

Anlage

6



Der Magistrat

Magistrat der Stadt Hanau, Amt37, Postfach 1852, 63408 Hanau

Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: 37.2
Name: Markus Doose
Telefon: 06181 / 67 64 - 120
Fax: 06181 / 67 64 - 49120
e-mail: markus.doose@feuerwehr-hanau.de
Datum: 31.08.2021

Stellungnahme zu:
Nordmainische S-Bahn 1. Planänderung Stellungnahme Brandschutzamt

Einleitung:

In den Jahren 2014 bis 2017 wurden umfangreiche Gespräche und Ortstermine mit der DB AG für die brandschutztechnischen Belange im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der nordmainischen S-Bahn durchgeführt.

In den Gesprächen konnte eine Vielzahl von Einigungen erzielt werden. Diese waren auch die Grundlage für die weiteren Gespräche im Vorgriff auf die 1. Planänderung. Nahezu komplett abgestimmt sind die Rettungsweg-Konzepte i.V.m den Aufstellpunkten für die Fremdrettungskräfte.

Hier gibt es nur einen noch zu klärenden Punkt im Bereich des Westbahnhofes. Bei den aktuellen Unterlagen müsste aus unserer Sicht folgende Anpassung erfolgen:

- Plan 9.1.27 a
 - o Hier wurden in den Gesprächen die Zugänglichkeiten festgelegt. Diese stimmen nicht mit dem Planstand überein
 - **(37 Hinweis)**

Weiterhin wurden im Zuge der 1. Planänderung der Erläuterungsbericht vom 26.04.2021, das ganzheitliche Brandschutzkonzept für den Behelfsbahnsteig (Anl. 12.14.1a), Hauptbahnhof (Anl. 12.14.2a) und das SEVESO-Gutachten (Anl. 12.15a) von März 2021 geprüft. Hieraus ergeben sich einige Änderungen gegenüber den ursprünglichen Unterlagen.

Diese, aus unserer Sicht, teilweise schwerwiegenden Änderungen sind nachfolgend aufgeführt und bedürfen erneut Abstimmungsgespräche mit der DB AG.



Anmerkungen zum Erläuterungsbericht vom 26.04.2021

- S. 48 Eisenbahnüberführung Salisweg

- diese soll nur eine Durchfahrtshöhe von 3,50m sowie eine Fahrbahnbreite von 5,50m erhalten und zudem gegenüber der jetzigen Trassenführung um ca 9,00m verschwenkt werden.
- Hier bestehen erhebliche Bedenken aus Sicht des Brandschutzes, da im Falle einen Begegnungsverkehrs zwischen einem Fahrzeug der Feuerwehr und einem Drittfahrzeug nicht genug Platz bleibt. Durch die Verschwenkung ist eine Einsicht in die EÜ nicht möglich. Fahrzeugschäden sind hier zu befürchten, insbesondere wenn die Fahrzeuge der Feuerwehr sich auf einer Alarmfahrt befinden.
 - **(37 Hinweis / Einwendung von HIS?)**

- S. 111 Kampfmitteluntersuchung

- Hierzu bedarf es aus Sicht des Brandschutzes rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme Abstimmungsgesprächen. Da die Trasse der NMS in weiten Teilen des PFA 3 durch bewohntes Gebiet verläuft sind entsprechende Vorplanungen für den Fall eines Kampfmittelfundes zwingend notwendig.
 - **(37 Stellungnahme)**

- S. 114 Tabelle 1

- Hier wird unter Punkt 3 aufgeführt, dass sich die Leichtigkeit für die Rettungskräfte verbessert, mit der sie in einem Ereignisfall eingreifen können.
- Diese Aussage kann aus Sicht des Brandschutzes nicht nachvollzogen werden, da nahezu der gesamte Streckenverlauf, gegenüber dem jetzigen Zustand, mit Lärmschutzwänden unterschiedlicher Höhen bebaut wird und zusätzlich Bahnübergänge durch Eisenbahnüberführungen ersetzt werden. Hieraus ergibt sich aus Sicht des Brandschutzes eine Erschwernis und keine Erleichterung.
 - **(37 Einwendung)**

