

## Brandschutzkonzept

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	26.11.2021								
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand								
<p>Vorhabenträger:</p> <table border="1"> <tr> <td>           DB Netz AG            Regionalbereich Süd            Anlagen- und            Instandhaltungsmanagement            Landshuter Allee 4            80637 München         </td> <td style="text-align: center;">  </td> <td>           DB Station&amp;Service AG            Bahnhofsmanagement München            Bayerstraße 10a            80335 München         </td> <td style="text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td>Datum</td> <td>Unterschrift</td> <td>Datum</td> <td>Unterschrift</td> </tr> </table>			DB Netz AG Regionalbereich Süd Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Landshuter Allee 4 80637 München		DB Station&Service AG Bahnhofsmanagement München Bayerstraße 10a 80335 München		Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift
DB Netz AG Regionalbereich Süd Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Landshuter Allee 4 80637 München		DB Station&Service AG Bahnhofsmanagement München Bayerstraße 10a 80335 München								
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift							
<p>Vertreter des Vorhabenträgers:</p> <table border="1"> <tr> <td>           DB Netz AG            Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München            Arnulfstraße 25-27            80335 München         </td> <td style="text-align: center;">  </td> </tr> <tr> <td>Datum</td> <td>Unterschrift</td> </tr> </table>		DB Netz AG Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München Arnulfstraße 25-27 80335 München		Datum	Unterschrift	<p>Verfasser:</p> <table border="1"> <tr> <td>           Brandschutzbüro Jürgen Hahn GmbH            Arno-Nitzsche-Str. 45/45a            04277 Leipzig         </td> </tr> <tr> <td>Datum</td> <td>Unterschrift</td> </tr> </table>	Brandschutzbüro Jürgen Hahn GmbH Arno-Nitzsche-Str. 45/45a 04277 Leipzig	Datum	Unterschrift	
DB Netz AG Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München Arnulfstraße 25-27 80335 München										
Datum	Unterschrift									
Brandschutzbüro Jürgen Hahn GmbH Arno-Nitzsche-Str. 45/45a 04277 Leipzig										
Datum	Unterschrift									
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>										



**Fachtechnische Stellungnahme  
zum Brandschutzkonzept Index 01  
Stand 30.01.2009**

zum Detail

**„Barrierefreier Ausbau Bahnsteiganlage“**

im

**Bahnhof Weißling / Bayern**

**Bahnhofsnummer: 6705**

**Vorgang: 104/21**

**Bearbeitungsstand: 08.10.2021**

Auftraggeber: DB Netz AG  
Arnulfstr. 25  
80335 München

Auftragnehmer: Brandschutzbüro Jürgen Hahn GmbH  
Arno-Nitzsche-Str. 45/45a  
04277 Leipzig

## **Hinweis**

Die vorliegende fachtechnische Stellungnahme zum ganzheitlichen Brandschutzkonzept darf nur ungekürzt vervielfältigt werden.

Veröffentlichungen sowie die Verwendung von Textteilen bedürfen in jedem Fall der schriftlichen Genehmigung des Verfassers.

Die fachtechnische Stellungnahme umfasst 18 Seiten und 3 Anlagen.

Es werden 4 Exemplare gefertigt. 3 Exemplare werden dem Auftraggeber zur Verfügung gestellt, 1 Exemplar verbleibt in unseren Akten.

Wird die, der Begutachtung zugrunde liegende, bauliche und nutzungsseitig vorhandene Situation geändert, können Aussagen der Stellungnahme teilweise oder insgesamt unwirksam werden. Vor einer Weiterverwendung der Stellungnahme ist in derartigen Fällen eine Abstimmung mit dem Ersteller notwendig.

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden fachtechnischen Stellungnahme getroffenen Aussagen und die empfohlenen Maßnahmen im Sinne einer Einzelfallbeurteilung nur für das zu bewertende Bauvorhaben gelten. Eine Anwendung auf andere Objekte ist nicht zulässig.

# 1 Inhaltsverzeichnis

1	Inhaltsverzeichnis .....	3
2	ZWECK DER BEAUFTRAGUNG/VORBEMERKUNGEN.....	5
3	BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN.....	6
3.1	Angewandte gesetzliche Vorschriften, Richtlinien und Normen.....	6
3.2	Angewandte DB-Richtlinien .....	6
3.3	Orts- und Besprechungstermine .....	7
3.4	Verwendete Unterlagen .....	7
3.5	Angewandte Berechnungsverfahren und Simulationen .....	7
4	SACH-/PLANSTANDSFESTSTELLUNGEN.....	8
4.1.3	Rettungswege auf dem Grundstück .....	8
4.2	Objektdatei .....	8
4.3	Objektbeschreibung.....	9
4.4	Nutzung .....	10
4.4.3.1	Bahnsteige außerhalb geschlossener Hallen und Bauwerke.....	10
5	BRANDGEFAHREN, SCHUTZZIELE UND RISIKOBEWERTUNG.....	11
5.1	Vorgehensweise .....	11
5.3	Risikobewertung .....	11
6	EINSATZWERT DER ÖRTLICH ZUSTÄNDIGEN FEUERWEHR .....	11
7	BAULICHER BRANDSCHUTZ .....	11
7.4.2	Dächer .....	11
7.4.5	Stützen .....	12
8	RETTUNGSWEGKONZEPT.....	12
8.1	Rettungswegführung.....	12
8.2	Personenstromanalyse .....	13
8.2.1	Einholung der Personenzahlen.....	13
8.2.2	Evakuierungsnachweis.....	13
8.2.4	Ergebnis .....	14
8.3	Anforderungen an Rettungswege .....	14
8.4	Kennzeichnung der Rettungswege .....	14

