

## Gutachtliche Detailstellungnahme 111awk11-G4 Rauchschutznachweis für den U-Bahnhof Rathaus Steglitz

**Datum:** 13.06.2016

pdf - Ausfertigung

**Auftraggeber:** Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)  
Anstalt des öffentlichen Rechts  
Bereich Infrastruktur

**Auftragnehmer:** Ingenieurbüro Arndt-Weiher-Koch  
Borkumstraße 2  
13189 Berlin

**Bearbeiter:** Dr.-Ing. Michael Dehne  
  
von der Ingenieurkammer Niedersachsen öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für Vorbeugenden Brandschutz  
  
Dipl.-Ing. Th. Koch  
  
von der Baukammer Berlin öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für Vorbeugenden Brandschutz  
bauvorlagenberechtigt gemäß § 66 (3) BauO Bln

Dieses Schriftstück umfasst 39 Seiten und 4 Anlagen. Es darf nur ungekürzt vervielfältigt werden. Eine Veröffentlichung - auch auszugsweise - bedarf in jedem Einzelfall der schriftlichen Genehmigung. Die Ergebnisse dürfen nicht auf andere Bauwerke übertragen werden.

---

<b>Bankverbindung</b>	Commerzbank AG	Berliner Volksbank	Ust.-ID-Nr.: DE170287006	Tel.: 030 4790869-0
<b>BLZ</b>	100 800 00	10090000	Steuernr.: 35/211/60256	Fax: 030 4790869-29
<b>Kontonummer</b>	905783300	1278935007		e-mail: <a href="mailto:buero@a-w-k.eu">buero@a-w-k.eu</a>
<b>SWIFT-BIC</b>	DRES DEFF	BEVO DEBB		Internet: <a href="http://www.a-w-k.eu">http://www.a-w-k.eu</a>
<b>IBAN</b>	DE31 10080000 0905783300	DE56 10090000 1278935007		

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Anlass und Auftrag</b> .....	<b>3</b>
<b>2 Grundlagen der Beurteilung</b> .....	<b>4</b>
2.1 Verwendete Unterlagen.....	4
2.2 Literatur.....	4
<b>3 Ausgangssituation</b> .....	<b>6</b>
<b>4 Beschreibung des verwendeten CFD-Modells</b> .....	<b>7</b>
4.1 Allgemeines.....	7
4.2 Fehlergrenzen der Methodik.....	8
<b>5 Schutzziele</b> .....	<b>10</b>
<b>6 Geometrische Randbedingungen</b> .....	<b>14</b>
<b>7 Brandszenarien</b> .....	<b>18</b>
<b>8 3D-Volumenmodell des Simulationsbereiches</b> .....	<b>20</b>
<b>9 Ergebnisse</b> .....	<b>25</b>
9.1 Allgemeines.....	25
9.2 Brandszenario 1 Brand eines Triebwagens in der Mitte des Gleises .....	26
9.3 Brandszenario 2 Brand eines Triebwagens im südlichen Drittel des Gleises .....	31
9.4 Schlussfolgerungen.....	37
<b>10 Zusammenfassung</b> .....	<b>39</b>
<b>Anlage 1</b>	<b>CD-ROM mit Videoclips (Darstellung der optischen Rauchdichte und der Erkennungsweite)</b>
<b>Anlage 2</b>	<b>Erläuterung der 12 Videoclips auf der CD-ROM</b>
<b>Anlage 3</b>	<b>Berechnung der Bemessungszeit nach TR Strab BS</b>
<b>Anlage 4</b>	<b>Papierausdrucke der verwendeten Planunterlagen</b>

## **1 ANLASS UND AUFTRAG**

Wir wurden von den Berliner Verkehrsbetrieben mit der Erarbeitung eines Rauchschutznachweises für den U-Bahnhof Rathaus Steglitz beauftragt.

Die vorliegende Gutachtliche Detailstellungnahme untersucht die Rauchausbreitung im U-Bahnhof im Falle eines Triebwagenbrandes und dient als Nachweis, dass die im Bestand vorhandenen Öffnungen für die Rauchableitung eine ausreichend hohe raucharme Schicht im Brandfall während des erforderlichen Zeitraums für die Evakuierung (Phase der Selbstrettung) des U-Bahnhofs gewährleisten.

Weitere brandschutztechnische Belange sind nicht Gegenstand dieser Gutachtlichen Detailstellungnahme.

Die Erarbeitung der Gutachtlichen Detailstellungnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Forschungsergebnisse auf dem Gebiet des vorbeugenden baulichen Brandschutzes.

## 2 GRUNDLAGEN DER BEURTEILUNG

### 2.1 Verwendete Unterlagen

- Planunterlagen

Für die Erstellung der Gutachtlichen Detailstellungnahme wurden folgende Planunterlagen verwendet:

Planbezeichnung (Bauteil)	Zg.-Nr.:	Projekt-Nr:	Maßstab	Datum
Grundriss Untergeschoss 1	R zu – E – 01	A21415	1:200	-
Grundriss Untergeschoss 2 Bahnsteigebene	R zu – E – 01	A21415	1:250	-
Übersichtsplan	B-01 / U9-10	A21415	1:500	-
Verteilerhalle Bahnsteighalle U 10 Grundriss	Rzo,u_GP300h	A21415, A21415-10	1:200	25.01.2016
Verteilerhalle Bahnsteighalle U 10 Grundriss	Rzo,u_GP300i	A21415, A21415-10	1:200	18.03.2016
Verteilerhalle Notausgang Grundrisse, Schnitte	Rzo,u_GP304c	A21415, A21415-10	1:100 1:250	20.11.2015
Bahnsteigebene Ebene unterhalb des Bahn- steiges Grundrisse	Rzo,u_GP400c	A21415, A21415-10	1:200	25.01.2016

- Evakuierungsberechnung für den U-Bahnhof Rathaus Steglitz, zur Verfügung gestellt von den Berliner Verkehrsbetrieben

### 2.2 Literatur

- [1] ISO/CD 13388 – “Fire Safety Engineering, Design Fire Scenarios and Design Fires”. Draft Feb. 1997
- [2] McGrattan, K. B. a. o.: Fire Dynamics Simulator (Version 5) – User’s Guide. National Institute of Standards and Technology
- [3] Hosser, D., Zehfuß, J., Dehne, M.: Schutzzielorientierte brandschutztechnische Bemessung für mehrgeschossige Gebäude. Stahlbau, 73. Jahrgang, Heft 4, S. 242 – 248
- [4] vfdb-Leitfaden Ingenieurmethoden des Brandschutzes. Erarbeitet vom vfdb-Referat 4, herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. Dietmar Hosser. Fassung November 2013
- [5] Jin, Z.: Visibility and Human Behavior in Fire Smoke, in SFPE Handbook of Fire Protection Engineering, National Fire Protection Association, Quincy, Massachusetts, 3<sup>rd</sup> Ed. 2002

- [6] Mangs, J., Keski-Rahkonen, O.: Characterization of the Fire Behaviour of a Burning Passenger Car. Parts I and II. Fire Safety Journal Vol. 23 No. 1, 1994, Elsevier Science, Oxford (GB)
- [7] Brandschutz Consult Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig: Arbeitsblatt zur Brandsimulationsrechnung bezogen auf das Fahrzeug der Baureihe – F 74
- [8] British Standards, Draft for Development DD 240, Fire Safety Engineering in Buildings; Part 1: “Guide to the Application of Fire Safety Engineering Principles”, 1997
- [9] Brein, D.: Anwendungsbereiche und -grenzen für praxisrelevante Modellansätze zur Bewertung der Rauchausbreitung in Gebäuden (Plume-Formeln). Erarbeitet an der Forschungsstelle für Brandschutztechnik an der Universität Karlsruhe (TH) Hertzstrasse 16, D – 76187 Karlsruhe
- [10] National Institute of Standards and Technology: “An Algorithm for Estimating the Plume Centerline Temperature in the Presence of a Hot Upper Layer.” Gaithersburg, Maryland, June 1998
- [11] National Institute of Standards and Technology: “Technical Reference Guide for FPEtool, Version 3.2.” Building and Fire Research Laboratory, Gaithersburg, Maryland, Draft April 1995
- [12] Heskestad, G.: “Fire Plumes. SFPE Handbook of Fire Protection Engineering.” Section 1/ Chapter 6, P. 107-115, National Fire Protection Association, Quincy, Massachusetts, April 1990
- [13] JCSS: Probabilistic Model Code. Joint Committee on Structural Safety, 2001
- [14] Arbeitspapier des vfdb-Referats 4 „Ingenieurmethoden des Brandschutzes“: Anhang zu QMV IV 04.04 – Bewertungen zu Fehlern; im Rahmen des Qualitätsmanagements nach ISO 9001 fortgeschriebene Statistik des Büros Brandschutz Consult Leipzig Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig.
- [15] DIN EN 1993-1-2, Eurocode 3 – „Bemessung und Konstruktion von Stahlbauten - Teil 1-2: Allgemeine Regeln; Tragwerksbemessung für den Brandfall“; Deutsche Fassung, Ausgabe 12-2010
- [16] Morgan, H.; Gardner, J.: Design principles for smoke ventilation in enclosed shopping centers. Building Research Establishment Report, CI / SfB (K23), 1990, Borehamwood, Herts (GB)
- [17] Verein Deutscher Ingenieure: VDI-Richtlinie 6019, Ingenieurverfahren zur Bemessung der Rauchableitung aus Gebäuden

- [18] Fire Engineering Guidelines. Australian Building Codes Board (ABCB), Australian Fire Authorities Council (AFAC), The Institution of Engineers, Australia (IEAust)
- [19] Fire Engineering Design Guide. Centre for Advanced Engineering, Christchurch, New Zealand, April 2001
- [20] Autorenkollegium: Hinweise zur Berechnung mittels Brandsimulationsmodelle, Stand 16.04.2009
- [21] Autorenkollegium: Hinweise zur Brandmodellierung mittels Feldmodell FDS 5, CFX, Fluent und KOBRA 3-D, Stand 01.01.2008

### **3 AUSGANGSSITUATION**

In U-Bahnhöfen können insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten hohe Personenanzahlen auftreten. Im Brandfall muss sichergestellt sein, dass die Personen ausreichend schnell und sicher ins Freie gelangen können. Dabei ist als maßgebendes Brandszenario ein brennender Triebwagen in der Bahnsteigebene anzunehmen. Während der Entfluchtung dürfen die Personen nicht in kritischem Maße durch Rauch und toxische Gase beeinträchtigt werden, daher ist rechnerisch eine ausreichend hohe raucharme Schicht für den erforderlichen Zeitraum der Selbstrettung nachzuweisen.

Die Berechnung der Evakuierungszeit mit anerkannten Methoden hat ergeben, dass der U-Bahnhof Rathaus Steglitz in einer Zeitspanne von 7,6 Minuten geräumt werden kann. Diese Angaben beruhen auf Studien des Auftraggebers. Eigene Untersuchungen zur Evakuierung wurden durch den Unterzeichner nicht vorgenommen. Während der Zeitspanne von mind. 7,6 Minuten muss eine ausreichend hohe raucharme Schicht vorhanden sein.

In der raucharmen Schicht müssen bestimmte Schutzzielkriterien bezüglich der Erkennungsweite, der optischen Rauchdichte und der Konzentration toxischer Gase eingehalten werden [4].

Die Berechnungen werden aufgrund der geometrischen und strömungstechnischen Randbedingungen mittels eines CFD-Modells durchgeführt.

Im EN Grundlagendokument (89/106/EEC vom 21. Dezember 1998) ist verankert, dass anstelle von Realversuchen Ingenieurmethoden des Brandschutzes angewendet werden dürfen, sofern diese ausreichend validiert sind. Das für die vorliegende Problemstellung verwendete CFD-Modell FDS (Fire Dynamic Simulator) vom National Institute of Standards and Technology (NIST) aus Gaithersburg, USA, stellt ein vielfach validiertes und weltweit anerkanntes Modell dar.

Der vorliegende CFD-Rauchschutznachweis wird gemäß dem vfdb-Leitfaden „Ingenieurmethoden des Brandschutzes“, Ausgabe November 2013, durchgeführt [4]. Dieser Leitfaden lehnt sich an internationale Normen an (Technical Reports ISO TR 13387 Part 1-8, siehe [1]) und stimmt inhaltlich mit den anderen europäischen und internationalen Design-Guides überein, z. B. mit dem

British Standard [8], den Australien Building Codes [18] und dem Neuseeländischen Fire Engineering Design Guide [19].

Mittels CFD-Simulation wird nachgewiesen, dass für eine Zeitspanne von mind. 7,6 Minuten (Evakuierungszeit) eine ausreichend hohe raucharme Schicht auf dem Bahnsteig und in der Zwischenebene aufrechterhalten bleibt.

Des Weiteren werden die Zeitspannen ermittelt, in denen in den unterschiedlichen Bereichen die Schutzzielkriterien bzgl. einer raucharmen Schicht gerade noch erfüllt werden.

## 4 BESCHREIBUNG DES VERWENDETEN CFD-MODELLS

### 4.1 Allgemeines

Bei dem für die Berechnung der Rauchausbreitung beim U-Bahnhof Rathaus Steglitz verwendeten Modell FDS [2] vom National Institute of Standards and Technology (NIST) handelt sich um ein Computational Fluid Dynamics (CFD)-Programm, welches neben den für Feldmodelle üblichen Navier-Stokes-Gleichungen zusätzlich noch eine Energieerhaltungsgleichung für die Bestimmung des Temperaturfeldes sowie Gleichungen für die Beschreibung der Turbulenzen beinhaltet.

Das Modell enthält ein Verbrennungsmodell, das eine Beschreibung des Sauerstoffverbrauches und der Entstehung von Verbrennungsprodukten ermöglicht. Der Algorithmus für die Beschreibung des strahlungsbedingten Wärmeaustauschs berücksichtigt neben dem Energieaustausch zwischen der Flamme und der Festkörperoberfläche auch die Absorption und Emission von Strahlung im Gasvolumen.

Das verwendete CFD-Modell FDS (**F**ire **D**ynamics **S**imulator) ist für die Behandlung der vorliegenden brandschutztechnischen Fragestellungen geeignet und ermöglicht die Beschreibung folgender Brandprozesse und Parameter:

- Wärmetransport durch Konvektion, Strahlung und Wärmeleitung,
- Turbulente Strömungen,
- Rauchgasmenge und Zusammensetzung,
- Entwicklung von Rauchgasschichten und raucharmen Bereichen,
- Erkennungsweite innerhalb von Rauchgasen,
- Rauchausbreitung in andere Raumbereiche bei beliebig komplizierten Geometrien,
- Temperaturentwicklung,
- Konzentration von Gasen und
- Strömungsgeschwindigkeiten sowie Massenfluss.

Für die Berechnung der genannten Größen wird das Volumen des betrachteten Gebäudes sowie ein Teil der äußeren Umgebung in Teilvolumina (Rechengitter) unterteilt. Die fundamentalen Erhaltungsgleichungen für Energie, Impuls und Masse werden auf den einzelnen Elementen des Rechengitters numerisch gelöst. Die oben genannten Größen können dabei orts- und zeitabhängig bestimmt werden.

Bei der Bewertung der von einem Brand ausgehenden Gefahren spielt das Ausmaß der Verrau-  
chung und die damit einhergehende Reduktion der Erkennungsweite eine wesentliche Rolle. In Vereinfachung der komplexen Vorgänge bei der Entstehung und Ausbreitung von Rauch lässt dieser sich als ein Medium beschreiben, welches zunächst im Bereich der Verbrennungszone erzeugt und durch die auftriebsbehaftete Konvektionsströmung transportiert wird, beeinflusst von Ventilationsströmungen, die durch Gebäudeöffnungen oder mechanische Ventilationsysteme hervorgerufen werden.

Dabei wird der heiße Brandrauch durch Einmischung von Luft verdünnt und abgekühlt, wobei er an Volumen zunimmt. Es bilden sich so die von Brandereignissen bekannten Phänomene wie Plume, ausgedehnte Rauchwalzen und lokale Wirbel, die nach dem derzeitigen Stand der Technik ausschließlich mit CFD-Modellen hinreichend genau simuliert werden können.

## 4.2 Fehlergrenzen der Methodik

Aufgrund notwendiger Idealisierungen innerhalb der CFD-Simulationsmodelle sind Abweichungen zwischen den rechnerisch ermittelten Strömungsvorgängen und der experimentell bestimmten Rauchausbreitung unvermeidbar.

Die Modellunsicherheit stellt die Größe dar, mit der das durch ein Modell berechnete Ergebnis korrigiert werden muss, um das tatsächliche, experimentell bestimmte Resultat zu erhalten. Dabei wird vorausgesetzt, dass das Experiment das exakte Ergebnis darstellt. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass auch Experimente aufgrund von naturgemäß vorhandenen Messfehlern gewissen Unsicherheiten unterworfen sind.

Abweichungen zwischen Modellen und Experimenten können durch Unsicherheitsfaktoren beschrieben werden. Möglich sind z. B. Multiplikative Ansätze, die sich wie folgt ergeben:

$$\eta = \frac{S_{T,exp}}{S_{T,cal}}$$

mit

$\eta$  Modellunsicherheitsfaktor für die Beschreibung der Rauchausbreitung [-]

$S_{T,cal}$  berechnete Rauchausbreitung [-]

$S_{T,exp}$  experimentell ermittelte Rauchausbreitung [-]



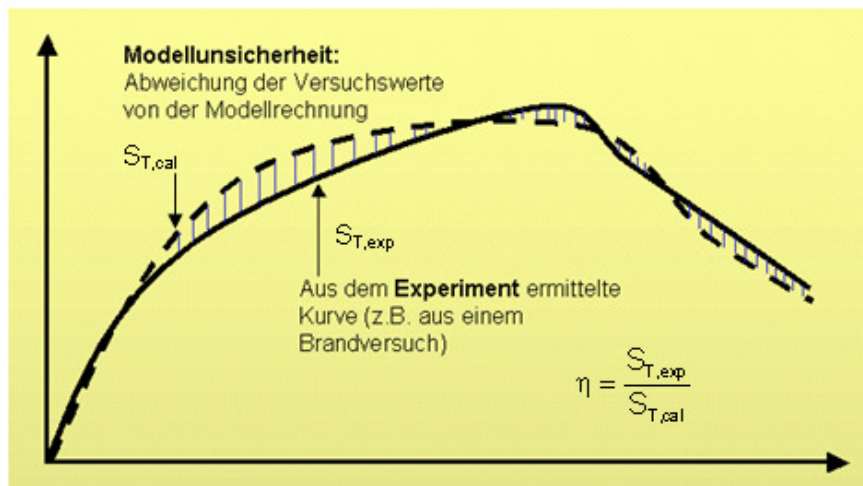


Abb. 1 Beschreibung von Modellunsicherheiten durch einen multiplikativen Ansatz

Bei Sicherheitsbetrachtungen (Systemzuverlässigkeitsanalysen) können die Modellunsicherheiten gemäß den Vorschlägen des JCSS Probabilistic Model Code [13] als normal verteilte Zufallsvariablen mit dem Mittelwert 1 und modellspezifischen Variationskoeffizienten verwendet werden, die jeweils auf Grundlage des Vergleiches der Ergebnisse von Brandversuchen mit den Resultaten aus entsprechenden Modellrechnungen ermittelt werden.

Auf Grundlage von eigenen Untersuchungen und einer Studie in [14] kann bei dem verwendeten CFD-Modell eine Modellunsicherheit von ca. 10 % angenommen werden.

