

Hinweise zum Brandschutz und zur Allgemeinen Hilfe auf Bahnanlagen in Thüringen

1. Allgemeines

Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen - EVU -) oder eine Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen - EIU -) betreiben.

Durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz wurde u. a. die Deutsche Bahn AG (DB AG) gegründet, die mit ihren Unternehmensbereichen (Aktiengesellschaften) sowohl eine Eisenbahninfrastruktur betreibt als auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt (Anlage 1). Bei der DB AG wird die Infrastruktur vorwiegend durch die DB Netz AG und die DB Station & Service AG betrieben, die für das Notfallmanagement verantwortlich sind. Für den Bereich Gleisanlagen liegt die Zuständigkeit in der Regel bei der DB Netz AG. Funktionsträger aus der Sicht des Notfallmanagements ist der Notfallmanager. Im Bereich der Personenverkehrsanlagen wird das Notfallmanagement hingegen von der DB Station & Service AG durchgeführt. Die dortigen Bahnhofsmanger üben auch das Notfallmanagement aus. Das Notfallmanagement und der Brandschutz im DB Konzern umfassen die gesamthafte Organisation der Gefahrenabwehr und den vorbeugenden Brandschutz. Das Notfallmanagement regelt alle Maßnahmen bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten, Unfällen, Bränden, Katastrophen bei den DB AG-Konzernunternehmen und Störungen im operativen Eisenbahnbetrieb sowie den vorbeugenden Brandschutz in Gebäuden, Anlagen und Schienenfahrzeugen.

Die DB AG als Eisenbahn des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beaufsichtigt. Im Übrigen richtet sich die Aufsicht (siehe auch Anlage 2) nach § 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Anlage 2) verfügen in der Regel nicht über ein vergleichbares - wie im Folgenden beschriebenes - Notfallmanagement wie die DB AG. Für alle EVU auf der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG gelten deren Regelungen zum Notfallmanagement und Brandschutz. Sie werden mit den EVU im Rahmen der Vereinbarung über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß § 14 AEG festgelegt. Gleiches gilt analog auch für diejenigen EVU, die Eisenbahninfrastruktur einer nichtbundeseigenen Eisenbahn benutzen. Im § 14 AEG ist der rechtliche Anspruch für einen Zugang zu einer Eisenbahninfrastruktur geregelt. Zwischen nutzendem EVU und dem jeweiligen Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur sind z. B. die Einzelheiten des Zuganges, die Nutzungsbedingungen und auch die Entgelte zu vereinbaren. In der Praxis werden neben einem Entgeltverzeichnis durch das EIU

so genannte Schienennetz-Benutzungsbedingungen aufgestellt. Diese enthalten auch grundsätzliche Bestimmungen zu Störungen, zu Gefahren für die Umwelt sowie zum Notfallmanagement.

Grundlage für den Bau und Betrieb von nichtbundeseigenen, nichtöffentlichen Bahnen (Anschlussbahnen) im Freistaat Thüringen bildet die Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA). Darin ist der Umgang mit Ereignissen im Anschlussbahnbetrieb geregelt. Die Anweisung Nr. 31 zur BOA enthält Festlegungen zur Hilfeleistung, Meldung, Untersuchung und Auswertung von Ereignissen im Anschlussbahnbetrieb sowie detaillierte Vorgaben zur Aufstellung eines Unfallmeldeplans.

Die Aufgabenträger des Brand- und Katastrophenschutzes, in deren Zuständigkeitsbereich nichtbundeseigene Bahnen betrieben werden, müssen sich mit den jeweils örtlichen EIU der nichtbundeseigenen Bahnen in Verbindung setzen, um das Notfallmanagement abzustimmen und in ihren Alarm- und Einsatzplan aufzunehmen. Die weiteren Ausführungen beziehen sich im Wesentlichen auf das Notfallmanagement der DB AG, sollten aber auch den Abstimmungen mit den nichtbundeseigenen Bahnen zu Grunde gelegt werden.

2. Zuständigkeiten für den Brandschutz und die Allgemeine Hilfe im Bahnbereich

Die Aufgaben der Gemeinden und Landkreise im Brandschutz und in der Allgemeinen Hilfe nach §§ 2, 3 und 6 Thüringer Brand- und Katastrophenschutzgesetz (ThürBKG) in der jeweils geltenden Fassung schließen auch die Gefahrenabwehr auf den dem Bahnbetrieb gewidmeten Liegenschaften der Eisenbahnen ein. Die Erfüllung dieser Aufgaben erfolgt im Rahmen der Leistungsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehren und der übrigen gemäß § 18 ThürBKG mitwirkenden Organisationen.