9	FÖRDERTECHNIK.....	14
9.1	Personenaufzüge.....	14
10	ELEKTRISCHE LEITUNGEN UND ANLAGEN SOWIE TELEKOM- MUNIKATIONS- UND INFORMATIONSTECHNISCHE ANLAGEN .....	15
10.2.2	Notbeleuchtung .....	15
12	ANLAGENTECHNISCHER BRANDSCHUTZ.....	16
12.5	Anlagen zur Rauchfreihaltung.....	16
12.5.3	Natürliche Entrauchung.....	16
14	ORGANISATORISCHER BRANDSCHUTZ.....	16
14.3	Feuerwehrpläne nach DIN 14095 .....	16
15	ZUSAMMENFASSUNG .....	17
16	ANHÄNGE .....	18

**Anlagen:**

Anlage A.3 – Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten über IVE Studie  
vom 11.06.2021

Anlage A.4a – Lageplan

Anlage A.6a – Grundriss Bahnsteigumbau

## **2           ZWECK DER BEAUFTRAGUNG/VORBEMERKUNGEN**

Es ist geplant, den Mittelbahnsteig am Bahnhof Weßling barrierefrei zu erschließen und hierfür im östlichen Bereich des Bahnsteiges eine neue Personenunterführung inklusive eines Aufzuges herzustellen.

Die neue Personenunterführung soll über eine langgezogene Rampe erreicht werden.

Der bestehende Mittelbahnsteig wird zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt. Die Bahnsteigkante an Gleis 2 wird auf 225 m verlängert, um den Zugang zum Aufzug zu ermöglichen. Nach den vorliegenden Informationen wird der Haltebereich nicht angepasst.

Die vorliegende Ausführungsplanung sieht zudem eine Sanierung der bestehenden westlichen Personenunterführung vor.

Laut dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept vom 30.01.2009 ist kein Aufzug an den Bahnsteigen vorhanden.

Der neue Aufzug wird in Hinsicht auf die Notwendigkeit eines Aufzugschachtes sowie einer Brandfallsteuerung bewertet.

Die Rettungsmöglichkeiten wurden mithilfe einer IVE-Studie vom 11.06.2021 überprüft und es wurden mögliche erforderliche Maßnahmen aufgezeigt.

Die brandschutztechnische Bewertung erfolgt im Rahmen dieser fachtechnischen Stellungnahme.

Die Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf den Neubau der Personenunterführung, des Bahnsteiges und des Aufzuges zu dem Bahnsteig, soweit Belange für den Endzustand brandschutztechnisch neu zu bewerten sind. Die sonstigen Anforderungen des ganzheitlichen Brandschutzkonzeptes bleiben unberührt.

Die fachtechnische Stellungnahme soll dem Bauherrn und dem Eigentümer (DB AG) eine Grundlage dahingehend bieten, wie die Einrichtung und der Betrieb in brandschutztechnischer Hinsicht ausgeführt werden müssen, um die Sicherheit der Nutzer zu gewährleisten.

Gleichzeitig soll die fachtechnische Stellungnahme der Genehmigungsbehörde (EBA) und der Brandschutzdienststelle als Beurteilungsgrundlage dienen.

### **3 BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN**

#### **3.1 Angewandte gesetzliche Vorschriften, Richtlinien und Normen**

- Bayerische Bauordnung (BayBO) vom 14.08.2007 i. d. F. vom 25.05.2021
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert 08.07.2019
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967, zuletzt geändert 05.04.2019
- Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (VV BAU) vom 01.02.2019
- Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB) vom 01.01.2021
- Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der EdB; Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der EdB (Brandschutzleitfaden) (Ausgabe 01.03.2011; Ei A 2.2.1.3)
- Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der EdB; Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der EdB (Brandschutzleitfaden) 24.03.2021

#### **3.2 Angewandte DB-Richtlinien**

Als DB-Richtlinien wurden folgende Richtlinien als technische Baubestimmungen gemäß EiTB eingeführt und angewandt:

- Brandschutz bei der DB AG Rahmenrichtlinie 124 (Ausgabe 01.04.2016; Ei A 2.2.1.1) mit den nachfolgend aufgeführten Modulen:
  - Brandschutzgrundsätze Deutschland 124-0200
  - Vorbeugender Brandschutz für Gebäude und Anlagen 124-0300
  - Brandschutznachweis/Brandschutzkonzept für bauliche Anlagen 124-0300 A 02
  - Brandschutzverzeichnis 124-0300 A 03
  - Brandschutzakte 124-0300 A 04
  - Brandschutz in Personenverkehrsanlagen 124-0310

- Rettungsmöglichkeiten auf Bahnsteigen 124-0310 A 01
- Anweisung zum Aufstellen des Betrieblichen Alarm und Gefahrenabwehrplans (BAGAP)124-0310 A 02
- Personenbahnhöfe planen Brandschutz, DB AG Richtlinie 813 Modul 813-0105 (Ausgabe 01.05.2012; Ei A 2.2.1.2)
- Richtlinie 813.05 „Personenbahnhöfe planen, Beleuchtungsanlagen“, Stand 01.05.2020
- Zusätzlich gilt die Rahmenrichtlinie 124 mit Stand vom 01.11.2019.

### **3.3 Orts- und Besprechungstermine**

Im Rahmen der fachtechnischen Stellungnahme zum Brandschutzkonzeptes Index 01 fand kein Orts- oder Besprechungstermin statt.

Dem Nachweisersteller liegen mehrere Fotoaufnahmen des betroffenen Bahnhofes bzw. Bahnsteiges vor.

### **3.4 Verwendete Unterlagen**

- Lageplan vom 04.06.2021
- Erläuterungsbericht Entwurfsplanung
- Querprofile/Schnitte vom 01.04.2021
- Ganzheitliches Brandschutzkonzept Bhf. Weißling vom 30.01.2009; Ersteller Büro Thies
- Fotodokumentation Bahnhof/Bahnsteige
- IVE-Studie vom 11.06.2021

### **3.5 Angewandte Berechnungsverfahren und Simulationen**

Als Berechnungsverfahren wurde der „Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten und ausreichender Beleuchtung“ der Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und

Eisenbahnwesen (IVE) vom 11.06.2021 angewendet und in den Sicherheitsnachweis einbezogen.

## **4 SACH-/PLANSTANDSFESTSTELLUNGEN**

### **4.1.3 Rettungswege auf dem Grundstück**

Bei dem Mittelbahnsteig und dessen Zu- und Abgängen liegen keine Rettungswege im baurechtlichen Sinne vor, sondern Verkehrswege, an die gegebenenfalls besondere Anforderungen gestellt werden können. Diese Anforderungen werden durch die risikoorientierte Bewertung der IVE beschrieben.

Der Mittelbahnsteig 1/2 ist über eine westliche Treppenanlage an die bestehende Fuß- und Radwegunterführung angebunden. Von dort aus können die öffentlichen Bereiche „Bahnhofsstraße“ oder „An der Grundbreite“ erschlossen werden.

Nach dem geplanten Bauvorhaben steht zusätzlich eine östliche Treppenanlage und ein Aufzug zur Verfügung.

Eine direkte bauliche Verbindung zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Mittelbahnsteig besteht nicht.

## **4.2 Objektdaten**

Der Bhf. Weßling ist ein Durchgangsbahnhof mit einem dreigeschossigen Empfangsgebäude, einem Mittelbahnsteig und einer bestehenden Personenunterführung (PU). Im Rahmen des Bauvorhabens ist ein neue PU mit einem Aufzug geplant.

Die bahnbetriebliche Nutzung erfolgt unverändert zum Brandschutzkonzept Index 01 vom 30.01.2009.

Reisendenzahlen: Mittelbahnsteig Gleis 1: Einsteiger: 223 Aussteiger: 93  
Gleis 2: Einsteiger: 93 Aussteiger: 167  
Max. Summe Ein- und Aussteiger: 316

Die Gefährdungsstufe ist aufgrund der baulichen Ausführung sowie der prognostizierten Personenzahlen unverändert zum Brandschutzkonzept Index 01 vom 30.01.2009. Das Objekt ist in die

### **Gefährdungsstufe 1**

nach § 11 EBA-Leitfaden einzustufen.

## **4.3 Objektbeschreibung**

### Verkehrsstation:

Die Verkehrsstation umfasst einen Mittelbahnsteig und eine Personenunterführung im Bestand. Nach der geplanten Baumaßnahme ist eine weitere Personenunterführung mit einem Aufzug vorhanden.

Der Mittelbahnsteig im Bereich des Gleises 1 ist nach den geplanten Umbauarbeiten weiterhin 210 m lang (Nutzlänge).

Im Bereich des Gleis 2 soll aufgrund des geplanten Zuganges zum Aufzug eine Verlängerung des Bahnsteiges auf 225 m stattfinden. Eine Änderung der Nutzlänge ist nach den vorliegenden Unterlagen nicht geplant.

