

**Besprechungsprotokoll vom 22.01.14
Arbeitskreis Brandschutz Projekt Stuttgart-Ulm**

**Erstellt am: 24.01.2014
Erstellt von: Jens Lindenau**

DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH
Technisches Projektmanagement
(I.GP(T))
Jens Lindenau
Tel. +49 711 93319-275
Räppenstraße 17
70191 Stuttgart
www.deutschebahn.com

Teilnehmer:

Herr Eppinger	FW-Stgt.
Herr Heber	FW-Stgt.
Herr Lang	RP
Herr Lieb	RP
Herr Bieger	DB PSU
Herr Kaufmann	DB PSU
Herr Kerke	DB PSU
Herr Kruse	DB AG
Herr Lindenau	DB PSU
Herr Schlick	DB PSU

Ort/Zeit:

Räppenstr. 19 , Rm. 6.0611:00 -15:00

Protokollumfang:

11 Seite(n)

Anlagen:

Anlage 1:Präsentation vom 22.01.2014
Anlage 2:Übersichtsskizze Rosensteinportal (PFA1.5)
Anlage 3:Übersichtsplan Rettungszufahrt Nord + Süd
Anlage 4: Teilnehmerliste

Verteiler: wie Teilnehmer

zusätzlich

Hr. Dr. Bitzer (TPM); Hr. Zama;

**Zuständig /
Termin/Ergebnis**

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Herr Bieger begrüßt die Teilnehmer. Ziel der heutigen Sitzung ist es Alle die offenen Punkte mit der Feuerwehr und im Besonderen den akt. Status der Schlichtungspunkte herauszuarbeiten.

Wichtigstes Ziel ist es die Abstimmungen mit dem RP und der FW-Stgt., soweit fortzuführen, dass vorliegenden Genehmigungsplanungen (zB. 6. PÄV) freigegeben werden können bzw. ausstehende Stellungnahmen durch die TÖB's zeitnah erfolgen können.

2. Rosensteinportal (Folie 4)

Info

Durch die Umplanungen im Bereich der B10 ist die planfestgestellte Feuerwehraufstellfläche auf der B10 in bisher geplanter Form nicht mehr möglich. Die Umplanungen im Bereich der B10 erfordern eine Neukonzeption am Rosensteinportal. Ein Rettungsplatz von 1500 m² ist aus naturschutzrechtlichen Gründen im Rosensteinpark nicht möglich.

Der PFA 1.5 hat deshalb einen Vorschlag erarbeitet (Anlage 2) der als Rettungsplatz den vorhandenen Busparkplatz mit einer Größe von ca. 1200 m² sowie eine Zufahrt zu den beiden Portalen vorsieht.

PFA 1.5

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
Die FW kritisiert, dass der Busparkplatz bei der Ankunft besetzt sein kann und nicht groß genug ist. Zur Kompensation wird daher eine Aufstellfläche in der Nähe des Portals notwendig. Die Zufahrt sollte daher auf eine Länge von ca. 60 m auf 7 m verbreitert werden. Der PFA 1.5 wird diese Version in das Planänderungsverfahren mit aufnehmen, weist aber darauf hin, dass dies wahrscheinlich zu Problemen bei den naturschutzrechtlichen Belangen führen wird. Das wird zur Kts. genommen. Entscheiden muss das dann die Genehmigungsbehörde.	PFA 1.5
3. Tore der Rettungszufahrten (Folie,8,9)	Abstimmung
Hr. Bieger erläutert die derzeitigen unterschiedlichen Planungen bei den einzelnen Zufahrten. Ziel ist, die Tore in den Tunnelzufahrten zu vereinheitlichen. Die Tore dürfen wegen der Druckbelastung im Eisenbahnbetrieb nicht zu groß dimensioniert werden. Vorgeschlagen wird daher in Anlehnung an die DIN 14090 eine lichte Weite von 4 m Breite und 3,60 m Höhe. Nach Diskussion und feuerwehrseitiger Überprüfung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge wird eine Größe von 4 m x 4 m festgelegt.	Die endgültige Ausführung der Schließung wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Üblich ist ein Feuerwehrschlüsseltresor
4. Löschwasserversorgung Tunnel	Abstimmung
Hr. Bieger erläutert anhand der bereits in einer der letzten Arbeitsgruppensitzung gezeigten Fotos (Folie 10) wie die Löschwasserentnahmestellen üblicherweise in DB-Tunneln ausgeführt werden. Heutiges Thema ist nur die Frage der Menge der Absperrschieber. Normalerweise sind in jeder Tunnelröhre alle 125 m Absperrschieber angeordnet, die beim Vorgehen erst durch die Feuerwehr geöffnet werden müssen. Zusätzlich sind Absperrschieber an den jeweiligen Querschlägen angeordnet. Da dieses System ja schon in der speziellen Sitzung zur Löschwasserversorgung kritisiert wurde, wird die bisherige Version dahingehend abgeändert werden, dass nur noch die Absperrschieber an den jeweiligen Querschlägen eingebaut werden und auf die Schieber im Tunnel verzichtet wird. Diese Version ist möglich, da bei Zweiröhren-Tunneln immer nur die Leitung in der „gesunden“ Röhre unter Druck gesetzt wird, bei der nicht die Gefahr besteht, dass ein Teil der Leitung durch eine Entgleisung zerstört wurde und dann das Löschwasser ungehindert auslaufen würde.	Die Fw stimmt dieser Version unter Vorbehalt der noch zu liefernden endgültigen Version der Löschwasserversorgung zu.