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Satz 2 des AEG verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Die Innenminister/-senatoren haben diese Mitwirkungspflichten und die Art der Zusammenarbeit im Jahre 1998 durch eine Vereinbarung (Anlage 3) mit der DB AG als größtem Eisenbahnunternehmen konkretisiert.

Die nachstehenden Regelungen dienen der Umsetzung dieser Vereinbarung.

3. Vorbereitung der Einsätze im Eisenbahnbereich

3.1 Ausbildung der Einsatzkräfte

Für Führungskräfte der Feuerwehren werden an der Thüringer Landesfeuerwehr- und Katastrophenschutzschule (LFKS) in Zusammenarbeit mit der DB AG Fortbil-

dungslehrgänge angeboten. Grundlage hierfür sind u. a. die von der DB AG erstellten Unterlagen „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“ und die Einsatzmerkbücher der einzelnen Eisenbahnfahrzeuge sowie der Muster - Ausbildungsplan „Technische Hilfe und Brandbekämpfung bei Bahnunfällen“(Anlage 4) der Projektgruppe Feuerwehr-Dienstvorschriften des Ausschusses Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung (AFKzV).

Grundlage für die Standort- bzw. überörtliche Ausbildung bildet ebenfalls der Muster-Ausbildungsplan.

Davon unberührt bleibt die besondere Ausbildung der Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehren mit hauptamtlichen Kräften und der Berufsfeuerwehren für das Erden der Oberleitung durch die DB AG (siehe auch Ziffer 6.4.2).

3.2 Ausrüstung

Eine gesonderte Vorhaltung von Feuerwehrfahrzeugen und -geräten für die Bekämpfung von Bränden oder Unfällen auf Bahnanlagen wird von den Gemeinden nicht erwartet. Soweit die örtlich vorhandene Ausrüstung der Feuerwehren für solche Einsätze nicht ausreicht, ist dies durch die Einbeziehung überörtlicher Hilfe in der Alarmierungsplanung zu berücksichtigen. Zusätzlich hat die DB AG im Jahr 2003 den Landkreisen und kreisfreien Städten einmalig im Rahmen einer Erstbeschaffung folgenden bahnspezifischen Gerätesatz finanziert:

- 5 Schleifkorbtragen,
- 2 klappbare Rollpaletten und
- 1 Arbeitsplattform.

Der Transport dieser Ausstattung soll mit den bei der Feuerwehr vorhandenen Fahrzeugen gewährleistet werden.

Die DB AG hält für die technische Unfallhilfe spezielle Bahn- und Straßenfahrzeuge mit Hebe-, Räum- und Schneidgerät - die so genannte Notfalltechnik - vor.

3.3 Abstimmung mit der DB AG

Ansprechpartner für allgemeine (planerische) Abstimmungen sind die Leiter der Organisationseinheiten (OE) Produktionsdurchführung bzw. Regionalnetz der DB Netz AG bzw. die Bahnstationsmanager der DB Station & Service AG, diesen unterstehen auch die Notfallmanager.

Der Notfallmanager des EIU, das unmittelbar Gleisanlagen betreibt - in der Regel die DB Netz AG - wird grundsätzlich über die Notfallleitstelle alarmiert. Der Notfallmanager der DB Station & Service AG wird bei Ereignissen innerhalb von Personenverkehrsanlagen (z. B. Empfangsgebäude von Bahnhöfen) durch die 3-S-Zentrale alarmiert.

Die DB Netz AG teilt ihre Notfallbezirke, die nicht den allgemeinen Verwaltungsgrenzen entsprechen, so ein, dass der Notfallmanager für die örtlichen Feuerwehren spätestens 30 Minuten nach seiner Alarmierung als Fachberater zur Verfügung steht. Innerhalb eines Notfallbezirkes ist ein Mitarbeiter als Notfallmanager jederzeit erreichbar und einsetzbar.

