

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Planungsgrundlage .....</b>	<b>3</b>
2.1	Richtlinien .....	3
2.2	Zuwegekarten .....	3
2.3	Rettungswege.....	3
2.4	Zuwegungen .....	4
<b>3</b>	<b>Baumaßnahmen für den Brand- und Katastrophenschutz .....</b>	<b>5</b>
3.1	Allgemeines .....	5
3.2	Verkehrsflächen .....	5
3.3	Zugang zum Rettungsweg km 1,137 – ESTW Gebäude .....	5
3.4	Zugang zum Rettungsweg km 2,070 .....	6
3.5	Zugang zum Rettungsweg km 2,471 – BÜ „Sieversdieck“ .....	6
3.6	Zugang zum Rettungsweg km 3,225 – BÜ „Segeberger Landstraße“ ....	6
3.7	Zugang zum Rettungsweg km 4,159 .....	7
3.8	Zugang zum Rettungsweg km 4,640 .....	7
3.9	Rettungswege im Bf Kiel Elmschenhagen km 5,300 .....	7
3.10	Zugang zum Rettungsweg km 5,330 – BÜ „Elmschenhagen“ .....	7
3.11	Zugang zum Rettungsweg km 6,409 – BÜ „Kroog“ .....	8
3.12	Zugang zum Rettungsweg km 7,250 .....	8
3.13	Zugang zum Rettungsweg km 8,100 .....	8
3.14	Zugang zum Rettungsweg km 8,980 .....	9
3.15	Zugang zum Rettungsweg km 9,544 – Bf Raisdorf .....	9
3.16	Zugang zum Rettungsweg km 9,990 .....	9
3.17	Zugang zum Rettungsweg km 10,808 – BÜ „Vogelsang“ .....	9
3.18	Zugang zum Rettungsweg km 11,755 .....	10
3.19	Zugang zum Rettungsweg km 12,620 .....	10
3.20	Zugang zum Rettungsweg km 13,700 – GSMR-Mast Klosterforst .....	11
3.21	Zugang zum Rettungsweg km 14,519 – BÜ „Pohnsdorfer Straße“ .....	11
3.22	Zugang zum Rettungsweg km 15,225 – EÜ „Hufenweg“ .....	11
3.23	Rettungswege im Bf Preetz km 15,400 .....	11
3.24	Zugang zum Rettungsweg km 15,774 – BÜ „Friedhofsdamm“ .....	12

<b>4</b>	<b>Besonderheiten, Zwangspunkte.....</b>	<b>12</b>
4.1	km 1,165 bis km 1,337 Schwergewichtswand.....	12
4.2	km 1,736 KrBW Str. 1023 .....	12
4.3	km 6.184 – EÜ Ziegeleiweg.....	13
4.4	km 9,078 EÜ Kieler Weg.....	13
4.5	km 14,917 EÜ Mühlenaue.....	13
4.6	km 15,225 EÜ Hufenweg .....	14
<b>5</b>	<b>Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlage .....</b>	<b>14</b>

## 1 Allgemeines

Gegenstand der Untersuchungen ist die Strecke 1023 Kiel Hbf - Neustadt (Holst.) im Abschnitt Kiel Hbf - Preetz, km 0,627 bis km 15,743.

Im zweiten Bauabschnitt sind aufgrund der geplanten abschnittswisen Anhebung der zulässigen Geschwindigkeiten die hierfür erforderlichen Maßnahmen am Bahnkörper und an der Streckenausrüstung zu realisieren. Im Zuge der Planung ist ein Konzept Brand- und Katastrophenschutz zu erstellen.

Die Planung des Zuwegungs- und Rettungswegekonzeptes erfolgt entsprechend der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“.

## 2 Planungsgrundlage

### 2.1 Richtlinien

- EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“, Eisenbahn-Bundesamt vom 07.12.2012
- Umsetzungsleitfaden zur Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“, Handlungsanweisung der DB Netz AG (TM: 1-2015-10642 I.NMN) vom 03.08.2015
- Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW / DWA-A 904, Ausgabe 2005), Herausgeber: Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Ausgabe 2006), Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- DIN 14090 Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken (Ausgabe 2003), Herausgeber: Deutsches Institut für Normung e. V. (DIN)

### 2.2 Zuwegekarten

Im Zuge der Konzepterstellung wurden vom Infrastrukturdatenmanagement - Visualisierung (I.NPP 41(V)) - die aktuellen Zuwegekarten des Notfallmanagements für den Bereich Hbf Kiel - Bf Preetz abgefragt.