Die Unsicherheiten beim Nachweis bezüglich der Streuung der Brandlasten und der naturgemäß stets vorhandenen Abweichungen des Modells zur Realität werden durch die konservative Festlegung der Rauchentstehungsrate abgedeckt.

Gemäß [7] ist beim Bemessungsbrand des Triebwagens BR – F 74 für den Zeitraum  $t = 0$  bis  $t = 720$  sec. eine Rauchentstehungsrate von 0,046 g/g anzusetzen. Dieser Wert wurde zur Abdeckung der Unsicherheiten beim Nachweis mit einem Sicherheitsbeiwert von 1,13 versehen, so dass in der Simulation eine Rauchentstehungsrate von 0,05 berücksichtigt wurde.

Eine in der Realität meist auftretende Schwelbrandphase wird zudem vernachlässigt, es wird vom Zeitpunkt  $t = 0$  an ein quadratisch anwachsender Brand angenommen.

Ggf. vorhandene Abweichungen der Modellrechnung von der Realität werden durch die vorgehaltenen Sicherheiten zuverlässig abgedeckt.

## 5 SCHUTZZIELE

Die Beurteilung einer ggf. vorhandenen Gefährdung durch Rauchgase erfolgt durch das Heranziehen von quantitativen Schutzzielkriterien für den Personenschutz.

Es sind nach [4] die folgenden Grenzwerte einzuhalten:

- **Erkennungsweite  $\geq 10$  m für reflektierende Zeichen**
- **Rauchdichte  $D_L$  (optische Dichte)  $\leq 0,15 \text{ m}^{-1}$**

Die Verwendung des Grenzwertes von  $0,15 \text{ 1/m}$  für die optische Dichte ist vertretbar, weil der Bahnhof sehr übersichtlich ist und in mehrere Richtungen entfluchtet werden kann.

Erfahrungsgemäß werden die Grenzkonzentrationen toxischer Gase immer eingehalten, wenn die Kriterien bezüglich der Erkennungsweite und der optischen Rauchdichte erfüllt werden. Die CO-Konzentration muss daher nicht weiter betrachtet werden, da sie nicht die maßgebende Ergebnisgröße darstellt.

Beurteilungsgröße	längere Aufenthaltsdauer (< 30 min)	mittlere Aufenthaltsdauer (ca. 15 min)	kurze Aufenthaltsdauer (< 5 min)
CO-Konzentration	100 ppm	200 ppm	500 ppm
CO <sub>2</sub> -Konzentration	1 Vol.-%	2 Vol.-%	3 Vol.-%
HCN-Konzentration <sup>(1)</sup>	8 ppm	16 ppm	40 ppm
Wärmestrahlung	1,7 kW/m <sup>2</sup>	2,0 kW/m <sup>2</sup>	< 2,5 kW/m <sup>2</sup>
Gastemperatur <sup>(2)</sup>	45 °C	50 °C	50 °C
Rauchdichte $D_L$	0,1 m <sup>-1</sup>	0,1 m <sup>-1</sup> / 0,15 m <sup>-1</sup> <sup>(3)</sup>	0,1 m <sup>-1</sup> / 0,2 m <sup>-1</sup> <sup>(3)</sup>
Erkennungsweite <sup>(4)</sup>	10 m – 20 m	10 m – 20 m	10 m – 20 m

Abb. 2 Schutzzielkriterien nach Tabelle 8.3 des vfdb-Leitfadens [4]

Bei einer optischen Rauchdichte  $< 0,15 \text{ m}^{-1}$  sind die Konzentrationen toxischer Gase in der raucharmen Schicht kleiner als die zulässigen Grenzwerte. Im Rahmen des vfdb-Referats 4 „Ingenieurmethoden des Brandschutzes“ herrscht daher Übereinstimmung in der Vorgehensweise, dass die Konzentrationen toxischer Gase in der raucharmen Schicht bei Betrachtung der optischen Rauchdichte und der Erkennungsweite nicht weiter untersucht werden müssen.

Die Erkennungsweite ist eine komplexe, von vielen Einflussfaktoren (Eigenschaften und Dichte der Rauchpartikel, Ausleuchtung des Raumes, Eigenschaften des wahrzunehmenden Objektes, Blickwinkel, individuelle Personeneigenschaften, Augenreizung durch Brandgase, etc.) abhängige

Größe. Dennoch zeigt die Auswertung von Rauchversuchen [5], dass ein im Wesentlichen reziproker Zusammenhang zwischen Rauchdichte und Erkennungsweite besteht.

Die Reduzierung der Erkennungsweite ist eine Folge der Lichtabsorption, die durch die optische Dichte der Rauchgase beschrieben wird.

Die Lichtabsorption wird durch die folgende Beziehung beschrieben:

$$I / I_0 = e^{-k \cdot x}$$

mit:

$I_0$  Intensität des unbehinderten Lichtstrahles,

$I$  durch Absorption und Streuung durch die Rauchgase geschwächte Lichtintensität,

$k$  Extinktionskoeffizient.

Der Extinktionskoeffizient  $k$  ergibt sich aus der Beziehung

$$k = \sigma_s \cdot \rho_s$$

mit:

$\sigma_s$  spezifischer Extinktionskoeffizient in  $m^2/g$ ,

Die optische Dichte OD ergibt sich entsprechend zu

$$OD = k / \ln 10.$$

Zwischen der Erkennungsweite  $S$  und dem Extinktionskoeffizienten  $k$  besteht die Beziehung

$S = C / k$  für nicht reizenden Rauch bzw.

$S = C / k (0.133 - 1.47 \log k)$  für Rauch, der die Augen reizt,

wobei die Konstante  $C$  für selbstleuchtende Objekte etwa gleich 8 und für lichtreflektierende Objekte etwa gleich 3 zu setzen ist.

Im vorliegenden Fall wird gemäß [4] eine Erkennungsweite von mindestens 10 m für *reflektierende* Zeichen gefordert.

Eine optische Rauchdichte von  $0,15 m^{-1}$  darf in der raucharmen Schicht während der erforderlichen Zeitspanne für die Evakuierung (mind. 7,6 Minuten) nur lokal (Brandherdnähe) begrenzt erreicht oder überschritten werden.

Das Schutzziel besteht darin, dass eine mindestens 2,0 m hohe raucharme Schicht aufrecht erhalten bleiben muss, in der die oben genannten Schutzzielkriterien bezüglich der erforderlichen

Mindesterkennungsweite und der maximalen optischen Rauchdichte eingehalten werden.

Gemäß Tabelle 3.2 des vfdb-Leitfadens „Ingenieurmethoden des Brandschutzes“ [4] muss die Einhaltung der Schutzzielkriterien bezüglich des Schutzziels der Begrenzung der Ausbreitung von Feuer und Rauch im Rettungswegbereich (hier: Bahnsteige, Treppen und Zwischenebene) mindestens für den Zeitraum der Selbstrettung eingehalten werden.

*Tabelle 1 Konkretisierung bauordnungsrechtlicher Schutzziele*

Funktionale Anforderung	Konkretisierung durch Angabe einzuhaltender Leistungskriterien
Begrenzung der Ausbreitung von Feuer und Rauch	Rauchfreihaltung für die eigenständige Flucht der Personen (objektbezogen zum Beispiel mindestens 10 Minuten)
Rettung von Menschen	Sicherer Aufenthalt in gesicherten Bereichen bis zur Rettung durch die Feuerwehr (objektbezogen zum Beispiel mindestens 30 Minuten)
Ermöglichung wirksamer Löscharbeiten innerhalb eines Gebäudes	Standicherheit der Konstruktion mehrgeschossiger Bauten (objektbezogen zum Beispiel mindestens 90 Minuten), Rauch- und Wärmeabzug über Zeitraum x bei maximaler Rauchschichtdicke y

Es wird aufgrund der Evakuierungsberechnung von einer Zeitspanne von 7,6 Minuten ausgegangen, bis zu der sich die Personen aus dem Gefahrenbereich entfernt haben.

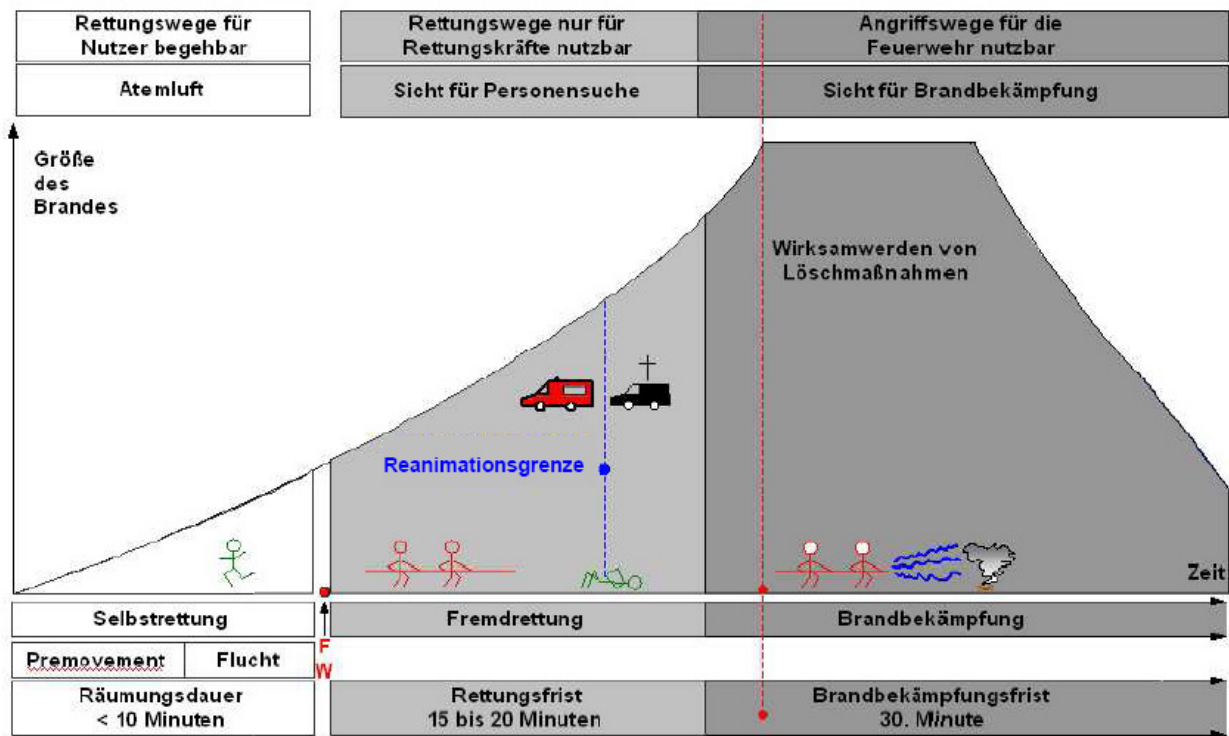
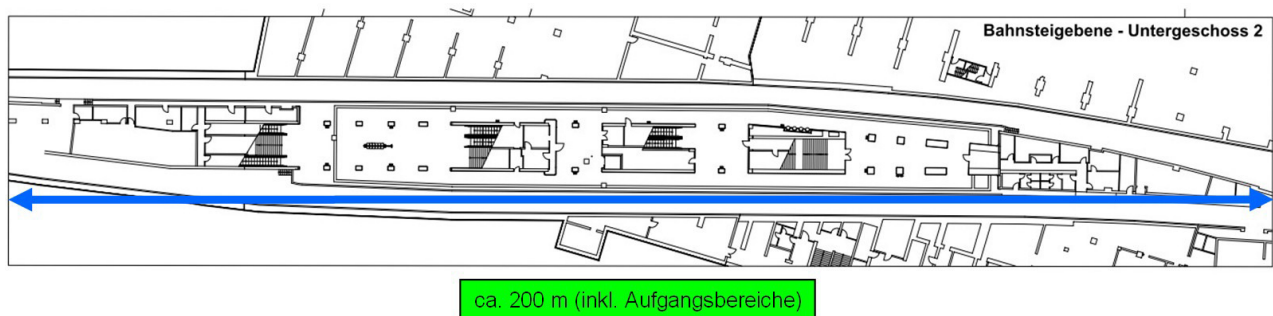


Abb. 3 Brandphasen mit zugeordneten Hauptnutzungen der Rettungswege

## 6 GEOMETRISCHE RANDBEDINGUNGEN

In der vorliegenden Gutachtlichen Detailstellungnahme werden nur die geometrischen und strömungsrelevanten Randbedingungen dargestellt, welche die Rauchausbreitung beeinflussen könnten.

Der in der Simulation betrachtete Bereich besitzt eine Länge von ca. 200 m (siehe nachfolgende Abbildung).



*Abb. 4 Länge des betrachteten Bahnhofs*

Der U-Bahnhof Rathaus Steglitz weist zwei Gleise und einen Bahnsteig auf. Im Norden und ca. im nördlichen Drittelpunkt befindet sich jeweils ein Ausgang in die Zwischenebene. Der Ausgang im südlichen Teil ist geschlossen. Zwischen den zwei Gleisen liegt ein Bahnsteig, der über die Aufgänge entfluchtet wird.

Nach Durchquerung der Zwischenebene gelangen die Personen über sieben Treppenanlagen ins Freie.



Abb. 5 Zwischenebene mit allen Ausgängen ins Freie

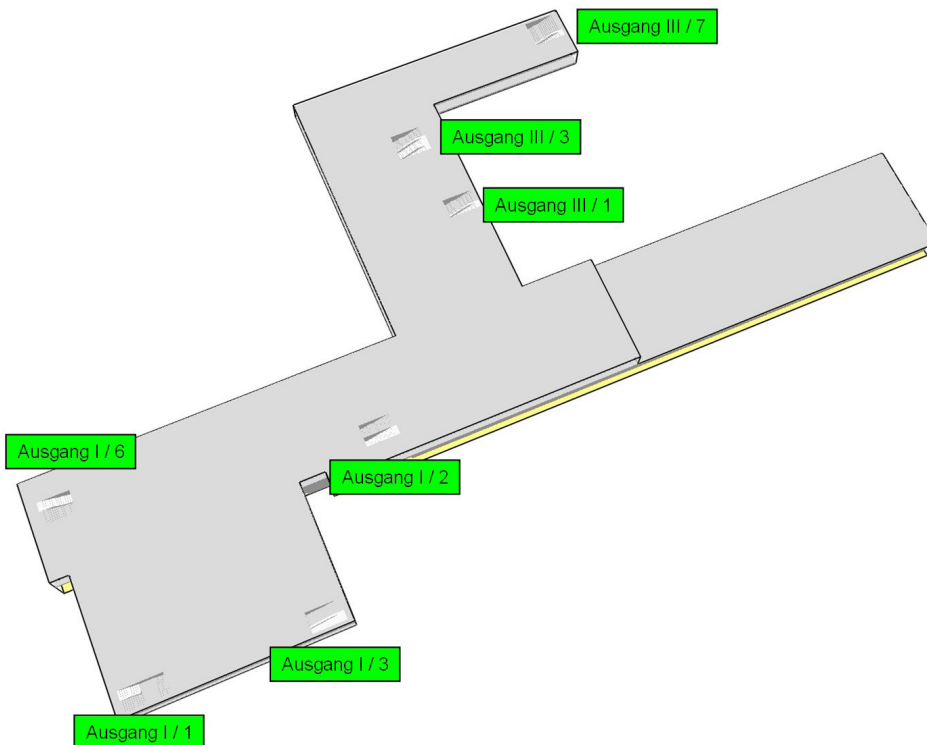


Abb. 6 Zwischenebene mit allen Ausgängen ins Freie im Modell

Die Zuluftnachströmung erfolgt über die Tunnelröhren. Je nach vorherrschender Längslüftung wird auch ein Teil der Abluft über die Röhren erfolgen. Die restliche Abluft strömt über die Treppenaufgänge in die Zwischenebene und von dort über die sieben Treppenanlagen ins Freie.

Eine zuginduzierte Tunnellängslüftung wurde außer Acht gelassen. Die brandbedingte Nachströmungsgeschwindigkeit im Gleis beträgt ca. 0,5 m/s,

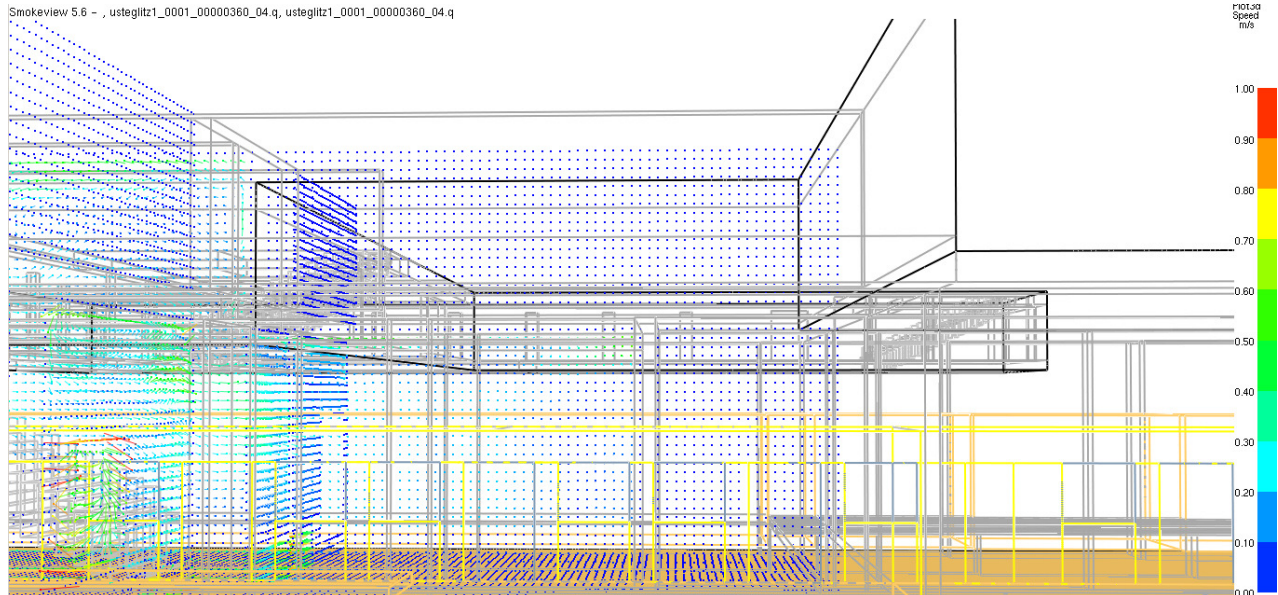


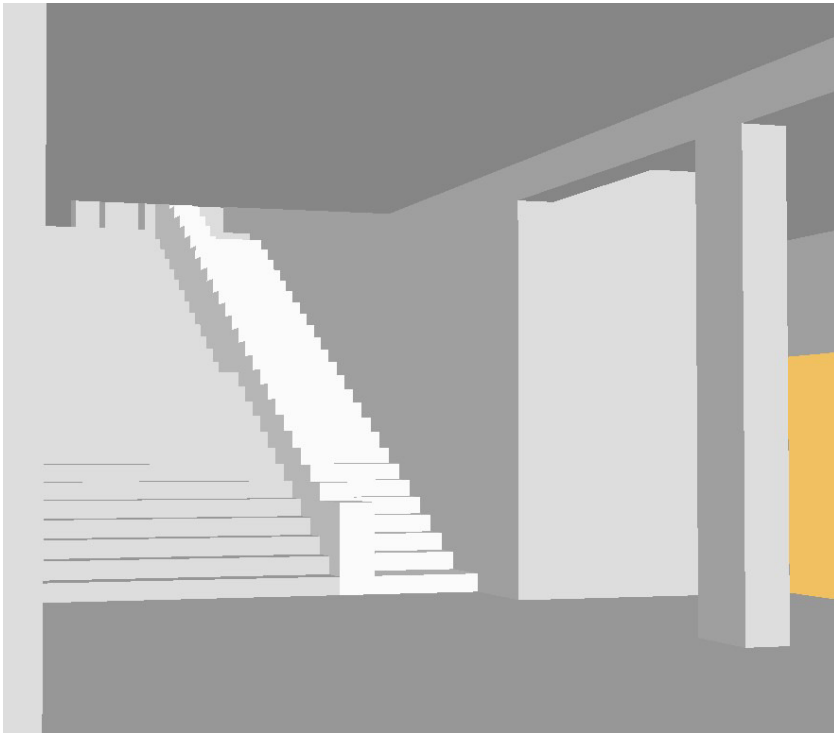
Abb. 7 Strömung in der Ebene des brennenden Triebwagens im Gleis

Die Unterzüge sind im Modell mit berücksichtigt. Der gesamte Bereich des Bahnsteigs wird bei einem Brandszenario wie ein Raum verraucht.



