

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 12.03.2015 eingegangen: 12.03.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	11. Plenarsitzung Gemeinderat 28.04.2015 2015/0160 22 öffentlich Dez. 1
Brandschutz im Stadtbahntunnel Kaiserstraße		

A. Sind die in der Planfeststellung geforderten seitlichen Rettungswege so angeordnet, dass ohne Fremdhilfe ein niveaufreier Ausstieg aus allen zum Einsatz kommenden Fahrzeugen gegeben ist?

Gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) in Verbindung mit der BOStrab-Tunnelbauanleitung muss auf jeder Tunnelseite zusätzlich zum Gleisbett eine hindernisfreie Fluchtspur (Notgehweg) mit einer Breite von mindestens 70 cm vorhanden sein. Diese Festlegung ist bei der Herstellung des Stadtbahntunnels berücksichtigt sowie im Planfeststellungsverfahren umfassend behandelt und unter anderem von der Branddirektion Karlsruhe bestätigt worden. Auch im genehmigten Brandschutztechnischen Gutachten für den Stadtbahntunnel sind die Vorgaben der geltenden Regelwerke berücksichtigt.

Es ist erfahrungsgemäß ein äußerst seltenes Ereignis, dass ein Straßenbahnfahrzeug brennend im Streckentunnel liegen bleibt, da durch die Notbremsüberbrückung eine Weiterfahrt bis zur nächsten Haltestelle in der Regel möglich ist. Dennoch wird das Szenario "Liegenbleiben des brennenden Zuges in der Mitte des Streckentunnels" im planfestgestellten Brandschutztechnischen Gutachten nicht völlig ausgeschlossen und als unvermeidbares Restrisiko behandelt.

Das Rettungskonzept sieht im Streckentunnel eine Räumung des brennenden vollbesetzten Zuges über die seitlichen Notgehwegen und das Gleisbett vor. Die mittlere Rettungsweglänge bis zum nächsten Bahnsteig oder bis zur Tunnelmündung beträgt nicht mehr als maximal 300 m. Die Notgehwegen auf jeder Tunnelseite werden mit ei-

ner Breite von 70 cm als hindernisfreie Fluchtspuren ausgebildet. Zusätzlich zu den Notgehwegen ist auch der Gleisbereich in den Fluchtraum einbezogen.

Eine Selbstrettung von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen ist im Rettungskonzept nicht vorgesehen und sicherheitstechnisch auch nicht möglich. Bei diesen Personen ist in der Selbstrettungsphase die Hilfeleistung von Fahrgästen und Zugpersonal zwingend vorgeschrieben und notwendig. Unterlassene Hilfeleistung ist gemäß § 323c Strafgesetzbuch strafbar. In der Fremdrettungsphase erfolgt die Evakuierung von gehbehinderten oder auf Rollstühle angewiesene Menschen durch die Rettungsdienste.

Im Brandschutztechnischen Gutachten als Grundlage für die abschnittsbezogenen Brandschutz- und Rettungskonzepte wird ausdrücklich auch festgestellt, dass für den Fall eines im Streckentunnel liegenbleibenden brennenden Fahrzeugs (z. B. infolge Fahrstromausfall, Kollision, Entgleisung) nicht in jedem Fall eine gesicherte Fluchtmöglichkeit in die nächste Haltestelle oder zur Tunnelmündung gegeben ist. Das hierdurch letztendlich verbleibende Restrisiko muss akzeptiert werden und ist vergleichbar mit vielen anderen Situationen des täglichen Lebens in Verbindung mit technischen Prozessen.

Beim Stadtbahntunnel der Kombilösung kommt es aufgrund der in den Fahrzeugen eingebauten Notbremsüberbrückung und der Betriebsanweisung, den Zug in die nächstgelegene Haltestelle, bzw. ins Freie zu fahren, praktisch nicht zu einem Halt eines brennenden Fahrzeugs im Streckentunnel.

- B. Anders als bei oberirdischen unvorhergesehenen Vorkommnissen ist bei einer Havarie im Stadtbahntunnel, durch Fahrzeuge, Wassereinbruch oder im Brandfall nur eine beschränkte Selbstrettung möglich. Vor allem gehbehinderte oder auf Rollstühle angewiesene Mitmenschen sind davon betroffen. Sind die seitlichen Rettungswege so breit, dass z.B. Rollstuhlfahrer sich selbst retten können, bzw. Andere nicht an der Flucht hindern?**

Siehe hierzu Antwort zu A.

