

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 1 von 17

Inhaltsverzeichnis

Änderungsnachweis	2
Abschnitt 1 – Allgemeines	3
§ 1 ZWECK UND ZIEL DIESES LEITFADENS	3
§ 2 ANWENDUNGSBEREICH.....	3
§ 3 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN.....	3
§ 4 ABWEICHUNGEN VON DEN ANERKANNTEN REGELN DER TECHNIK.....	4
§ 5 BEHANDLUNG DES BRANDSCHUTZES IN VERFAHREN NACH § 18 AEG ...	4
§ 6 WEITERE ALLGEMEINE FESTLEGUNGEN.....	4
§ 7 INKRAFTTRETEN, AUßERKRAFTTRETEN	5
Abschnitt 2 – Begriffe, Schutzziele und Gefahrenbeurteilung	6
§ 8 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN.....	6
§ 9 SCHUTZZIELBETRACHTUNG.....	7
§ 10 GEFAHRENBEURTEILUNG	8
Abschnitt 3 – Nachweisführung	10
§ 11 GEFÄHRDUNGSSTUFEN.....	10
§ 12 PERSONENZAHL.....	10
§ 13 SONDERVERANSTALTUNGEN IN PERSONENVERKEHRANLAGEN (PVA)	
11	
§ 14 ZUGÄNGE UND ZUFAHRTEN	12
§ 15 FEUERWIDERSTANDSDAUER DER BAUTEILE	12
§ 16 BESONDERE GEFAHREN AUS DEM EISENBAHNBETRIEB IN	
PERSONENVERKEHRANLAGEN (PVA).....	12
§ 17 ANFORDERUNGEN AN DAS BRANDSCHUTZKONZEPT (BSK).....	12
§ 18 AUFSTELLUNG UND PRÜFUNG DES BRANDSCHUTZKONZEPTES (BSK)	15
§ 19 BAUÜBERWACHUNG UND ABNAHMEN	15
§ 20 PRÜFUNGEN DER ANLAGEN	15
§ 21 ORGANISATORISCHER BRANDSCHUTZ.....	16
Abkürzungsverzeichnis	17

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 2 von 17

Änderungsnachweis

Lfd. Nr.	Änderung	Anmerkung	Datum
		Erstveröffentlichung	Jan. 2001
1	alle	Anpassung an aktuelles Regelwerk	01.03.2011
2	Redaktionelle Änderungen innerhalb des gesamten Dokumentes, Berücksichtigung neuer Verwaltungsvorschriften, der EIGV, der DB-RRil 124, des EBA-Merkblatts zu Wirk-Prinzip-Prüfungen; Entfall der Definition „Hilfsfrist“; Entfall der rein flächenmäßigen Formel zur Ermittlung des Personenaufkommens	Überführung des Leitfadens in die Form gemäß Ausführungsbestimmung Nr. 13 zu §§ 1, 10 und 15 der Geschäftsordnung des Eisenbahn-Bundesamtes	15.03.2021

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 3 von 17

Abschnitt 1 – Allgemeines

§ 1 Zweck und Ziel dieses Leitfadens

Dieser Leitfaden beschreibt Art und Umfang sowie die Vorgehensweise bei der Nachweisführung des vorbeugenden baulichen, anlagentechnischen und organisatorischen Brandschutzes, der nach den gesetzlichen Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik notwendig ist.

§ 2 Anwendungsbereich

Dieser Leitfaden gilt für Personenverkehrsanlagen (Pva) der Eisenbahnen des Bundes (EdB).

§ 3 Allgemeine Anforderungen

Personenverkehrsanlagen der EdB müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen an die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie den besonderen Anforderungen genügen, die sich aus dem Eisenbahnbetrieb ergeben.

Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die baulichen Anlagen und Einrichtungen so angeordnet, errichtet, geändert und instandgehalten werden, dass der Entstehung und Ausbreitung von Feuer und Rauch vorgebeugt wird, und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind. Hierbei sind auch die Gefahren aus dem Eisenbahnverkehr zu betrachten.