Folgende Karten liegen vor:

- Zuwege-Karte Blattnummer s3\_11\_36, 3. Auflage, Stand Mai 2011
- Zuwege-Karte Blattnummer s3\_12\_36, 2. Auflage, Stand Juni 2006
- Zuwege-Karte Blattnummer s3\_12\_37, 2. Auflage, Stand Juni 2006

Der zuständige Notfallmanager für den Streckenabschnitt ist Herr Nils Lindemann, Arbeitsgebietsleiter Betrieb im Regionalnetz Nord-Ostsee (I.NVR-N-R-NOS (B)).

### 2.3 Rettungswege

Die Rettungswege werden außerhalb des Gefahrenbereichs parallel zur Gleisanlage angeordnet. Die geplanten Rettungswege sind so anzulegen, dass ein sicheres Begehen sowie Erreichen und Verlassen des Zuges möglich ist. In diesen Bereichen sind Einbauten

Streckenertüchtigung Kiel-Lübeck 2. Bauabschnitt, PFA 1 + PFA 2  
Zuwegungskonzept für Rettungseinsätze

---

nicht zulässig. Die Rettungswege erhalten eine trittfeste und ebenflächige Befestigung. Der Aufbau erfolgt analog der Randwegkonstruktion gemäß Ril 836.

Ermittlung des Gefahrenbereichs gem. Ril 800.0130

Strecke 1023, Geschwindigkeitserhöhung auf  $v_e \leq 120$  km/h

$v \leq 160$  km/h → Gefahrenbereich: 2,50 m beidseits der Gleisachse

Mindestabmessungen der Rettungswege

Breite x Höhe = 0,80 x 2,20 m

## 2.4 Zuwegungen

Um das Heranführen der Fremdrehtungskräfte an die Bahnanlage zu gewährleisten, sind im maximalen Abstand von 1.000 m Zuwegungen vorzusehen. Diese müssen, wenn es sich hierbei um notwendige Folgemaßnahmen handelt, planfestgestellt, dinglich gesichert und in eine straßenverkehrsrechtliche Zugangsregelung einbezogen werden.

Die Zuwegungen binden an den Rettungsweg an und werden in Zufahrten und Zugänge unterschieden.

### 2.4.1 Zugänge

Die Zugänge sind trittfest und ebenflächig auszubilden. Die Überwindung von möglichen Höhenunterschieden ist durch Treppen oder durch Rampen mit einer Längsneigung von maximal 10 % zu überbrücken. Die maximale Länge eines Zuganges beträgt 100 m.

Mindestabmessungen der Zugänge

Breite x Höhe = 1,60 x 2,20 m

### 2.4.2 Zufahrten

Die Zufahrten beginnen an öffentlichen Straßen und Wegen und enden am Schienenweg oder kreuzen diesen. Diese sind nach DIN 14090 ausreichend zu befestigen. Wird eine Zufahrt punktuell (Stichstraße) an die Bahnanlage herangeführt, dann ist am Ende dieser Zufahrt eine Wendeanlage für Fahrzeuge bis 9 m Länge zu gewährleisten. Bei einer Zufahrtslänge von über 1.000 m sind geeignete Ausweichstellen vorzusehen. Die Länge einer Ausweichstelle soll 40 m nicht unterschreiten (vier Fahrzeuge). Nichtöffentliche Zufahrten, die ausschließlich der Erreichbarkeit der Eisenbahninfrastruktur dienen, sind durch Absperrvorrichtungen gemäß DIN 14090 zu sichern.

Mindestabmessungen der Zufahrten

Breite x Höhe = 3,50 x 3,50 m

### 3 Baumaßnahmen für den Brand- und Katastrophenschutz

#### 3.1 Allgemeines

Aufbauend auf den in den Zuwegekarten gekennzeichneten vorhandenen Zuwegungen und unter Einhaltung der in Punkt 2.1 genannten Richtlinien ergeben sich verschiedene Zuwegungen zum am Bahnkörper entlang verlaufenden Rettungsweg. Die Zuwegungen sind in den Übersichtsplänen Unterlage 21.2 - 21.5 dargestellt.