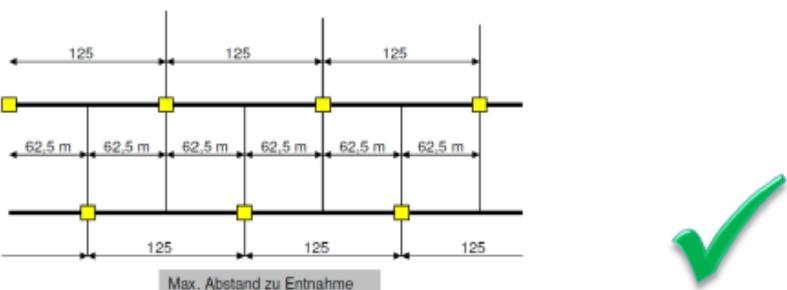
Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
5. Evakuierung eines Zuges im Tunnel (Folie 11)	Abstimmung
<p>Die bekannte Folie 11 zeigt graphisch wie eine Evakuierung im Tunnel (Entfluchtung über Querschlag i.d. gesunde Röhre) funktioniert. Diese überschlägliche Berechnung wurde mittlerweile durch die Gruner AG durch Simulationen bestätigt. Offen war die Frage, inwieweit diese Ergebnisse jetzt öffentlich verwendet werden können. Hr. Bieger weist erneut darauf hin, dass es für die Erstellung von Entfluchtungssimulationen für Tunnel keinerlei rechtliche Grundlage gibt sondern es sich in diesem Einzelfall um eine freiwillige Maßnahme auf Wunsch des AK Brandschutz handelte und die auf keinen Fall diese Ergebnisse so veröffentlichen will.</p> <p>Nach Diskussion wird vorgeschlagen, das Thema in dem Sicherheitskonzept für die Tunnelspinne zu verarbeiten. Die DB wird zusammen mit dem Gutachter einen Vorschlag erarbeiten und dann vorstellen</p>	
6. Brandschutz Tiefbahnhof (Folien 12-20)	Info
<p>Hr. Bieger informiert hierzu über den akt. Status des Brandschutzkonzeptes von BPK (Prof. Klinksch). Die DB PSU hat zur Prüfung des Brandschutzkonzeptes (BSK/BPK) als Zweitgutachter wie bereits besprochen hhp eingeschaltet. Dieser überprüft aktuell die vorliegenden Verrauchungs- und Entfluchtungssimulationen mit verändertem Lüftungsmanagement.</p>	
<p>Hr. Kaufmann informiert über den vorläufigen Arbeitsstand (Zwischenstand) des Zweitgutachters hhp Berlin (siehe Folien 14-20).</p>	
<p>Aktuelle Berechnungen des Gutachters zeigen, dass durch ein intelligentes Öffnen der RWA's die Halle - am Beispiel - von Steg C langsamer verraucht.</p>	
<p>Durch ein verändertes Entrauchungsmanagement; immer Luftnachführung ausschließlich aus den Tunneln, Abführung immer über selektiv an den RWA's im Dach positionierte und nur bei Raucheneintritt in diesen Bereich ansteuernde Branddetektion; konnte eine verbesserte Entrauchung bei gleichzeitig höherer Detektions- und Strömungssicherheit erreicht werden. Die</p>	
<p>DB PSU hofft der FW im nächsten Arbeitskreis (03/2014) weitere Ergebnisse präsentieren zu können. Hr. Eppinger teilt mit, dass eine 10% Evakuierungssicherheit wie bei BO-Strab erwartet wird.</p>	