Für die baulichen Anlagen der EdB gelten die Gesetze und Rechtsverordnungen des Bundes unmittelbar. Ferner sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten (§ 2 Abs.1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – EBO)¹ – insbesondere die an-

¹ Besonderer Hinweis: Das Bauordnungsrecht der Länder ist nicht unmittelbar anzuwenden. Die materiellen Regelungen, insbesondere die nach Maß und Zahl festgelegten Werte, sind als Anhalt für örtlich geltende Regeln der Technik heranzuziehen und als ermessensbindende Werte anzusehen, soweit nicht eisenbahnspezifische Belange Abweichungen rechtfertigen.

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 4 von 17

erkannten Regeln der Technik, die das EBA in seinen eisenbahnspezifischen Technischen Baubestimmungen (EiTb) bekannt gemacht hat.

§ 4 Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik

Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn im Rahmen des Brandschutzkonzeptes mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO). Auf diese Abweichungen ist im Brandschutznachweis besonders hinzuweisen.

Solange nichts Anderes geregelt ist, bedürfen Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik grundsätzlich der Zustimmung des EBA².

§ 5 Behandlung des Brandschutzes in Verfahren nach § 18 AEG

Bereits in den Plangenehmigungs-/feststellungsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind maßgebliche Eckdaten und Grundsatzanforderungen zum Brandschutz zu behandeln, wie z.B.:

- Aussagen zur gesicherten Erschließung,
- Nutzungseckdaten (verkehrliche Nutzung, Personenhöchstzahlen),
- Grundsatzfragen zur Evakuierung,
- Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten,
- Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz.

§ 6 Weitere allgemeine Festlegungen

Zu weiteren allgemeinen Festlegungen und zu den Verwaltungsverfahren bezüglich der Überwachung der Erstellung, der Eisenbahnaufsicht sowie der Inbetriebnahmeverfahren gemäß Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) wird

² Für Brandschutzkonzepte, die gemäß VV BAU Anhang 9 durch EBA-anerkannte Prüfsachverständige im 4-Augen-Prinzip zu prüfen sind gilt: Die Zustimmungspflicht des EBA beschränkt sich auf die Abweichungen, die vom Prüfer / von der Prüferin als „wesentliche Abweichung“ eingestuft werden.

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 5 von 17

auf die entsprechenden Verwaltungsvorschriften VV BAU³, VV IBG Infrastuktur⁴ und VV EA⁵ des EBA verwiesen.

§ 7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieser Leitfaden tritt mit seiner Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes in Kraft und setzt damit den Leitfaden vom 01.03.2011 außer Kraft.

-
- ³ Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau
 - ⁴ Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem
 - ⁵ Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen - Überwachung der Instandhaltung von IOH-Anlagen

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 6 von 17

Abschnitt 2 – Begriffe, Schutzziele und Gefahrenbeurteilung

§ 8 Begriffsbestimmungen

Personenverkehrsanlagen (Pva)

Empfangsgebäude und Bahnsteige sowie deren Zu- und Abgänge und Überdachungen.

Sicherer Bereich

Fläche, in der bzw. Raum, in dem innerhalb einer vorgegebenen Zeit (Verweildauer) keine Gefährdung für Leib und Leben durch Feuer und/oder Rauch eintreten kann; dies kann sein

- das Freie,
- ein notwendiger Treppenraum,
- ein anderer Brandabschnitt,
- unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Bedingungen auch ein Bahnsteig oder eine Bahnsteighalle.

Das Freie

Im Sinne bauordnungsrechtlicher Vorschriften ist dies ein Ort unter freiem Himmel, außerhalb baulicher Anlagen oder geologischer Formationen – also ein Ort, von dem sich Personen beliebig weit entfernen und in Sicherheit bringen können und der nicht verrauchen kann.

Verkehrswege

Verkehrswege dienen zur Verbindung von Orten und zu deren Erschließung.

Rettungsweg

Der Rettungsweg ist ein innerhalb und außerhalb von baulichen Anlagen bauordnungsrechtlich notwendiger Verkehrsweg, der bestimmungsgemäß so ausgeführt ist, dass Personen, die von einer konkreten Gefahr bedroht sind, sich selbst in Sicherheit bringen können oder über diesen Weg mit fremder Hilfe gerettet werden

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 7 von 17

können. Bahnsteige oberirdischer Personenverkehrsanlagen außerhalb von Hallen gelten nicht als Rettungsweg.