### Mittelbahnsteig Bstg. A nach der Baumaßnahme:

Abmessung: Nutzlänge 210 m, Breite 5,10 m, Fläche 1.139,00 m<sup>2</sup>

Art: Mittelbahnsteig mit zwei nutzbaren Bahnsteigkanten inkl. Zugang  
Aufzug

Überdachung: keine flächendeckende Überdachung des Bahnsteiges,  
Bahnsteigüberdachung mit einer Länge von ca. 42 m vorgesehen  
Treppenaufgänge sind überdacht

Erschließung: Abgang durch zwei Treppenaufgänge mit einer Breite von 2,75 m und  
1,60 m

### Treppenabgänge:

Übersicht Abgänge vom Mittelbahnsteig gemäß IVE-Studie vom 11.06.2021:

Lage/Bezeichnung	Art des Ausgangs	Breite	Länge
Treppe Bahnsteigende West Bestand	Treppe abwärts	2,75 m	11,16 m
Treppe Bahnsteigende Ost Neu	Treppe abwärts	1,60 m	10,83 m

### Personenunterführung:

Die bestehende PU an der *Bacheläcker* bleibt weiterhin gemäß den Angaben des Brandschutzkonzeptes Index 01 vom 30.01.2009 bestehen.

Die neu entstehende PU im Osten des Bahnsteiges beginnt über eine Rampe an der öffentlichen Verkehrsfläche der Bahnhofsstraße und führt über eine geradlinige Treppe oder den Aufzug zum Mittelbahnsteig.

Die Abmessung betragen 11,55 m × 2,50 m (Länge × Breite).

Die Grundfläche beträgt ca. 28,87 m<sup>2</sup>.

Es besteht keine bauliche Verbindung zum Empfangsgebäude.

Die folgenden Ausgänge aus der neuen Unterführung stehen zur Verfügung:

Lage/Bezeichnung	Art des Ausgangs	Breite	Länge
Ausgang PU Ost	Rampe aufwärts	2,40 m	75,70 m

## **4.4 Nutzung**

### **4.4.3.1 Bahnsteige außerhalb geschlossener Hallen und Bauwerke**

Personenunterführung:

Die Personenunterführung am Streckenkilometer 18,665 der Strecke 5541 dient der Erschließung des Mittelbahnsteiges und der Bahnhofsstraße. In der Unterführung sind, abgesehen von einigen Vitrinen für Fahrgastinformationen und dem geplanten Aufzug keine Einrichtungen oder andere Nutzungen vorhanden.

Die Personenunterführung bei Streckenkilometer 18,902 der Strecke 5541 bleibt weiterhin bestehen.

## **5 BRANDGEFAHREN, SCHUTZZIELE UND RISIKOBEWERTUNG**

### **5.1 Vorgehensweise**

Das Bahnhofsgebäude ist entsprechend dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept Index 01 vom 30.01.2009 in die Gebäudeklasse 4 nach Art. 2 BayBO einzuordnen.

Die Fachtechnische Stellungnahme bezieht sich auf den Umbau der Verkehrsstation im finalen Zustand.

Die Bewertung der Verkehrsstation erfolgt gemäß dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept schutzzielorientiert.

### **5.3 Risikobewertung**

Die Risikobewertung des ganzheitlichen Brandschutzkonzeptes Index 01 behält weiterhin ihre Gültigkeit.

Unter Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahmen, den nachgewiesenen Rettungsmöglichkeiten sowie der prognostizierten Reisendenzahlen ergibt sich gegenüber dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept keine Risikoerhöhung.

## **6 EINSATZWERT DER ÖRTLICH ZUSTÄNDIGEN FEUERWEHR**

Die Gemeinde Weßling besitzt eine Feuerwehr in Form einer Freiwilligen Feuerwehr zur Sicherung des abwehrenden Brandschutzes.

## **7 BAULICHER BRANDSCHUTZ**

### **7.4.2 Dächer**

*Bedachungen müssen gegen eine Brandbeanspruchung von außen durch Flugfeuer und strahlende Wärme ausreichend lang widerstandsfähig sein (harte Bedachung).*

[Art. 30 Abs. 1 BayBO]

*Bahnsteigdächer sind Wetterschutzanlagen und werden brandschutztechnisch nicht als Gebäude im hochbaulichen Sinn betrachtet.*

*Sie sind als solche im BSK der PVA zu betrachten. Die materiellen Anforderungen der Landesbauordnung für den Gebäudebrandschutz sind hierbei nicht übertragbar.*

[RIL 813.0105]

Die Dachhaut soll laut Planungsunterlagen aus Stahltrapezprofilen bestehen.

Die Bedachung erfüllt damit die Eigenschaft einer harten Bedachung.

An die geplanten Wetterschutzhäuschen bestehen keine weiteren Anforderungen.

## **7.4.5 Stützen**

An die tragende Konstruktion der Bahnsteigüberdachung (Treppeneinhausung, Wetterschutzhäuschen) wird bauordnungsrechtlich keine Anforderung gestellt.

# **8 RETTUNGSWEGKONZEPT**

## **8.1 Rettungswegführung**

Gemäß § 8 EBA Leitfaden Fassung 2021 und der Ril 813.0105 handelt es sich bei Bahnsteigen im Freien nicht um „Rettungswege“.