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
7. Notfallmanagement (Folie 21-23)	Info
<p>Hr. Bieger erläutert wie das Notfallmanagement bei der DB AG deutschlandweit geregelt ist. Der Prozess wurde zw. DB AG und den Ländern bereits 1998 einheitlich festgelegt (siehe Folie 22 +23). Die Feuerwehren fahren ihren Rettungsangriff in die Tunnel erst wenn durch die DB AG (Bestätigungsfax der Notfallleitstelle) schriftlich bestätigt wurde, dass der Fahrbetrieb eingestellt wurde.</p>	
<p>In B.W. finden hierzu regelmäßig Katastrophenübungen zw. DB AG und FW für Rettungseinsätze im Tunnel statt. In Bruchsal existiert zudem eine Versuchsanlage die zu Übungszwecken genutzt werden kann.</p>	
<p>Im Folgenden werden versch. Szenarien für zB. Brand im Fildertunnel erörtert. Hr. Eppinger schlägt vor, dass die DB PSU zB. bei einem der nächsten UTA -Termine, ein solches Szenario öffentlich erläutert um darzulegen, dass die Anlagen sicher sind. Herr Bieger teilt mit, dass die Erläuterungen von Katastrophen bzw. das Aufzeigen von Worst Case Szenarien in der Öffentlichkeit häufig für Unruhe sorgt, und schlägt vor diesen Pkt. nicht im UTA vorzutragen.</p>	Abstimmung erforderlich
8. Bauphase (Folie 24-25)	
<p>Herr Bieger fragt nach dem aktuellen Sachstand des Einführungsschreibens. Das RPS hofft noch auf die Herausgabe des Schreibens im Januar.</p>	
<p>Herr Lieb ergänzt, dass derzeit redaktionelle Änderungen eingearbeitet werden. Und teilt mit hierzu auch noch einmal Rücksprache mit dem Landesbranddirektor zu halten. Zudem schlägt Herr Lieb das weitere Vorgehen in 2 Etappen vor:</p>	
<p>Etappe 1: Einarbeitung der redaktionellen Änderungen</p>	
<p>Etappe 2: Finale Abstimmung des Papiers mit Innenministerium</p>	
9. Schlichtungspunkte (Folie 26-33)	
<p>Herr Bieger berichtet über den Abarbeitungsstatus der 31 Schlichtungspunkte (siehe Folie 27 ff.)</p>	
<p>Pkt.1: Steuerung v. Entrauchungseinrichtungen in Tunnel</p>	Pkt. 1 gilt als abgestimmt
<p>Die Entrauchungseinrichtungen für die Tunnelanlagen sind so zu steuern, dass sie bereits bei einem unplanmässigen Halt eines Zuges im Tunnel ihre Funktion aufnehmen</p>	
<p>Anmerkung Hr. Bieger: Steuerung ist möglich</p>	
<p>Kommentar Hr. Eppinger: Automatische Steuerung ist nicht zwin-</p>	