Nutzungseinheit

Eine Nutzungseinheit ist ein Zusammenschluss mehrerer Räume, die aufgrund ihrer organisatorischen und/oder räumlichen Struktur als eine Einheit betrachtet werden können. Auch ein einzelner Raum kann eine Nutzungseinheit darstellen.

Evakuierungszeit

Die Evakuierungszeit ist die Zeit, in der Personen aus eigener Kraft oder mit fremder Hilfe aus gefährdeten Bereichen in einen sicheren Bereich gelangen. Für den Zeitraum der Evakuierung müssen die Rettungswege raucharm gehalten werden⁶.

Brandschutzkonzept (BSK)

Das BSK ist der Nachweis der Brandsicherheit einer Pva in ihrer Gesamtheit.

§ 9 Schutzzielbetrachtung

Die grundsätzlichen Schutzziele sind in den §§ 3 und 14 der Musterbauordnung (MBO) definiert (siehe auch § 3 dieses Leitfadens), wobei der Personenschutz, und hier in erster Linie die Selbstrettung, oberste Priorität besitzt. Dies gilt sowohl in Bereichen mit großen Personenzahlen, als auch in speziellen Gebäudebereichen, in denen sich einzelne Personen oder kleine Personengruppen aufhalten. Der Selbstrettung dienen insbesondere die Maßnahmen der Gefahrenerkennung, Alarmierung und Warnung sowie die Sicherung der Flucht- und Rettungswege.

Soweit für bestimmte Räume bzw. Nutzungseinheiten konkrete anerkannte Regeln der Technik bestehen (z. B. aus dem Baurecht der Länder), sind diese in ihrem mate-

⁶ Bei der Evakuierungsberechnung sind weitere Zeiten wie z. Bsp. Erkennungs-, Alarmierungs-, Reaktionszeiten zu berücksichtigen. Bei der Ermittlung der Reaktionszeiten können die Angaben im vfdb-Leitfaden - (Technischer Bericht TB 04-01) - Ingenieurmethoden des Brandschutzes – als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 8 von 17

riell-rechtlichen Teil anzuwenden; bei Überschneidungen verschiedener Regelwerke kommt die jeweils strengere Anforderung zum Tragen.

Besondere Schutzziele sind für den Einzelfall zu definieren und zu berücksichtigen.

In bestehenden Anlagen kann das EBA als Aufsichtsbehörde zur Kompensation von Sicherheitsdefiziten über die anerkannten Regeln der Technik hinausgehende Forderungen stellen.

Das EBA kann Erleichterungen gestatten, soweit diese einzeln begründet sind; dies dient dem Ziel einer optimalen Risikominimierung unter Beachtung der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit. Die Akzeptanzgrenzen sind vorab mit dem EBA abzustimmen.

§ 10 Gefahrenbeurteilung

Wenn für Anlagenbereiche keine konkreten anerkannten Regeln der Technik bestehen, oder wenn solche Regeln zwar bestehen, von diesen jedoch abgewichen wird, so ist zur Festlegung der notwendigen Brandschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der vorgenannten Schutzziele eine umfassende Analyse und Bewertung der vorhandenen bzw. zu erwartenden Brandgefahren erforderlich. Hierbei sind die örtlichen Hilfs- und Evakuierungsfristen sowie die technischen und taktischen Voraussetzungen der örtlichen Hilfskräfte zu berücksichtigen.

Zu einer Analyse und Bewertung von Brandgefahren gehören z. B.:

Erfassung von

- Gebäudeteilen hinsichtlich ihrer Art und Nutzung
- räumlichen Zuordnungen
- Art, Menge und Verteilung der Brandlasten,
- Möglichkeiten der Brandentstehung- und -ausbreitung
- Personenzahlen (unter Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität)
- Brandgefahren aus dem Eisenbahnverkehr (auch Güterverkehr; siehe §16)

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 9 von 17

Beschreibung denkbarer Brandszenarien, z.B.:

- Brand eines Zugteiles⁷,
- Brand eines Gebäudeteiles u. ä.

als Grundlage für die weitere Beurteilung.

