

ABS – Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, PFA 1, Str. 1522  
Stellungnahme zum Rettungskonzept

Das im Erläuterungsbericht unter Ziffer 7 vorgelegte Rettungskonzept berücksichtigt nicht im notwendigen Detaillierungsgrad die durch die örtlichen Gegebenheiten erforderliche abschnittsbezogene Einzelfallbetrachtung des Streckenverlaufs im Stadtgebiet Oldenburg. Eine Bewertung ist daher ohne die Einbeziehung der feuerwehrspezifischen und einsatztaktischen Rahmenbedingungen nicht möglich. Es reicht nicht aus, Zuwegungspunkte zu benennen und in zu kleinem Maßstab (1:5000) kartographisch darzustellen. Für den Streckenverlauf im Stadtgebiet Oldenburg sind daher von der Vorhabenträgerin Feuerwehrpläne gemäß DIN 14095, die eine bewertbare Detailtiefe und eine ganzheitliche Betrachtung der relevanten Parameter einer Gefahrenabwehrplanung beinhalten, zu erstellen.

Die aus der Errichtung von Lärmschutzbauwerken resultierende massive Einschränkung der Erreichbarkeit der Bahnanlage, bedingt als Konsequenz eine Neuausrichtung der Gefahrenabwehr, die im übersandten Rettungskonzept nicht ausreichend erkennbar ist.

Eine schnelle Rettung und ein wirksamer Löschangriff setzen voraus, dass die dafür benötigten Feuerlösch- und Rettungsgeräte ungehindert bis dicht an Schadenstellen mit beispielsweise in Not geratenen Personen oder havarierten Schienenfahrzeugen herangebracht werden können, wenn diese nicht unmittelbar an einer öffentlichen Straße liegen.

Innere und äußere Rettungswege sind daher gleichzeitig Angriffswege für die Rettungskräfte.

Hierzu sind Zuwegungen in ausreichender Anzahl und Bemessung erforderlich. Als ausreichend zu betrachten ist der Einbau von Notausgangstüren in den Lärmschutzbauwerken mit einer lichten Breite von mindestens 2,50m in einem Abstand von rd. 200m, die sich jederzeit leicht und ohne fremde Hilfsmittel vom Bahnkörper aus in Fluchtrichtung öffnen lassen. Diese Türen sind so zu kennzeichnen, dass flüchtende Personen auch während der Dunkelheit ohne Verzögerung die Bahnanlage verlassen können. Da die Notausgangstüren zugleich Angriffswege für die Rettungskräfte sind, müssen sie sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schließung mit Überflurhydrantenschlüssel DIN 3223) von der bahnabgewandten Seite leicht und jederzeit öffnen lassen.

Zuwegungen zu den Notausgangstüren müssen entsprechend mindestens 2,50m breit sein und eine lichte Durchgangshöhe von mindestens 2m haben, um einen fußläufigen Begegnungsverkehr mit Krankentragen oder Rettungsgerät auf befestigtem Untergrund zu gewährleisten.

Aus gleichem Grund müssen gleisparallel am Außenrand der Bahnanlage verlaufende Rettungswege innerhalb des Lärmschutzbauwerks in Anlehnung an die in §36 NBauO geregelten Breiten notwendiger Flure eine Breite von mindestens 1,25m aufweisen und je Gleis einmal vorhanden sein.

Sofern die Bahnanlage weiter als 50m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt liegt, müssen Zufahrten in Analogie zu den Regelungen des §4 NBauO und des §1 DVO-NBauO vorhanden sein. Eine Zu- oder Durchgangslänge von mehr als 50m von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zur baulichen Anlage ist brandschutztechnisch bedenklich.

Die Zufahrten müssen so bemessen sein, dass ein Begegnungsverkehr von Rettungsfahrzeugen ggf. durch Ausweichbuchten dauerhaft gewährleistet ist. Die Flächen (Aufstell- und Bewegungsflächen) müssen zu jeder Jahreszeit mit einer Achslast von 10t und einem Gesamtgewicht von bis zu 16t befahrbar sein.

Zu den Aufgaben der Gemeinden gemäß §2(4) des NBrandSchG zählt u.a. die Verpflichtung, die Grundversorgung mit Löschwasser unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sicherzustellen.

Bei der Festlegung der Löschwassermenge und Anzahl der Löschwasserentnahmestellen, die die Grundversorgung sichern, ist die Art der Bebauung (z.B. Wohngebiet, Gewerbegebiet, Industriegebiet) entscheidend. Maßgeblich für die Bemessung der Grundversorgung ist ausdrücklich nicht der Löschwasserbedarf einer einzelnen baulichen Anlage. Die im Umkehrschluss resultierende Verantwortungszuweisung an Betreiber baulicher Anlagen mit erhöhtem Löschwasserbedarf folgt dem Grundgedanken, dass derjenige, der eine Gefahr oder Gefahrenlage schafft, für die erforderliche Bereitstellung zu sorgen hat.

Analog ist die mit dem Ausbau der Bestandsstrecke, der Errichtung von Lärmschutzbauwerken sowie der so eingeschränkten Zugangsmöglichkeit zur Bahnanlage benötigte Löschwasserversorgung objektbezogen zu bemessen. Von Bedeutung, und somit zu berücksichtigen, ist zudem die bevorstehende Zunahme des Güterzugverkehrs. Daher ist von Seiten der Vorhabenträgerin ein Fachgutachten zu erstellen, das unter Anwendung ingenieurwissenschaftlich anerkannter Methoden die erforderliche Löschwassermenge für Schadensszenarien mit relevanter Eskalationsstufe und die Art der Bereitstellung durch die Vorhabenträgerin bestimmt.

Unabhängig davon sind in den Lärmschutzbauwerken in einem Abstand von maximal 100m Schlauchdurchführungsöffnungen mit einer lichten Breite und Höhe von etwa 0,8m bis 1m erforderlich. Diese Durchführungen müssen sich durch die Rettungskräfte im Einsatzfall (z.B. Schließung mit Überflurhydrantenschlüssel DIN 3223) von der bahnabgewandten Seite leicht und jederzeit öffnen lassen.

Weiterhin sind bei Brücken- oder Stützbauwerken in gleichem Abstand trockene Steigleitungen in Anlehnung an DIN 14661/DIN 14662 erforderlich.

Für jeden Teilbereich des Streckenverlaufs im Stadtgebiet Oldenburg wird eine eigenständige Detailplanung erwartet. Die sich daraus ergebenden Fragestellungen und Lösungsansätze sind mit der Stadt Oldenburg zu erörtern und abzustimmen.