#### 3.2 Verkehrsflächen

Die für die Umsetzung des Rettungskonzeptes erforderlichen neuen Verkehrsflächen werden mit ungebundenen Materialien (wassergebundene Decke auf Schottertragschicht) befestigt.

Für die Zufahrten bzw. Wendeanlagen wird folgender Aufbau gemäß Richtlinien für den ländlichen Wegebau DWA-A 904, Bild 8.3a, Zeile 2 (mittlere Verkehrsbeanspruchung) angewendet:

5 cm	Deckschicht aus Splitt-Sand-Gemisch 0/8
30 cm	Schottertragschicht 0/45
<hr/>	
35 cm	Gesamtdicke des Aufbaus
	Filter-/Trennschicht aus Geogitter mit Geotextil

Ausgangstragfähigkeit auf der Schottertragschicht:  $E_{V2} \geq 120 \text{ MN/m}^2$

Ausgangstragfähigkeit auf dem Gründungsplanum:  $E_{V2} \geq 30 \text{ MN/m}^2$

Für die Zugänge wird folgender Aufbau gemäß Richtlinien für den ländlichen Wegebau DWA-A 904, Bild 8.3a, Zeile 2 (geringe Verkehrsbeanspruchung) angewendet:

5 cm	Deckschicht aus Splitt-Sand-Gemisch 0/8
20 cm	Schottertragschicht 0/45
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke des Aufbaus

Ausgangstragfähigkeit auf der Schottertragschicht:  $E_{V2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$

Ausgangstragfähigkeit auf dem Gründungsplanum:  $E_{V2} \geq 30 \text{ MN/m}^2$

Als seitliche Stütze der Wegebefestigung werden Bankette vorgesehen. Diese werden standfest mit Schotterrasen ausgeführt. Der Übergang zum vorhandenen Gelände wird hergestellt.

Das anfallende Niederschlagswasser versickert direkt bzw. über das angrenzende Gelände. Eine 0,50 m breite Mulde am Rand der Wendeanlage sorgt für den Abfluss des Oberflächenwassers.

#### 3.3 Zugang zum Rettungsweg km 1,137 – ESTW Gebäude

##### 3.3.1 Vorhandener Zustand

Von der L321 (Bahnhofstraße) ist vor dem Bahnübergang mit der Strecke 9107 im Süden eine Zufahrt zum ESTW-Gebäude vorhanden. Vor dem Gebäude befindet sich auch ein Parkplatz, der nicht befestigt ist. Neben dem ESTW-Gebäude existiert ein Dienstüberweg über 6 Gleise zum Stellwerksgebäude, das sich zwischen den Gleisen der Strecke 1023 Kiel - Lübeck und 1032 Kiel - Meimersdorf befindet. Von diesem Stellwerksgebäude

gibt es bereits eine Treppe (Breite = 1 m) mit Geländern, die die Böschung hinauf zum Gleis der Strecke 1023 Kiel - Lübeck führt. Die letzte Treppe mit 6 Stufen besitzt keine Geländer.

### **3.3.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Der Parkplatz wird nach Abschnitt 3.2 befestigt (845 m<sup>2</sup>) und dient als Wendeanlage. Dazu wird eine Bordsteinkante gegenüber des ESTW-Gebäudes abgesenkt und so eine Wendemöglichkeit für Rettungsfahrzeuge geschaffen.
- Neubau letzte Böschungstreppe inkl. Geländer

## **3.4 Zugang zum Rettungsweg km 2,070**

### **3.4.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 1,960 wird im Rahmen der Streckenertüchtigung die EÜ „Weg“ erneuert. Der unterführte Weg „Diedrichstraße-Hofteich“ verläuft bahnrechts parallel zum Streckengleis, getrennt durch eine Stützwand. In Höhe der Hausnummer 1 ist die Möglichkeit gegeben, einen höhengleichen Zugang zum Rettungsweg zu errichten. Der mit Schotter befestigte Weg hat eine Breite von > 3,50 m und ist als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nutzbar.