Im weiteren Verlauf wird in Bezug auf die Verkehrsstation von Rettungswegmöglichkeiten gesprochen.

Es ergibt sich durch den Neubau der Aufzüge und der Personenunterführung mit Treppenaufgang eine zusätzliche Rettungswegmöglichkeit für die Verkehrsstation.

Es werden explizit die zugrunde gelegten lichten Breiten der betroffenen Treppen nochmals aufgeführt.

Bahnsteig	Rettungswegmöglichkeit	Breite [m]
1/2	Ausgang Treppe neu (Ost)	1,60
1/2	Ausgang Treppe (West)	2,75

Der Mittelbahnsteig 1/2 kann im Moment nicht barrierefrei von den öffentlichen Verkehrswegen erreicht werden. Durch den barrierefreien Ausbau soll dies über eine Rampe und einen Aufzug ermöglicht werden.

Die Rollstuhlfahrer auf dem Mittelbahnsteig müssen bei einem Evakuierungsfall auf die Unterstützung der Feuerwehr warten.

Aufgrund der freien Rauchableitung im Bereich der Bahnsteige sowie der teilweise nicht überdachten Bereiche (sicherer Bereich) bestehen unterzeichnerseits hiergegen keine Bedenken.

## 8.2 Personenstromanalyse

### 8.2.1 Einholung der Personenzahlen

Die Reisendenzahlen wurden von der DB Station&Service AG ermittelt und sind Grundlage der IVE-Risikoanalyse.

### 8.2.2 Evakuierungsnachweis

Es wurde eine IVE-Studie (Stand: 11.06.2021) erstellt, welche die Rettungswegmöglichkeiten von dem Mittelbahnsteig 1/2 inkl. dem neuen Abgang zum Personentunnel berücksichtigt (Endzustand).

Gemäß den Ergebnissen des Nachweises ausreichender Rettungswegmöglichkeiten durch die IVE ist für den Mittelbahnsteig bei einer pauschal gesetzten Rettungszeit von 540 s folgende Risikostufe ermittelt worden:

Bahnsteig	Rettungszeit	Risikostufe	Maßnahmen
Bahnsteig A Mittelbahnsteig	540 s	tolerabel	keine

Zur Sicherstellung der Rettungswegmöglichkeit ist eine hindernisfreie Breite von 1,20 m auf dem gesamten Weg vom Zugausstieg bis in den sicheren Bereich dauerhaft zu gewährleisten. Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit der Verkehrsstation und der ausreichenden Erschließung.

Der Bahnsteig kann im Brandfall auf öffentliche Verkehrsflächen verlassen werden.

## **8.2.4 Ergebnis**

Entsprechend dieser IVE-Studie sind ausreichend Rettungswegmöglichkeiten von den Bahnsteigen für den Endzustand sichergestellt.

Es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

## **8.3 Anforderungen an Rettungswege**

Es ergeben sich keine geänderten Anforderungen an die Rettungswege des Objektes gegenüber dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept.

## **8.4 Kennzeichnung der Rettungswege**

Auf eine Kennzeichnung der Rettungswegmöglichkeiten kann weiterhin verzichtet werden. Bauordnungsrechtliche Anforderungen bzw. Anforderungen nach Ril 813 bestehen nicht.

# **9 FÖRDERTECHNIK**

## **9.1 Personenaufzüge**

Der neu entstehende Aufzug wird in der neuen Personenunterführung am östlichen Ende des Mittelbahnsteiges 1/2 realisiert.

Der Aufzug verbindet nur bauliche Anlagen miteinander. Eine Verbindung innerhalb von Gebäuden besteht nicht. An die Fahrschachtwände werden aufgrund der offenen

Verbindung analog Art. 37 Abs. 1 Nr. 3 BayBO keine brandschutztechnischen Anforderungen gestellt.

Unter Berücksichtigung, dass der Aufzug ausschließlich die offene Personenunterführung mit dem Bahnsteig verbindet, welche über die angrenzenden Treppenanlagen im offenen Verbund steht, ist aus Sicht der Nachweisersteller keine Brandfallsteuerung notwendig.

## **10 ELEKTRISCHE LEITUNGEN UND ANLAGEN SOWIE TELEKOMMUNIKATIONS- UND INFORMATIONSTECHNISCHE ANLAGEN**

### **10.2.2 Notbeleuchtung**

Das Erfordernis einer Sicherheitsbeleuchtung ist entsprechend Abschnitt 2 Ril. 813.0503 im Rahmen eines objektbezogenen Brandschutzkonzeptes festzulegen. Die Bewertung des Erfordernisses basierend auf dem Personenaufkommen sowie ein möglicher Verzicht sind in der Ril. 813.0502, Stand 01.05.2020, nicht mehr geregelt. Daher ist es gemäß Vermerk EBA-Fachstelle Brandschutz vom 02.03.2021 nicht mehr zulässig, auf eine Notbeleuchtung für oberirdische Bahnsteige außerhalb von Bahnhofshallen ausschließlich mit Verweis auf ein Personenaufkommen unter 5.000 P/h zu verzichten.