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
gend gefordert. Eine manuelle Steuerung wird auch akzeptiert.	
Pkt. 2: Bei den Entrauchungseinrichtungen ist eine stufenweise Schaltung vorzusehen, die es ermöglicht die nicht betroffene Tunnelröhre von den Abgasen der Fahrzeuge und Generatoren freizuhalten	Pkt. 2 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Steuerung ist möglich	
Pkt. 3. Die Entrauchung der Kopfbahnsteighalle (Bonatzbau) ist vorzusehen	
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Entrauchung Bonatz wird geplant. Das Entrauchungskonzept für Bonatzgebäude wird BPK erstellen. Dieser Sachverhalt wurde bereits mit DB S&S (Hr. Böhm) abgestimmt.	Pkt. 3 gilt als abgestimmt
Pkt. 4.	
Die Bereiche der Arnulf-Klett-Passage und des heutigen Hauptbahnhofes sind brandschutztechnisch nicht voneinander getrennt. Feuer und insbesondere Rauch können sich aus diesem Grund unbehindert in die verschiedenen Abschnitte ausdehnen. Aus Sicht der Branddirektion ist es zwingend notwendig, die seither offene Verbindung soweit abzutrennen, dass sich der Rauch zwischen den unterschiedlichen Bereichen nicht ausbreiten kann und die Rettungswege innerhalb der nicht betroffenen Bereiche ungefährdet bleiben.	Pkt. 4 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i>	
BPK wird Forderung FW bei Entrauchungskonzept Bonatzgebäude berücksichtigen	
Pkt.5: Es muss gewährleistet sein, dass bei Entfluchtung durch einen Querschlag, die nicht betroffene Röhre ("sicherer Bereich") nicht verraucht. Dies kann beispielsweise durch eine Überdruckanlage realisiert werden	
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Überdruckanlagen sind in DB Tunneln kein Standard. Die Sicherheit wird durch Schleusen gewährleistet.	Wird durch Schleuse sicher gestellt
Die Fw stimmt zu wenn, dieser Pkt. im Gruner Gutachten textlich aufgeführt wird, und darin ein Hinweis zu finden ist, dass eine Überdruckanlage nicht erforderlich ist, weil die Tunnelröhre ausreichend lang rauchfrei bleibt.	
Pkt. 6: Die gegenläufigen Schleusentüren in den Verbindungsbauwerken sind so herzustellen, dass sie in jeder Situation sicher schließen und ins Schloss fallen.	Pkt. 6 gilt als abgestimmt

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
<p><i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Die Türen müssen im Betrieb starken Druck aushalten. Alleine schon daher ist die Schliessung sichergestellt</p>	
<p>Pkt.7: Die gegenläufigen Schleusentüren müssen aus Sicht der Branddirektion überplant werden. Die notwendige Ausgangsbreite wird derzeit nicht sichergestellt.</p>	<p>Pkt. 7 gilt als abgestimmt</p>
<p><i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Die Türen haben je Flügel eine Breite von 1,00 m, damit also zusammen 2,00 m ohne Einschränkung und eine lichte Höhe von ca. 2,10 m. Sie sind damit ausreichend groß.</p>	
<p>Fazit: Die Türen entsprechen den Vorgaben!</p>	
<p>Pkt.8: Die Wandhydranten auf den Bahnsteigen (Anlage 10, Seite 22, Pkt. 6) müssen mindestens eine Leistung von je 1.200 l/min erbringen (neue Strahlrohrtechnik). Für die Tunnelstrecken muss an den Querschlägen (Notausgängen) in einer Entfernung von maximal 300 m ausreichend Löschwasser vorhanden sein. Die jeweiligen Ausführungen sind mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen</p>	<p>Pkt. 8 Wasser-versorgung Bahnhof gelöst. Die Lösung für die Tunnel wird erarbeitet</p>
<p><i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Für den Bahnhof ist eine Lösung mit 800 l/min abgestimmt. Die Lösung für die Tunnel wird erarbeitet.</p>	
<p>Pkt. 9: Die geplante trockene Löschwasserleitung entspricht nach Auffassung der Branddirektion nicht den Forderungen des EBA-Regelwerkes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln". Danach ist in einer Entfernung von höchstens 300 Metern um jeden Notausgang, d.h. um jedes Verbindungsbauwerk (Querschlag) und Portal, das Löschwasser zur Verfügung zu stellen. Die Befüllung der trockenen Löschwasserleitung würde im Gefahrenfall zu lange dauern. Die geänderten Lösungsvorschläge sind mit der Branddirektion abzustimmen.</p>	<p>Pkt. 9 in Prüfung durch DB PSU</p>
<p>Pkt.10: Während der Bauzeit ist für den Baustellenbereich ein Feuerwehrplan nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen und mit dem Baufortschritt ständig fortzuschreiben.</p>	<p>Pkt. 10 gilt als abgestimmt</p>
<p>Wegen des Planumfangs, der Ausführung und der Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Exemplare ist mit der Branddirektion Stuttgart Verbindung aufzunehmen.</p>	
<p>Pkt.11: Für den Hauptbahnhof sowie die angrenzenden Gebäude und Tunnels die im Zusammenhang mit dem Bahnhof stehen ist ein Feuerwehrplan nach DIN 14095 sowie den Ausführungsbestimmungen</p>	<p>Pkt. 11 gilt als abgestimmt</p>