### **3.4.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen einer Wendeanlage in ungebundener Bauweise (175 m<sup>2</sup>)
- Herstellen eines geländegleichen Zuganges von der Zufahrt zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 5 m (8 m<sup>2</sup>)

## **3.5 Zugang zum Rettungsweg km 2,471 – BÜ „Sieversdieck“**

### **3.5.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 2,471 kreuzt der Bahnübergang „Sieversdieck“ die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

### **3.5.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

## **3.6 Zugang zum Rettungsweg km 3,225 – BÜ „Segeberger Landstraße“**

### **3.6.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 3,225 kreuzt der Bahnübergang „Segeberger Landstraße“ die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

### **3.6.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

### **3.7 Zugang zum Rettungsweg km 4,159**

#### **3.7.1 Vorhandener Zustand**

Vom Wellseedamm (K1) aus ist über die Buschkoppel die als Sackgasse ausgewiesene Straße „Kölenberg“ bei km 4,159 erreichbar. Die asphaltierte Straße hat eine Breite von > 3,50 m und ist als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nutzbar. Am Straßenende ist eine geeignete Wendeanlage vorhanden. Zwischen der Wendeanlage und dem Rettungsweg befindet sich ein zum Teil abgängiger Zaun.

#### **3.7.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen eines Zuganges von der Zufahrt zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 5 m (8 m<sup>2</sup>) mit Durchgangsmöglichkeit durch den vorhandenen Zaun
- Einbau einer Böschungstreppe zum Rettungsweg mit der erforderlichen Breite von 1,60 m

### **3.8 Zugang zum Rettungsweg km 4,640**

#### **3.8.1 Vorhandener Zustand**

Vom Wellseedamm über den Schlehenkamp ist die Zufahrt zur ehemaligen Baustelleneinrichtungsfläche km 4,640 erreichbar. Die mit Schotter befestigte Zufahrt hat eine Breite von > 3,50 m und endet als Sackgasse mit einer geeigneten Wendeanlage. Die Zufahrt kann für Rettungsfahrzeuge genutzt werden.

#### **3.8.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen eines geländegleichen Zuganges von der Zufahrt zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 5 m (8 m<sup>2</sup>)

### **3.9 Rettungswege im Bf Kiel Elmschenhagen km 5,300**

#### **3.9.1 Vorhandener Zustand**

Am Gleis 2 bahnlinks befindet sich ein Außenbahnsteig in modularer Bauweise mit einer Länge von 140 m und einer Einbauhöhe von 76 cm über SO. Der Rettungsweg endet jeweils vor dem Bahnsteiganfang bzw. -ende. Am durchgehenden Hauptgleis 1 befindet sich kein Bahnsteig. Im Zuge der Streckenertüchtigung ist der Neubau eines Bahnsteiges am Gleis 1 geplant.

#### **3.9.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Anbindung Bahnsteiganlage an den Rettungsweg durch Herstellung einer Diensttreppe

### **3.10 Zugang zum Rettungsweg km 5,330 – BÜ „Elmschenhagen“**

#### **3.10.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 5,330 kreuzt der Bahnübergang „Elmschenhagen“ die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

### **3.10.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

## **3.11 Zugang zum Rettungsweg km 6,409 – BÜ „Kroog“**

### **3.11.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 6,409 kreuzt der Bahnübergang „Kroog“ die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

### **3.11.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

## **3.12 Zugang zum Rettungsweg km 7,250**

### **3.12.1 Vorhandener Zustand**

Von der Gutenbergstraße ist die Bahnanlage über den Paradiesweg auf der bahnlinken Seite bei km 7,250 erreichbar. Der Paradiesweg ist mit Schotter befestigt und hat eine Breite von 2,50 bis 3,50 m. Die Breite der bahnparallelen Zufahrt ist für Rettungsfahrzeuge nicht ausreichend.

### **3.12.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Verbreiterung der Zufahrt (Paradiesweg) auf B=3,50 m, L= 550 m in ungebundener Bauweise
- Herstellen einer Wendeanlage in ungebundener Bauweise (175 m<sup>2</sup>)
- Einbau einer Böschungstreppe zum Rettungsweg mit der erforderlichen Breite von 1,60 m
- Herstellen eines Zuganges von der Zufahrt zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 15 m (24 m<sup>2</sup>)

## **3.13 Zugang zum Rettungsweg km 8,100**

### **3.13.1 Vorhandener Zustand**

Von der Gutenbergstraße aus ist der Zugang zum Rettungsweg km 8,100 erreichbar. Neben dem Streckengleis verlaufen zwei Anschlussgleise, die im Zuge der Streckenertüchtigung zurück gebaut werden.