Abb. 8 Foto vom Bahnsteigbereich





*Abb. 9 Modellausschnitt Treppenaufgang*

## 7 BRANDSZENARIEN

Als Grund-Szenario wurde gemäß Abstimmung mit dem Auftraggeber der Brand eines Triebwagens vom Typ BR – F 74 (Großprofil) angenommen. Es werden zwei Brandszenarien in einem Fahrzeugteil ohne Fahrerraum vorausgesetzt, weil hier gemäß [7] die Wärmefreisetzungsrate höher ist als in einem Fahrzeugteil mit Fahrerraum.

Zum Brandverhalten des oben genannten Triebfahrzeuges erfolgten Materialprüfungen und rechnerische Untersuchungen, in deren Ergebnis eine Brandverlaufskurve bestimmt wurde [7].

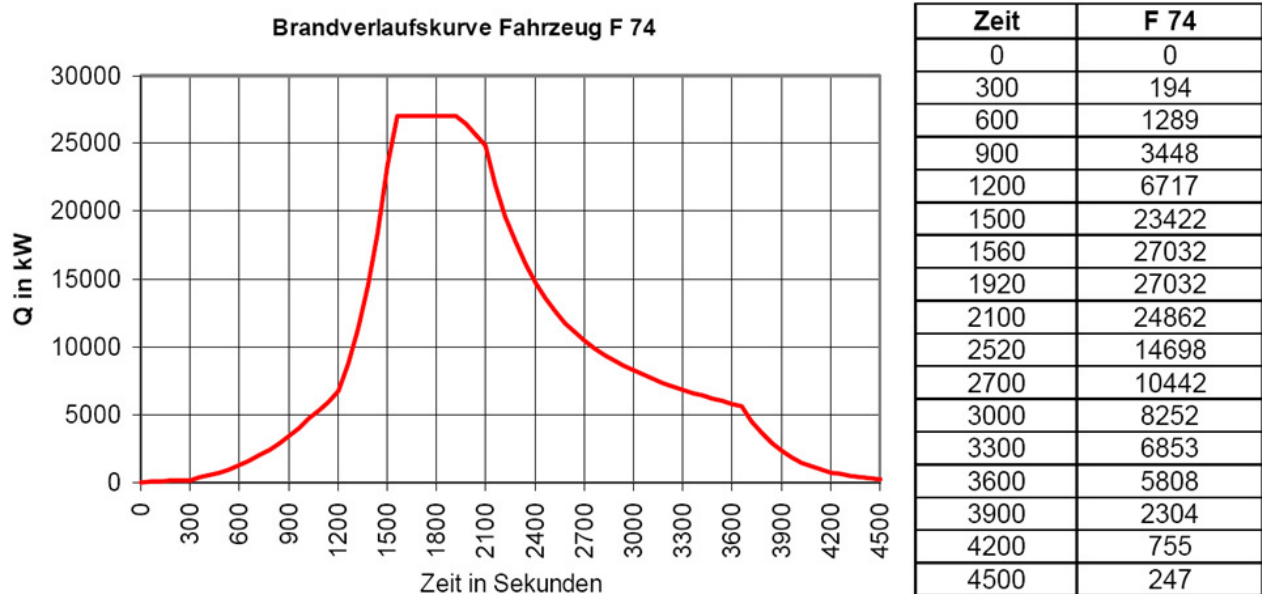


Abb. 10 Zeitlicher Verlauf der Wärmefreisetzungsrate für den Brand eines Triebwagens F 74

Der durchschnittliche Heizwert der Brandlast wurde zu 20.220 kJ/kg angenommen.

Als Rauchausbeute ist in [7] für den Zeitraum  $t = 0 \text{ sec.}$  bis  $t = 720 \text{ sec.}$  ein Wert von 0,046 g/g angegeben. Dieser Wert wurde zur Abdeckung von naturgemäß stets vorhandenen Unsicherheiten beim Nachweis mit einem Sicherheitsbeiwert von 1,13 belegt.

Tabelle 2 Rauchausbeuten nach [7]

Gasanteil	Dimension	bis 720 sec.	> 720 sec.
y-CO <sub>2</sub>	g / g	1,034	1,5
y-CO	g / g	0,023	0,045
y-s	g / g	0,046	0,154
Dm	m <sup>2</sup> / g	0,113	0,32

Das vom Brand betroffene Fahrzeug wurde mit den folgenden Maßen beim Nachweis berücksichtigt:

- Länge 15,70 m
- Lichte Breite 2,40 m
- Lichte Höhe 2,20 m

Für den am Brand beteiligten Wagen wurden die nachfolgenden wärmetechnischen Kennwerte gemäß [7] verwendet:

- Material: Aluminium
- Materialdicke in mm 4
- Wärmeleitfähigkeit in W/mK 230
- Wärmekapazität in kJ/kgK 1,02
- Emissivität 0,8
- Dichte in kg/m<sup>3</sup> 2.600

Eine Fahrzeugdämmung wird bei den thermischen Kennwerten nicht berücksichtigt, da die Dämmung mit verbrennt.

Der Boden des modellierten Fahrzeugs wird als inert angenommen. In Höhe des Bodens des Fahrzeugs wird in den Simulationen der Brandherd angeordnet.

Mit Brandbeginn ( $t = 0$  sec.) werden die drei dem Bahnsteig zugewandten Türen konservativ als geöffnet simuliert. Damit wird berücksichtigt, dass das Fahrzeug am Bahnsteig einfährt, die Personen aussteigen und die Türen offen bleiben. Von  $t = 0$  an findet somit bereits eine Rauchbeaufschlagung des Bahnsteigs statt.

Das Dach des Alu-Wagenkastens wird in der Simulation 5 Minuten nach dem Eintritt einer Wärmefreisetzung von  $> 1$  MW geöffnet.

Es werden zwei Brandszenarien untersucht:

- Brandszenario 1: brennender Triebwagen mittig im Bahnhof
- Brandszenario 2: brennender Triebwagen im nördlichen Drittel im Bahnhof

Eine zusätzliche Tunnellängslüftung wurde konservativ nicht angesetzt. Die durch den Brand bedingte Nachströmung besitzt eine Geschwindigkeit von ca. 0,5 m/s.



Abb. 11 Position des brennenden Triebwagens für Szenario 1 und 2

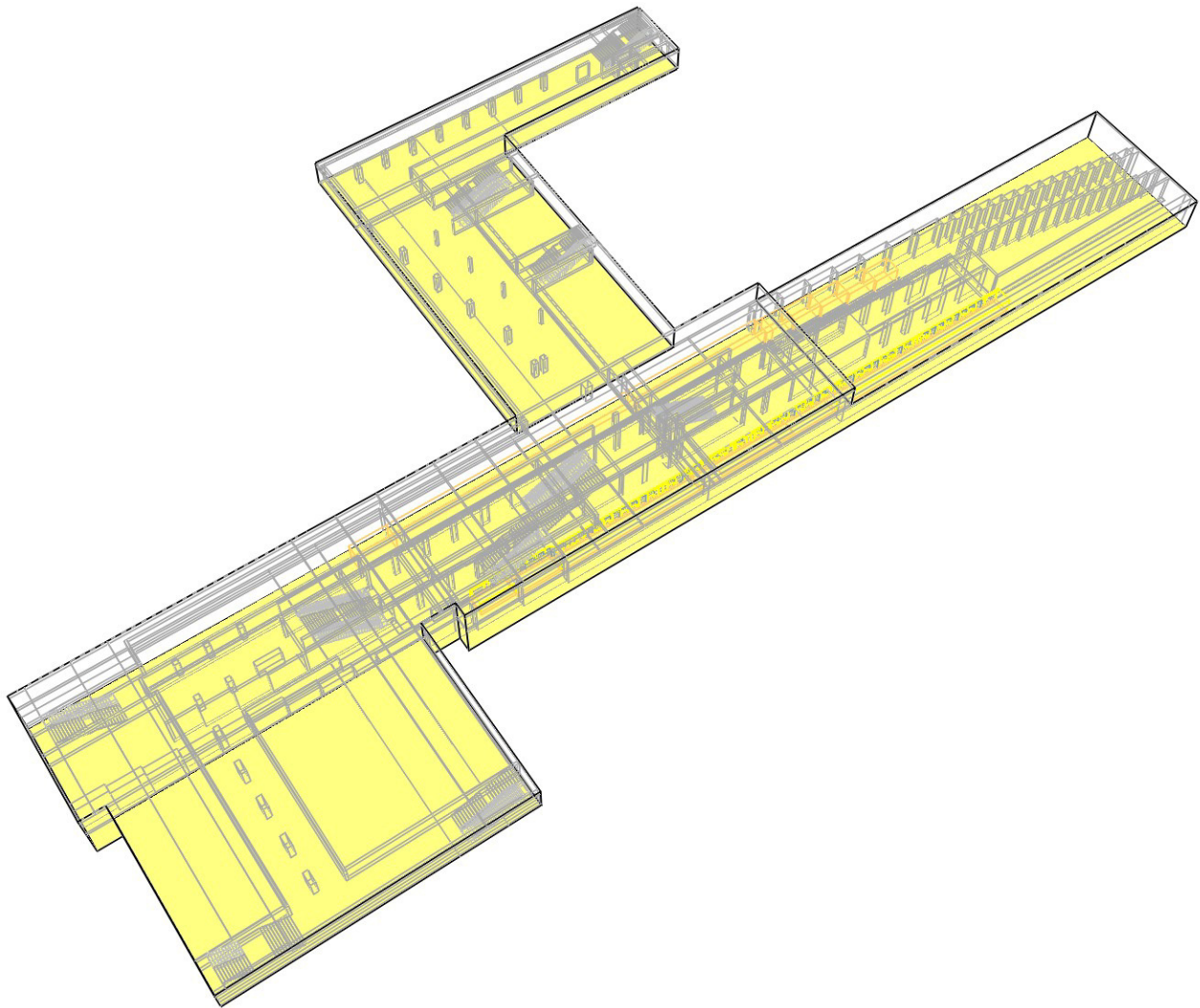
## 8 3D-VOLUMENMODELL DES SIMULATIONSBEREICHES

Der bezüglich der Rauchausbreitung zu beurteilende U-Bahnhof Rathaus Steglitz wurde flächen- und volumengleich mit den tatsächlichen Gegebenheiten modelliert.

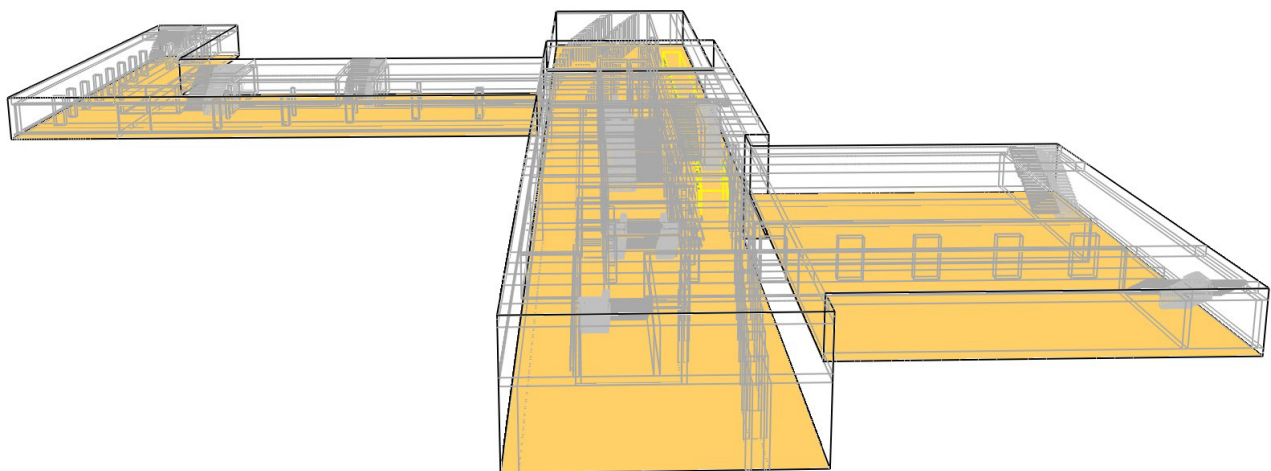
Es wurde die gesamte Geometrie der Station modelliert, weil der wechselseitige Bezug der Massenströme über die die Ebenen und die Tunnelanschlüsse verbindenden Öffnungen nur im Komplex betrachtet werden kann. Die Tunnelanschlüsse wurden offen simuliert.

Gemäß den Angaben in [21] wurde ein weiterer Zug im Bahnhof stehend modelliert, da sich die Belegung eines weiteren Gleises eher ungünstig auf die Rauchableitung auswirkt und die Berechnung somit konservativ ist.

Geometrische Details wie Stützen und Unterzüge wurden 1:1 im Modell berücksichtigt. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen das CFD-Modell des Bahnhofs aus verschiedenen Perspektiven.



*Abb. 12 Ansicht des simulierten Raumes*



*Abb. 13 Ansicht des simulierten Raumes*

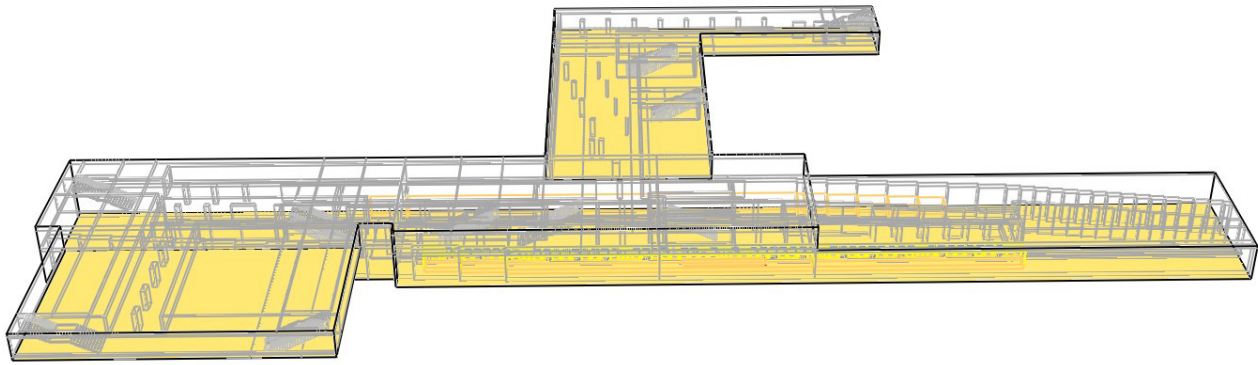


Abb. 14 Ansicht des simulierten Raumes

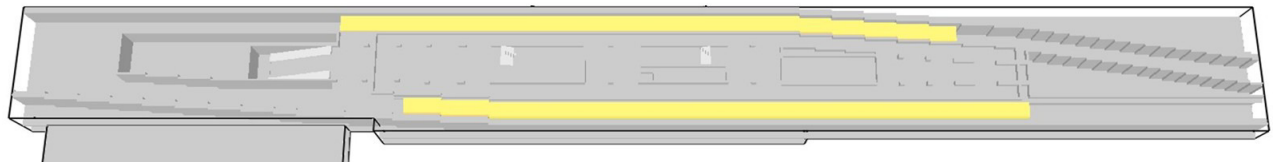
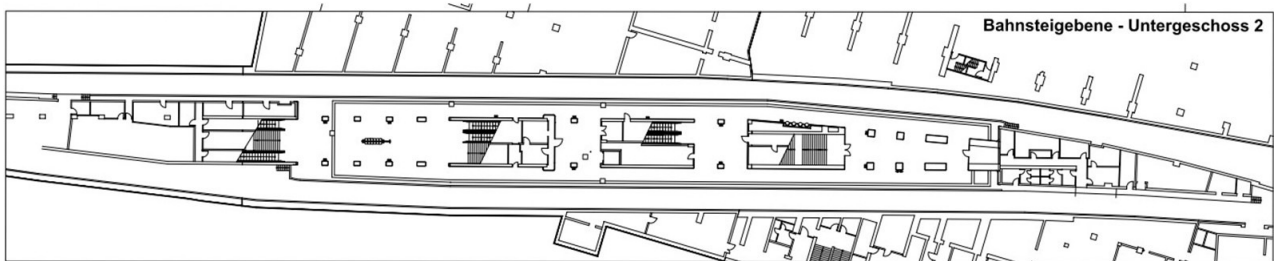


Abb. 15 Ansicht des simulierten Raumes (Vergleich Grundriss – Modell)