- S. 117 Zuwegekonzept für Rettungskräfte

- Hier wird auf Forderungen und Abstimmungen der Feuerwehr verwiesen., die in den Planungen berücksichtigt wurden. Dies stimmt nur zum Teil, da es sich in diesem Punkt nur auf das Rettungswegkonzept bezieht. An keiner anderen Stelle des Erläuterungsberichts wird über die zusätzliche geforderte Ausstattung und Gerätschaften sowie die Unterstützung der DB AG eingegangen.
- Aus Sicht des Brandschutzes wird an dieser Stelle der Eindruck erweckt, das die Themen vollumfänglich abgestimmt und berücksichtigt sind.
 - **(37 Einwendung)**

- S. 119 siehe Punkt in der Einführung Plan 9.1.27a

- **(37 Hinweis)**

- S 121 Allgemeines

- Im fünften Absatz wird der Neubau der Brückenbaumaßnahme Maintaler Straße behandelt.
- Gibt es hier schon einen Bauzeitenplan? Im Rahmen der NMS sollen sowohl in der Burgallee als auch im Salisweg Eisenbahnüberführungen gebaut werden. Die EÜ Frankfurter Landstraße ist derzeit im Bau. Alle drei Straßen (Burgallee, Salisweg und Frankfurter Landstraße) sind hier als Umleitungsstrecken benannt.
 - (37 Hinweis)

- S 125 Bereich Kleingärten

- Letzter Satz
- Aus Sicht des Brandschutzes wird hier der Anschluß an das öffentliche Straßennetz der Fläche 125/10 (Am Steinheimer Tor) beschrieben.
 - (37 Hinweis)

Anmerkungen zu den Anlagen 12.14.1a und 12.14.2a

- Hierbei handelt es sich um zwei Brandschutzkonzepte zur Errichtung des Behelfsbahnsteigs (12.14.1a) sowie die Personenverkehrsanlage Hauptbahnhof Hanau (12.14.2a)
- Aus Sicht des Brandschutzes sind beide Konzepte durch die Bauaufsicht der Stadt Hanau (FB 7.2) zu prüfen, da teilweise sehr detaillierte Beschreibungen von Anpassungen i.V.m. dem Bericht des TÜV Rheinland (SEVESO-Gutachten) inkludiert sind. Ggf. muss hier nochmal eine Beteiligung der Fachämter erfolgen.
- S. 19 12.14.1a Abschaltung / Erdung der Fahrstromleitung
 - Gilt diese Aussage auch für die freie Strecke der NMS??
- S. 30 12.14.2a Abschaltung / Erdung der Fahrstromleitung
 - Gilt diese Aussage auch für die freie Strecke der NMS??

Hintergrund der Fragen ist das Vorhalten bzw die Forderung nach zusätzlicher Ausrüstung bei bzw für die Feuerwehr. Sollte das Bahnerden nur noch durch das Notfallmanagement der DB AG erfolgen, muß im Umkehrschluss dieses auch in einer adäquaten Zeit am Einsatzort zur Verfügung stehen. Derzeit hat das Notfallmanagement eine Eingreifzeit zwischen 30 und 45 Minuten, während die Einsatzkräfte der Feuerwehr eine Hilfsfrist von 10 Minuten nach einer Alarmierung haben. Hieraus ergibt sich eine zeitliche Diskrepanz, welche vermutlich durch die zukünftig veränderten Zugänglichkeiten noch größer wird.