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
gen der Branddirektion Stuttgart zu erstellen und bei Veränderungen ständig fortzuschreiben. Wegen des Planumfanges, der Ausführung und der Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Exemplare ist mit der Branddirektion Stuttgart Verbindung aufzunehmen.	
Pkt.12: Für die Oberleitung im Bahnhofsbereich und in den Tunnelstrecken ist eine automatische Bahnerdung vorzusehen. Die technischen Einrichtungen bei Erdungsmaßnahmen dürfen insbesondere die durchgehende Befahrbarkeit der Tunnel nicht einschränken	Pkt. 12 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Die technische Lösung ist eine ferngesteuerte Erdungsanlage.	
Pkt. 13 Für den Bahnhof ist eine Gebäudefunkanlage, für die Tunnelbereiche eine Tunnelfunkanlage vorzusehen. Die Gebäudefunkanlage muss mit der Tunnelfunkanlage kompatibel sein. Die technische Ausführung der Anlagen sind mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.	Pkt. 13 gilt als abgestimmt
Pkt. 14: Die detaillierte Ausführung der Feuerwehrzufahrten, Rettungsplätze und der Bereitstellungsräume ist mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.	Pkt. 14 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Für PFA 1.1 (2013) erfolgt, für die übrigen PFA 's in Abstimmung.	
Pkt. 15: Für die technischen Einrichtungen ist an sicherer Stelle ein zentraler Schaltraum herzustellen, in dem die Einrichtungen überwacht und manuell gesteuert werden können. Die Ausstattung ist mit der Branddirektion abzustimmen.	Pkt. 15 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Heber:</i> BMZ ist in ausreichender Größe herzustellen	
Pkt. 16: Die Anlagen des Hauptbahnhofes, der S- und U-Bahn sowie die Arnulf-Klett-Passage haben in Zukunft auch mit dem nördlichen Bahnhofsgebäude noch wesentlich engere Fußgängerbeziehungen zueinander als bisher. Die Branddirektion sieht es deshalb als zwingend an, dass im Gefahrenfall durch ein einheitliches Notfallmanagement die Gefahrenabwehr organisiert werden kann. Hierzu sind die organisatorischen wie auch technischen Voraussetzungen (wie z.B. Notfallpläne, Organisation, Durchsageeinrichtung zur Personenlenkung) herzustellen.	Pkt. 16 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Die DB AG hat ein eigenes Notfallmanagement. Sie ist aber nicht verantwortlich für das Notfallmanagement der SSB oder der Stadt. Selbstverständlich muss eine Absprache	

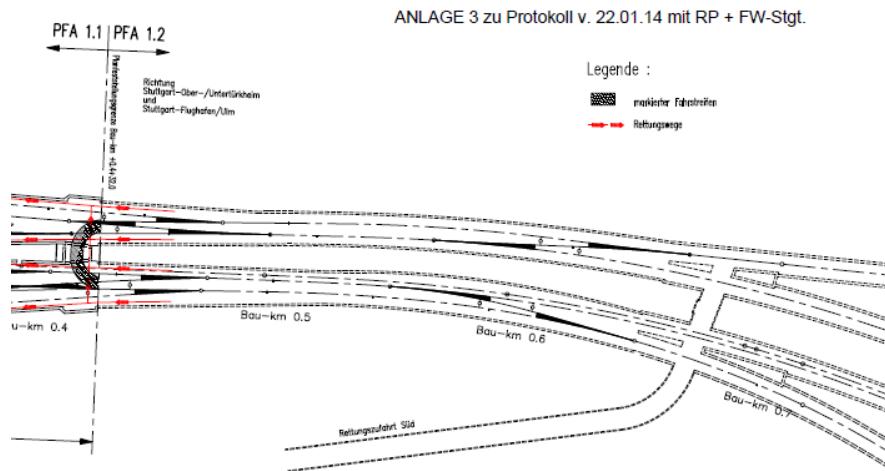
Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
zwischen den Betreibern der einzelnen Anlagen erfolgen.	
Pkt. 17: Die teilweise neuen Tunnelstrecken der Stadtbahn müssen entsprechen den Anforderungen der Neubaustrecken (U2) hergestellt werden.	Pkt.17: In Planfeststellung aufgenommen
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> In Planfeststellung aufgenommen. Ist aber nicht Aufgabe der DB AG.	
Pkt. 18: Die Rollpaletten sind mit Bremssystemen auszustatten, die in der Gefällstrecke ein unbeabsichtigtes Wegrollen zwangsläufig verhindern (Totmannschaltung)	Pkt. 18 gilt als abgestimmt
Pkt. 19: Bei den geplanten Querschlägen ist eine fest installierte Stromversorgung (400V/230V/16 A) herzustellen. Die Installation ist gemäß DIN VDE mit Aufputzdosen alle 50 Meter vorzusehen.	Pkt. 19 gilt als abgestimmt
<i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> Es wird die vereinbarte, versetzte Lösung geplant.	
 <p>Max. Abstand zu Entnahme Strom 62,5m /2 = 31,25 m</p> <p>Bereits am 06.03.12 abgestimmt</p>	
Pkt. 20: Im Bereich des Portals Rosensteintunnel ist ein Rettungsplatz einzurichten. Da dort die Einsatzfahrzeuge ggf. aus dem Tunnel ausfahren, müssen in diesem Bereich die erforderlichen Flächen für die Übergabe von Betroffenen und deren Versorgung zwingend vorhanden sein.	Pkt. 20 Verbesserung der Zufahrts- und Aufstellmöglichkeiten wird geprüft!
Hinweis. Siehe Pkt. 2 im Protokoll	
Pkt. 21: Der Abschnitt zwischen Portal Rosensteintunnel und Rettungszufahrt Ehmannstraße ist, zur Sicherstellung der erforderlichen Gefahrenabwehrmaßnahmen, befahrbar auszubilden. Gegen den Wegfall der Befahrbarkeit bestehen erhebliche Bedenken und der geplanten Änderung wird deshalb nicht zugestimmt. Im Übrigen sieht auch die EBA-Richtlinie unter Ziffer 2.1 - anders als unter Ziffer 10.1.2.1 des Flucht- und Rettungskonzeptes dargestellt - die Befahrbarkeit von zweigleisigen Tunnelabschnitten vor	Pkt. 21 Verbesserung der Zufahrts- und Aufstellmöglichkeiten wird geprüft!
Hinweis: Siehe Pkt. 2 im Protokoll	