Bei komplexen baulichen Anlagen sind zur Nachweisführung ggf. physikalisch begründete Modellrechnungen mit anerkannten Verfahren⁸ bzw. Modellversuche erforderlich, mit denen

- die Ausbreitung von Brandrauch im Gebäude,
- die thermische Brandwirkung auf Personen und Bauteile,
- das Verhalten der Konstruktion und
- das Verhalten der Personen und deren Evakuierung

beurteilt werden können.

Auch die Bauphasen sind in die Gefahrenbetrachtung mit einzubeziehen.

⁷ Hierzu siehe Anwenderhandbuch „Bemessungsbrände für S-Bahnen und den Gemischten Reisezugverkehr“ vom 21.06.2010; wesentliche Abweichungen hiervon bedürfen der besonderen Betrachtung.

⁸ Zur Auswahl und Anwendung solcher Verfahren siehe bspw. den vfdb-Leitfaden - (Technischer Bericht TB 04-01) - Ingenieurmethoden des Brandschutzes oder die DIN 18009.

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 10 von 17

Abschnitt 3 – Nachweisführung

§ 11 Gefährdungsstufen

Pva werden in die Gefährdungsstufen 1 bis 3 eingeteilt.

Gefährdungsstufe 1

- Oberirdische Pva ohne Überbauung⁹ mit Hochbauten und Bahnsteiganlagen sowie
- Personenzahl < 1000 Personen pro Stunde und
- zugehörige Gebäude, wenn vorhanden, bis einschließlich Gebäudeklasse 3 (MBO) soweit nicht in Gefährdungsstufe 3.

Gefährdungsstufe 2

- Oberirdische Pva sowie
- zugehörige Gebäude, wenn vorhanden, bis einschließlich Gebäudeklasse 4 (MBO) soweit nicht in Gefährdungsstufe 1 oder 3.

Gefährdungsstufe 3

- alle übrigen Pva, für die mindestens eines der nachstehenden Kriterien zutrifft:
 - unterirdische Pva
 - Personenzahl > 1000 P/h, wenn deren Rettungsweg durch ein Gebäude führt
 - zugehörige Gebäude der Gebäudeklasse 5 (MBO)
 - zugehörige Gebäude mit Sonderbaueigenschaft nach § 2 (4) MBO
 - oberirdische Pva mit Bahnsteighalle.

§ 12 Personenzahl

Bei der brandschutztechnischen Beurteilung und Bemessung ist immer von den größtmöglichen Personenzahlen im Regelbetrieb auszugehen. Diese Zahlen sind

⁹ Überbauungen sind Bauwerke, unter denen Züge hindurch fahren
Bei diesen Überbauungen können besondere Brandschutzmaßnahmen erforderlich werden (hierzu siehe auch die Vorgaben der Ril 813.0105)

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 11 von 17

vom Anlagenbetreiber zu ermitteln und im BSK festzulegen.

Bei wesentlicher Überschreitung dieser Personenzahl sind evtl. zusätzliche Maßnahmen zum Erreichen der gleichen Sicherheit erforderlich; soweit diese Überschreitung dauerhaft ist oder regelmäßig auftritt, handelt es sich um eine Nutzungsänderung bzw. Abweichung, für die ein neuer Brandschutznachweis zu führen ist.

Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, die im BSK angenommenen Personenzahlen regelmäßig auf Aktualität zu prüfen.

Anforderungen an die Ermittlung der Personenzahlen

Gefährdungsstufe 1: überschlägliche Ermittlung, Schätzung, Erfahrungswert

Gefährdungsstufen 2 und 3: Berechnungen, Zählungen o.ä.

Ermittlung der größtmöglichen Personenzahl auf Bahnsteigen

(wenn keine genaueren Ergebnisse aus o .g. Verfahren vorliegen):

$$P_{\max} = n \cdot (P_1 + P_2) + P_3$$

n = Zahl der Gleise am Bahnsteig

P_1 = Sitzplätze der längsten gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zugeinheit/en

P_2 = Stehplätze der längsten gleichzeitig am Bahnsteig haltenden Zugeinheit/en

P_3 = 30% aus der Summe von $P_1 + P_2$

§ 13 Sonderveranstaltungen in Personenverkehrsanlagen (Pva)

Es besteht grundsätzlich die Pflicht zur Einzelgenehmigung von Sonderveranstaltungen durch die Kommune. Die Einhaltung der Festlegungen des geprüften BSK werden vorausgesetzt.