In Abstimmung mit den Fachstellen Brandschutz und mit DB Station&Service – Standardisierung und Digitalisierung erfolgt die Bewertung bezüglich der Belange des Brandschutzes daher unter Berücksichtigung des Personenaufkommens sowie der jeweiligen Randbedingungen.

Gemäß den Vorgaben der Ril. 813.0502 und deren Berechnungsformel für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens ergeben sich für die Verkehrsstation folgenden Werte.

Gemäß den Angaben des Projektleiters für das Bauvorhaben soll im Jahr 2040 ein Personenverkehr von 6600 Personen pro Tag erwartet werden.

Mit dieser prognostizierten Personenanzahl wird das Verkehrsaufkommen pro Stunde gemäß der Ril. 813.0502 ermittelt:

$$Q_h = 6.600 \times 0,6 * 2 / (5 \times 2) = 792 \text{ P/h} < 1000 \text{ P/h} = \text{geringes Verkehrsaufkommen}$$

Gemäß der Berechnung ist bei der vorliegenden Verkehrsstation ein **geringes** Verkehrsaufkommen anzunehmen.

Unter Berücksichtigung des geringen Verkehrsaufkommens, dem kurzen Laufweg im Tunnel, der geradlinigen Führung, besteht aus brandschutztechnischer Sicht keine Anforderung an eine Notbeleuchtung. Hierbei wird berücksichtigt, dass bei einem Brandereignis im Bahnsteigbereich nicht von einem Ausfall der Allgemeinbeleuchtung während der Selbstrettungszeit auszugehen ist.

## **12 ANLAGENTECHNISCHER BRANDSCHUTZ**

### **12.5 Anlagen zur Rauchfreihaltung**

#### **12.5.3 Natürliche Entrauchung**

Der Aufzug ist ohne Aufzugsschächte zulässig.

Es bestehen daher bauordnungsrechtlich keine Anforderungen an eine Rauchableitung mit einem freien Querschnitt von 0,10 m<sup>2</sup> (vgl. Art. 37 Abs. 3 BayBO).

Unabhängig hiervon wird empfohlen, im oberen Wandbereich Lüftungsöffnungen im Glasschacht vorzusehen, über die auch eine Rauch- bzw. Wärmeableitung erfolgen kann.

## **14 ORGANISATORISCHER BRANDSCHUTZ**

### **14.3 Feuerwehrpläne nach DIN 14095**

Gemäß dem ganzheitlichen Brandschutzkonzept Index 01 vom 30.01.2009 sind Feuerwehrpläne nicht erforderlich.

## 15 ZUSAMMENFASSUNG

Auftragsgemäß wurde für die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteiges über eine neue PU mit Aufzug eine fachtechnische Stellungnahme zum ganzheitlichen Brandschutzkonzept erstellt.

Es liegen resultierend aus dem Neubau der barrierefreien Erschließung keine neuen Abweichungen vor.

Die fachtechnische Stellungnahme wurde auf Grundlage der derzeit geltenden Rechtsvorschriften sowie des genehmigten Brandschutzkonzepts erstellt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen aus dem gBSK vom 30.01.2009 weiterhin einzuhalten sind.

Werden die Hinweise und Empfehlungen der Stellungnahme umgesetzt, bestehen gegen die geplante Nutzungsänderung gutachterlich keine Bedenken wegen des Brand-schutzes.

Leipzig, 08.10.2021



Nico Weise

Bearbeiter  
Master of Science  
Sachverständiger für vorbeugenden  
Brandschutz (EIPOS)



Ulrike Hahn

Nachweisberechtigte für vorbeugenden Brandschutz  
Architektenkammer Thüringen  
Listen-Nr. 0467-B-I-16

Sachverständige für brandschutztechnische Bau- und Objekt-  
überwachung (EIPOS)

