

# **Zuwegungs- und Rettungswegekonzzept**

## **Anlage 20.1a – neu**

### **Umbau Knoten Frankfurt-Sportfeld, 2. Ausbaustufe**

Streckennummer: 3657, Frankfurt(M) Abzweig Gutleuthof – Mannheim-Pfingstberg  
Bahn-/Bau-km: 0,5+00 – 3,9+00

Ersteller: I.BT-MI-B(22)  
Aktueller Bearbeiter: I.TP-MI-P  
Verantwortlicher: I.TP-MI-P  
Version: 2.0  
Letzte Änderung: 14.04.2016  
Gepl. Fertigstellungstermin: 2026

---

### Änderungshistorie

Ver.	Datum	Bearbeiter(in)	Beschreibung
2	14.04.16	Büchse	Einarbeitung von Änderungen aus Umtrassierung und Umbestellung

### Anlagenverzeichnis

Nr.	Beschreibung
1	Anlage 20.2a (ersetzt Anlage 3.7)
2	
3	

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>4</b>
1.1	Planungsinhalt .....	4
1.2	Lage im Netz .....	4
1.3	Zuständige Behörden und Verbände.....	4
<b>2</b>	<b>Planungsgrundlagen.....</b>	<b>5</b>
2.1	Regelwerke und Vorschriften .....	5
2.2	Rettungswege.....	5
2.3	Zuwegungen.....	5
<b>3</b>	<b>Strecken .....</b>	<b>6</b>
3.1	Strecke 3520 .....	6
3.2	Strecke 3657 .....	6
3.3	Strecke 3683 .....	7
3.4	Strecke 3624 .....	7

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Planungsinhalt**

Der Ausbau des Knotens Frankfurt(M)-Sportfeld ist eine Teilmaßnahme des Projektes Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup>. In den bis 2026 fertig gestellten Abschnitten der Neubaustrecke wird eine Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h gefahren.

Hierfür wurde im Zuge der Entwurfsplanung ein Rettungskonzept erstellt, das die Planung der Neu- und Umbauten des Streckenabschnittes zwischen Frankfurt(M)-Stadion und Abzweig Gutleuthof umfasst.

Die Entwurfsplanung beinhaltet unter anderem den Neu- bzw. Umbau von Eisenbahnüberführungen, Stützwänden und Kreuzungs- und Erdbauwerken. Für diese sind Zuwegungen zu den Schienenwegen zur Selbst- und Fremddrettung, zur Brandbekämpfung und zur technischen Hilfeleistung sicherzustellen.

Das vorliegende Rettungskonzept erfüllt die Vorgaben der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“.

### **1.2 Lage im Netz**

Der beplante Abschnitt erstreckt sich von ca. km 0,5+00 (Abzweig Gutleuthof) bis km ca. 3,9+00 (Bahnhof Frankfurt(M)-Stadion) der Strecke 3657.

An der Strecke befinden sich die Bahnhöfe Frankfurt(M)-Niederrad und -Stadion.

### **1.3 Zuständige Behörden und Verbände**

- Eisenbahn-Bundesamt: Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
- Branddirektion Frankfurt a. M.

## **2 Planungsgrundlagen**

### **2.1 Regelwerke und Vorschriften**

Die folgenden Richtlinien sind die Grundlage der Planung:

- EBA-Ril: Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG, 2012
- Ril 813.0202: Bahnsteigzugänge konstruieren und bemessen (Treppen), 2012

### **2.2 Rettungswege**

Die Lage der Rettungswege ist in den Plänen über den gesamten Bereich ersichtlich. Der Rettungsweg wird außerhalb des Gefahrenbereichs angeordnet, ist ebenflächig und trittfest. An den Rettungswegen werden in Bereichen mit Absturzgefahr Füllstabgeländer eingebaut.

Der Gefahrenbereich aller Strecken beträgt aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit  $v = 100\text{km/h}$  2,50 m senkrecht zur Gleisachse.

- Mindestabmessungen von Rettungswegen:  $B \times H = 0,80 \times 2,20 \text{ m}$
- Mindestabmessungen von Rettungstüren:  $B \times H = 1,60 \times 2,20 \text{ m}$

### **2.3 Zuwegungen**

Die Zuwegungen werden in einem Abstand von höchstens 1000 m an den Rettungsweg angebunden. Für Zugänge beträgt die maximale Längsneigung 10 % und die maximale Länge 100 m.

- Mindestabmessungen von Zufahrten:  $B \times H = 3,50 \times 3,50 \text{ m}$
- Mindestabmessungen von Zugängen:  $B \times H = 1,60 \times 2,20 \text{ m}$

### 3 Strecken

Die Betrachtung der Zuwegungen und Rettungswege wird streckenbezogen durchgeführt.

#### 3.1 Strecke 3520

Auf der Strecke 3520 werden zwei voneinander unabhängige Bereiche verschwenkt:

- ca. km 31,4+00 bis ca. km 32,2+00      Länge: ca. 800 m
- ca. km 32,5+00 bis ca. km 33,0+00      Länge: ca. 500 m

Die Längen der Verschwenkungsbereiche unterschreiten die 1000-m-Untergrenze. Es handelt sich damit nach EBA-Ril um keine wesentliche bauliche Änderung. Diese Gleisabschnitte erhalten deshalb keine Rettungswege.