C. Wie können sich Rollstuhlfahrer und andere gehbehinderte Menschen selbst ins Freie retten, wenn im Brandfall Aufzüge nicht benutzt werden dürfen?

Da in einem Brandfall der Betrieb für Aufzüge und Fahrtreppen aus Sicherheitsgründen eingestellt werden muss, ist für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen eine Selbstrettung nicht möglich. Wie im Streckentunnel so ist auch in den Haltestellen in der Selbstrettungsphase die Hilfe durch Fahrgäste und Zugpersonal sowie in der Fremdrettungsphase die Evakuierung durch Rettungskräfte vorgesehen.

D. Wo ist das Brandschutzkonzept einzusehen?

Das Brandschutztechnische Gutachten der STUVAtec mit den Festlegungen der notwendigen Brandschutz- und Rettungsmaßnahmen kann bei der KASIG eingesehen werden.

E. Wo werden die Rauchabzugsschächte z.B. auf dem Marktplatz und auf dem Europaplatz angeordnet und welche Dimensionen haben diese?

Auf dem Marktplatz wird der zentrale Auslass für die Entrauchungsanlage der unterirdischen Haltestelle nördlich des Ludwigsbrunnens angeordnet. Die Abmessung der hydraulisch betriebenen Schachtabdeckungsklappe beträgt ca. 2,90 m x 2,70 m.

Auf dem Europaplatz sind vier separate Rauchwärmeabzüge (RWA) im Bereich des südlichen Bahnsteigs der oberirdischen Haltestelle Europaplatz angeordnet. Die Abmessungen der ebenfalls hydraulisch betriebenen Schachtabdeckungsklappen betragen auch hier jeweils ca. 2,90 m x 2,70 m.

F. Wie hoch sind die Investitionskosten für die Entrauchungsanlagen und sind diese Kosten in einer der Kostenprognosen enthalten?

Im GVFG-Ergänzungsantrag vom 30.07.2010 sind im Teilprojekt Stadtbahntunnel für brandschutztechnische Anlagen rund 7,1 Mio. Euro veranschlagt.

G. Wie viele Feuerwehrleute und Spezialrettungskräfte müssen ständig für einen möglichen Einsatz im Tunnel vorgehalten werden?

Die Gefahrenabwehr im Tunnel erfolgt im Bau und im Betrieb durch die sich regulär im Dienst befindlichen Kräfte der Berufsfeuerwehr Karlsruhe, ggf. ergänzt durch Einheiten der Freiwilligen Feuerwehr. Ob dieser Kräfteansatz für das Szenario „Brandeinsatz in einer unterirdischen Verkehrsanlage“ ausreichend ist, ist einer der Punkte, der derzeit in der, bei der Branddirektion Karlsruhe laufenden, externen Organisationsuntersuchung aufgegriffen und bewertet wird.

1. Wie hoch belaufen sich die Ausbildungskosten für diese Spezialausbildung?

Die Kosten für die bisherige Ausbildung im Rahmen der Aufgaben als Rettungswehr bei der International Fire Academy in der Schweiz wurden durch die KASIG übernommen und resultierten aus der Verwendung spezieller Atemschutzgeräte, die für die Bauphase von der KASIG vorgehalten werden. Die übrigen Ausbildungen fanden im Rahmen des Dienstbetriebs der Berufsfeuerwehr statt. Ob zur Umsetzung des endgültigen Einsatzkonzepts weitere Kosten für Ausbildung anfallen werden, kann derzeit nicht beurteilt werden.

H. Müssen für die Tunnelrettung spezielle schienenfahrbare Fahrzeuge vorgehalten werden, wie hoch sind deren Kosten und wo sind diese stationiert?

Das Einsatzkonzept der Feuerwehr betrachtet ein Brandereignis in einer unterirdischen Haltestelle. Zur Bewältigung dieses Szenarios sind keine schienenfahrbaren Fahrzeuge erforderlich und daher in der Beschaffung auch nicht vorgesehen.

Für den weiteren Verlauf der Baumaßnahmen sowie für den Endbetriebszustand ist die Beschaffung eines Abrollbehälters für die Atemschutztechnik geplant. Die Kosten werden durch die KASIG übernommen, der Abrollbehälter wird in die bestehende Fahrzeugkonzeption der Berufsfeuerwehr eingebunden.