Der Notfallmanager ist zugleich Leiter des Notfallbezirkes und in seinem Bezirk der direkte Ansprechpartner bei allen Fragen bezüglich der Alarm- und Einsatzplanung sowie bei gefährlichen Ereignissen vor Ort. Bei Bränden und Unfällen auf Bahnanlagen vertritt der Dienst habende Notfallmanager des jeweiligen Notfallbezirkes die DB AG und ist Fachberater für den Einsatzleiter der Feuerwehr. Der Notfallmanager der DB Netz AG ist zum Bahnerden der Oberleitung befugt und verfügt über die erforderliche Ausrüstung. Er ist mit deutlich erkennbarer Kleidung in Warnfarbe (mit der Aufschrift „Notfallmanager“) und einem Kraftfahrzeug mit Sondersignalanlage nach § 52 Abs. 3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ausgestattet.

3.4 Topografische Karten/Zuwegekarten

Die DB AG hat den Landkreisen und kreisfreien Städten zur Erstellung der örtlichen Einsatzunterlagen topografische Karten der Bahnanlagen im Maßstab von 1:25 000 zur Verfügung gestellt. Des Weiteren wird eine Verteilung von topografischen Karten für städtische Verdichtungsgebiete im Maßstab von 1:2 000 durch die DB AG erfolgen. Maßstab und Aufbau dieser Karten wurden in der Länderarbeitsgruppe mit der DB AG abgestimmt.

Bei der Anwendung der topografischen Karten ist Folgendes zu beachten:

Die Kilometrierung bezieht sich jeweils auf eine bestimmte Bahnstrecke (mit Streckennummer). Bei mehrgleisigen Bahnstrecken mit unterschiedlichen Streckennummern und Kilometrierungen werden die Kennzeichnungen an den Bahnstrecken so vorgenommen, dass die Kilometrierung einer bestimmten Bahnstrecke zugeordnet werden kann. Die Zufahrts- oder Zugangsmöglichkeiten der Bahnstrecken sind direkt aus den topografischen Karten zu entnehmen, da die Lesbarkeit der Karten nicht durch zu viele Eintragungen beeinträchtigt werden sollte.

Die Landkarten im Maßstab M 1:25 000 dienen vorwiegend

- zur Ergänzung der jeweiligen Alarm- und Einsatzpläne Eisenbahn,
- zur sicheren örtlichen Erfassung von Einsatzstellen bei der Meldung von Bränden, Unfällen und Gefahren,
- zur Anfahrt der Einsatzkräfte, zur Verkehrsregelung und als Arbeitsgrundlage für die Einsatzleitungen und
- zur Vorbereitung und Durchführung von Übungen.

Die Landkreise und kreisfreien Städte haben jeweils 12 Kartensätze erhalten, wobei ein Kartensatz alle Kartenblätter ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereiches enthält, auf denen Eisenbahnanlagen des Bundes eingezeichnet sind. Die Verteilung der topografischen Karten sollte wie folgt vorgenommen werden:

- 1 Kartensatz mit dem Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Landkreises/ der kreisfreien Stadt für den **Katastrophenschutzstab**,
- 1 Kartensatz mit dem Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Landkreises/ der kreisfreien Stadt für den **FüKw-Th oder ein gleichwertiges Fahrzeug**,
- 1 Kartensatz mit dem Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Landkreises/ der kreisfreien Stadt für die **Zentrale Leitstelle des Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungsdienstes**,
- 1 Kartensatz mit dem Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Gemeinde für die **Feuerwehreinsetzzentrale bzw. Einsatzleitung** und
- 1 Kartensatz mit dem Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Gemeinde für den **ELW 1 der Stützpunktfeuerwehr**.

Sollte darüber hinaus örtlich ein weiterer Bedarf an Karten bestehen, sind diese grundsätzlich von den Aufgabenträgern des Brandschutzes und der Allgemeinen Hilfe selbst zu vervielfältigen. Im begründeten Einzelfall - zum Beispiel bei Überlappungszonen von Zuständigkeitsbereichen - stellt die DB AG zusätzliche Karten in geringer Stückzahl auf Anforderung der Landkreise/kreisfreien Städte zur Verfügung. Des Weiteren wurden den Landkreisen und kreisfreien Städten digitale bahnspezifische Objektdaten (DB GIS Daten) zur Verfügung gestellt, die seitens der DB AG regelmäßig aktualisiert werden.

Von nichtbundeseigenen-Bahnen, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind, sollten möglichst ähnlich gestaltete Karten seitens der Aufgabenträger abgefordert werden.