Es wird empfohlen, bereits im BSK Regelungen für wiederkehrende Sonderveranstaltungen zu treffen.

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 12 von 17

§ 14 Zugänge und Zufahrten¹⁰

Die dauerhafte Sicherung der Zugänge und Zufahrten ist in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen (u. a. DIN 14090) für die Befahrbarkeit mit Feuerwehrfahrzeugen sowie für die zugehörigen Belastungsgrenzen festzulegen.

§ 15 Feuerwiderstandsdauer der Bauteile¹¹

Die Bauteile sind in ihrer Feuerwiderstandsdauer entsprechend den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

In Ausnahmefällen kann in Bestandsanlagen mit Zustimmung des EBA hiervon abgewichen werden, wenn unter Beachtung insbesondere des Schutzzieles der Menschenrettung die ausreichende brandschutztechnische Bemessung der Bauteile und Tragwerke unter Berücksichtigung der Bemessungsbrandlast nachgewiesen wird.

§ 16 Besondere Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in Personenverkehrsanlagen (Pva)

Nicht alle besonderen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in Pva, insbesondere Gefahren aus dem Güterverkehr, sind durch bauliche und anlagentechnische Vorkehrungen ausreichend sicher beherrschbar. In Fällen, bei denen die dem BSK zugrunde gelegten Brandlasten überschritten werden, sind gemäß EBO besondere betriebliche / organisatorische Maßnahmen durch die zuständigen Stellen festzulegen (§§ 3 und 36 EBO).

§ 17 Anforderungen an das Brandschutzkonzept (BSK)

Für Personenverkehrsanlagen hat der Bauherr bzw. der Betreiber grundsätzlich ein ganzheitliches BSK entsprechend den nachfolgenden Vorgaben zu erstellen und fortzuschreiben. Die DB-Rahmenrichtlinie RRil 124 legt fest, in welchen Fällen bzw. für welche Pva hiervon abgewichen werden darf.

¹⁰ Entsprechend den Aussagen des Verfahrens nach § 18 AEG

¹¹ Zum Feuerwiderstand bei Überbauungen siehe §11 mit Fußnote

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 13 von 17

Für alle im BSK getroffenen Festlegungen sind prüfbare Nachweise entsprechend den anerkannten Regeln der Technik zu führen.

Beurteilungsgrundlage

- Gesetzliche Grundlage
- Regelwerke der EdB und sonstige anerkannte Regeln der Technik
- Vermerke / Festlegungen aus Besprechungen/Ortsterminen
- Verwendete Unterlagen‘
- Angewendete Berechnungsverfahren und Simulationen

Gebäudeart und -nutzung¹⁰

- Lage
- Kubatur
- Bauweise
- Nutzungen, Betriebsabläufe
- Maximale Personenzahl
- Gefährdungsstufe und Besonderheiten des Gebäudes

Brandgefahren, Schutzziele und Risikoanalyse, z. B:

- Vorgehensweise
- Besondere Schutzziele
- Brandszenarien
- Rauchausbreitung und Entrauchung
- Thermische Brandwirkung und Bauteilanforderungen
- Evakuierungszeiten und – flächen aus dem Evakuierungskonzept¹⁰

Brandschutzmaßnahmen

- Vorbemerkung, Begriffe
- Leistungsfähigkeit der zuständigen Feuerwehr
- Bauliche Brandschutzmaßnahmen, wie:
 - Grundstück und Bebauung
 - Feuerwehrezufahrten und –aufstellflächen¹⁰
 - Brand- und Rauchabschnitte

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 14 von 17

Wände und Stützen, Decken und Dächer

Rettungswege (mit Maßangaben)

Aufzüge

Haustechnische Anlagen

Anlagentechnische Brandschutzeinrichtungen

- Löschwasserversorgung¹⁰
- Löscheinrichtungen
- Rauch- und Wärmeabzugsanlagen/Zuluft
- Gefahrenmeldeanlagen

Sonstige Sicherheitseinrichtungen

- Elektroakustische Notfallwarnsysteme (ELA)
- Brandfallsteuerung der Aufzüge
- Fahrtreppensteuerung
- Blitzschutzanlage (innere und äußere)
- Sicherheitsbeleuchtung
- Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP)
- Funkversorgung für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben