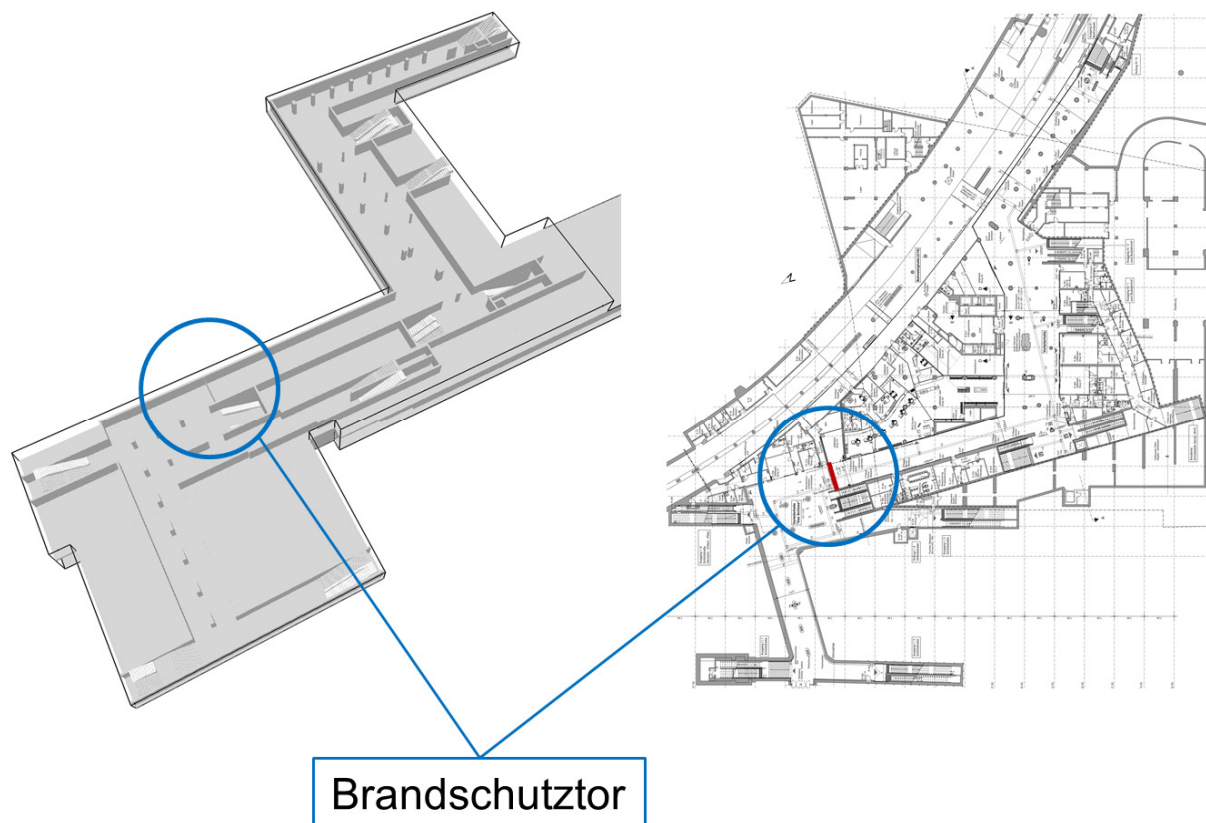
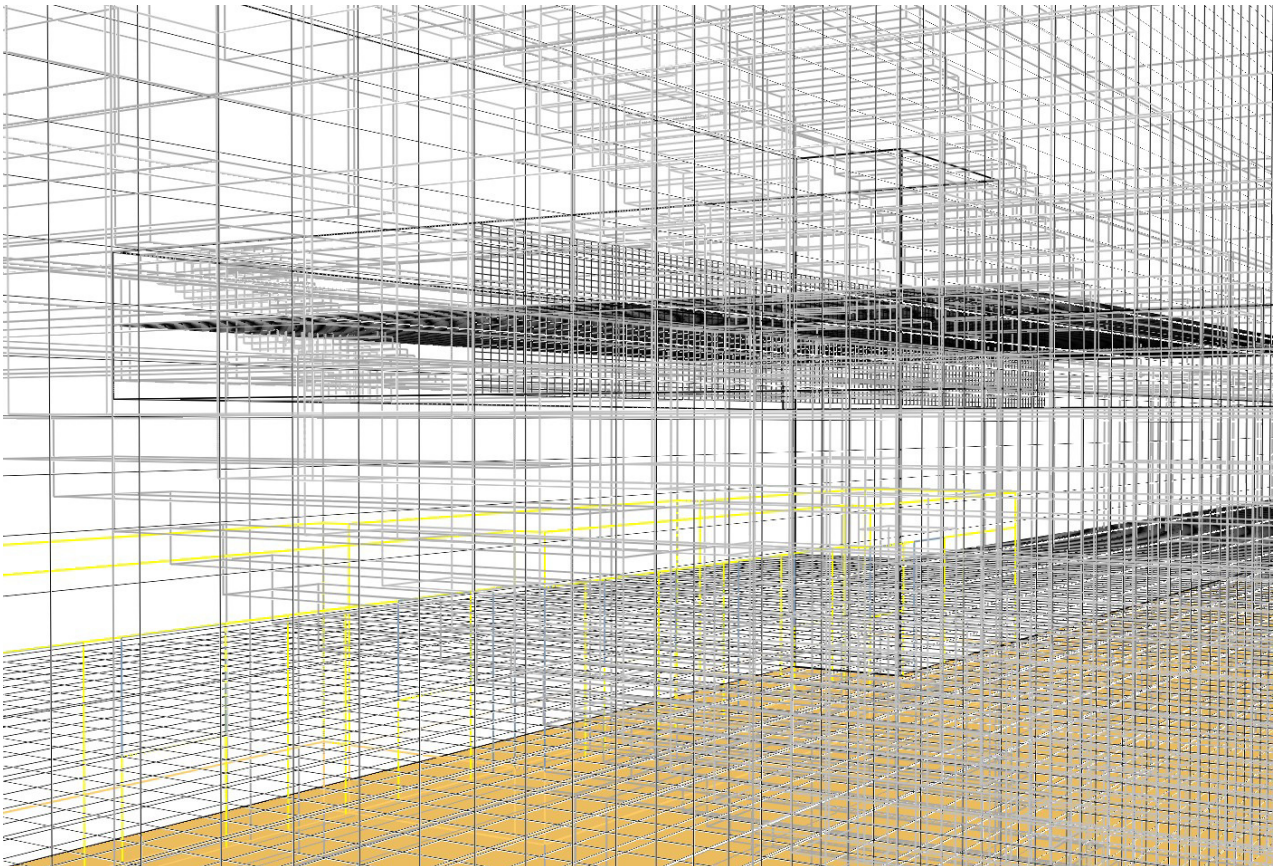


Abb. 16 Ansicht des simulierten Raumes (Vergleich Grundriss – Modell)

Das Brandschutztor wurde in der Simulation konservativ als geschlossen angenommen, weil sich dies auf die raucharme Schicht im vom Brand betroffenen Bereich ungünstig auswirkt.

Schräge Linien und Bögen wurden näherungsweise durch quaderförmige Elemente angeschachtelt. Indem eine im CFD-Modell integrierte Glättungsfunktion verwendet wurde, ist der durch die Annäherung entstehende Strömungsunterschied zur Realität nur geringfügig und beeinflusst das Gesamtergebnis in Relation zum Einfluss des Quellterms (statistische Unsicherheiten bei der Abschätzung der Wärmefreisetzungsrate) erfahrungsgemäß nicht signifikant.

Die Berechnung der komplexen Strömungsvorgänge (Rauchausbreitung über mehrere Ebenen), die geometrischen Randbedingungen sowie die Notwendigkeit, den Brandherd detailliert im Modell abzubilden, erfordert eine im Verhältnis zu den Gesamtabmessungen des Gebäudes feine Einteilung des Rechengitters. Der Knotenabstand des verwendeten Gitters beträgt im Brandnahbereich 20 cm und in untergeordneten Bereichen 40 cm. Insgesamt ergibt sich auf diese Weise eine Anzahl von knapp 2,5 Millionen Zellen (siehe Abb. 17).



*Abb. 17    Verwendetes Rechengitter für die CFD-Simulation des U-Bahnhofes mit ca. 2.500.000 Zellen*

Die Außentemperatur wurde zu 20°C angenommen.



## 9 ERGEBNISSE

### 9.1 Allgemeines

Im Folgenden werden die Ergebnisse der CFD-Simulationen für die oben erläuterten zwei Brandszenarien dargestellt und erläutert. Die Auswertung erfolgt anhand von Einzelbildern für die Parameter „Erkennungsweite in m für reflektierende Zeichen“ und „Optische Rauchdichte in 1/m“ zu den Zeitpunkten

- $t = 5$  Minuten und
- $t = 7,6$  Minuten (Evakuierungszeit).

Zusätzlich wird der Parameter „Optische Rauchdichte“ zu den Zeitpunkten dargestellt, ab denen die Räumung auf dem Bahnsteig und vor den Treppenaufgängen abgeschlossen sein muss.

Die Parameter „Erkennungsweite“ und „Optische Rauchdichte“ werden jeweils im Horizontalschnitt in einer Höhe von 2,0 m über der Fußbodenebene des Bahnsteigs und der Zwischenebene ausgewertet.

Ergänzt werden die Einzelbilder durch 12 Videoclips in der Anlage 1, aus denen der zeitliche Verlauf der Ergebnisgrößen „Optische Rauchdichte in 1/m“ und „Erkennungsweite in m“ entnommen werden kann. Die Videoclips werden in Anlage 2 erläutert.

Neben den Bildern sind stets Legenden für den jeweiligen Parameter platziert. Unten im Bild kann jeweils die Zeitachse eingesehen werden.

## 9.2 Brandszenario 1 Brand eines Triebwagens in der Mitte des Gleises

Smokeyview 6.0.3 - Aug 18 2012

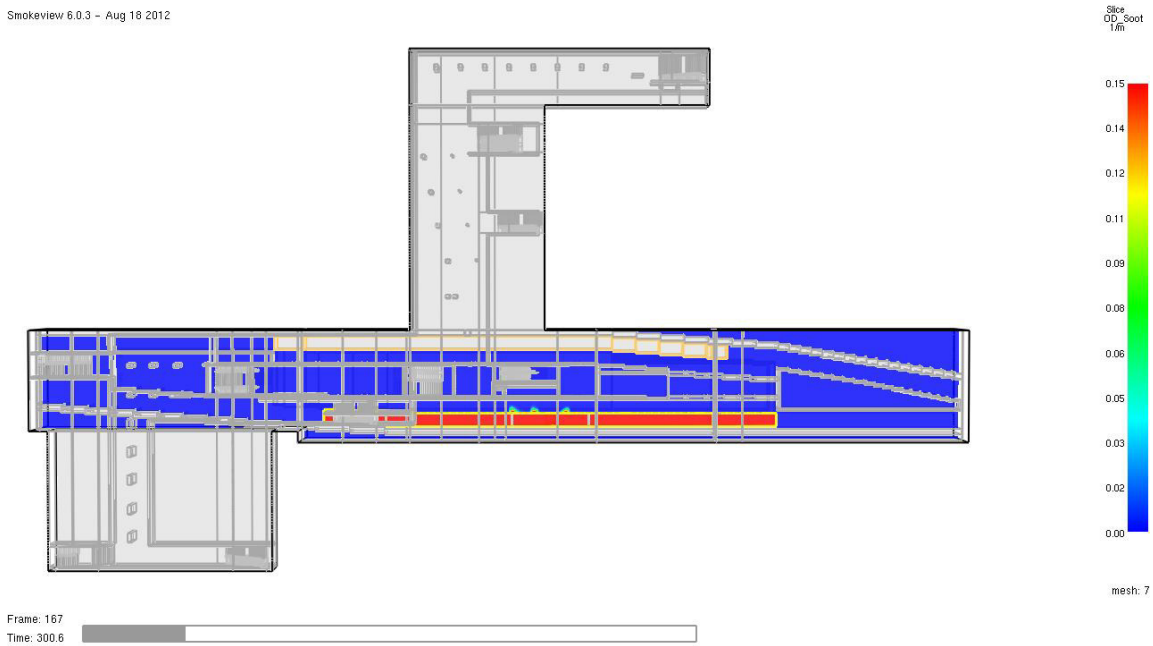


Abb. 18 **Optische Rauchdichte in 1/m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt vollumfänglich erfüllt.

Smokeyview 6.0.3 - Aug 18 2012

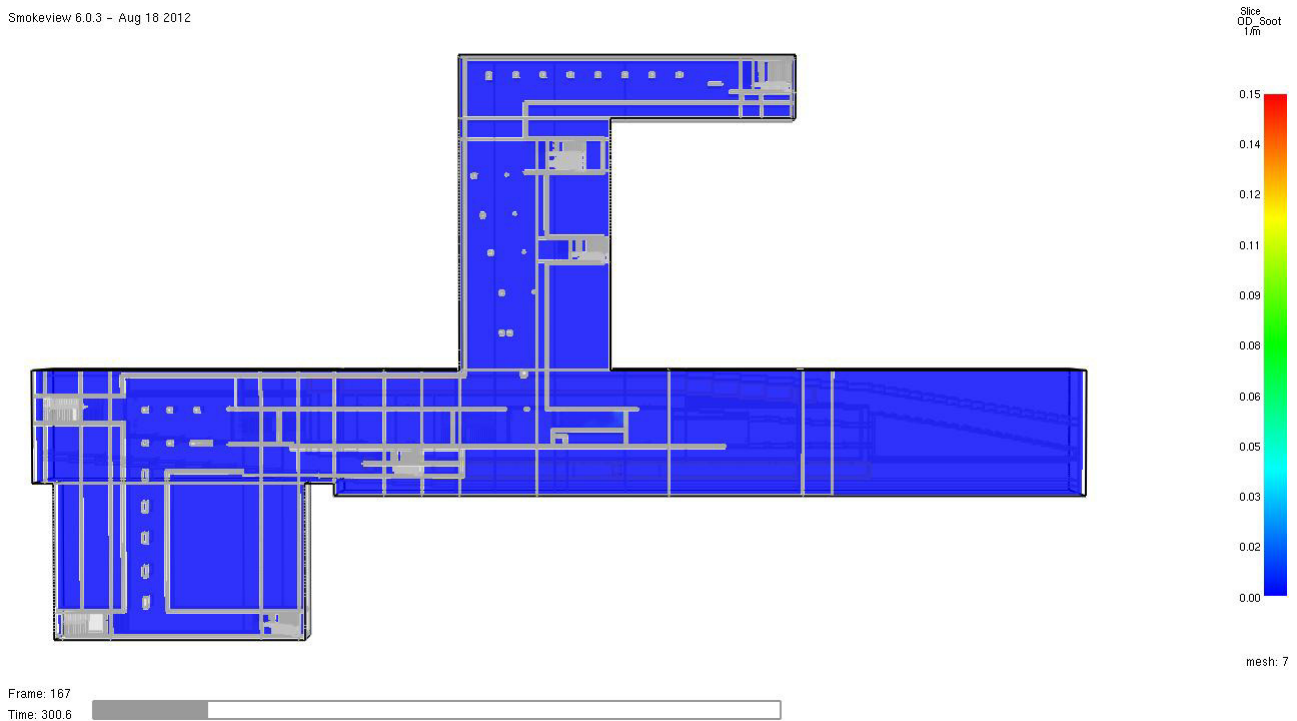


Abb. 19 **Optische Rauchdichte in 1/m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt vollumfänglich erfüllt.

Smokeyview 6.0.3 - Aug 18 2012

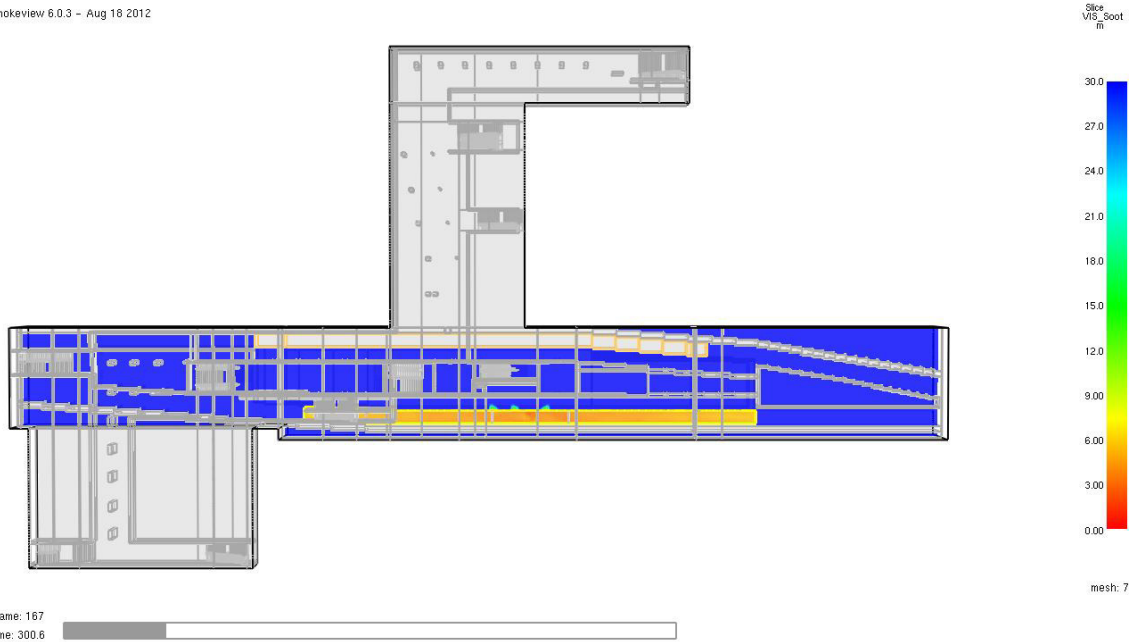


Abb. 20 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt vollumfänglich erfüllt. Es ist praktisch keine nennenswerte Sichttrübung in der Nachweisebene erkennbar.

Smokeyview 6.0.3 - Aug 18 2012

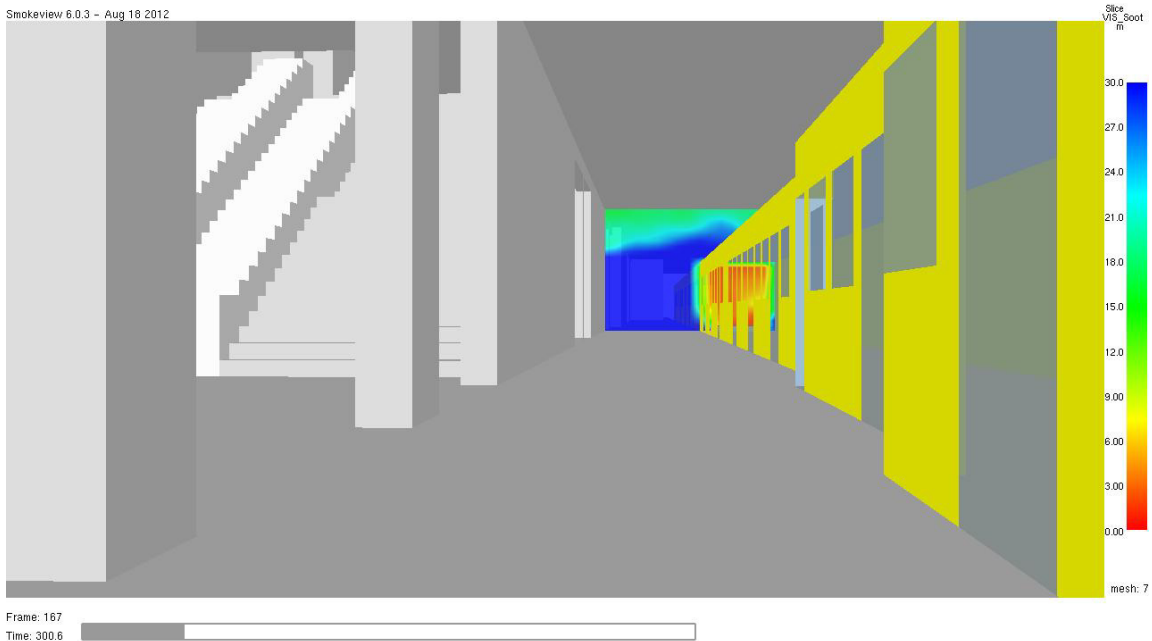


Abb. 21 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt noch vollumfänglich erfüllt. Es ist praktisch keine nennenswerte Sichttrübung in der Nachweisebene erkennbar.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