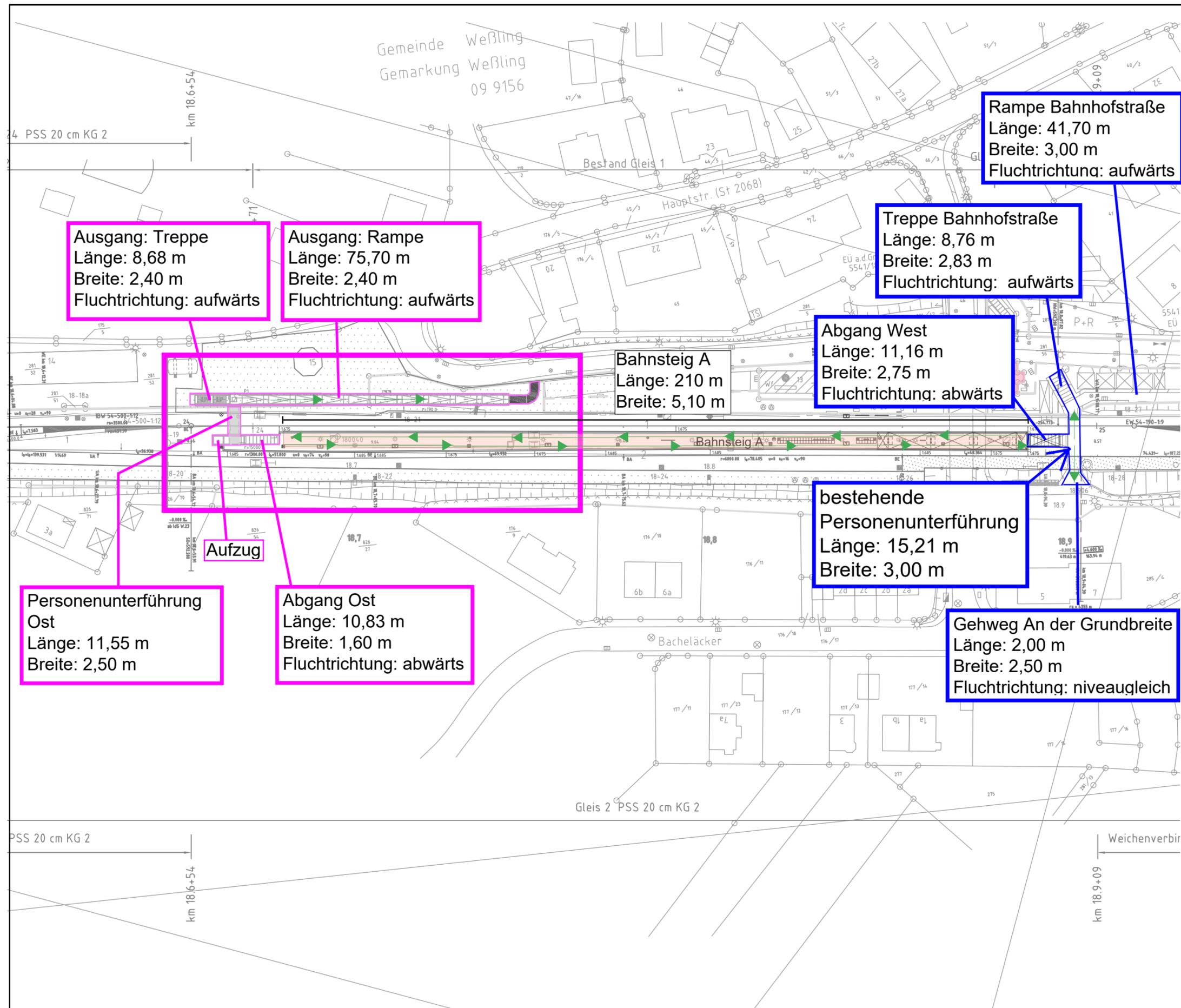


## **16 ANHÄNGE**

Anlage A.3 – Nachweis ausreichender Rettungswegmöglichkeiten über IVE Studie  
vom 11.06.2021

Anlage A.4a – Lageplan

Anlage A.6a – Grundriss Bahnsteigumbau



Ausgang: Treppe  
Länge: 8,68 m  
Breite: 2,40 m  
Fluchrichtung: aufwärts

Ausgang: Rampe  
Länge: 75,70 m  
Breite: 2,40 m  
Fluchrichtung: aufwärts

Bahnsteig A  
Länge: 210 m  
Breite: 5,10 m

Abgang West  
Länge: 11,16 m  
Breite: 2,75 m  
Fluchrichtung: abwärts

Treppe Bahnhofstraße  
Länge: 8,76 m  
Breite: 2,83 m  
Fluchrichtung: aufwärts

Rampe Bahnhofstraße  
Länge: 41,70 m  
Breite: 3,00 m  
Fluchrichtung: aufwärts

bestehende  
Personenunterführung  
Länge: 15,21 m  
Breite: 3,00 m

Gehweg An der Grundbreite  
Länge: 2,00 m  
Breite: 2,50 m  
Fluchrichtung: niveaugleich