Organisatorischer Brandschutz

- Brandschutzbeauftragter
- Flucht- und Rettungswegeplan
- Rettungswegkennzeichnung
- Feuerwehrpläne nach DIN 14095 (soweit gefordert)
- Brandschutzordnung nach DIN 14096

Festlegung besonderer Maßnahmen

Brandschutz während der Bauzeit / Umbauzeit, ggf. als Sonderbrandschutzkonzept auf der Grundlage des BSK

Besondere Anforderungen an die Darstellung

Für Gebäude sind die baulichen und anlagentechnischen Brandschutzmaßnahmen

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 15 von 17

und -einrichtungen in besonderen Plänen grafisch darzustellen (Visualisierung des BSK).

§ 18 **Aufstellung und Prüfung des Brandschutzkonzeptes (BSK)**

Das BSK ist ein bautechnischer Nachweis, der entsprechend den geltenden bauaufsichtlichen Verfahrensregeln¹² aufzustellen und zu prüfen ist.

§ 19 **Bauüberwachung und Abnahmen**

Die Überwachung der Ausführung der brandschutztechnischen Maßnahmen muss durch geeignetes Fachpersonal erfolgen.

In komplexen Anlagen ist die Funktionsfähigkeit der brandschutztechnischen Maßnahmen sowie insbesondere das Zusammenwirken brandschutzrelevanter technischer Gebäudeausrüstung durch eine Wirk-Prinzip-Prüfung¹³ nachzuweisen.

§ 20 **Prüfungen der Anlagen**

Personenverkehrsanlagen sind regelmäßig¹⁴ durch den Betreiber auf Übereinstimmung mit dem Brandschutzkonzept zu prüfen, das Prüfergebnis ist zu dokumentieren.

Die Betreiber stellen die wiederkehrenden Prüfungen der für den Brandschutz erforderlichen sicherheitstechnischen Anlagen und Einrichtungen gemäß DB-Rahmenrichtlinie RRil 124.0300A03 (Brandschutzverzeichnis) sicher.

Die stichprobenartige Überprüfung erfolgt durch das EBA entsprechend VV EA⁵.

¹² siehe VV BAU, Anhang 9 in Verbindung mit der Verordnung über Prüfsachverständige im Eisenbahnbereich sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschrift zur Anerkennung, zum Einsatz und zur Überwachung von Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich in dem Fachbereich Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV PSV)

¹³ siehe EBA-Merkblatt zur Durchführung von Wirk-Prinzip-Prüfungen brandschutz- und sicherheitsrelevanter technischer Anlagen innerhalb von Hochbauten der Eisenbahnen des Bundes (Stand: August 2020)

¹⁴ in maximalen Zeitabständen von drei Jahren gemäß DB-Rahmenrichtlinie RRil 124

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 16 von 17

§ 21 Organisatorischer Brandschutz

Zum Organisatorischen Brandschutz gehören diejenigen Brandschutzmaßnahmen, die nicht Teil des vorbeugenden baulichen, anlagentechnischen oder des abwehrenden Brandschutzes sind.

Zuständig und verantwortlich für den organisatorischen Brandschutz ist der Betriebsleiter der Gesamtanlage¹⁵; hierzu zählen auch vermietete/verpachtete Anlagenteile.

Regelungen hierzu sind in der DB-Rahmenrichtlinie 124 zu finden.

¹⁵ in der Regel der Bahnhofsmanager der DB Station&Service AG

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021

 Eisenbahn-Bundesamt	Leitfaden	VV 21 – 2.2.2 –001/01
	Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes	Seite 17 von 17

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BSK	Brandschutzkonzept
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
EiTB	Eisenbahnspezifische technische Baubestimmungen
ELA	Elektroakustische Notfallwarnsysteme
MBO	Musterbauordnung
OLSP	Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung
Pva	Personenverkehrsanlage(n)

Erstellt: Fachstelle Brandschutz	Fachlich geprüft: SgL 217	QM-geprüft: Hamer	Freigegeben: Dollowski
Datum: 15.03.2021	Datum: 15.03.2021	Datum: 24.03.2021	Datum: 24.03.2021