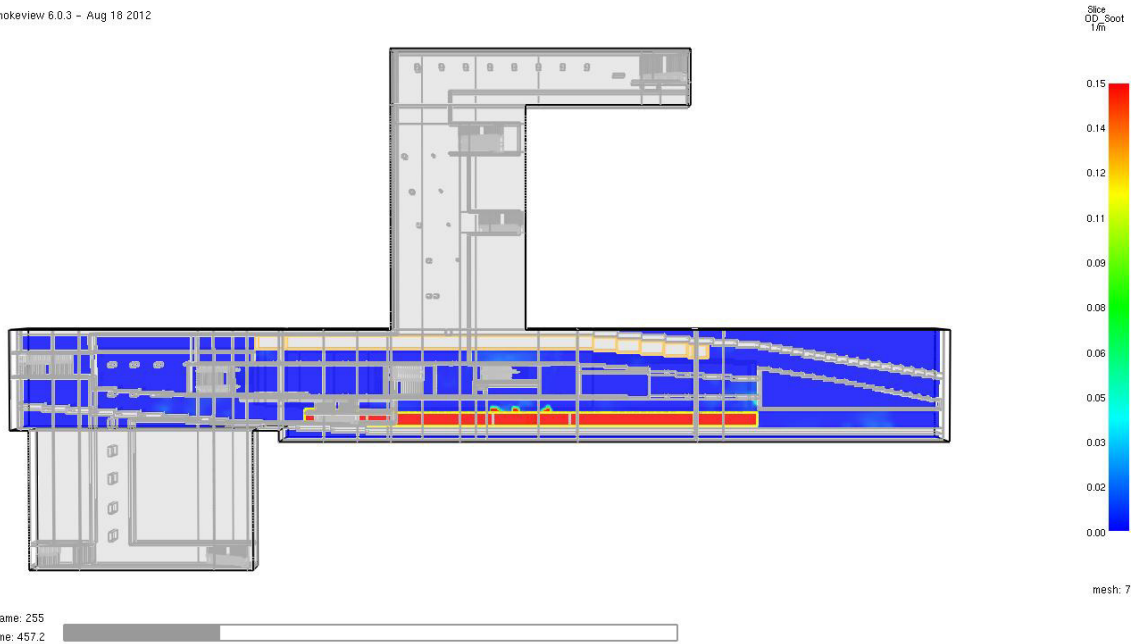


Abb. 22 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird ohne Einschränkung erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

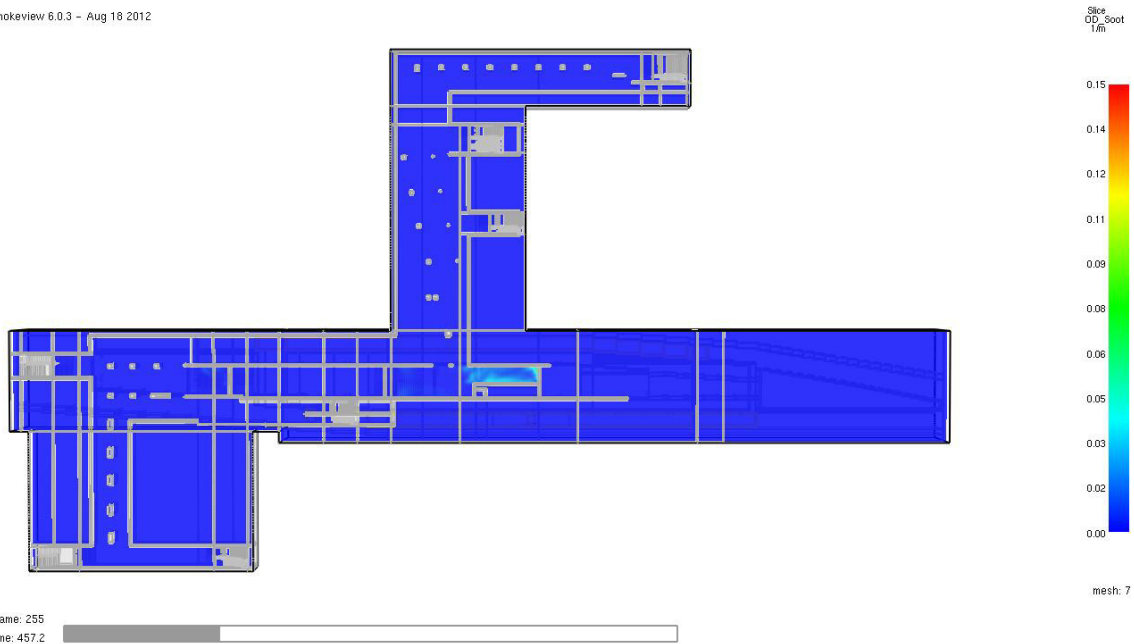


Abb. 23 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Die Zwischenebene ist praktisch rauchfrei.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

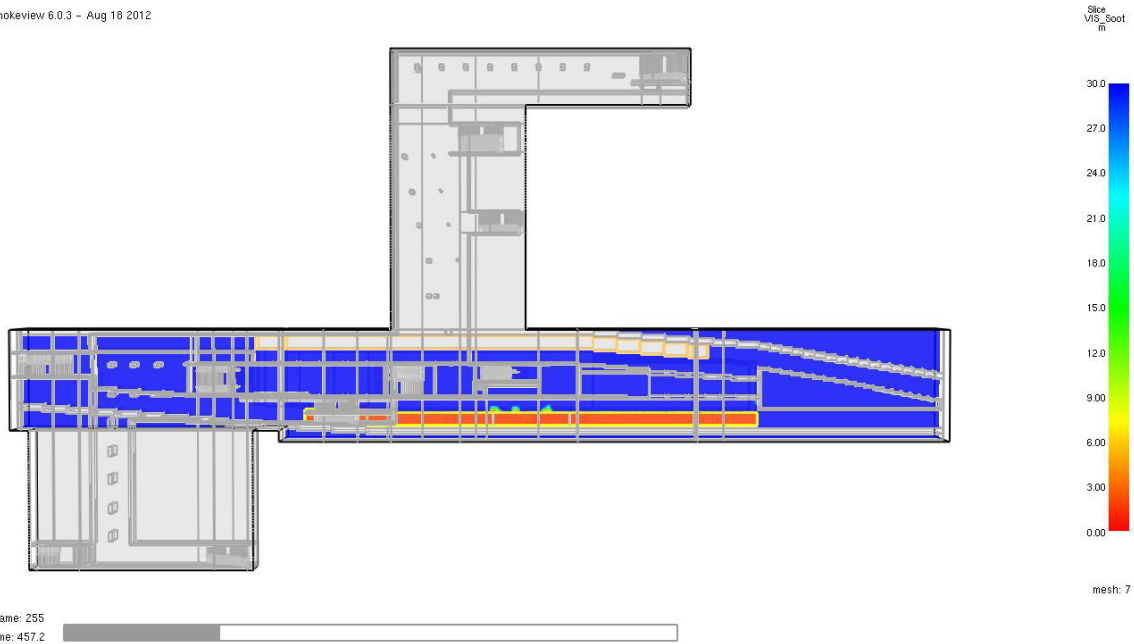


Abb. 24 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

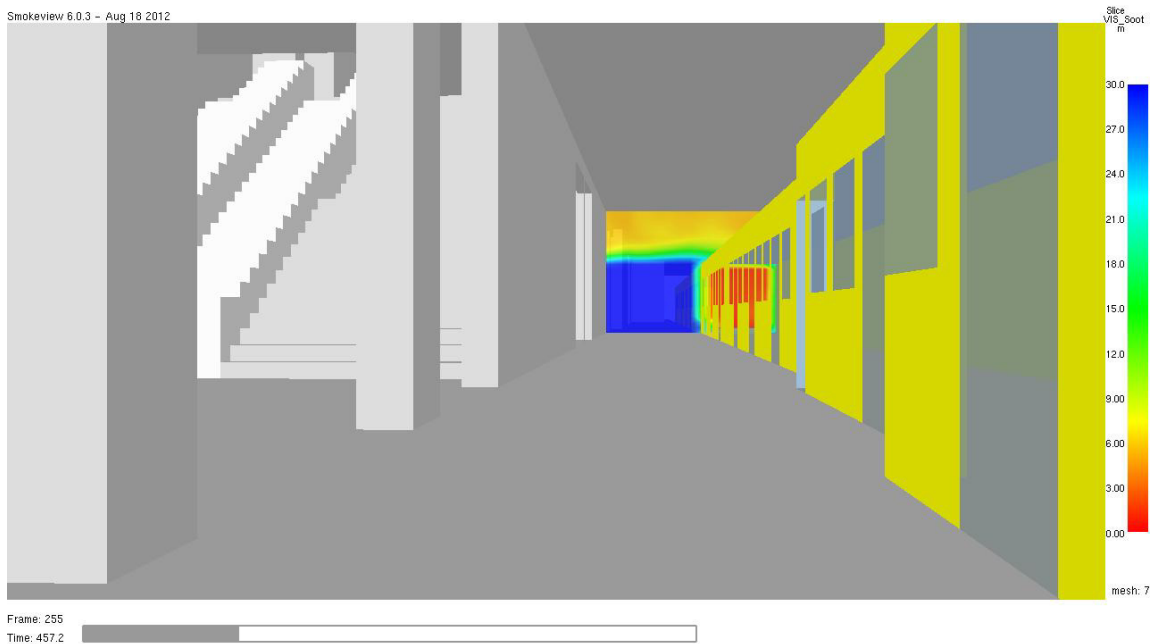


Abb. 25 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen. Das Schutzziel wird vollumfänglich erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

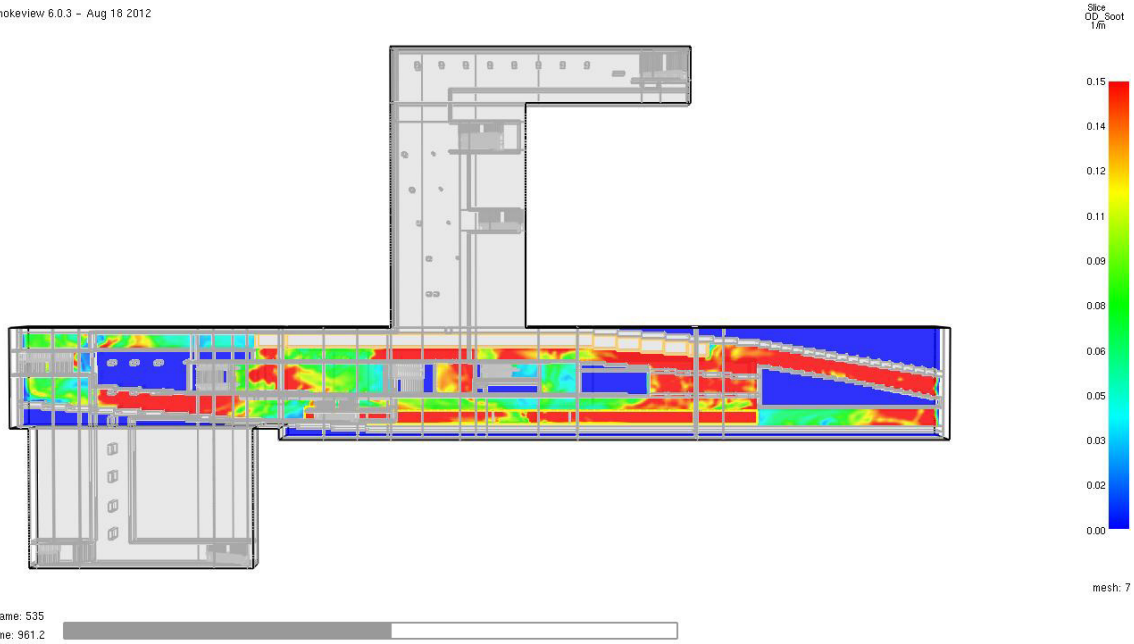


Abb. 26 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 960 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Ab ca. diesem Zeitpunkt ist der Bahnsteig in weiten Bereichen nicht mehr passierbar.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

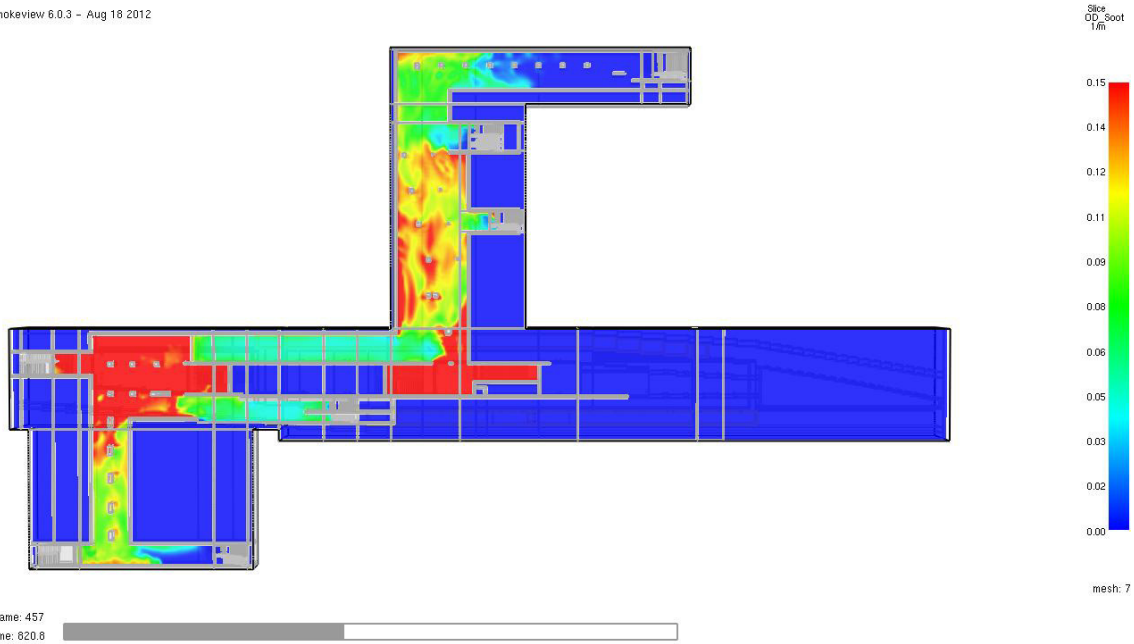


Abb. 27 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 820 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Ab ca. diesem Zeitpunkt ist diese Ebene in weiten Bereichen nicht mehr passierbar.

### 9.3 Brandszenario 2 Brand eines Triebwagens im südlichen Drittel des Gleises

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

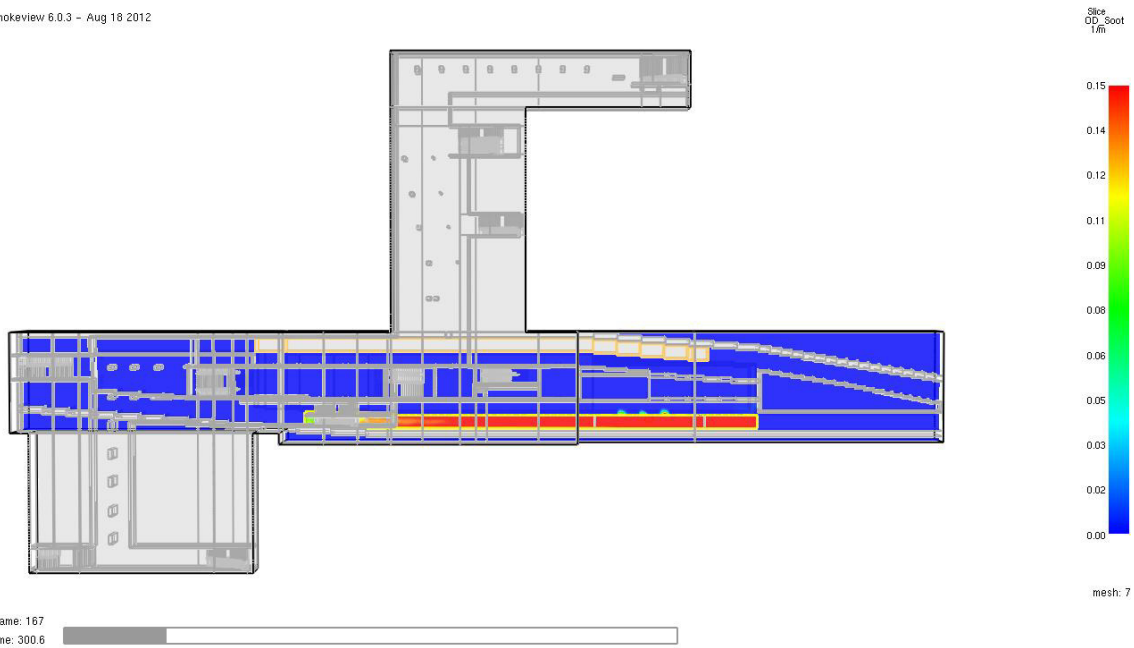


Abb. 28 **Optische Rauchdichte in 1/m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt vollumfänglich erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

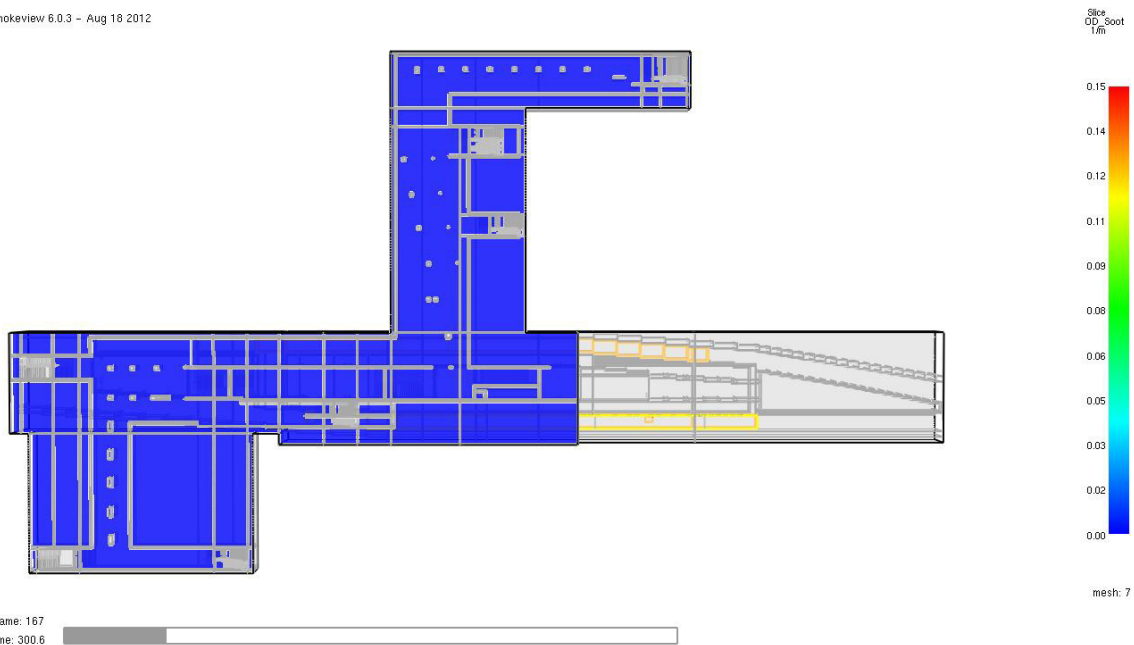


Abb. 29 **Optische Rauchdichte in 1/m** zum Zeitpunkt **t = 300 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt vollumfänglich erfüllt. Es ist praktisch keine Rauchbeaufschlagung der Zwischenebene erkennbar.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