### **3.13.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Einbau von zwei Böschungstreppe vom Gehweg zum Rettungsweg mit der erforderlichen Breite von jeweils 1,60 m
- Herstellen eines Zuganges vom Gehweg neben der Straße zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 14 m (23 m<sup>2</sup>)

### **3.14 Zugang zum Rettungsweg km 8,980**

#### **3.14.1 Vorhandener Zustand**

Von der B76 aus ist über die Sackgasse „Alte Kieler Straße“ der Zugang zum Rettungsweg km 8,980 erreichbar. Am Straßenende ist eine geeignete Wendeanlage vorhanden. Die Wendeanlage ist durch einen Zaun vom Rettungsweg getrennt. Straße und Wendeanlage sind mit Asphalt befestigt und als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nutzbar.

#### **3.14.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen eines geländegleichen Zuganges von der Wendeanlage zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 5 m (8 m<sup>2</sup>) mit Durchgangsmöglichkeit durch den vorhandenen Zaun

### **3.15 Zugang zum Rettungsweg km 9,544 – Bf Raisdorf**

#### **3.15.1 Vorhandener Zustand**

Im Bahnhof Raisdorf befindet sich am durchgehenden Hauptgleis 2 ein modularer Fertigteilbahnsteig mit einer Baulänge von 220 m und einer Einbauhöhe über SO von 76 cm. Am Kreuzungsgleis 1 befindet sich ein konventioneller Bahnsteig mit einer Baulänge von 220 m und einer Einbauhöhe über SO von 76 cm. Der Rettungsweg endet jeweils am Bahnsteiganfang bzw. -ende. Die Zuwegung von den Bahnsteigen zur öffentlichen Straße (Bahnhofstraße) erfolgt gemäß dem Brandschutzkonzept des Bahnhofs Raisdorf. Der Parkplatz am Bahnhofsvorplatz ist durch eine Schrankenanlage gesichert.

#### **3.15.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Anbindung Bahnsteiganlage an den Rettungsweg durch Herstellung von Dienstreppen

### **3.16 Zugang zum Rettungsweg km 9,990**

#### **3.16.1 Vorhandener Zustand**

Von der B76 aus ist über die Preetzer Straße der Zugang am Parkplatz km 9,990 erreichbar. Der mit Schotter befestigte Parkplatz ist als Zufahrt und Bewegungsfläche für Rettungsfahrzeuge geeignet.

#### **3.16.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen eines Zuganges vom Parkplatz zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 5 m (8 m<sup>2</sup>)

### **3.17 Zugang zum Rettungsweg km 10,808 – BÜ „Vogelsang“**

#### **3.17.1 Vorhandener Zustand**

Von der Preetzer Chaussee / Raisdorf (B76) ist über einen Waldweg von bahnlinks der BÜ „Vogelsang“ erreichbar. Der Bahnübergang soll im Zuge der Streckenertüchtigung aufgelassen werden. An der B76 ist der Waldweg mit einer Schranke gesichert. Der mit Schotter befestigte Waldweg hat eine Breite von ca. 4,00 m. Der Waldweg kann als Zufahrt zum Rettungsweg genutzt werden.

### 3.17.2 Erforderliche Baumaßnahmen

- Herstellen eines geländegleichen Zugangs vom Waldweg zum Rettungsweg mit der erforderlichen Breite von 1,60 m im Zuge der Auflassung des Bahnübergangs
- Herstellen einer Wendeanlage in ungebundener Bauweise (175 m<sup>2</sup>)
- Ausstattung Schrankenanlage mit einem mit der Feuerwehr abgestimmten Verschlussystem

## 3.18 Zugang zum Rettungsweg km 11,755

### 3.18.1 Vorhandener Zustand

Von der Preetzer Chaussee / Raisdorf (B76) aus ist über einen Waldweg der bereits aufgelassene Bahnübergang „Waldweg“ bei km 11,755 erreichbar. Der mit Schotter befestigte Waldweg hat eine Breite von > 3,50 m und ist als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge geeignet. An der B76 ist der Waldweg mit einer Schranke gesichert. Im Anschluss an den befestigten Waldweg verläuft ein unbefestigter Weg mit einer Breite von > 1,60 m bis zur Bahnanlage. Am ehemaligen Bahnübergang sind quer zum Weg Erdwälle angeschüttet worden, die allerdings durch einen Trampelpfad teilweise wieder abgetragen wurden.

