

Kriterium	Eisenbahn-Bundesamt BraKasch Festlegungen	DB NETZE Ulf BraKasch Festlegungen
Breite von Zugängen	Kap. 2.2 1,60 m (Möglichkeit der Begegnung)	Im Bereich von Einschnitten und Dämmen abweichend: - auf 2 separate Zugänge mit Breite = 1,20 m und Höhe = 2,20 m aufteilen - beide Zugänge (B = 1,20 m) im mittleren Bereich auf Breite B = 80 cm trittfest, ebenflächig; Neigung max. 10% ausbilden bzw. als Treppe - maximaler Abstand der Zugänge = 50 m (Dammkrone und Böschungsfuß)
Zugänge über Bahnseitengräben	Kap. 2.2	Querung geplanter Zugänge mit Bahnseitengräben ==> keine weiteren baulichen Maßnahmen unter folgenden Bedingungen: - Tiefe Bahnseitengräben max. 0,80 m - Bahnseitengräben gemäß Anhang 800.0130 A03 erstellt Besondere Maßnahmen bei Nutzung Bahnseitengräben zur Entwässerung benachbarter Grundstücke (Zugang im Ereignisfall)
Möglicher Verzicht auf Zugänge	Kap. 2.2	Parallel zum Schienenweg verlaufen öffentliche Straßen im Abstand von max. 100 m ==> Verzicht auf Zugang unter folgenden Bedingungen - zwischen Straße und Schiene ebene begehbare Fläche (max. 10% Neigung) ==> Bei Hindernissen Beurteilung im Einzelfall - bei Gräben zwischen Schienenweg und öffentlicher Straße ==> Zugänge gem. BraKasch, Abstand = 1000 m (Darstellung in Planunterlagen) - Fläche zwischen Straße und Schienenweg muss im Ereignisfall jederzeit durch Rettungskräfte betretbar sein. (keine andere Nutzung)
Zugänge auf Dämmen und Brücken im innerstädtischen Bereich	Kap. 2.2	Voraussetzung: kommunale Feuerwehr verfügt über Hubrettungsfahrzeuge bzw. Drehleiterfahrzeuge Wenn Schienenweg auf Damm oder Brücke innerhalb bebauter Ortsteile kann auf Bau eines Zugangs zwischen 2 Bahnhöfen, Hp oder Haltestellen verzichtet werden, wenn: - die möglichen Anfahrstellen für Hubrettungs- und Drehleiterfahrzeuge der Feuerwehr in den Planunterlagen gemäß Abschnitt 3.3 BraKasch eingetragen sind der Zugang mit Hilfe der genannten Fahrzeuge mit A = 500 m möglich ist (alternativ Einvernehmen mit Feuerwehr über Abstand herstellen).
Anzahl und Anordnung der Rettungswege	Kap. 2.2 - bis 2 Gleise = 1 Rettungsweg B > 0,80 m - Rettungsweg frei von Einbauten (Oberleitungsmaste, Schotterkeil, Sprechstelle, Signale, Schalteinrichtungen, rangiertechnische Einrichtungen)	Sind Einbauten gem. BraKasch bis H = 2,20 m über Ok Rettungsweg unvermeidbar, dann nachfolgende Maßnahmen als alternative, gleichwertige Lösungen erforderlich: - immer ein zweiter Rettungsweg (beidseitige Rettungswege mit maximal möglicher Breite) - Ausführung immer im gesamten Streckenabschnitt zwischen 2 Zuwegungen - Benehmen zwischen Vorhabenträgerin und zuständige Rettungsdiensten herstellen über die Übertragung der festlegungen BraKasch, Abschnitt 2.4 (Ingenieurbauwerke). Abschließende Entscheidung im Planrechtsverfahren.
Trogbauwerke	Kap. 2.2	Bei Trogbauwerken (Querschnitt nach Anhang 800.0130A03) sind die Anforderungen BraKasch erfüllt wenn: - die Aufkantung vor Fahrleitungsmast B > 0,80 m hat - Im Bereich dieser Rettungswege sind ausschließlich Einrichtungen zulässig, die in Ril 800.0130 (S. 20) genannt sind.  <b>Die Anordnung eines 80 cm breiten Rettungsweges zwischen Gefahrenbereich und Vorderkante Geländerfußplatte oder Gesimsaufkantung ist noch nicht in der Ril 804 übernommen worden. Wenn es keine Platzprobleme in der Breite gibt, wird bei uns im Rb Ost aber schon so geplant.</b>
S-Bahntunnel	Kap. 2.2	In S-Bahntunneln mit einer Länge von maximal 250 m sind die Anforderungen BraKasch uneingeschränkt umzusetzen. In S-Bahntunneln mit einer Länge von mehr als 250 m gilt Ril 853.1001
Eisenbahntunnel	Kap. 2.2	In Eisenbahntunneln mit einer Länge von maximal 500 m sind die Anforderungen BraKasch oder die Anforderungen nach Ril 853.1001 uneingeschränkt umgesetzt werden.