4. Meldung von Bränden, Unfällen und Gefahren an die Zentralen Leitstellen für Brandschutz, Allgemeine Hilfe, Katastrophenschutz und Rettungsdienst

Meldungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen melden über den jeweiligen Eisenbahnf-

rastrukturbetreiber) an die Zentralen Leitstellen, mit der Bitte um Hilfeleistung sind erforderlich bei:

- Unfällen mit Personenschäden,
- Bränden,
- konkreten Gefährdungen für den Bahnbetrieb und
- drohenden oder bereits eingetretenen Umweltschäden.

Zu melden ist auch in Zweifelsfällen und in Fällen, in denen ein Eingreifen der Feuerwehr nicht erforderlich ist, bei denen aber die Öffentlichkeit auf ein Geschehen aufmerksam wird.

Schadensmeldungen und Hilfeanforderungen für den Bahnbereich werden von der Notfallleitstelle der DB AG unter der Notrufnummer 112 mit der jeweiligen Orstnetz-kennzahl (Vorwahl) an die für den Bereich der Schadensstelle zuständige Zentrale Leitstelle abgesetzt.

5. Alarmierungsplanung und Alarmierung

Die Gemeinden und Landkreise erstellen gemäß §§ 3 und 6 ThürBKG für alle Bahnanlagen Alarm- und Einsatzpläne in eigener Zuständigkeit.

Die Zentralen Leitstellen benachrichtigen bei allen zuerst hier eingehenden Meldungen über Schadensereignisse im Bahnbereich bzw. Gefährdung des Bahnbetriebs die zuständige Notfallleitstelle (Anlage 5) fernmündlich gemäß dem Meldeschema in Anlage 6. Die Notfallleitstelle - im Weiteren kurz als NFLS bezeichnet - in der Betriebszentrale Leipzig der DB Netz AG in der Regionalbereich Südost ist für den größten Teil Thüringens zuständig. Die NFLS Leipzig ist über die einheitliche Rufnummer zu erreichen. Mögliche Abweichungen im Bereich der Landesgrenze sind Anlage 5 zu entnehmen.

Bei zuerst in der NFLS eingehenden Meldungen übermittelt diese der Zentralen Leitstelle sowohl das Hilfeersuchen als auch weitere Informationen (siehe Ziffern 6.2 und 6.4) mündlich. Die NFLS veranlasst den Nothalt von auf die Schadensstelle zufahrenden Zügen, ggf. das Abschalten der Oberleitung und zugehöriger Speiseleitung sowie die Alarmierung des Notfallmanagers, so dass für die Zentralen Leitstellen nur ein Ansprechpartner - die NFLS - gegeben ist.

6. Einsatzabwicklung

6.1 Einsatzleiter, Notfallmanager der DB AG

Für die Einsatzleitung bei Bränden und Unfällen auf Bahngelände gelten die Bestimmungen des ThürBKG.

Der Notfallmanager der DB AG

- berät, während seiner Anfahrt ggf. per Telefon - nach seinem Eintreffen an der Schadensstelle unmittelbar - den Einsatzleiter der Feuerwehr,
- übernimmt die Kommunikation mit allen Stellen der DB AG und
- erdet die Oberleitung, soweit dies notwendig ist.

Der Notfallmanager benachrichtigt über die Notfalleitstelle die Zentrale Leitstelle oder den Einsatzleiter der Feuerwehr, wenn sich sein Eintreffen verzögert. Sollte dies nicht der Fall sein, nimmt die Einsatzleitung der Feuerwehr über die Zentrale Leitstelle Kontakt mit der NFLS auf.

Die Landkreise und kreisfreien Städte haben die Vorgehensweise bei Schadensereignissen mit den Feuerwehrführungskräften, der zuständigen Polizeidienststelle und den zuständigen Leitern der DB AG abzustimmen.

6.2 Betreten von Bahnanlagen

Vor Beginn der Tätigkeiten der Einsatzkräfte im Gleisbereich muss die Einstellung des Fahrbetriebes - Gleissperrung - im notwendigen Umfang erfolgen. Gleissperrungen werden mit Alarmierung der Feuerwehr ohne besondere Aufforderung von der NFLS veranlasst. Sie können nur vom zuständigen Fahrdienstleiter durchgeführt werden. Bei Einsätzen in Gleisanlagen mit Oberleitungen sind besondere Sicherheitsbestimmungen (siehe Abschnitte 6.3 und 6.4) zu beachten.

