahnstrecke befinden sich folgende Personenverkehrsanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahnhof Berlin-Köpenick (Mittelbahnsteige: km 11,665 – km 11,875) • Fernbahnhof Berlin-Köpenick (Mittelbahnsteig: km 11,586 – km 11,796) • S-Bahnhof Berlin-Hirschgarten (Mittelbahnsteig: km 13,120 – km 13,300) 		
<p>Anforderung: <i>Rettungswege der Schienenwege sind in die Personenverkehrsanlage einzubinden (über vorhandene Personenbahnsteige, gesonderter Ausgang) und für sich auf den Bahnsteig befindliche Personen als gesperrt zu kennzeichnen.</i></p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Die Rettungswege der Bahnstrecke werden an die Bahnsteige der Personenverkehrsanlagen innerhalb des betrachteten Streckenabschnitts angebunden (Zugangstreppen an den Bahnsteigenden).	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

5 Organisatorische Anforderungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen		
5.1 Notfallmanagementsystem		
<p><i>Im Rahmen ihrer Sicherheitspflichten haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Notfallmanagementsystem aufzubauen und vorzuhalten.</i></p>		
5.1.1 Einrichtung einer Unfallmeldestelle		
<p>Anforderung: <i>Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben mindestens eine Unfallmeldestelle einzurichten, die ständig erreichbar sein muss, wenn Eisenbahnbetrieb durchgeführt wird, elektrische Fahrleitungen vorhanden sind oder Bestimmungen der GGVSEB oder des RID dies fordern.</i></p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Für die betrachtete Strecke ist die Notfallleitstelle der Betriebszentrale (BZ) Berlin zuständig. Diese ist ständig unter Tel.: 030 / 297 1058 erreichbar.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	



5.1.2 Planunterlagen		
<p>Anforderung: Zur eindeutigen Lokalisierung einer möglichen Ereignisstelle und zur Einsatzplanung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stelle des Kreises Planunterlagen in Papierform zu übergeben. Diese sind im Maßstab 1 : 25.000 und auf Grundlage der Topographischen Karten 1 : 50.000, ergänzt um die spezifischen Eisenbahninfrastrukturdaten, zu erstellen.</p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Durch das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind die entsprechenden Planunterlagen sowie die vorliegende Stellungnahme der zuständigen Brandschutzdienststelle zur Information zu übergeben.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

5.1.3 Übungen der Fremdrettungskräfte		
<p>Anforderung: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, sich auf Anfrage der Fremdrettungskräfte in angemessenem Umfang an Ausbildungsveranstaltungen, insbesondere der Führungskräfte durch die Stellung von geeigneten Referenten, zu beteiligen und Ausbildungsveranstaltungen inhaltlich zu unterstützen.</p>		
geplant / Zustand	Anforderung erfüllt	Bemerkung / Abweichung
Durch die DB AG werden in regelmäßigen Abständen Schulungen für das zuständige Personal der Fremdrettungskräfte durchgeführt.	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	



6 Abschließende Wertung

Auftragsgemäß wurde eine brandschutz- und sicherheitstechnische Stellungnahme zur Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ für den Planfeststellungsabschnitt

ABS Berlin – Frankfurt/Oder
Planungsabschnitt 16
km 10,360 – km 13,580

erarbeitet und in vorliegendem Erläuterungsbericht dargestellt.

Es wurden die sicherheitsrelevanten Forderungen, die sich aus der Richtlinie benannt und die daraus resultierenden erforderlichen Maßnahmen benannt und erläutert. Abweichungen wurden beschrieben und es wurde dargelegt, warum diese Abweichungen zulässig sind bzw. welche Maßnahmen geeignet und vorgesehen sind, um die Abweichungen zu kompensieren. Wenn alle geplanten und in diesem Sicherheitskonzept geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, bestehen keine Bedenken wegen des Brand- und Katastrophenschutzes im Bereich des betrachteten Streckenabschnitts.