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
<p>Pkt. 22: Zur Sicherstellung der Durchführung wirksamer Rettungsmaßnahmen ist es zwingend erforderlich, dass über die Rettungszufahrt Ehmannstraße in beide Richtungen in den Tunnel eingefahren werden kann. Die beidseitige Befahrbarkeit ist insbesondere erforderlich, da im Falle eines Schadenereignisses im Tunnel ggf. die Durchfahrt blockiert ist. Der Zufahrtsmöglichkeit nur in Richtung Hauptbahnhof wird deshalb nicht zugestimmt. Im Übrigen müssen gem. Ziffer 2.6 EBA- Richtlinie Tunnelportale über Zufahrten für Straßenfahrzeuge verfügen.</p>	<p>Pkt. 22: Verbesserung der Zufahrts- und Aufstellmöglichkeiten wird geprüft!</p>
<p><i>Anmerkung Hr. Bieger:</i> siehe auch Folie Nr. 6 der Präsent. (Anlage)</p>	
<p>Pkt. 23: Im Anschluss an die beiden Schleusen des Rettungsstollens Ehmannstraße ist gem. Ziffer 2.3 der EBA Richtlinie jeweils ein zusätzlicher Stauraum von mindestens 25 m² anzugeben.</p>	<p>Pkt.23:gilt als abgestimmt!</p>
<p>Pkt. 24: Rettungsplätze im Bereich von öffentlichen Straßen und Plätzen sind grundsätzlich als solche auszuweisen. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese immer in der erforderlichen Größe zur Verfügung stehen. Beispielhaft sind hier Behinderungen parkende Fahrzeuge und Veranstaltungen zu nennen.</p>	<p>Pkt. 24: gilt als abgestimmt!</p>
<p>Pkt. 25: In beiden Tunnelanlagen der Fernbahn sind die Abschnitte der zweigleisig- einröhriegen Abschnitte erheblich lang (ca. 900 m). Durch Umplanungen sind diese Abschnitte so zu verkürzen, dass auch hier das Prinzip der sicheren Bereiche durch eingleisige Röhren weitestgehend eingehalten werden kann.</p>	<p>Pkt. 25: Eine Planänderung ist nicht möglich. Verbesserung der Gesamtsituation wird geprüft</p>
<p>Pkt. 26: Die Rettungsausfahrt Zwischenangriff Prag ist nur von der nördlichen Röhre (Richtung HBF- Feuerbach) aus befahrbar. Sie stellt daher nur teilweise eine Verbesserung der Rettungssituation dar, die - wie oben bereits beschrieben - durch die Zusammenführung der beiden Einzelröhren zu einer gemeinsamen Röhre insgesamt schlechter bewertet werden muss.</p>	<p>Pkt. 26: Eine Planänderung ist nicht möglich. Verbesserung der Gesamtsituation wird geprüft</p>
<p>Pkt. 27: Im Bereich des Tunnelportals Bad Cannstatt besteht in der jetzigen Planung lediglich eine Rettungsausfahrt in Richtung Rosensteinpark/ Rettungsplatz Ehmannstraße. Dies ist aus einsatztaktischen Gründen unbefriedigend, zumal im Tunnel der ca. 900 m lange zweigleisig-einröhrige Abschnitt direkt anschließt. Aus Sicht der Branddirektion sollte von dieser Seite eine vollwertige Zufahrtsmöglichkeit in den Tunnel hergestellt werden. Dies wäre über den geplanten Betriebsweg von der Wilhelma aus möglich. Flächen für einen Rettungsplatz stünden ebenso in diesem Bereich zur Verfügung. Die Querung der S- Bahn Strecke ist als Problempunkt noch zu klären. Zudem bietet sich an dieser Stelle auch die kurze Zufahrt</p>	<p>Pkt.27: Verbesserung der Gesamtsituation wird geprüft</p>