Wegen der unterschiedlichen Verhältnisse und Signaltechnik auf den einzelnen Bahnstrecken kann nicht allgemein angegeben werden, welcher Zeitraum für die Einstellung des Bahnbetriebes erforderlich ist. Bis zur Bestätigung der Gleissperrung sowie der Abschaltung und Erdung der Oberleitung sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen (siehe Ziffer 6.3). Die Bahnanlagen können erst dann ohne besondere Schutzmaßnahmen betreten werden, wenn das Infrastrukturunternehmen die Einstellung des Bahnbetriebes sowie ggf. bei Vorhandensein von Oberleitungen deren Abschaltung und Erdung bestätigt hat soweit die Abstandsregeln im Einzelfall nicht eingehalten werden können.

Bezüglich der **Bestätigung über die Einstellung des Fahrbetriebes** auf Anlagen der DB AG gegenüber dem Einsatzleiter der Feuerwehr sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) der Notfallmanager ist noch nicht an der Einsatzstelle

Die NFLS der DB AG teilt die Einstellung des Fahrbetriebes mit Telefax (Anlage 7a) der zuständigen Zentralen Leitstelle mit, diese informiert die Einsatzleitung der Feuerwehr vor Ort. **Das FAX verliert mit dem Eintreffen des Notfallmanagers seine Gültigkeit.**

b) der Notfallmanager ist bereits anwesend

Die unmittelbare mündliche Mitteilung des Notfallmanagers an den Einsatzleiter der Feuerwehr nach bahninterner Abstimmung reicht aus. Diese Mitteilung ist vom Einsatzleiter der Feuerwehr aktenkundig zu dokumentieren. Der Notfallmanager dokumentiert alle getroffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ereignis in einem bahninternen Sicherheitsplan.

Eine Wiederaufnahme des Fahrbetriebes bedarf der vorherigen Zustimmung des Einsatzleiters der Feuerwehr.

6.3 Mindestabstände bei Brandbekämpfung und Allgemeiner Hilfe

Bei elektrifizierten Bahnstrecken, deren Oberleitung noch nicht abgeschaltet und geerdet ist, darf mit der Brandbekämpfung und der Technischen Hilfeleistung nur bei Beachtung der Grundsätze und der Hinweise der DIN VDE 0132 „Brandbekämpfung und Hilfeleistung im Bereich elektrischer Anlagen“ 2008-08 begonnen werden. Die Spannung der Oberleitung der Bahn von 15 000 V macht einen Sicherheitsabstand zu den unter Spannung stehenden Teilen erforderlich, insbesondere ist Folgendes zu beachten:

- Annäherung bei Rettungsarbeiten an Spannung führende Teile der Oberleitung bis auf **1,50 m** (vgl. DIN VDE 0132, Nr. 5.3.4, Satz 4) möglich,
- Abstand von am Boden liegenden und Spannung führenden Teilen der Oberleitung mindestens **10 m**; die Gefahrenzone ist abzusperren (vgl. DIN VDE 0132, Nr. 5.3.5, Satz 2),
- Abstand bei der Brandbekämpfung mit Wasser bei Spannung bis 30 kV und 5 bar Fließdruck (vgl. DIN VDE 0132, Nr. 6.2.2, Tabelle 4)
CM-Strahlrohr nach DIN 14 365, Sprühstrahl mindestens **3 m**
CM-Strahlrohr nach DIN 14 365, Vollstrahl mindestens **5 m**.

Bei Einsätzen an Eisenbahnfahrzeugen bestehen - auch bei abgesenktem Stromabnehmer - Gefahren durch elektrische Spannungen im Niederspannungsbereich (bis 1 kV), sofern nicht die entsprechenden Hauptschalter abgeschaltet werden können. Aus diesem Grund sind bei Spannungen bis 1 kV und 5 bar Fließdruck folgende Abstände bei der Brandbekämpfung mit Wasser einzuhalten (vgl. DIN VDE 0132, Tabelle 4):

- CM-Strahlrohr, Sprühstrahl mindestens **1 m**,
- CM Stahlrohr, Vollstrahl mindestens **5 m**.