### 3.18.2 Erforderliche Baumaßnahmen

- Herstellen eines Zuganges zum Rettungsweg im Bereich des Erdwalls, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 20 m (32 m<sup>2</sup>)
- Einbau einer Böschungstreppe zum Rettungsweg mit der erforderlichen Breite von 1,60 m
- Herstellen einer Wendeanlage in ungebundener Bauweise (175 m<sup>2</sup>)
- Ausstattung Schrankenanlage mit einem mit der Feuerwehr abgestimmten Verschlussystem

## 3.19 Zugang zum Rettungsweg km 12,620

### 3.19.1 Vorhandener Zustand

Von der Preetzer Chaussee / Raisdorf (B76) ist der ehemalige Standort des Wärterhäuschens km 12,620 über einen Waldweg als Zufahrt erreichbar. An der B76 ist der Waldweg mit einer Schranke gesichert. Der größtenteils unbefestigte Waldweg hat eine Breite von ca. 3,00 m. Die Breite der Zufahrt ist für Rettungsfahrzeuge nicht ausreichend.

### 3.19.2 Erforderliche Baumaßnahmen

- Ertüchtigung der Zufahrt (bahnlinks) von der B76, B=3,50 m, L=350 m in ungebundener Bauweise (1225 m<sup>2</sup>)
- Herstellen eines geländegleichen Zuganges von der Zufahrt zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 50 m (80 m<sup>2</sup>)
- Herstellen einer Wendeanlage in ungebundener Bauweise (175 m<sup>2</sup>)
- Einbau einer Böschungstreppe mit der erforderlichen Breite von 1,60 m bahnlinks Strecke

- Ausstattung Schrankenanlage mit einem mit der Feuerwehr abgestimmten Verschlussystem

### **3.20 Zugang zum Rettungsweg km 13,700 – GSMR-Mast Klosterforst**

#### **3.20.1 Vorhandener Zustand**

Von der Preetzer Chaussee / Raisdorf (B76) ist über einen beschränkten Weg die Aufstellfläche für den 2015 errichteten GSMR-Mast erreichbar. Der Weg ist mit einer Schottertragschicht befestigt und besitzt eine Wendemöglichkeit vor der Aufstellfläche. Von der Aufstellfläche führt eine 1,00 m Breite Treppe mit einem einseitigen Geländer zum GSMR-Mast, der sich etwa auf Höhe der Schienenoberkante befindet.

#### **3.20.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

### **3.21 Zugang zum Rettungsweg km 14,519 – BÜ „Pohnsdorfer Straße“**

#### **3.21.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 14,519 kreuzt der Bahnübergang „Pohnsdorfer Straße“ die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

#### **3.21.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

### **3.22 Zugang zum Rettungsweg km 15,225 – EÜ „Hufenweg“**

#### **3.22.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 15,225 befindet sich im II. Quadranten der EÜ „Hufenweg“ eine als Sackgasse beschilderte und mit Pflaster befestigte Zufahrt zum Gebäude der Arbeiterwohlfahrt. Am Straßenende ist eine geeignete Wendeanlage vorhanden. Die Stichstraße hat eine Breite von > 3,50 m und ist als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge geeignet. Die Wendeanlage ist durch einen Zaun vom Rettungsweg getrennt.

#### **3.22.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Herstellen eines Zuganges von der Wendeanlage zum Rettungsweg, erforderliche Breite 1,60 m, Länge 10 m (18 m<sup>2</sup>)

### **3.23 Rettungswege im Bf Preetz km 15,400**

#### **3.23.1 Vorhandener Zustand**

Im Bahnhof Preetz befinden sich an beiden Gleisen konventionell errichtete Außenbahnsteige mit einer Baulänge von 210 m und einer Einbauhöhe von 76 cm über SO. Der Rettungsweg endet jeweils am Bahnsteiganfang bzw. -ende.

#### **3.23.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Anbindung Bahnsteiganlage an den Rettungsweg durch Herstellung von Dienstreppen

### **3.24 Zugang zum Rettungsweg km 15,774 – BÜ „Friedhofsdamm“**

#### **3.24.1 Vorhandener Zustand**

Bei km 15,774 kreuzt der Bahnübergang „Friedhofsdamm“ als Zufahrt zum Friedhof die Strecke 1023 höhengleich. Der Bahnübergang wird gemäß den Zuwegekarten bereits als Zugang zum Rettungsweg genutzt. Auf der bahnrechten Seite endet die Straße als Sackgasse mit einer befestigten Wendemöglichkeit. Die vorhandene Straßenbreite beträgt > 3,50 m.