- (37 Einwendung)

Das geprüfte Gutachten zum Störfallrisiko PFA 3 – Frankfurt-Hanau vom TÜV Rheinland (Anlage 12.15a von März 2021) enthält aus Sicht des Brandschutzes einige Ungereimtheiten, welche in der Folge beispielhaft benannt werden. Aus Sicht des Brandschutzes sind die unstimmligen Punkte als eine Einwendung gegen das Gutachten im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:

- S 40 Punkt 6.3
 - o Leichtigkeit, mit der Rettungskräfte bei einem Unfall eingreifen können
 - Die Darstellung kann in keinsten Weise nachvollzogen werden. Durch Aufstellung von Lärmschutzwänden gibt es nur noch vorbestimmte Punkte, an denen die Rettungskräfte, auch im Bereich des Hauptbahnhofs, auf die Gleisanlagen können.
 - Im Ansatz zwei ist der Verweis auf Aufzugsanlagen in Verbindung mit der Mutmaßung, dass dadurch eine Verbesserung der Zugänglichkeit für Rettungskräfte, eintritt beschrieben.
 - Eine Verbesserung der Fluchtmöglichkeiten, durch Wegfall von Treppen kann aus Sicht des Brandschutzes hingegen nachvollzogen werden.

- S 52f Punkt 6.5.1.4
 - o Qualität der Alarmierung
 - Im ersten Absatz ist die Alarmierungskette GHC / Heraeus zur Rettungsleitstelle welche daraufhin die untere Katastrophenschutzbehörde (UKB) alarmiert ausgeführt. Von dort (UKB) werden dann die geeigneten Maßnahmen zur Alarmierung der Anwohner und damit der Bahnreisenden eingeleitet.

Diese Darstellung ist aus Sicht des Brandschutzes irreführend, da diese Alarmierungskette nur in einem Katastrophenfall auch so umgesetzt wird. Eine Alarmierungskette der täglichen Gefahrenabwehr ist an keiner Stelle des Gutachtens beschrieben.

Weiterhin ist beschrieben, welche beteiligte Stellen alle in der Alarmierungskette beinhaltet sind. Aus Sicht des Brandschutzes trifft der beschriebene Zeitverzug auch in der Realität ein. An keiner Stelle des Gutachtens oder des Erläuterungsberichtes werden adäquate Maßnahmen (Verbesserungen) beschrieben.

Im weiteren Verlauf der Beschreibungen wird immer wieder die UKB als zentrale Stelle benannt. Dies ist aus Sicht des Brandschutzes für einen Katastrophenfall nachvollziehbar, aber nicht für die tägliche Gefahrenabwehr unterhalb der Katastrophenschwelle.

- S 56 Absatz unter der Tabelle
 - o Möglichkeit geschlossene Räume aufzusuchen
 - Im Absatz unterhalb der Tabelle ist beschrieben, dass derzeit keine organisatorischen Strukturen und Maßnahmen realisiert sind, um bei einem Ereignisfall die offenen Türen, Fenster sowie Lüftungsanlagen des Bahnhofsgebäudes zu schließen bzw

auszuschalten.

- Aus Sicht des Brandschutzes ist hier noch Abstimmungsbedarf mit der DB AG um das Schließen der Fenster und Türen organisatorisch zu regeln.
- S. 64 Tabelle 9
- Fahrgast und Zugzahlen
 - Die hier dargestellten Werte der Zugreisenden im Betrachtungszeitraum ist aus Sicht des Brandschutzes nicht nachvollziehbar.
- S. 73 Tabelle / Punkt 3
- In der Zeile 3 ist bei den Störfallspezifischen Faktoren die Leichtigkeit, mit der Rettungskräfte bei einem Unfall eingreifen können, ausgeführt, dass sich die Situation verbessert.
 - Aus Sicht des Brandschutzes kann dieser Darstellung nicht gefolgt werden. Nach derzeitigem Stand können die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes an vielen Punkten sowohl von der Güterbahnhofstraße und der Auheimer Straße direkt betreten werden. Durch den Bau von Lärmschutzwänden im Zuge der NMS gibt es nur noch wenige festgelegte Punkte, an denen die Gleisanlagen begangen werden können. Hieraus ergeben sich keine Erleichterungen, sondern Erschwernisse.



Markus Doose