Oberleitungen, die zwar abgeschaltet aber nicht bahngeerdet sind, können bei Annäherung ebenso lebensgefährlich sein, wie eingeschaltete Oberleitungen. Eine Annäherung darf nicht mit Leitern, Einreißhaken usw. mit Unterschreitung der Sicherheitsabstände erfolgen. Leitungsmasten, Fahrzeugteile mit einer Höhe über Schienenoberkante von > 2 m sowie die Ladung von Güterwagen dürfen nicht bestiegen werden. Das Berühren verunglückter Personen, die sich in unmittelbarer Nähe der spannungsführenden Teile befinden, ist lebensgefährlich, die diesbezüglichen Hinweise der DIN VDE 0132 sind zu beachten.

6.4 Abschalten und Erden der Oberleitung

Bevor der Sicherheitsabstand von unter Spannung stehenden Teilen unterschritten werden darf, muss die Oberleitung ausgeschaltet und bahngeerdet werden. Bis zur

Bestätigung, dass die Oberleitung abgeschaltet und geerdet ist, sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen (siehe auch Ziffer 6.3).

6.4.1 Abschalten der Oberleitung

Bei Bränden, bei Beschädigungen der Oberleitung, bei Arbeiten auf Fahrzeugdächern unter Oberleitung sowie bei allen anderen Arbeiten, bei denen der Schutzabstand von **1,50 m** unterschritten wird, die Gefahr der unbeabsichtigten Annäherung an die Oberleitung, Teile der Speiseleitungen (spannungsführend) oder deren Berührung besteht, sind die Oberleitung bzw. Speiseleitungen abzuschalten und bahnzuerden.

Zuständig für das Abschalten der Oberleitung ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG).

Bezüglich der **Bestätigung der Abschaltung der Oberleitung** auf Anlagen der DB AG gegenüber dem Einsatzleiter der Feuerwehr sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) der Notfallmanager ist noch nicht an der Einsatzstelle

Die NFLS der DB AG teilt die Abschaltung der Oberleitung mit dem Vordruck in Anlage 7b der zuständigen Zentralen Leitstelle mit, falls die Voraussetzungen nach Abschnitt 6.4.2 erfüllt sind und die Freiwillige Feuerwehr mit hauptamtlichen Kräften bzw. die Berufsfeuerwehr das Erden selbst durchführen darf.

b) der Notfallmanager ist bereits anwesend

Die unmittelbare mündliche Mitteilung des Notfallmanagers an den Einsatzleiter der Feuerwehr nach bahninterner Abstimmung reicht aus. In diesem Fall stellt der Notfallmanager das Erden der Oberleitung sicher.

6.4.2 Erden der Oberleitung

Zweck der Erdung ist der Abbau induktiver oder kapazitiver Spannungen auch der bereits abgeschalteten Oberleitung.

Zuständig für die Erdung der Oberleitung (Bahnerden) ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die DB Netz AG.

Das Bahnerden erfolgt deshalb vorrangig durch die Notfallmanager oder andere berechnigte Mitarbeiter der DB AG, die mit eigenen Erdungsgeräten ausgerüstet sind.

Darüber hinaus können auch im Bahnerden unterwiesene Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehren mit hauptamtlichen Kräften und Berufsfeuerwehren auf freiwilliger Basis in Abstimmung mit der DB Netz AG das Erden vornehmen. Die hauptamtli-

chen Einsatzkräfte sollen in der Regel die Bahnerdung nur unter folgenden Voraussetzungen übernehmen:

- Der Notfallmanager ist noch nicht vor Ort,
- die einsatztaktische Lage erfordert eine sofortige Bahnerdung,
- es liegen einfache Verhältnisse vor.

Der Einsatzleiter entscheidet vor Ort, ob für die Durchführung der Hilfsmaßnahmen das sofortige Bahnerden erforderlich ist und von den im Bahnerden unterwiesenen Einsatzkräften durchgeführt wird.

Wichtige Voraussetzung um diese besondere Unterweisung im Bahnerden zu erhalten ist, dass sie von ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer besonderen Ausbildung her dazu in der Lage sind. Die diesbezügliche Beurteilung ist vom Kreisbrandinspektor/Leiter der Feuerwehr vorzunehmen. Diese besondere Ausbildung wird von der DB AG durchgeführt und ist alle zwei Jahre zu wiederholen. Nach erfolgter Ausbildung stellt die DB AG für Einsätze auf dem Gebiet ihrer Bahnanlagen den Feuerwehren Spannungsprüfer und Bahnerdungsvorrichtungen zur Verfügung und überprüft diese gemäß den geltenden Vorschriften regelmäßig.