#### **3.24.2 Erforderliche Baumaßnahmen**

- Keine.

## **4 Besonderheiten, Zwangspunkte**

Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind beidseitig 0,80 m breite Randwege, die als Rettungswege genutzt werden können, vorhanden. Allerdings gibt es im Bereich einiger bestehender Ingenieurbauwerke folgende Einschränkungen oder Besonderheiten:

### **4.1 km 1,165 bis km 1,337 Schwergewichtswand**

Im Bereich der Schwergewichtswand wird die Lage des Gleises der Strecke 1023 verändert und der Oberbau erneuert. Für die Sicherung des Gleisquerschnitts wird von km 1,165 bis km 1,337 der Neubau einer Stützwand erforderlich. Diese befindet sich zwischen einer vorhandenen Stützwand der benachbarten Strecke 1220 und der hier betroffenen Strecke 1023. Die Strecke 1023 verläuft in diesem Bereich neben und bis zu 1,0m oberhalb der Strecke 1220. Die Stützwand dient der Lagesicherung des Oberbaus. Im Bereich der Stützwand ist wegen der beengten Verhältnisse die Realisierung von beidseitigen Randwegen nicht möglich. Auf der gesamten Länge der Schwergewichtswand ist eine Rand- und Rettungsweg bahnlinks, auf der von der Stützwand abgewandten Seite, vorhanden. Eine Rettung im Notfall ist somit zu jeder Zeit gewährleistet. Im Rettungskonzept wird ausgewiesen, dass der Rettungsweg nur einseitig vorhanden ist.

### **4.2 km 1,736 KrBW Str. 1023**

Das Kreuzungsbauwerk weicht von den Abmessungen für Eisenbahnüberführungen gemäß der allgemeinen Entwurfselemente RIL 804 ab. Für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sind keine baulichen Anpassungen des Brückenbauwerks erforderlich. Die Hauptträger des Bauwerks ragen in das Lichtraumprofil der Strecke hinein. Die Einschränkungen des Lichtraumes sind im Engstellenverzeichnis der DB Netz AG verzeichnet und mit 2,18m von Gleisachse angegeben. Bei der EÜ Kreuzungsbauwerk haben wir im Fall einer erforderlichen Rettung einen Abstand zwischen Zugbegrenzungslinie und dem Hauptträger von 2,36m-1,5m (die halbe Breite des Regionalexpress) = 0,86m. Kommt der Zug auf der Brücke zum Stehen, können die Kunden Türen außerhalb der Brücke nutzen oder im Gleisbereich die Brücke verlassen. Eine Rettung im Notfall ist somit zu jeder Zeit gewährleistet. Vor und Hinter dem Bauwerk schließen Rettungswege beidseitig an.

### **4.3 km 6.184 – EÜ Ziegeleiweg**

Die Bahntrasse der Strecke 1023 Kiel -Lübeck kreuzt in km 6,184 einen Weg.

Das überführende Brückenbauwerk besteht aus einem Stahlbetonrahmen und wurde in der letzten Zustandsbewertung in die Zustandskategorie 1 eingeordnet. Die während der Zustandsbewertung festgestellten Mängel stellen für die Tragfähigkeit des Bauwerkes keine Mängel dar. Von einer Bauwerkserneuerung kann abgesehen werden.

Die Geschwindigkeit auf dem Bauwerk wird von den heutigen 90 km/h auf 140 km/h erhöht.

Gemäß EBA Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.12.2012 ist bei bis zu zwei Gleisen ein einseitiger Rettungsweg (80 x 200 cm) vorzusehen. Dieser ist nicht vorhanden.

Bahnrechts wird die Randkappe daher mit einem Stahlbetonbalken verbreitert und somit ein ausreichender Rettungsweg von min. 80 cm und ein Geländerabstand > 3,30 m realisiert.

Bahnlinks ist ein ausreichender Geländerabstand > 3,30 m vorhanden. Auf der Kappe befindet sich hier ein aufgesetzter Kabelkanal. Neben diesem ist ausreichend Raum von > 50 cm vorhanden, um einen Sicherheitsraum gemäß Ril 804.1101 A01 sicherzustellen. Bahnlinks sind somit keine baulichen Maßnahmen erforderlich.