Es wird weiter darauf hingewiesen, dass die in dieser brandschutz- und sicherheitstechnischen Stellungnahme getroffenen Bewertungen und Aussagen Einzelfallentscheidungen sind und nicht auf andere Streckenabschnitte übertragen werden dürfen.

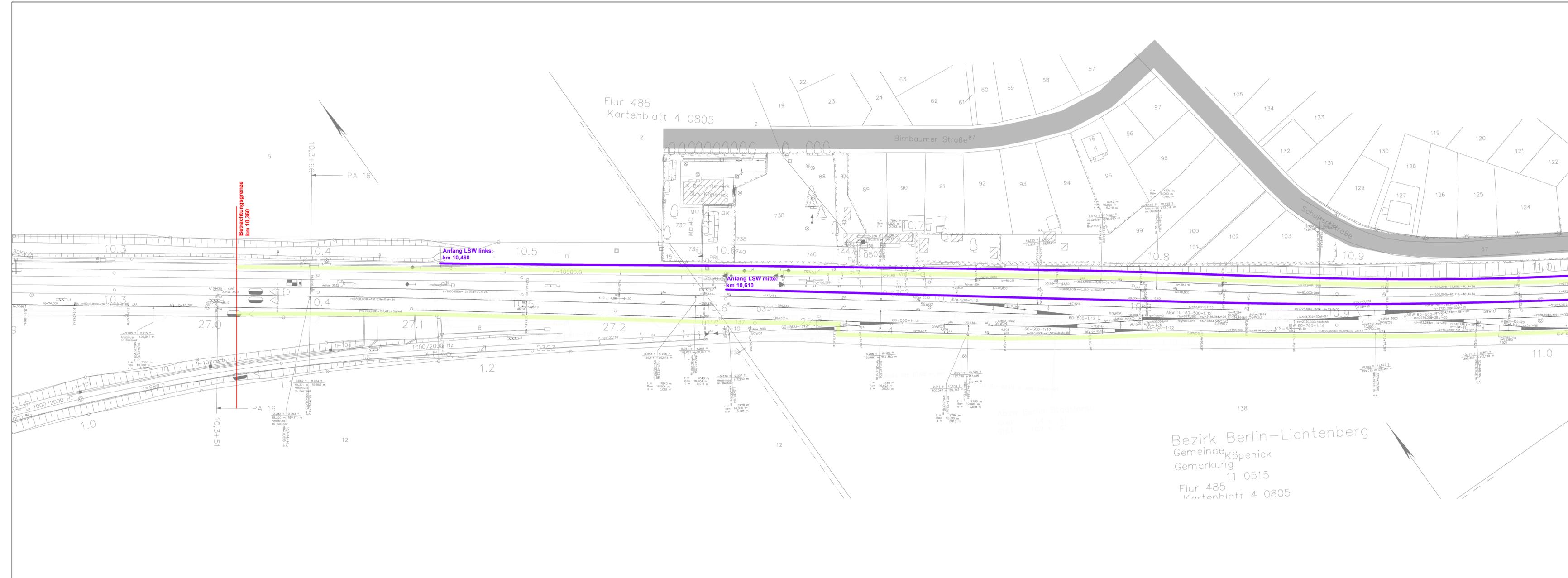
Leipzig, 08.06.2018

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Frentzel', is written over the printed name.

Henrik Frentzel, M.Sc.

Anlagen

- | | |
|------------|---|
| Anlage 1.1 | Lageplan Teil 1 – km 10,20 bis km 11,01 |
| Anlage 1.2 | Lageplan Teil 2 – km 11,01 bis km 11,99 |
| Anlage 1.3 | Lageplan Teil 3 – km 11,99 bis km 12,95 |
| Anlage 1.4 | Lageplan Teil 4 – km 10,36 bis km 13,58 |



Legende:

	befahrbare Straße
	Lärmschutzwand
	Rettungsweg (≥ 0,80 m breit)

Allgemeine Hinweise:
 Die Pläne veranschaulichen die grundsätzliche Struktur der Brandschutzmaßnahmen und gelten nur zusammen mit dem Text des Brandschutzkonzeptes. Nur die raumabschließenden Bauteile sind hinsichtlich des Feuerwiderstandes farblich markiert.