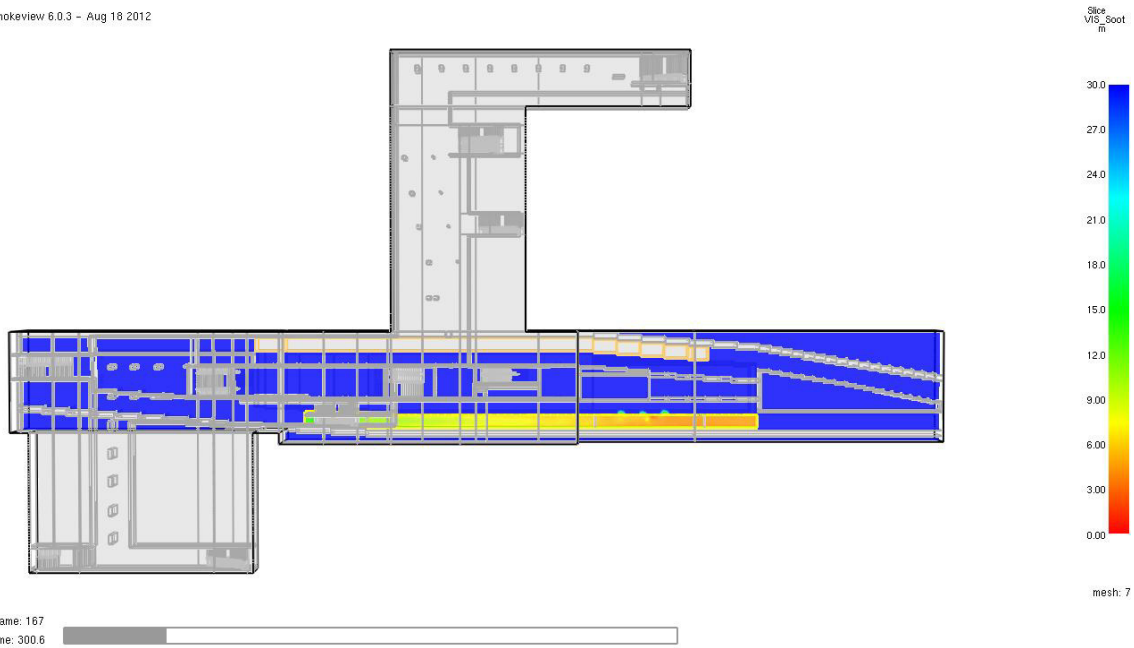


Abb. 30 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt  $t = 300$  Sekunden im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt noch vollumfänglich erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

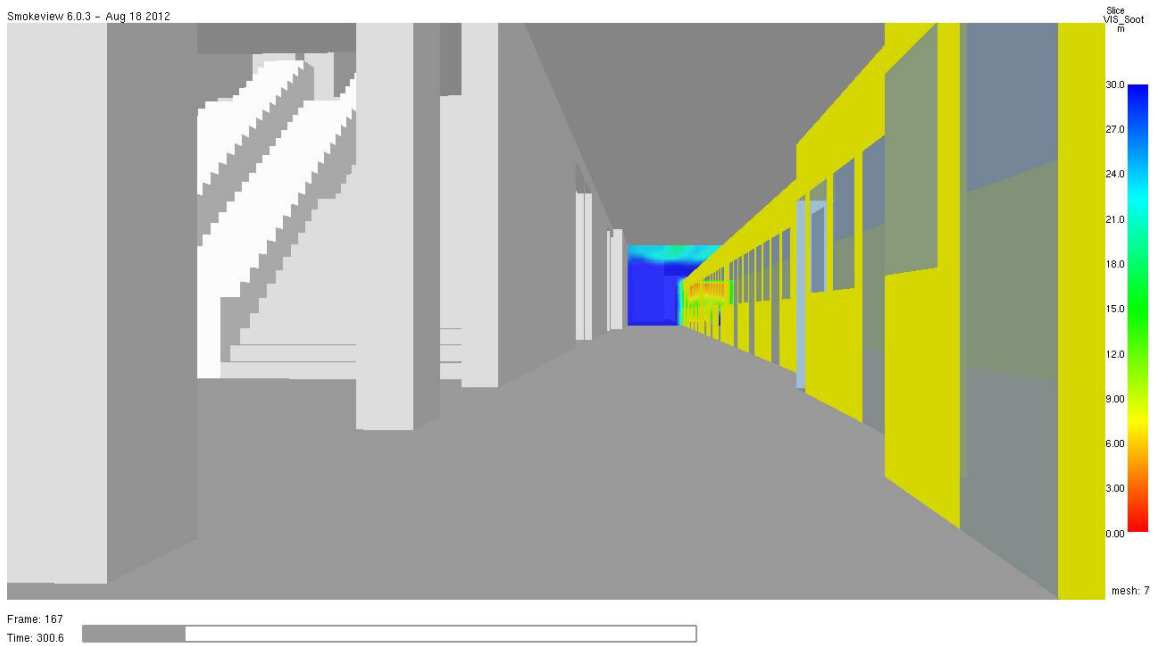


Abb. 31 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt  $t = 300$  Sekunden im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen. Das Schutzziel wird zu diesem Zeitpunkt noch vollumfänglich erfüllt.



Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

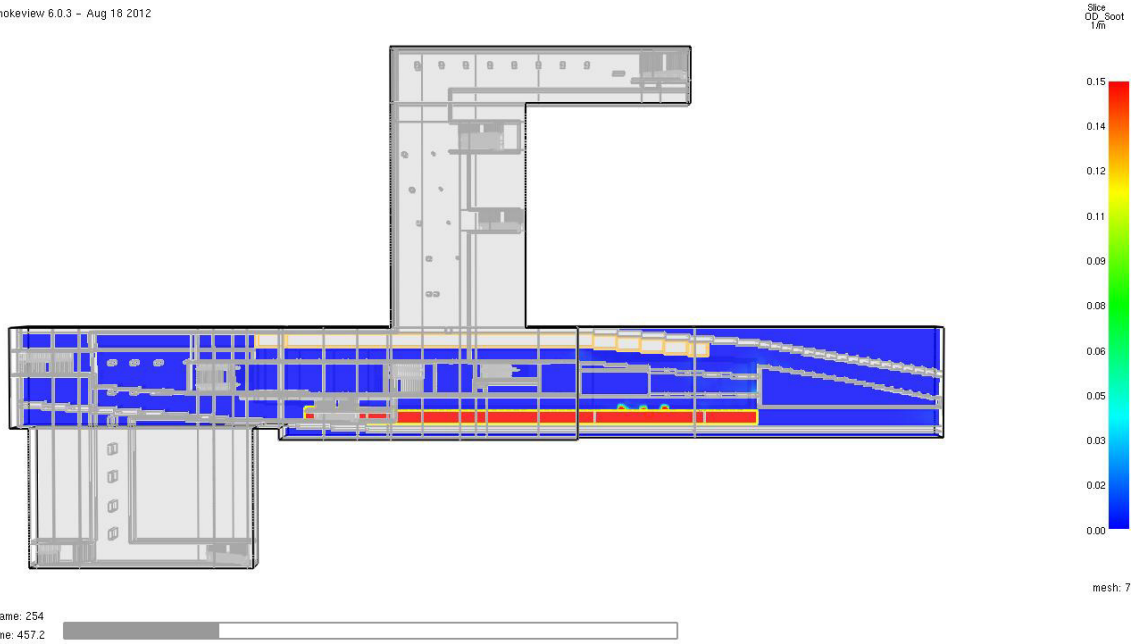


Abb. 32 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Bis zu diesem Zeitpunkt (7,6 Minuten) wird das Schutzziel auf dem Bahnsteig ohne Einschränkung erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

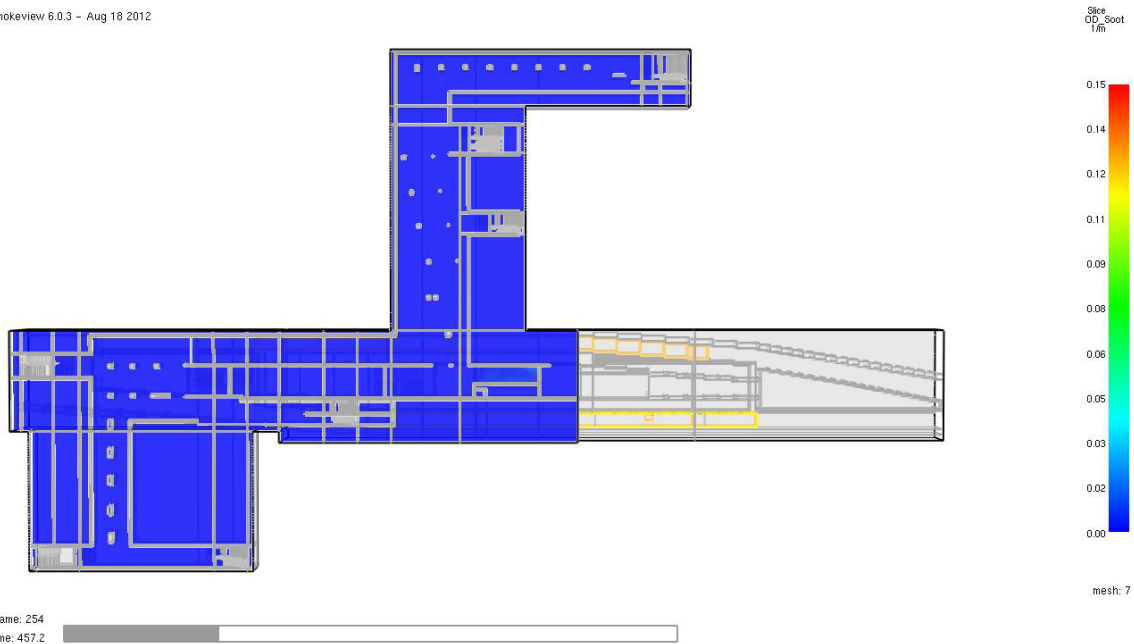


Abb. 33 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

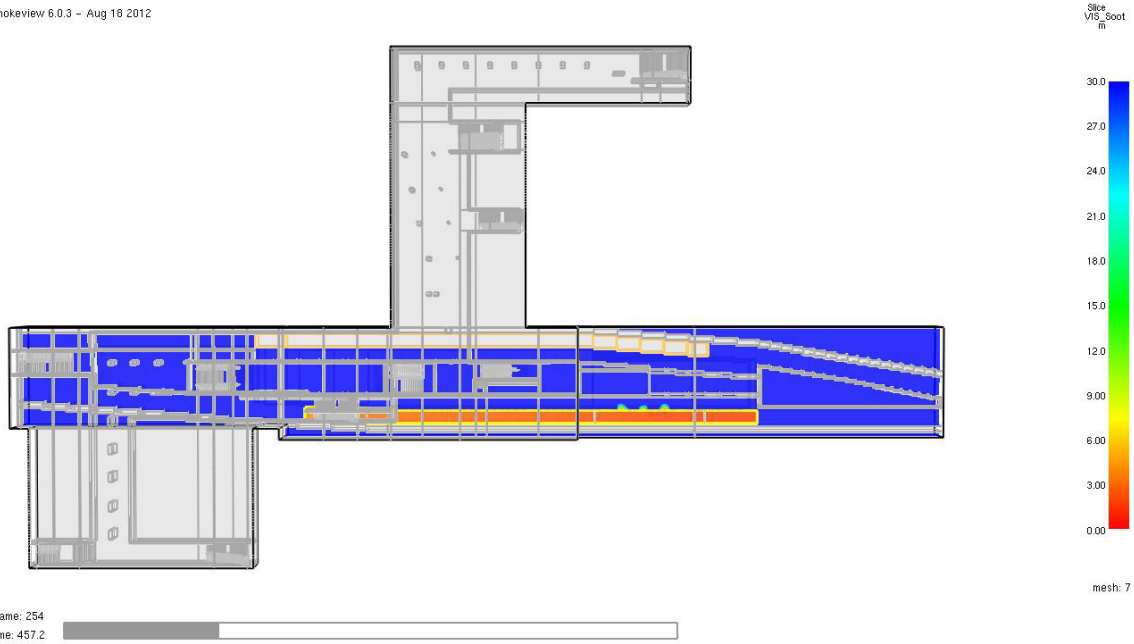


Abb. 34 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Bis zu diesem Zeitpunkt (7,6 Minuten) wird das Schutzziel auf dem Bahnsteig ohne Einschränkung erfüllt.

Smokeview 6.0.3 - Aug 18 2012

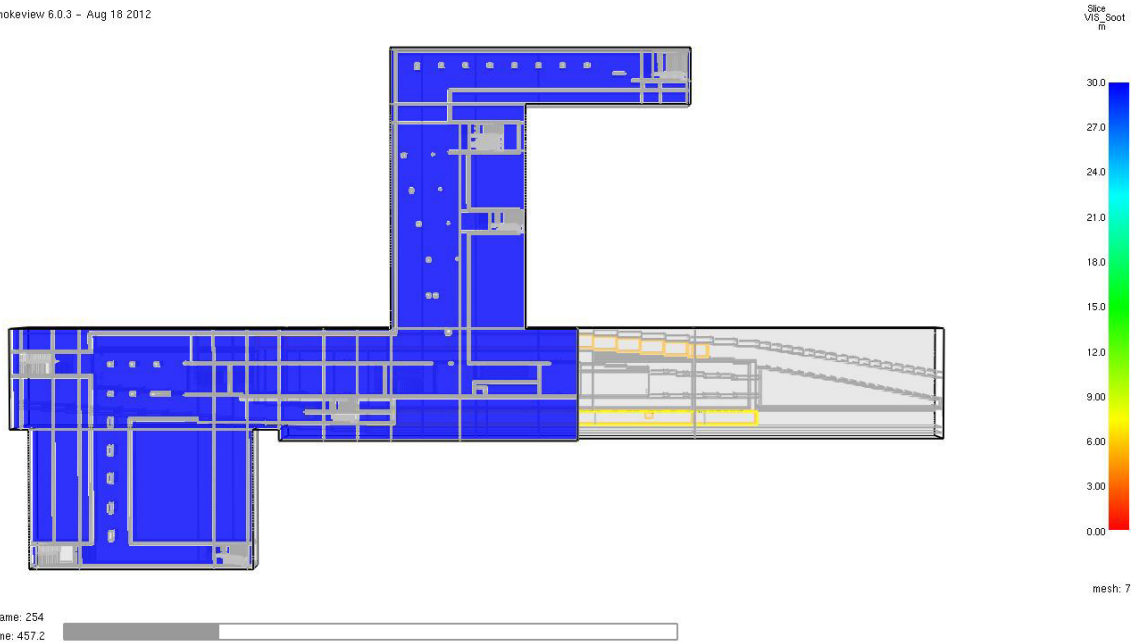


Abb. 35 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Es ist keine Rauchbeaufschlagung vorhanden.

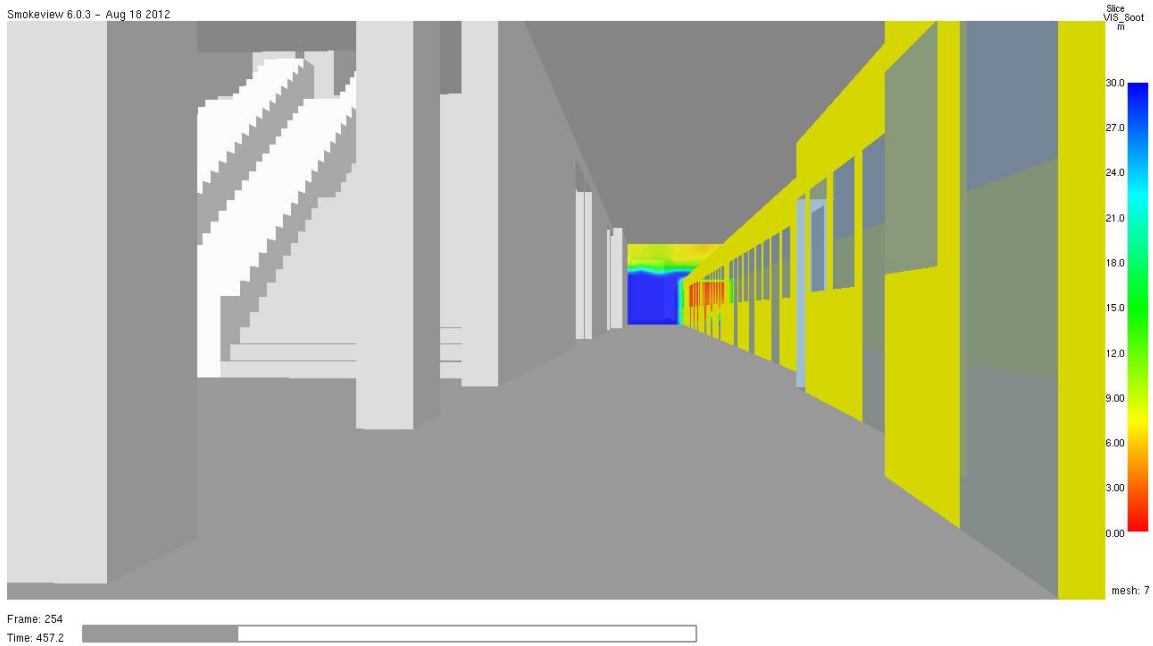


Abb. 36 **Erkennungsweite in m** zum Zeitpunkt **t = 456 Sekunden** (7,6 Minuten = Evakuierungszeit) im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen. Das Schutzziel wird erfüllt.

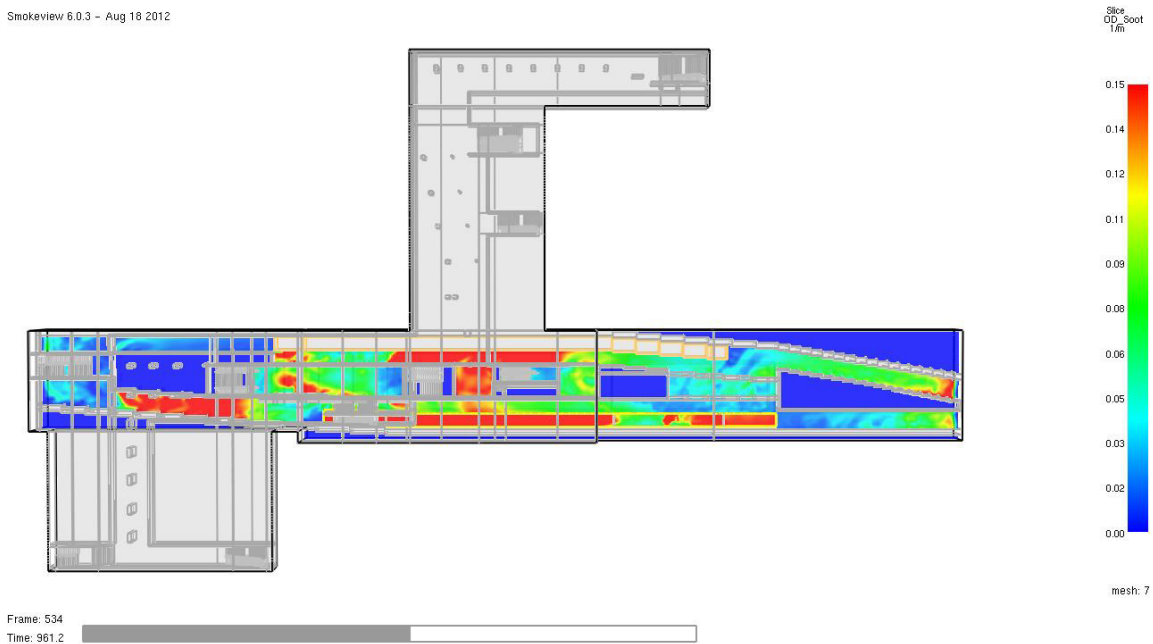


Abb. 37 **Optische Rauchdichte in 1/m** zum Zeitpunkt **t = 960 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden des **Bahnsteigs**. Ab ca. diesem Zeitpunkt ist der Bahnsteig in weiten Bereichen nicht mehr passierbar.