Zusätzlich zu den Verschwenkungen werden zwischen dem Bahnhof Frankfurt(M)-Niederrad und dem Main Weichen eingebaut und die Gradienten der Gleise an die Nachbargleise angepasst. Der Unterbau bleibt erhalten. Es handelt sich nach EBA-Ril um keine wesentliche bauliche Änderung. Dieser Gleisabschnitt erhält deshalb keinen Rettungsweg.

#### 3.2 Strecke 3657

Die Strecke 3657 wird im Rahmen des Vorhabens neu errichtet:

- ca. km 0,5+00 bis ca. km 3,9+00      Länge: ca. 3.400 m

Die beiden neuen Gleise der Strecke 3657 werden östlich neben den bestehenden Strecken 3620 bzw. 3520 errichtet. Bei km 0,5+00 erfolgt die Überleitung zur Strecke 3620 (ca. km 34,6+22). Im Bereich Bahnhof Frankfurt(M)-Stadion schließt die Strecke an das Bestandsnetz an. Der Rettungsweg verläuft über die gesamte Länge der Strecke ausschließlich bahnlinks.

<b>Zuwegung zum Rettungsweg</b>	<b>Zugang zum Rettungsweg über</b>	<b>Länge Zugang</b>	<b>Ca. Lage Zugang (Bahn-km)</b>	<b>Bemerkungen</b>
Flughafenstraße	Bahnhofsvorplatz und Bahnsteig	30 m	km 3,7+20	Rettungsweg kreuzt Strecke 3650. Verläuft über Bahnsteig.
Golfstraße/Waldweg	Ebenerdiger Weg	30 m	km 2,7+10	Zugang ebenerdig. Sammelplatz auf DB-Gelände. Zufahrt im Einbahnverkehr von Golfstraße/Stadtwald. Abfahrt über Flughafenstraße.
Adolf-Miersch-Straße	Treppe und Versatz in SSW	40 m	km 1,9+43	Aufstellplatz der Feuerwehr auf Adolf-Miersch-Straße. Zu- und Abfahrt über Adolf-Miersch-Straße.
Donnersbergstraße	Treppe und Versatz in SSW	20 m	km 1,1+53	Aufstellplatz der Feuerwehr auf DB-Gelände. Zu- und Abfahrt über Donnersbergstraße. Platz zum Wenden ist vorhanden

Gutleutstraße	Treppe und freier Zugang	25 m	km 0,6+60	Aufstellplatz der Feuerwehr und Zufahrt über Gutleutstraße.
---------------	--------------------------	------	-----------	---

Tabelle 3-1: Zuwegungen und Zugänge, Strecke 3657

### 3.3 Strecke 3683

Auf der Strecke 3683 wird ein Bereich verschwenkt:

- ca. km 4,6+90 bis ca. km 5,0+80 Länge: ca. 390 m

Die Länge des Verschwenkungsbereiches unterschreitet die 1000-m-Untergrenze. Es handelt sich damit nach EBA-Ril um keine wesentliche bauliche Änderung. Dieser Gleisabschnitt erhält deshalb keinen Rettungsweg.

Zusätzlich zu der Verschwenkung werden zwischen dem Bahnhof Frankfurt(M)-Niederrad und der Eisenbahnüberführung Weichen eingebaut und die Gradienten der Gleise an die Nachbargleise angepasst. Der Unterbau bleibt erhalten. Es handelt sich nach EBA-Ril um keine wesentliche bauliche Änderung. Dieser Gleisabschnitt erhält deshalb keinen Rettungsweg.

### 3.4 Strecke 3624

Das Gleis der Strecke 3624 wird zwischen der Eisenbahnüberführung EÜ Flughafenstraße und dem Bahnhof Frankfurt(M)-Niederrad in Richtung Westen verschwenkt:

- ca. km 6,1+10 bis ca. km 7,0+70 Länge: ca. 960 m
- Lage Kreuzungsbauwerk Gleisdreieck: ca. km 6,3+80 (Strecke 3624)

Der Neubau des Kreuzungsbauwerks Gleisdreieck ist nach EBA-Ril eine wesentliche bauliche Änderung. Der Rettungsweg wird bahnrechts der Strecke angeordnet bis er nach der Güterzugrampe bei ca. km 6,9+80 auf den Rettungsweg der Strecke 3657 verspringt.

Zuwegung zum Rettungsweg	Zugang zum Rettungsweg über	Länge Zugang	Ca. Lage Zugang (Bahn-km)	Bemerkungen
Golfstraße/Weg	Ebenerdiger Weg und Treppe	35 m	km 6,3+50	Zugang tlw. ebenerdig, tlw. über Treppe. Sammelplatz auf DB-Gelände. Zufahrt im Einbahnverkehr von Golfstraße/Stadtwald. Abfahrt über Flughafenstraße.

Tabelle 3-2: Zuwegungen und Zugänge, Strecke 3624