4		
3		
2		
1		
Index	Datum	Änderungen

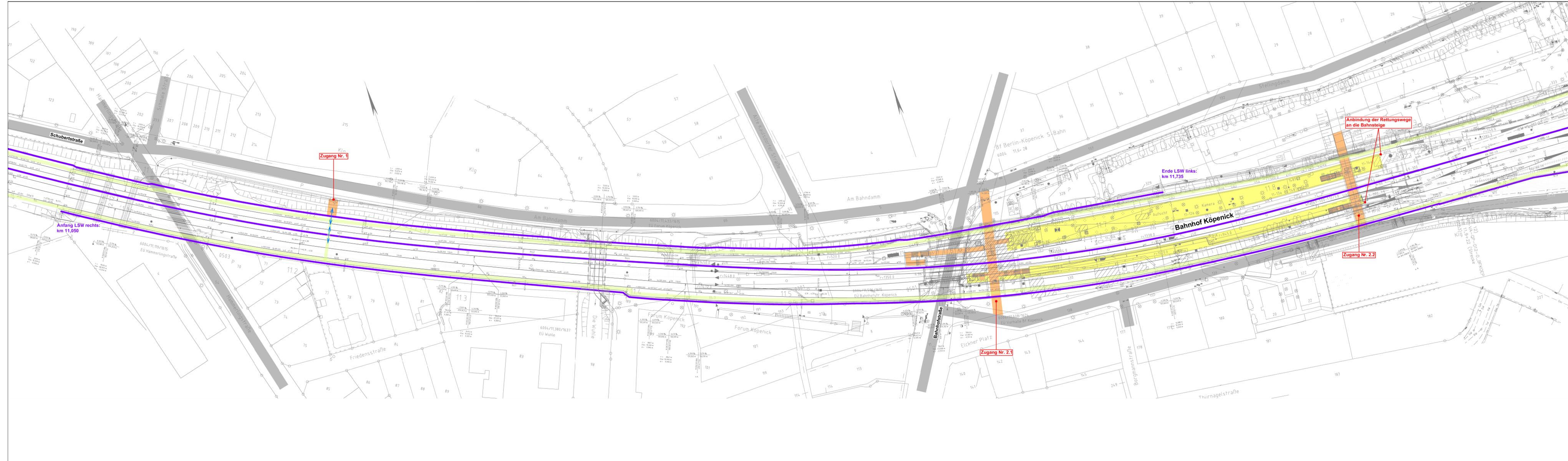
ABS Berlin - Frankfurt/Oder PA 16
 Berlin Köpenick, km 10,360 - km 13,580

Anlage 1.1
 Lageplan Teil 1 - km 10,20 bis km 11,01
 Darstellung Abschottungsprinzip / Rettungswege

Datum	25.07.2017
Maßstab	1:1000
Projekt-Nr.	16-G-0296-00
Plangrundlage	Planstand: 17.07.2017
	EP_VA_LP_001_0_BFKOEP.dwg
	Plan-Nr.: EP_VA_LP_002_0_BFKOEP.dwg

Brandschutz Consult
 Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig
 Torgauer Platz 3 • 04315 Leipzig www.bcl-leipzig.de

Bezirk Berlin-Lichtenberg
 Gemeinde Köpenick
 Gemarkung 11 0515
 Flur 485
 Kartenblatt 4 0805



Legende:

- befahrbare Straße
- Zugang
- Bahnsteig
- Lärmschutzwand
- Rettungsweg (≥ 0,80 m breit)
- Durchgang Lärmschutzwand