Alle im Zusammenhang mit der Übernahme des Bahnerdens durch die Feuerwehren entstehenden Kosten werden von der DB AG übernommen. Das Bahnerden durch Feuerwehren wird schriftlich zwischen DB Netz AG und dem jeweiligen Aufgabenträger der Feuerwehr vereinbart.

6.5 Gefahrguttransporte

Die Beförderung von Gefahrgut erfolgt auf der Grundlage der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB).

Die Beförderungspapiere, die die Bezeichnung der transportierten Güter nach GGVSEB enthalten, sowie eine Sammlung schriftlicher Weisungen werden auf den Triebfahrzeugen mitgeführt. Der Triebfahrzeugführer führt eine Wagenliste mit, in der u. a. die UN-Nummer und die Reihenfolge der Wagen erfasst ist.

Desweiteren ist die NFLS in der Lage, kurzfristig Informationen über Gefahrgut in den Zügen (Gefahrgutinhalt einzelner Güterwagen, UN-Nummer usw.) zu geben, die auf Anlagen der DB Netz AG verkehren. Diese Informationen sind bei der zuständigen NFLS abzufordern.

6.6 Aufräumarbeiten

Die Maßnahmen der Feuerwehren dienen der unmittelbaren Gefahrenabwehr nach ThürBKG. Die DB AG hält auch in Zukunft ein eigenes Hilfeleistungspotenzial vor

und hat mit Dritten zusätzlich Vereinbarungen über Aufräumarbeiten nach Unfällen auf Anforderungen der DB AG abgeschlossen.

6.7 Übungen

Unter dem Begriff „jährliche Vollübung“ gemäß Ziffer 4.2. der Ländervereinbarung ist eine Übung im Jahr pro Land zu verstehen. Bei einer Vollübung sind - im Gegensatz zu Stabsübungen oder Stabsrahmenübungen - auch die Einheiten des Brand- und Katastrophenschutzes in den Übungsablauf eingebunden.

Die Planungen durch die kommunalen Aufgabenträger des Brand- und Katastrophenschutzes - in Verbindung mit der DB AG - sollen einen Eisenbahnunfall mit den Szenarien Brand, Technische Hilfe und Gefahrgut beinhalten. Dabei sind die für die Bewältigung solcher Szenarien erforderlichen Kräfte zu berücksichtigen. Dies gilt ebenso für die Notfallmanager, Notfallleitstellen und ggf. erforderliche Notfalltechnik der DB AG. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Erprobung bzw. die Überprüfung der Alarm- und Kommunikationswege zu legen.

6.8. CareNet - Konzept der DB AG für die Betreuung Betroffener nach (Groß-)Schadensfällen

Die DB AG hat ein Konzept für die Betreuung Betroffener nach (Groß-) Schadensfällen entwickelt. Damit soll eine angemessene, kundenorientierte Reaktion entsprechend der Betreuungspflicht eines Transportunternehmens gewährleistet werden. Die DB AG hält eine Bereitschaftsorganisation mit ausgebildeten Mitarbeitern, die innerhalb von 1 Stunde die Betreuung von Betroffenen vor Ort übernehmen können, vor. CareNet verfolgt dabei zwei Zielrichtungen:

- Verankerung einer Notfall-Betreuungsorganisation für unverletzte Betroffene während der Akutphase in der normalen Linienorganisation der Bahn und
- IT-Unterstützung für Betreuung und Nachbetreuung nach Eintreten eines Unfalls (CallCenter usw.).

CareNet wird aktiviert,

- wenn Züge des Personenverkehrs der DB AG verunglücken und dabei Menschen verletzt bzw. getötet werden,
- bei Ereignissen in Bahnhofsgebäuden und auf Bahnsteigen, bei denen Menschen verletzt bzw. getötet werden,
- bei Unfällen von Zügen mit Fahrzeugen des öffentlichen Straßenverkehrs, falls erforderlich und
- bei Unfällen, bei denen ausschließlich andere EVU betroffen sind, falls diese die Hilfe anfordern.

Insbesondere soll mit CareNet u. a. eine Entlastung des Notfallmanagements der DB AG erfolgen, das sich damit auf die unmittelbaren Belange konzentrieren kann.