### **4.4 km 9,078 EÜ Kieler Weg**

Die EÜ Kieler Weg weicht von den Abmessungen für Eisenbahnüberführungen gemäß der allgemeinen Entwurfselemente RIL 804 ab. Für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sind keine baulichen Anpassungen des Brückenbauwerks erforderlich. Die Einschränkungen des Lichtraumes sind bereits heute im Engstellenverzeichnis der DB Netz AG aufgeführt und somit betrieblich berücksichtigt. Die Einschränkungen des Lichtraumes sind im Engstellenverzeichnis der DB Netz AG mit 1,91 m bahnlinks und 2,04 m bahnrechts von Gleisachse angegeben. Bei der EÜ Kieler Straße haben wir im Fall einer erforderlichen Rettung einen Abstand zwischen Zugbegrenzungslinie und dem festen Bauteil des Bauwerks von 2,30m-1,5m (die halbe breite des Regionalexpress) = 0,8 m. Kommt der Zug auf der Brücke zum Stehen, können die Kunden Türen außerhalb der Brücke nutzen oder im Gleisbereich die Brücke verlassen. Eine Rettung im Notfall ist somit zu jeder Zeit gewährleistet. Vor und Hinter dem Bauwerk schließen Rettungswege beidseitig an. Der Abstand zur nächstgelegenen Zuwegung in km 8,980 beträgt 98m. Die Rettungskräfte sind somit schnell vor Ort.

### **4.5 km 14,917 EÜ Mühlenau**

Die bestehende Randwegkonstruktion auf der bahnrechten Seite ist nicht richtlinienkonform, da hier der Geländerabstand zum Gleis mit 2,60m zu klein ist. Deswegen ist es vorgesehen einseitig an der EÜ die vorhandene Stahlkonstruktion zurück zu bauen und eine Randwegkonsole zu montieren. Die Gleislage auf dem Bauwerk wird nicht verändert. Auch im Nachgang zu dieser Anpassung entspricht die EÜ Mühlenau nicht den Abmessungen für Eisenbahnüberführungen gemäß der allgemeinen Entwurfselemente der RIL 804.

Auf der gesamten Länge der EÜ Mühlenau ist ein Randweg bahnrechts vorhanden. Dieser wird als Rettungsweg genutzt. Eine Rettung im Notfall ist somit zu jeder Zeit gewährleistet.

Im Rettungskonzept wird ausgewiesen, dass der Rettungsweg einseitig vorhanden ist.

#### **4.6 km 15,225 EÜ Hufenweg**

Die EÜ Hufenweg weicht von den Abmessungen für Eisenbahnüberführungen gemäß der allgemeinen Entwurfselemente RIL 804 ab. Für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sind keine baulichen Anpassungen des Brückenbauwerks erforderlich.

Bei der EÜ Hufenweg ist im Fall einer erforderlichen Rettung ausreichend Platz für diese, da die Brücke zweigleisig ist. Kommt der Zug auf der Brücke zum Stehen, können die Kunden Türen außerhalb der Brücke nutzen oder im Gleisbereich die Brücke verlassen. Beide Gleise werden in jedem Fall gesperrt. Eine Rettung im Notfall ist somit zu jeder Zeit gewährleistet. Der Beginn des Bahnsteigs Gleis 2 der Verkehrsstation Preetz (km 15,241) und das Ende des Bauwerks (km 15,240) geht ineinander über. Somit können die Kunden im Gefahrenfall direkt über den Bahnsteig flüchten.

### **5 Auswirkungen auf die Planfeststellungsunterlage**

Die im Abschnitt zwischen km 0,6 und 15,7 befindlichen Zufahrten befinden sich zum größten Teil auf DB Gelände. Zufahrten, die auf Fremdgelände liegen, sind durch Grunderwerb für Dritte zu sichern.

Eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

aufgestellt:

Cottbus, den 16.09.2016

Ramona Baatz

I.TP-O-P-BLN(V)

aktualisiert:

Hamburg, den 22.02.2019

Vanessa Arendt

I.TV-N-P-HMB(V)

aktualisiert:

Hamburg, den 10.12.2019

Dr. Werner Böhr

I.TV-N-P-HMB(V)