Randwegkonstruktionen bei wesentlicher Änderung an einer Bestandsstrecke	Kap. 2.2	Sollte auf Grund örtlicher Gegebenheiten keine Änderung des Streckenquerschnitts (Ausbildung nach Ril 800.0130), d. h. keine Verbreiterung der Dammkrone möglich sein, so ist ein durchlaufender 80 cm breiter Rettungsweg mit zugelassener Randwegkonstruktion zu errichten.
Rettungswege am Dammfuß bei wesentlicher Änderung an einer Bestandsstrecke	Kap. 2.2	Sollte auf Grund örtlicher Gegebenheiten keine Änderung des Streckenquerschnitts (Ausbildung nach Ril 800.0130), d. h. keine Verbreiterung der Dammkrone als auch keine Errichtung einer Randwegkonstruktion möglich sein, so ist im Bereich des Dammfußes ein durchlaufender 80 cm breiter Rettungsweg gemäß BraKasch zu errichten.
Wesentliche Änderung an Bestandsstrecken im Bereich von Stützbauwerken	Kap. 2.2	Bestehender Streckenquerschnitt auf bzw. vor einem Stützbauwerk entspricht nicht Ril 800.0130  Sofern keine Änderung des Streckenquerschnitts (keine Verlegung der bestehenden Stützbauwerke) möglich ist: - im Bereich von bis zu zweigleisigen Strecken in mindestens einem Gleis ein durchlaufender Rettungsweg zu errichten
Wesentliche Änderung an einer Bestandsstrecke in besonderer Umgebung	Kap. 2.2	Umgebung von schwer zugänglichem Gelände, ohne ausreichende Tragfähigkeit (Moore), bzw. Umgebung von Schutzgebieten (FFH) ==> auf den Einzelfall bezogene Lösung  Sollten 2 Abweichungen mit der gleichen Maßnahme kompensiert werden, ist durch die Vorhabenträgerin Benehmen über die Festlegung der Kompensation mit den zuständigen örtlichen Rettungsstellen herzustellen. Entscheidung erfolgt im Planrechtsverfahren.
Zufahrten	Kap. 2.2 Zufahrten müssen Anforderungen nach DIN 14090 erfüllen, Kap. 2.2	- als Zufahrt primär öffentliche Straßen- und Wegenetz, wenn der Einsatz von Rettungsfahrzeugen darauf möglich ist - Zufahrten müssen im Sinne ausreichender Befestigung nach DIN 14090 nicht zwingend künstlich befestigt werden. - Vorhandene Zufahrten (unbefestigte Wirtschaftswege oder Waldwege sind geeignet, sofern sie die geforderte Belastung nach DIN 14090 aufnehmen - Es wird in Kauf genommen, dass Zufahrten nach Abschluss eines Einsatzes der Rettungskräfte unbefahrbar sind. - Für das Befahren mit Straßenfahrzeugen geeignete nichtöffentliche Zufahrten (Kap. 2.1 BraKasch) dürfen in die Planung einbezogen werden.
Erreichbarkeit von Rettungswege im Bereich von Brücken	Kap. 2.2	Durchgänge zum außenliegenden Rettungsweg nicht realisierbar Schutzziel BraKasch auch erreicht, wenn: - z. B. zweigleisige Brücke ==> Schotter zwischen Außenkante Schwelle und Schotterbegrenzung auffüllen und planebnen (Forderung BraKasch) - Rettungsweg in diesem Fall nur über Nachbargleis erreichbar (Ausplattung nicht erforderlich) <b>==&gt; Offene Anfrage beim Ersteller BraKasch: Gilt das auch bei 2-gleisigen S-Bahnstrecken mit Stromschiene?</b>
Absturzsicherung neben Rettungsweg	Kap. 2.4	Absturzsicherung (Geländer) sind nach DIN EN 1317 herzustellen. Sie sind so auszubilden, dass Fußgänger zurückgehalten und geführt werden.
Übertragung der Festlegungen Kap. 2.4 BraKasch	Kap. 2.4	Festlegungen Kap. 2.4 BraKasch können grundsätzlich auch auf Streckenabschnitte außerhalb von Ingenieurbauwerken mit Abstand Zuwegungen >1000 m übertragen werden, wenn keine Zufahrten in entsprechendem Abstand erstellt werden können. ==> Achtung! Keine Überlagerung der Kompensation gem. Ulf BraKasch