Personenunterführung  
Ost  
Länge: 11,55 m  
Breite: 2,50 m

Abgang Ost  
Länge: 10,83 m  
Breite: 1,60 m  
Fluchrichtung: abwärts

Aufzug

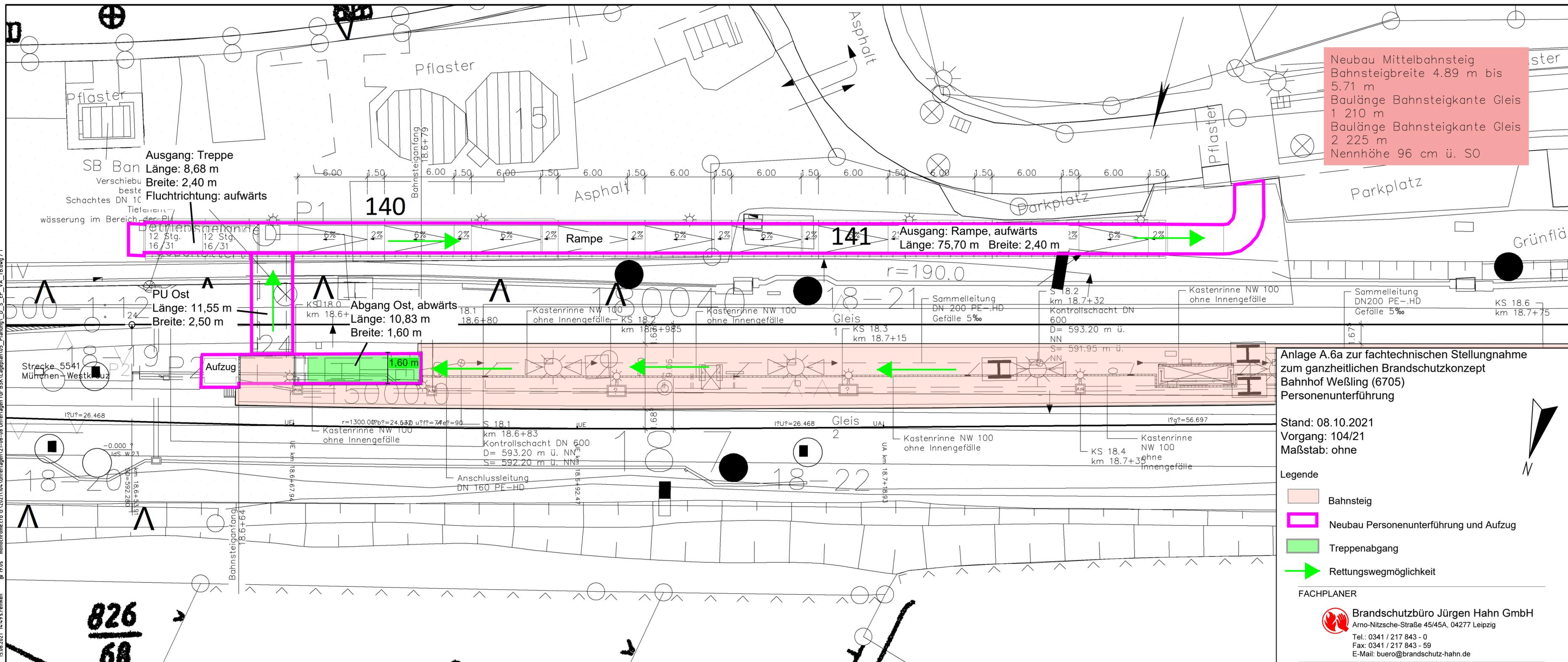
Anlage A.4a zur fachtechnischen Stellungnahme zum ganzheitlichen Brandschutzkonzept Bahnhof Weßling (6705)  
Lageplan

Stand: 08.10.2021  
Vorgang 104/21  
Maßstab: ohne



- Legende
- Bereich Neubau Personenunterführung und Aufzug
  - Personenunterführung Bestand
  - Bahnsteig
  - Empfangsgebäude, Bestand
  - ➔ Evakuierungsmöglichkeit im Freien

15.06.2021 14:49 s.reihen @ 19:05 monochrome.ctb G:\2021\104 Untertagen\21-06-08 Untertagen für BSK\Laageplan\05-Planung\_D\_S\_EP\_VA\_TB.dwg / 1



Neubau Mittelbahnsteig  
 Bahnsteigbreite 4.89 m bis  
 5.71 m  
 Baulänge Bahnsteigkante Gleis  
 1 210 m  
 Baulänge Bahnsteigkante Gleis  
 2 225 m  
 Nennhöhe 96 cm ü. SO

Ausgang: Treppe  
 Länge: 8,68 m  
 Breite: 2,40 m  
 Fluchrichtung: aufwärts

Ausgang: Rampe, aufwärts  
 Länge: 75,70 m Breite: 2,40 m

PU Ost  
 Länge: 11,55 m  
 Breite: 2,50 m

Abgang Ost, abwärts  
 Länge: 10,83 m  
 Breite: 1,60 m

Aufzug  
 1,60 m

Anlage A.6a zur fachtechnischen Stellungnahme  
 zum ganzheitlichen Brandschutzkonzept  
 Bahnhof Weißling (6705)  
 Personenunterführung

Stand: 08.10.2021  
 Vorgang: 104/21  
 Maßstab: ohne

- Legende
- Bahnsteig
  - Neubau Personenunterführung und Aufzug
  - Treppenabgang
  - Rettungswegmöglichkeit

FACHPLANER

Brandschutzbüro Jürgen Hahn GmbH  
 Arno-Nitzsche-Straße 45/45A, 04277 Leipzig  
 Tel.: 0341 / 217 843 - 0  
 Fax: 0341 / 217 843 - 59  
 E-Mail: buero@brandschutz-hahn.de

826  
 68