Smokeview 6.0.3 - Aug 16 2012



Abb. 38 **Optische Rauchdichte** in 1/m zum Zeitpunkt **t = 960 Sekunden** im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der **Zwischenebene**. Ab ca. diesem Zeitpunkt ist diese Ebene in weiten Bereichen nicht mehr passierbar.

## 9.4 Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse zeigen, dass die im Bestand vorhandenen Öffnungen zur Rauchableitung eine mindestens 2,0 m hohe raucharme Schicht für einen Zeitraum von mind. 7,6 Minuten gewährleisten.

Beim Brandszenario 1 (brennender Wagen mittig im Bahnhof) werden die Schutzziele mindestens für den erforderlichen Zeitraum der Evakuierung (7,6 Minuten) ohne nennenswerte Einschränkung erfüllt.

Im Folgenden ist der Zeitpunkt je betrachteter Ebene aufgelistet, ab dem die Schutzziele beim Brandszenario 1 in der jeweiligen Ebene nicht mehr eingehalten werden.

- Bahnsteigebene: ca. 960 Sekunden
- Ausgang Nord in die Zwischenebene: ca. 1060 Sekunden
- Ausgang Mitte in die Zwischenebene: ca. 1280 Sekunden
- Zwischenebene: ca. 820 Sekunden
- Ausgang I/1: ca. 940 Sekunden
- Ausgang I/2: ca. 1000 Sekunden
- Ausgang I/3: ca. 980 Sekunden
- Ausgang I/6: ca. 800 Sekunden
- Ausgang III/1: ca. 900 Sekunden
- Ausgang III/3: ca. 960 Sekunden
- Ausgang III/7: ca. 1060 Sekunden

Beim Brandszenario 2 (brennender Wagen im südlichen Drittel des Bahnhofs) werden die Schutzziele ebenfalls mindestens für den erforderlichen Zeitraum der Evakuierung (7,6 Minuten) ohne nennenswerte Einschränkung erfüllt.

Im Folgenden ist der Zeitpunkt je betrachteter Ebene aufgelistet, ab dem die Schutzziele beim Brandszenario 2 in der jeweiligen Ebene nicht mehr eingehalten werden.

- Bahnsteigebene: ca. 960 Sekunden
- Ausgang Nord in die Zwischenebene: ca. 1080 Sekunden
- Ausgang Mitte in die Zwischenebene: ca. 1320 Sekunden
- Zwischenebene: ca. 960 Sekunden

- Aufgang I/1: ca. 1120 Sekunden
- Aufgang I/2: ca. 1180 Sekunden
- Aufgang I/3: ca. 1180 Sekunden
- Aufgang I/6: ca. 990 Sekunden
- Aufgang III/1: ca. 1080 Sekunden
- Aufgang III/3: ca. 1160 Sekunden
- Aufgang III/7: ca. 1260 Sekunden

**Nachweis:**

Die rechnerisch nachgewiesene zur Verfügung stehende Zeitspanne einer ausreichend hohen raucharmen Schicht ist größer als die erforderliche Evakuierungszeit von 7,6 Minuten.

## 10 ZUSAMMENFASSUNG

Wir wurden von den Berliner Verkehrsbetrieben mit der Erarbeitung eines Rauchschutznachweises für den U-Bahnhof Rathaus Steglitz beauftragt.

Es wurde nachgewiesen, dass mit den im Bestand vorhandenen Öffnungen zur Rauchableitung die Schutzzielkriterien des vfdb-Leitfadens „Ingenieurmethoden des Brandschutzes“ auf dem Bahnsteig und in der Zwischenebene für den erforderlichen Zeitraum der Evakuierung (einschließlich Fahrzeit und Reaktionszeit) von mindestens 7,6 Minuten erfüllt werden.

Zusätzlich wurden für beide betrachteten Brandszenarien die Zeitspannen ermittelt, für die die Schutzziele in den jeweiligen Bereichen / Ebenen gerade noch erfüllt werden.

Wegen der Rauchabführung in der Phase der Selbstrettung im U-Bahnhof Rathaus Steglitz bestehen daher keine brandschutztechnischen Bedenken.

Zusammenfassend wird zusätzlich festgestellt:

- Die Rauchableitung erfolgt über die im Bestand vorhandenen Öffnungen des U-Bahnhofs, weitere Öffnungen sind nicht erforderlich.
- Anlagen zur Rauchrückhaltung an den Treppenaufgängen sind in der Haltestelle nicht vorhanden und nicht erforderlich.
- Für die Räumungszeit aus dem U-Bahnhof von 7,6 Minuten steht uneingeschränkt eine ausreichend hohe raucharme Schicht zur Verfügung. Die Selbstrettung ist sichergestellt.
- Die Schutzziele der Technischen Regeln von Straßenbahnen, Brandschutz in unterirdischen Betriebsanlagen (TRStrab Brandschutz) für bestehende Haltestellen werden erfüllt.

Berlin, 13.06.2016



Dr.-Ing. Michael Dehne

Von der Ingenieurkammer Niedersachsen  
öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für  
Vorbeugenden Brandschutz



Dipl.-Ing. Th. Koch

Von der Baukammer Berlin  
öffentlich bestellter und vereidigter  
Sachverständiger für  
Vorbeugenden Brandschutz  
bauvorlagenberechtigt gemäß § 66 (3) BauO Bln

## **Anlage 2 Erläuterung der Videoclips auf der CD-ROM (Anlage 1)**

### **Brandszenario 1 Brand eines Triebwagens in der Mitte des Gleises**

#### Szenario 1 Rauchdichte horizontal Bahnsteig.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der optischen Rauchdichte in 1/m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Bahnsteig bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.

#### Szenario 1 Rauchdichte horizontal Zwischenebene.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der optischen Rauchdichte in 1/m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über der Zwischenebene bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.

#### Szenario 1 Rauchdichte Vertikal.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der optischen Rauchdichte in 1/m im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.

#### Szenario 1 Erkennungsweite horizontal Bahnsteig.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Bahnsteig bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.

#### Szenario 1 Erkennungsweite horizontal Zwischenebene.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Fußboden der Zwischenebene bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.

#### Szenario 1 Erkennungsweite Vertikal.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen bei einem Brandszenario in einem Triebwagen mittig auf dem Gleis.



## **Brandszenario 2 Brand eines Triebwagens im südlichen Drittel des Gleises**

### Szenario 2 Rauchdichte horizontal Bahnsteig.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der optischen Rauchdichte in 1/m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Bahnsteig bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel auf Gleis 2.

### Szenario 2 Rauchdichte horizontal Zwischenebene.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der optischen Rauchdichte in 1/m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über der Zwischenebene bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel des Gleises.

### Szenario 2 Rauchdichte Vertikal.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Rauchdichte in 1/m im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel des Gleises.

### Szenario 2 Erkennungsweite horizontal Bahnsteig.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über dem Bahnsteig bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel des Gleises.

### Szenario 2 Erkennungsweite horizontal Zwischenebene.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Horizontalschnitt in 2,0 m Höhe über der Zwischenebene bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel des Gleises.

### Szenario 2 Erkennungsweite Vertikal.avi

Dargestellt ist der zeitliche Verlauf der Erkennungsweite in m im Vertikalschnitt (quer) durch den vom Brand betroffenen Triebwagen bei einem Brandszenario in einem Triebwagen im südlichen Drittel des Gleises.

### Anlage 3

#### Berechnung der Bemessungszeit nach TR Strab BS

Die Bemessungszeit ergibt sich aus:

Fahrzeit ( $t_1$ ) + Reaktionszeit ( $t_2$ ) + Selbstrettungszeit = Bemessungszeit (TR Strab BS 5.2.1 Seite 25).

Für die Fahrzeit zur Haltestelle ist der in Abhängigkeit von der Richtung der Einfahrt ungünstigste Wert anzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass das Fahrzeug beim Verlassen der Haltestelle anfängt zu brennen. Die BVG verfügt über planmäßige Durchfahrtszeiten auf den Linien. Von diesen Durchfahrtszeiten wurden 20 Sekunden Haltezeit abgezogen (Fahrgastwechselzeit und Schließen der Türen). Dieser Wert ist relativ kurz, in der Praxis kann es länger dauern. Dadurch liegt die Ermittlung der Fahrzeit auf der sicheren Seite. Die TR Strab Brandschutz sieht als Mindestwert 60 Sekunden Fahrzeit vor.

Im Fall Rathaus Steglitz ergibt sich damit  $t_1$  zu 60 Sekunden.

Die Handlungsabläufe während der Bemessungszeit finden nach TR Strab BS teilweise gleichzeitig statt. Für die Berliner U-Bahn ist grundsätzlich eine Reaktionszeit von  $t_2 = 2$  Minuten anzusetzen (1 Minute Reaktionszeit und 1 Minute Räumung des Fahrzeugs). Im Anschluss daran muss die längste Gehzeit zum Treppenaufgang auf dem Bahnsteig in Ansatz gebracht werden. Im Falle des U-Bhf. Rathaus Steglitz beträgt diese Gehzeit nach den Berechnung der BVG vom 20.04.2016 (NFPA130)  $T_1 = 2,1$  Minuten.

In Summe von  $t_2 = 2$  Minuten und  $T_1$  von 2,1 Minuten ergibt sich eine Zeit von 4,1 Minuten in der alle Fahrgäste alarmiert sind, den Zug verlassen haben und einen Ausgang vom Bahnsteig zu einem (temporär) sicheren Bereich erreicht haben. Dieser Wert ist kleiner als die nach NFPA130 ermittelte Schleusungszeit  $S_1$  von 4,8 Minuten an der kritischen Treppe vom Bahnsteig zur Verteilerhalle (Ausgang I Richtung Norden). Unter dem nach TR Strab BS gewährtem Ansatz der Gleichzeitigkeit der Handlungsabläufe ist die Stauzeit von 4,8 Minuten weiterhin maßgebend. Die Berechnung der Selbstrettungszeit des Bahnhofs nach NFPA130 ist damit der maßgebende Zeitraum.

Fazit: Im BSK muss die Fahrzeit von  $t_1 = 60$  Sekunden für die Simulation Berücksichtigung finden. Der Wert  $t_2$  (Reaktionszeit) ist in der Gesamtbetrachtung der nach NFPA130 errechneten Selbstrettungszeit von 7,6 Minuten enthalten.

## Berechnung der Räumungszeiten (Istzustand)

Zeitabschnitte der Räumung Rzu	Dauer (Sek.)	Dauer (Min.)
<b>Gehzeiten der zuletzt fliehenden Personen:</b>		
<b>T1:</b> Zeit zum Erreichen der Treppenaufgänge auf Bahnsteigebene : (ca. 80m / 0,63m/s)	127	2.1
<b>T2:</b> Zeit zum Überwinden des vertikalen Höhenunterschiedes zwischen Bahnsteigebene und Zwischengeschoss (ca. 4,68m / 0,25 m/s):	19	0.3
<b>T3:</b> Zeit zum Erreichen der Treppenaufgänge vom Zwischengeschoss zur Oberfläche: (ca. 108 m/1m/s):	108	1.8
<b>T4:</b> Zeit zum Überwinden des vertikalen Höhenunterschiedes zwischen Zwischengeschoss und Oberfläche (ca. 7,52m / 0,25 m/s):	30	0.5
<b>T5:</b> Gehzeit an der Oberfläche (ca. 10m/1 m/s):	10	0.2

### Schleusungszeiten an den Treppenaufgängen:

**S1:** Schleusungszeit an den Treppen vom Bahnsteig in das Zwischengeschoss **4,8 Minuten** (siehe Neberechnung 1)

**S2:** Schleusungszeit an den Treppen vom Zwischengeschoss zur Oberfläche **4,0 Minuten** (siehe Neberechnung 2)

### Wartezeiten an den Treppenaufgängen:

Treppenaufgänge Bahnsteigebene: $W1 = (S1-T1) = (4,8 - 2,1)$ min	162	2.7
Treppenaufgänge Zwischengeschoss: $W2 = (S2-S1) = (4,0 - 4,8)$ min ▶ Ansatz 0, da negativer Wert	0	0

**Räumungszeit Istzustand:**  
 **$RZ = T1 + T2 + T3 + T4 + T5 + W1$**  **456 7.6**

**Neberechnung 1 zur Schleusungszahl S1: (S=Personenzahl vor der Treppenanlage (feste+Fahrtreppe)/Kapazität der Treppenanlage in Personen pro Minute)**

maßgebend ist die Treppenanlage mit der größeren Schleusungszeit!

**nördl. Seite:** Kapazität feste Treppe **2,40** m breit ▶ 3,10 m/0,6m ▶ 4 Fluchtspuren ▶  $4 \cdot 33 = 132$  Personen/Minute und Kapazität Fahrtreppe 1: 1,0m breit ▶ 1 Fluchtspur ▶ 25 Personen/Minute  
 ▶ **Gesamtkapazität: 157 Personen/Minute**

**Bahnsteigmitte:** Kapazität feste Treppe **4,30 m** breit  $\rightarrow$  4,30m/0,6m  $\rightarrow$  7 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $7 \cdot 33 = 231$  Personen/Minute und Kapazität Fahrtreppe 4: 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  25 Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 256 Personen/Minute**

**Notausgang ehem. südliche Treppe:** Kapazität feste Treppe **1 Gehspur** breit  $\rightarrow$  0,6m  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$   $1 \cdot 33 = 33$  Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 33 Personen/Minute**

**Fahrtreppe 8:** Kapazität Fahrtreppe 8 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  **25 Personen/Minute**

Inkl. Neuer Notausgang 14 Fluchtspuren verfügbar

S1 nördl. Seite: jeweils 750 P / 157 P/min = **4,8 Minuten**

S1 Bahnsteigmitte: 750 P / 256 P/min = 2,9 Minuten

S1 Fahrtreppe 8: 100 P / 25 P/min = 4,0 Minuten

S1 neuer Notausgang: 126/33 P/min = 3,8 Minuten

***Nebenrechnung 2 zur Schleusungszahl S2:***

**Ausgänge I/1, I/3 und III/3:** Kapazität feste Treppe **2,00 m** breit  $\rightarrow$  2,30m/0,6m  $\rightarrow$  3 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $3 \cdot 33 = 99$  Personen/Minute und jeweils Kapazität Fahrtreppe 11, 14, 13 bzw. 18: 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  25 Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 125 Personen/Minute**

**Ausgänge I/2:** Kapazität feste Treppe 2,30 m breit  $\rightarrow$  2,30m/0,6m  $\rightarrow$  3 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $3 \cdot 33 = 99$  Personen/Minute und jeweils Kapazität Fahrtreppe 11, 14, 13 bzw. 18: 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  25 Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 125 Personen/Minute**

**Ausgang I/6:** Kapazität feste Treppe **2,40 m** breit  $\rightarrow$  2,40m/0,6m  $\rightarrow$  4 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $4 \cdot 33 = 132$  Personen/Minute und Kapazität Fahrtreppe 12: 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  25 Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 157 Personen/Minute**

**Ausgang III/1:** Kapazität feste Treppe **2,10 m** breit  $\rightarrow$  2,10m/0,6m  $\rightarrow$  3 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $3 \cdot 33 = 99$  Personen/Minute

**Ausgang III/7:** Kapazität feste Treppe 4,70 m breit  $\rightarrow$  4,70m/0,6m  $\rightarrow$  7 Fluchtspuren  $\rightarrow$   $7 \cdot 33 = 231$  Personen/Minute und Kapazität Fahrtreppe 20: 1,0m breit  $\rightarrow$  1 Fluchtspur  $\rightarrow$  25 Personen/Minute  $\rightarrow$  **Gesamtkapazität: 256 Personen/Minute**

**Neuer Notausgang zum Busbahnhof:** Kapazität feste Treppe **1 Gehspur** breit = 0,6m = 1 Fluchtspur =  $1 \cdot 33 = 33$  Personen/Minute = **Gesamtkapazität: 33 Personen/Minute**

**S2 neu Notausgang Busbahnhof:** 126 P/33 Pers./Minute = 3,8 Minuten. Die Nutzer des Notausgangs vom Bstg. zum Busbahnhof verlassen im Prinzip schon am Bstg. den verrauchbaren Bereich. Sie werden im folgenden nicht weiter betrachtet

**Annahme:** 150 Personen halten sich nur zum Zwecke des Verkaufs in der Vorhalle auf und müssen ebenfalls evakuiert werden, also abzüglich der durch den Notausgang vom Bahnsteig flüchtenden 126 Pers. insg.  $1725 + 150 - 126$  Personen = 1749 also 1750

**S2 neu Notausgang Keller Steglitzer Kreisel:** 100 / 33 P/min = 3,3 Minuten

S2 Ausgang I/1 und III/3: jeweils 106 P / 125 P/min = 0,9 Minuten

S2 Ausgang I/2:  $200 \text{ P} / 125 \text{ P/min} = 1,6 \text{ Minuten}$

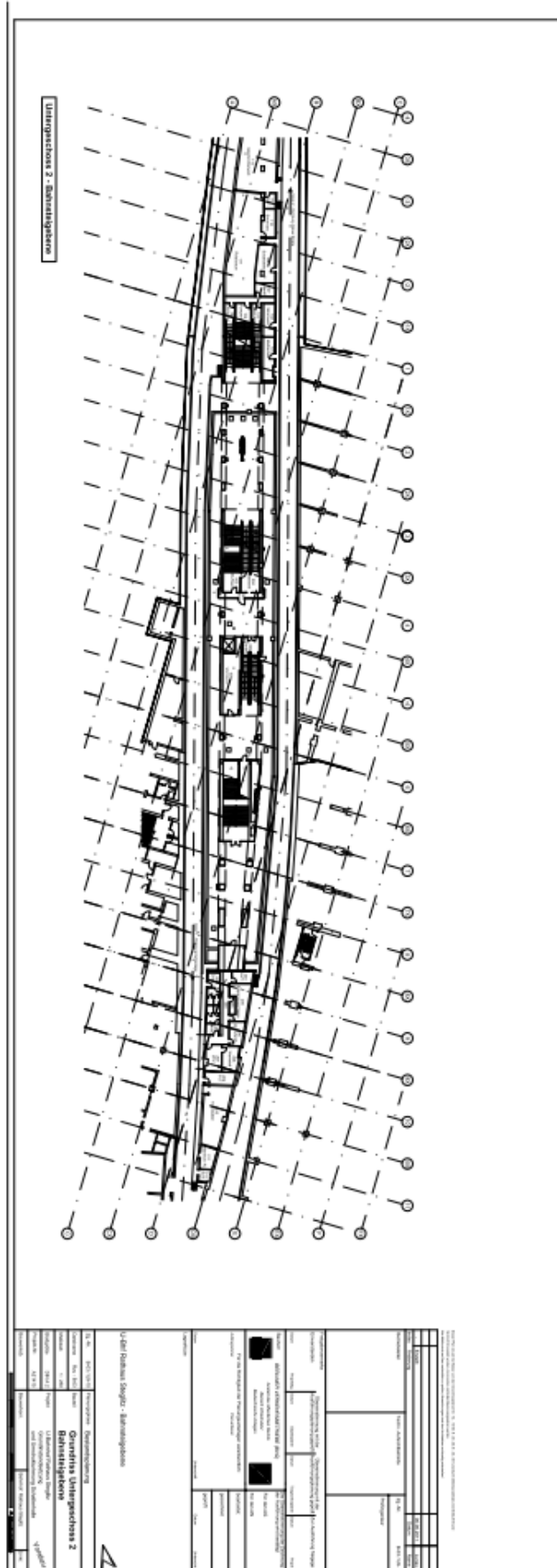
S2 Ausgang I/6:  $400 \text{ P} / 157 \text{ P/min} = 2,5 \text{ Minuten}$