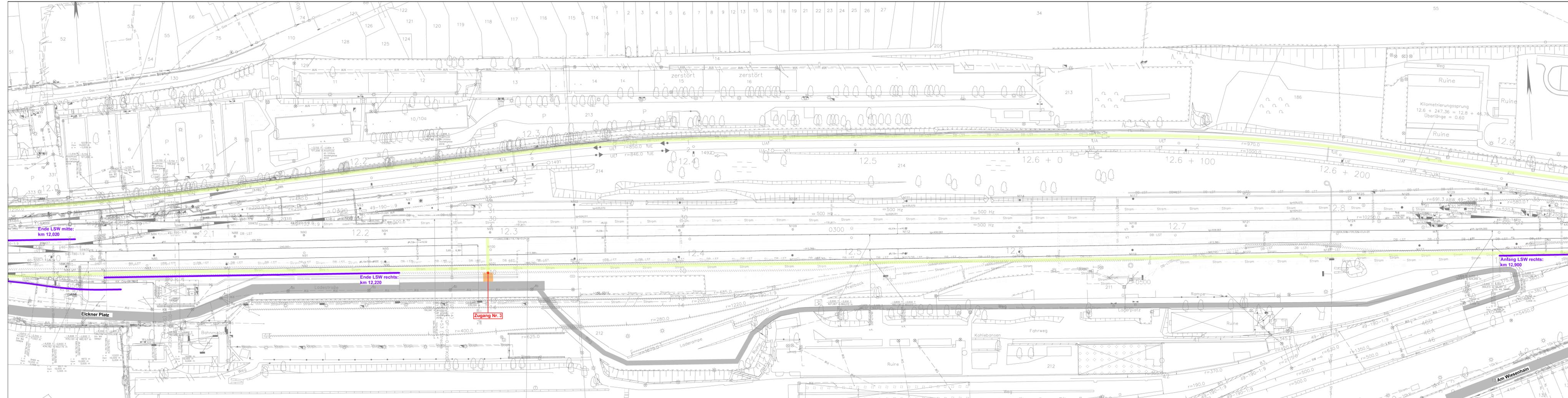
Allgemeine Hinweise:
 Die Pläne veranschaulichen die grundsätzliche Struktur der Brandschutzmaßnahmen und gelten nur zusammen mit dem Text des Brandschutzkonzeptes. Nur die raumabschließenden Bauteile sind hinsichtlich des Feuerwiderstandes farblich markiert.

4		
3		
2		
1	08.06.2018	Überarbeitung
Index	Datum	Änderungen

ABS Berlin - Frankfurt/Oder PA 16
 Berlin Köpenick, km 10,360 - km 13,580

Anlage 1.2
 Lageplan Teil 2 - km 11,01 bis km 11,99
 Darstellung Abschottungsprinzip / Rettungswege

Datum	25.07.2017
Maßstab	1:1000
Projekt-Nr.	16-G-0296-00
Plangrundlage	Planstand: 17.07.2017 Plan-Nr.: 0_BFKOEPanGP_VA_LP_005_0_BFKOEPanGP



- Legende:**
- befahrbare Straße
 - Zugang
 - Lärmschutzwand
 - Rettungsweg (≥ 0,80 m breit)