Die CareNet-Helfer tragen eine DB-Schutzjacke und sind mit einem ihrer Aufgabe entsprechenden Rückenschild gekennzeichnet. Zusätzlich sind die Helfer mit einem DB-Konzernausweis ausgestattet.

7. Eisenbahntunnel

Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 m stellen an die Gefahrenabwehr besondere Anforderungen, daher ist für jeden Tunnel durch die Aufgabenträger zusätzlich ein objektbezogener Alarm- und Einsatzplan auf der Grundlage des von der DB Netz AG erarbeiteten betrieblichen Alarm- und Gefahrenabwehrplanes zu erstellen und fortzuschreiben. Der Alarm- und Einsatzplan soll mindestens folgende Punkte beinhalten:

- Alarmierung der Einsatzkräfte und -mittel,
- Tunnelbeschreibung mit Sicherheitseinrichtungen,
- Zufahrtswege und Rettungsplätze,
- Feuerwehrpläne nach DIN 14 095 (sofern vorgesehen),
- Löschwasserversorgung,
- Funkorganisation,
- Atemschutzorganisation,
- einsatztaktische Maßnahmen und
- Führungsorganisation (Einsatzleitung, Abschnittsleitung, Landes- und Bundespolizei).

Bei Erstellung der Pläne ist der vfdb-Bericht „Schadensbekämpfung bei Brand und Kollision von Reisezügen in Tunnelanlagen der DB AG durch öffentliche Feuerwehren“ zu berücksichtigen. Soweit die vorhandene Ausrüstung der örtlichen Gefahrenabwehrkräfte für den Einsatz in Tunneln nicht ausreicht, hat der Eisenbahninfrastrukturunternehmer nach Ziffer 4 der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ des EBA mit den zuständigen Stellen besondere Vereinbarungen über den notwendigen Ergänzungsbedarf abzuschließen.

8. Brandschutzbeauftragter

Die DB AG hat einen Brandschutzbeauftragten für die Regionalbereich Südost für Anlagen und Gebäude (außer Bahnhöfe) im Bereich der DB AG bestellt. Der Brandschutzbeauftragte ist insbesondere Ansprechpartner in Fragen des vorbeugenden Brandschutzes (Risikoanalysen, Teilnahme an der Gefahrenverhütungsschau, Auf-

schaltung von Brandmeldeanlagen, Brandschutzkonzepte für Tunnel, Überwachung der Durchführung von wiederkehrenden Prüfungen von Brandschutzeinrichtungen usw.). Das Notfallmanagement im Ereignisfall bleibt unberührt.

Der Brandschutzbeauftragte ist über die NFLS zu erreichen.

9. Kosten

Der Kostenersatz bei Einsatz der Feuerwehren richtet sich nach § 48 ThürBKG.

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Organigramm Struktur der Deutschen Bahn AG
Anlage 2	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Anlage 3	Vereinbarung zwischen den Innenministern/-senatoren für Inneres der Länder und der DB AG
Anlage 4	Muster-Ausbildungsplan Technische Hilfe und Brandbekämpfung nach Bahnunfällen
Anlage 5	Zuständige Notfalleitstellen für Thüringen und 3-S-Zentralen
Anlage 6	Meldeschema eines Ereignisses im Bahnbereich von der Zentralen Leitstelle an die Notfalleitstelle der DB AG
Anlage	Schriftliche Meldungen eines Ereignisses im Bahnbereich von der Notfalleitstelle der DB AG an die Zentrale Leitstelle
7a	Angaben zum Ereignis sowie Ereignisort/Sicherungsmaßnahmen am Ereignisort
7b	Bestätigung über die Ausschaltung von Oberleitungsanlagen

Weiterführende Literatur

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Kommentar zur Ländervereinbarung – Abschlussbericht des AFKzV
- Abschlussbericht einer Arbeitsgruppe der vfdb „Schadensbekämpfung bei Brand und Kollision von Reisezügen in Tunnelanlagen der DB AG durch öffentliche Feuerwehren“
- Mustermerkblatt Eisenbahneinsätze der Projektgruppe des AFKzV
- EBA „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ und Erläuterungen
- EBA - Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“
- DB AG Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG
- DB AG Richtlinie 123 Notfallmanagement, Brandschutz
- DB AG Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge
- DB AG Brand- und Katastrophenschutz in Eisenbahntunneln
- DB AG Brand- und Katastrophenschutz in Anlagen der DB AG - Objektplanung