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
zum Zugang zur S- Bahn Strecke an. Alternative Zufahrtsmöglichkeiten von der Cannstatter Seite her - auch bei überlangen Zufahrten - könnten geprüft werden.	
Pkt.28: Die Ausführung des S Bahn- Tunnels ist in den technischen Einrichtungen - wegen der zunehmenden Gesamtlänge - auch im bestehenden Teil an die gültigen Regelwerke anzupassen.	Pkt.28:Nachrüstung der Tunnel ist bereits im Nachrüstprogramm vorgesehen
Pkt. 29: Die Baustelle ist so einzurichten und zu betreiben, dass geordnete Lösch- und Rettungsmaßnahmen mit den bei der Feuerwehr Stuttgart vorhandenen Geräten und Fahrzeugen durchgeführt werden können.	Pkt.29 gilt als abgestimmt
Pkt. 30: Für die Baustelle ist eine Notfallplanung durchzuführen und mit der Branddirektion Stuttgart abzustimmen.	Pkt. 30: gilt als abgestimmt!
Die Notfallplanung muss u.a. beinhalten:	
<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Unfallmeldestellen - Zufahrts- und Zugangsmöglichkeiten zur Baustelle - Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr - Bereitstellungsräume für die Feuerwehr - Bereithaltung von Rettungsgeräten und ergänzende Einsatzmittel für den Feuerwehreinsatz - Nutzung von Baustelleneinrichtungen durch die Feuerwehr Löschwasserversorgung 	
Pkt. 31: Bei bergmännischer Bauweise ist eine weitergehende Notfallplanung nach den "Empfehlungen des Deutschen Ausschusses für das Grubenrettungswesen zu Rettungswesen und Brandschutz von Tunnelbauwerken in der Planungsphase" vorzulegen. Hierbei ist u.a. ab einer Tunnellänge von mehr als 200 meine geeignete Rettungswehr aufzustellen. Soll diese Rettungswehr von der Branddirektion Stuttgart gestellt werden, ist mit ihr mindestens 2,5 Jahren vor Baubeginn eine entsprechende Vereinbarung über den Personalaufwand und die benötigten Einsatzmittel zu treffen	Pkt.31: gilt als abgestimmt

Nr. Inhalte/Maßnahmen	Zuständig / Termin/Ergebnis
------------------------------	------------------------------------

10. Sonstiges Abstimmung



Hr. Bieger erläutert anhand des Übersichtsplans, dass, wie bereits mehrfach besprochen, die ca. 200 m lange Strecke in Richtung Bahnhof nicht mehr mit Straßenfahrzeugen befahrbar ausgerüstet werden soll. Der Angriff sollte in diesem Bereich immer vom Wagenburgtunnel und dem Hbf erfolgen und für Reisende ist dieser kurze Fußweg zumutbar.

Die FW stimmt nach Diskussion dem Vorschlag der DB PSU zu.

11. Nächster Termin

Datum: 28.03.14

Ort: Räppelenstr. 17

Uhrzeit: 8:00 Uhr- 12:00 Uhr

Rm: 6.06 (6.OG)