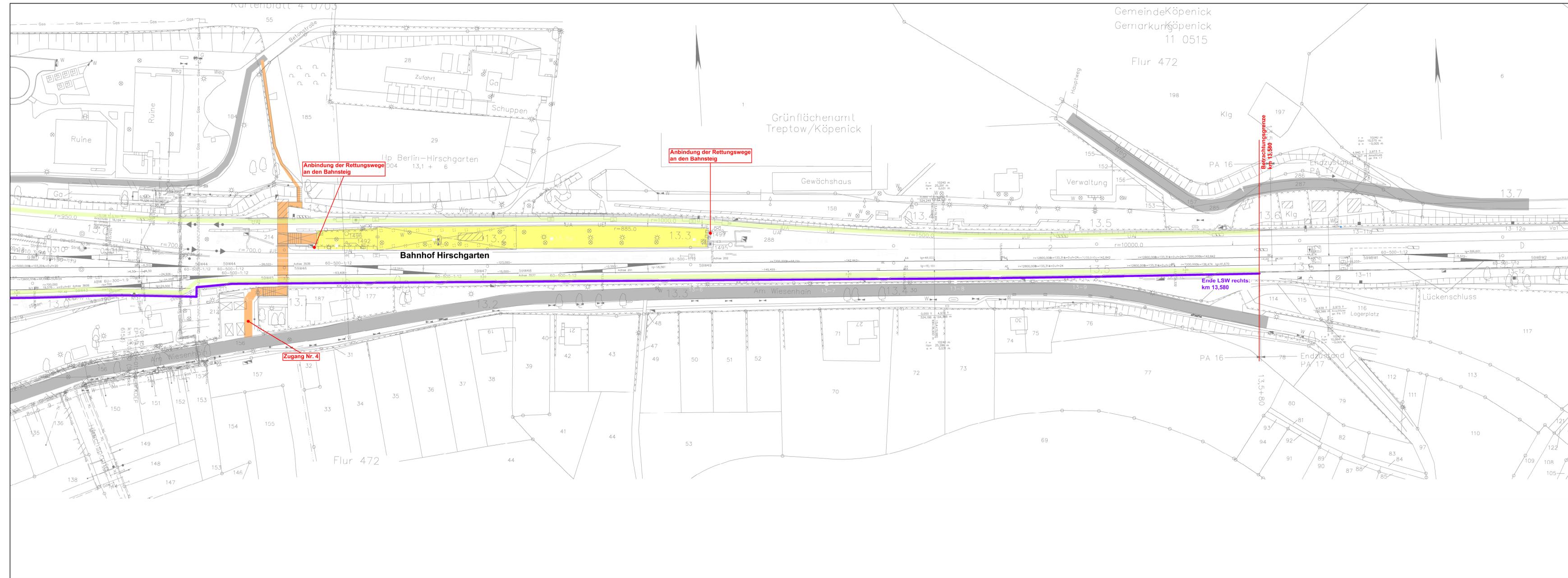
Allgemeine Hinweise:
 Die Pläne veranschaulichen die grundsätzliche Struktur der Brandschutzmaßnahmen und gelten nur zusammen mit dem Text des Brandschutzkonzeptes. Nur die raumabschließenden Bauteile sind hinsichtlich des Feuerwiderstandes farblich markiert.

4		
3		
2		
1		
Index	Datum	Änderungen

ABS Berlin - Frankfurt/Oder PA 16
 Berlin Köpenick, km 10,360 - km 13,580

Anlage 1.3
 Lageplan Teil 3 - km 11,99 bis km 12,95
 Darstellung Abschottungsprinzip / Rettungswege

Datum	25.07.2017
Maßstab	1:1000
Projekt-Nr.	16-G-0296-00
Plangrundlage	Planstand: 17.07.2017 Plan-Nr.: 0_BKOEPAngEP_VA_LP_007_0_BKOEPAngEP



Legende:

- befahrbare Straße
- Zugang
- Bahnsteig
- Lärmschutzwand
- Rettungsweg (≥ 0,80 m breit)

Allgemeine Hinweise:
 Die Pläne veranschaulichen die grundsätzliche Struktur der Brandschutzmaßnahmen und gelten nur zusammen mit dem Text des Brandschutzkonzeptes. Nur die raumabschließenden Bauteile sind hinsichtlich des Feuerwiderstandes farblich markiert.

4		
3		
2		
1		
Index	Datum	Änderungen

ABS Berlin - Frankfurt/Oder PA 16
 Berlin Köpenick, km 10,360 - km 13,580

Anlage 1.4
 Lageplan Teil 4 - km 12,95 bis km 13,58
 Darstellung Abschottungsprinzip / Rettungswege

Datum	25.07.2017
Maßstab	1:1000
Projekt-Nr.	16-G-0296-00
Plangrundlage	Planstand: 17.07.2017 EP_VA_LP_008_0_BFKOEP.dwg, Plan-Nr.: EP_VA_LP_009_0_BFKOEP.dwg

Brandschutz Consult
 Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig
 Torgauer Platz 3 • 04315 Leipzig www.bcl-leipzig.de