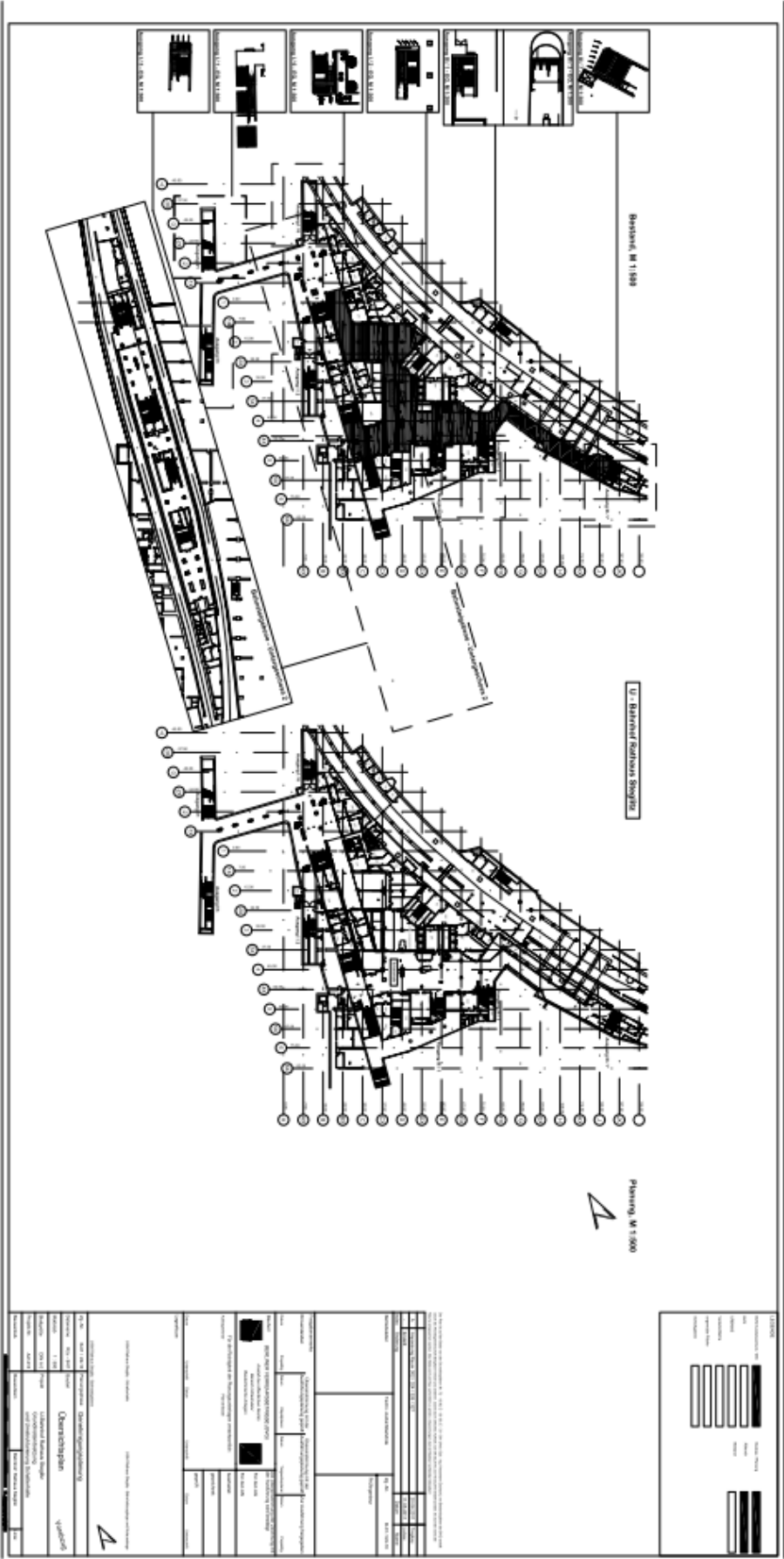
S2 Ausgang III/1:  $400 \text{ P} / 99 \text{ P/min} = \mathbf{4,0 \text{ Minuten}}$

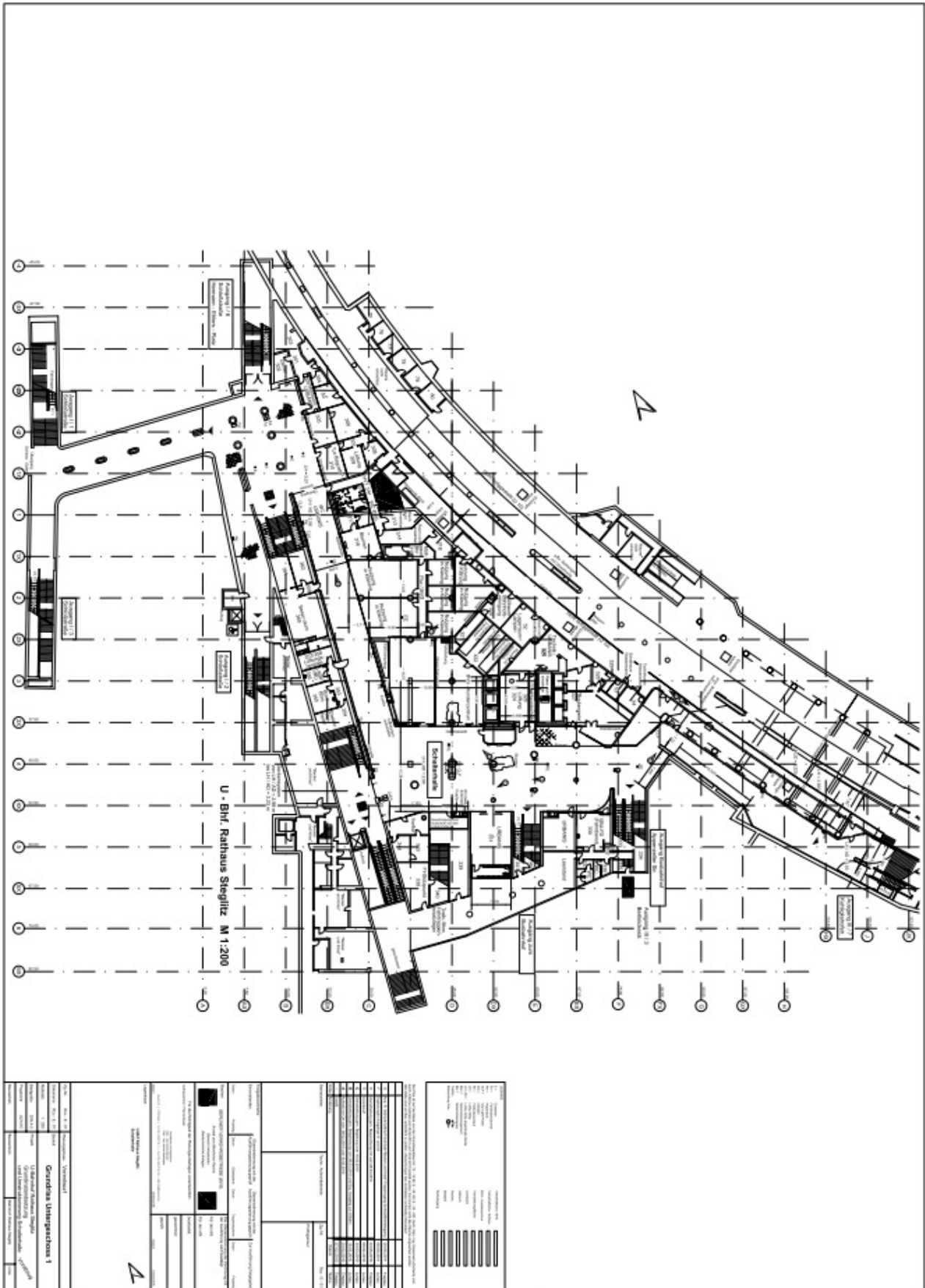
S2 Ausgang III/3:  $363 \text{ P} / 125 \text{ P/min} = 2,9 \text{ Minuten}$

S2 Ausgang III/7:  $100 \text{ P} / 256 \text{ P/min} = 0,4 \text{ Minuten}$

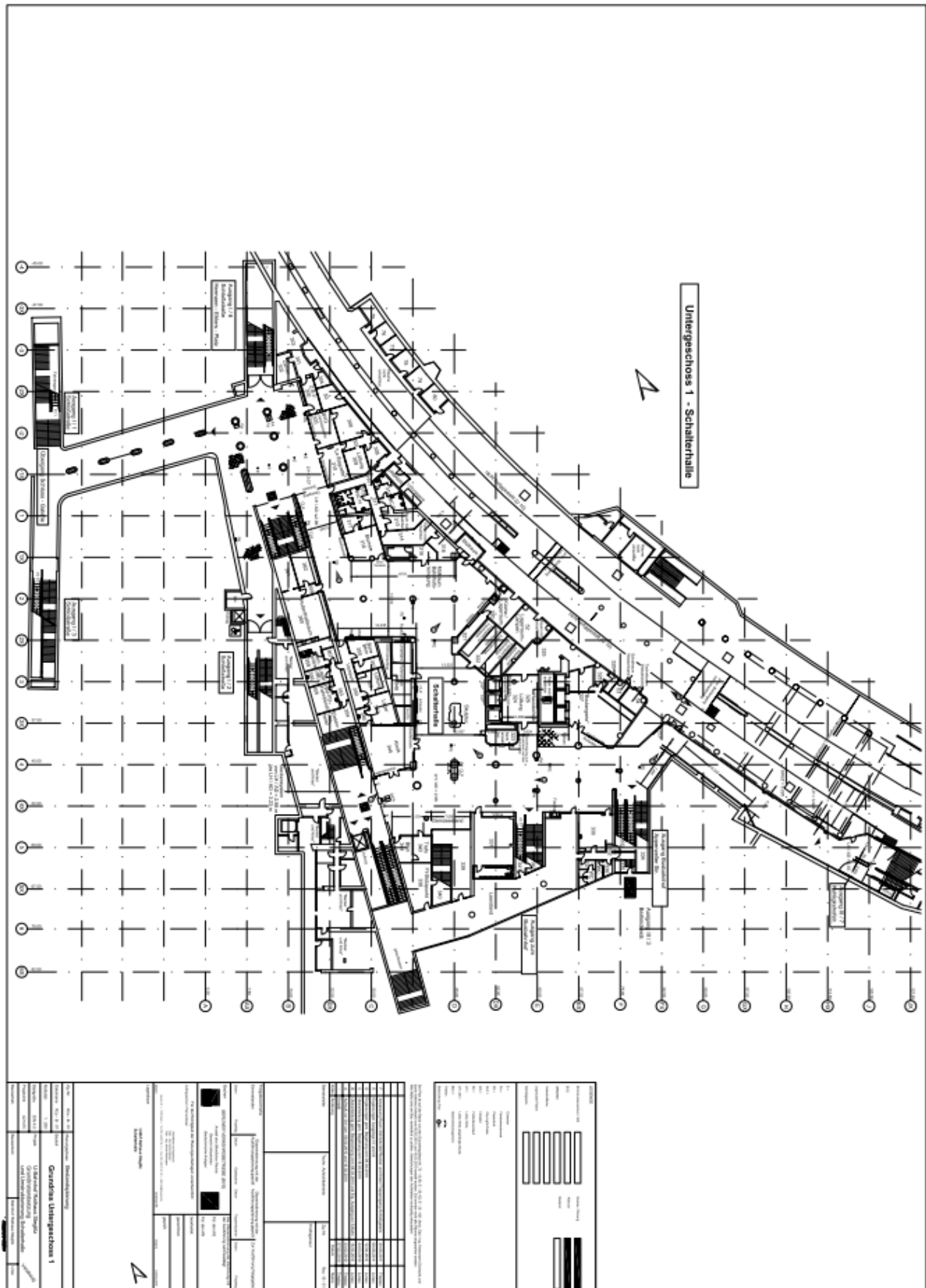
### Anlage 4      Papiaausdrucke der verwendeten Planunterlagen



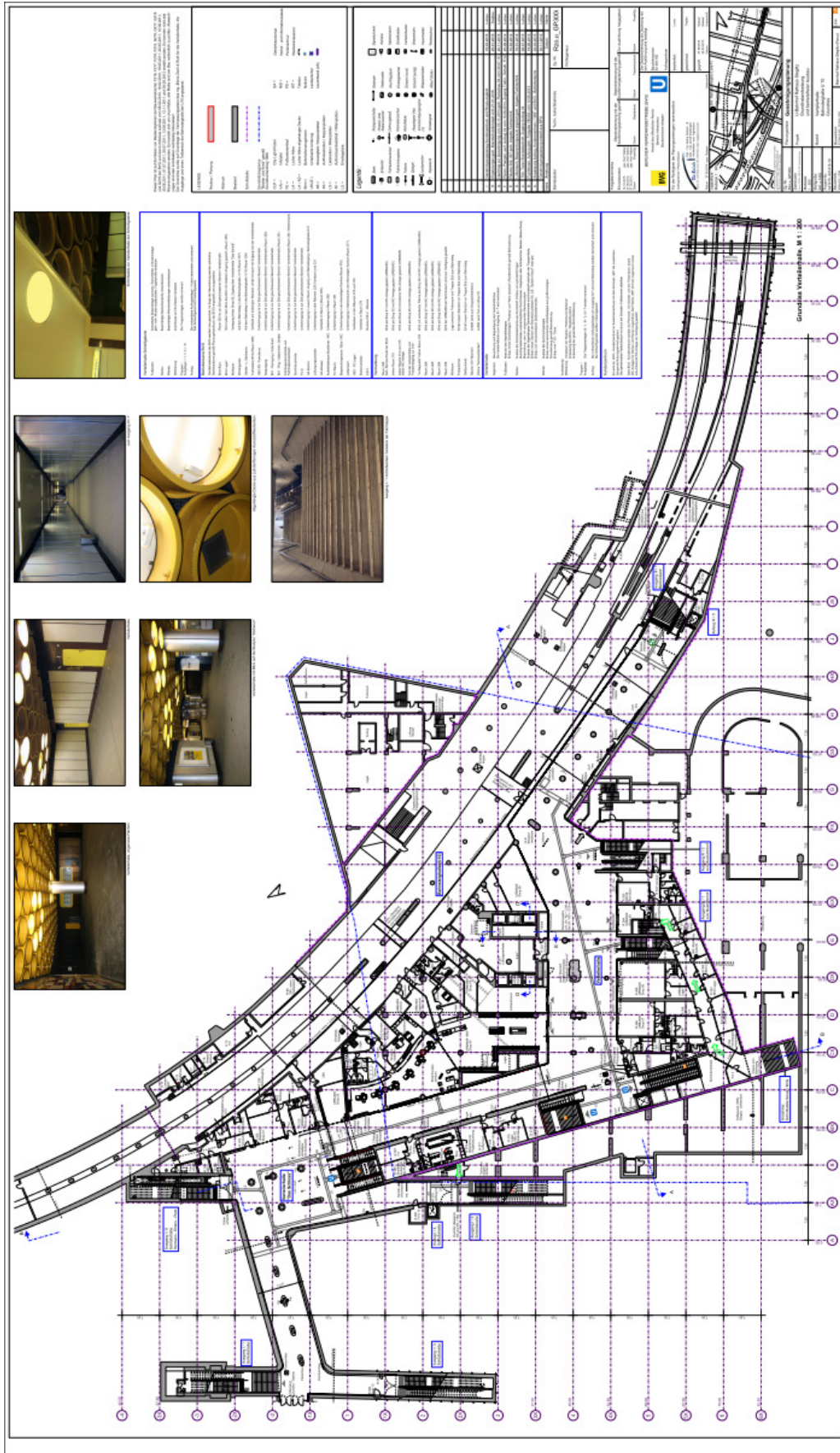












Dieser Plan ist auf der Basis von Bestandsplänen der Bauwerksbücher F216, F217, F218, F219, G216, G217, G218 und G219 der BVG und durch örtliches Aufmaß vom 08.02.2010, 16.02.2010, 19.05.2011, 20.05.2011, 10.06.2011, 30.06.2011, 07.07.2011, 13.09.2011, 13.11.2011 und 08.09.2012 erstellt worden. Es können nicht alle Änderungen der ursprünglichen Pläne, alle Maße sind am Bau verändert zu prüfen. Anmerkungen sind den Architekturentwürfen anzuschließen.  
Der Grundriss wurde auf Grundlage der Vermessungsdaten des Ing.-Büros Zech & Ruth für die Verteilertalle, die Abgänge und einen Teilbereich der Bahnsteigplatte der U10 angepasst.

Neubau / Planung	Schnittstelle
	Umrahmung Verteilerhalle
	Umrahmung Bahnsteigebene
	Grundstücksgrenze
	Grundbuchlage 1989

Abbruch	Bestand

**LEGENDE**  
 Datum: 13.05.2015, 07.05.2015, 04.03.2013, 30.11.2012, 20.11.2015, 19.06.2013, 04.03.2013, 30.11.2012, 20.11.2015, 19.06.2013  
 C Nachtrag zur Genehmigung vom 03.11.2014 gem. Planschau (Sk vom 30.07.15)  
 B Galberer, Schmittbrunn vom 04.03.2013 F-Schulau/VOC  
 A Anpassung BVG - Betriebsräume  
 Genehmigungsplanung erstellt aus BPU

Index	Änderung	Datum	Name
Techn. Aufsichtsbände			

Bearbeiter: Zp.-Nr. Rzo\_u\_GP304C  
 Prüffingenieur:

**Freigabevermerk**  
 Übersetzung mit der Ausführungsplanung geprüft  
 Ausführung mit der Ausführungsplanung geprüft  
 Zur Ausführung freigegeben  
 Datum: 13.05.2015  
 für: Herr Weiser  
 07.05.2015  
 Projekt:


**Bauherr**  
 BERLINER VERKEHRSETRIEBE (BVG)  
 Ansatz aus ökonomischen Gründen  
 Bereich Infrastruktur  
 Bauwerkliche Aufgabe

**BVG**  
 Für die Richtigkeit der Planungsunterlagen verantwortlich:  
 Aufgabenträger / Planungsstelle  
 Dipl.-Ing. Dr. rer. oec. Ulf-Gregor Gieseler  
 Herr: 030 553 930 100, Fax: 030 553 930 101

Datum	Objektart	Datum	Tragwerkstage	Datum	Projektz.

Das Überwinden der Zeichnung ist  
 Die Überwindung der Zeichnung mit  
 Die Überwindung der Zeichnung mit

gearbeitet:	geprüft:	Datum	Interdisziplinär
geprüft	geprüft	Datum	Interdisziplinär



**Genehmigungsplanung**  
 Planungsphase: Genehmigungsplanung  
 Projekt: U-Bahnhof Rathaus Steglitz  
 Grundrisserstellung  
 und barrierefreier Ausbau  
 Bauwerk: Verteilerhalle  
 Notausgang  
 Grundrisse, Schnitt  
 Projekt-Nr.: A21415\_A21415-10  
 Bauwerks-Nr.: 02B-021726  
 Bahnhofs-Nr.: 003  
 Linie: U10  
 Bauwerks-Nr.: 02B-021726  
 Bahnhofs-Nr.: 003  
 Linie: U10

