

## **Richtlinie Brandschutz und Allgemeine 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 ist der Notfallmanager. Im Bereich von großen Personenbahnhöfen wird das Notfallmanagement hingegen von der DB Station & Service AG durchgeführt. Die dortigen Bahnhofsmanager üben auch das Notfallmanagement aus. Das Notfallmanagement der DB AG umfasst die gesamthafte Organisation der Gefahrenabwehr. Es regelt alle Maßnahmen bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten, Unfällen, Krisen und Katastrophen bei der DB AG sowie Störungen im operativen Eisenbahnbetrieb.

Die DB AG als Eisenbahn des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beaufsichtigt, alle nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE - Bahnen, Anlage 2) werden nach § 5 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Thüringen vom Ministerium für Bau und Verkehr beaufsichtigt.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen verfügen in der Regel nicht über ein vergleichbares - wie im Folgenden beschriebenes - Notfallmanagement wie die DB AG. Die Aufgabenträger des Brand- und Katastrophenschutzes, in deren Zuständigkeitsbereich NE-Bahnen betrieben werden, müssen sich mit den jeweils örtlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der NE-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 NE-Bahnen zu Grunde gelegt werden. Bei NE-Bahnen (EVU), die die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG nutzen, ist die DB Netz AG ebenfalls für das Notfallmanagement zuständig.

### **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 (ThBKG) in der Fassung vom 25. März 1999 (GVBl. S. 227), geändert durch Gesetz vom 24. Oktober 2001 (GVBl. S. 275) 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 ThBKG mitwirkenden Organisationen.

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Satz 2 des AEG (Anlage 3) 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 4) 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 Fortbildungslehrgänge angeboten. Grundlage hierfür ist u. a. die von der DB AG erstellte Unterlage „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“ (Anhang 7) sowie der Muster - Ausbildungsplan „Technische Hilfe und Brandbekämpfung bei Bahnunfällen“ Stufe 2.

Grundlage für die örtliche bzw. überörtliche Ausbildung ist die Stufe 1 dieses Muster-Ausbildungsplanes (Anlage 5).

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 6.5).

#### **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 die Alarmierungsplanung zu berücksichtigen. Zusätzlich hat die DB AG im Jahr 2003 den Landkreisen und kreisfreien Städten einmalig im Rahmen einer Erstbeschaffung folgenden bahnspezifischen Gerätesatz zur Verfügung gestellt:

- 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 (Anlage 6) - die so genannte Notfalltechnik - vor.

### **3.3 Abstimmung mit der DB AG**

Ansprechpartner für allgemeine (planerische) Abstimmungen sind die Leiter der Organisationseinheiten (OE) Örtliche Betriebsdurchführung der DB Netz AG bzw. die Bahnstationsmanager der DB Station & Service AG (Anlage 7), diesen unterstehen auch die Notfallmanager.

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

Die DB Netz AG teilt ihre Notfallbezirke, die nicht den allgemeinen Verwaltungsgrenzen entsprechen, so ein, dass der Notfallmanager spätestens 30 Minuten nach seiner Alarmierung am Einsatzort eintreffen kann.

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 „DB-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. Desweiteren 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 Eisenbahnlagen 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 **Feuerwehreinsatzzentrale 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, der Allgemeinen Hilfe sowie des Katastrophenschutzes 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.

Von NE-Bahnen, die zugleich auch 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 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 an die für den Bereich der Schadensstelle zuständige Zentrale Leitstelle abgesetzt.

## **5. Alarmierungsplanung und Alarmierung**

Die Gemeinden und Landkreise erstellen gemäß §§ 3 und 6 ThBKG 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 Bahnverkehrs die zuständige Notfallleitstelle (Anlage 9) mündlich gemäß dem Meldeschema in Anlage 10. Die Notfallleitstelle - im weiteren kurz als NFLS bezeichnet - in der Betriebszentrale Leipzig der DB Netz AG in der Niederlassung Südost ist zuständig für den größten Teil Thüringens. Die NFLS Leipzig ist über die einheitliche Rufnummer zu erreichen. Mögliche Abweichungen im Bereich der Landesgrenze sind Anlage 9 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 ThBKG.

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
- ertdet die Oberleitung, soweit dies notwendig ist.

Der Notfallmanager benachrichtigt 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 bis 6.5) 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 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 Bahnbetriebes** 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 Bahnbetriebes mit Telefax (Anlage 11) der zuständigen Zentralen Leitstelle mit, diese informiert die Einsatzleitung der Feuerwehr vor Ort.

### 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 Bahnbetriebes bedarf der vorherigen Zustimmung des Einsatzleiters der Feuerwehr.

### 6.3 Mindestabstände bei Brandbekämpfung und Allgemeiner Hilfe

Bei elektrifizierten Bahnstrecken, die noch nicht abgeschaltet und geerdet sind, darf mit der Brandbekämpfung und der Technischen Hilfeleistung nur bei Beachtung der Grundsätze und der Hinweise der DIN VDE 0132 „Brandbekämpfung im Bereich elektrischer Anlagen“, Ausgabe August 2001, begonnen werden. D. h.:

- Annäherung bei Rettungsarbeiten an die Oberleitung oder Gegenstände, die mit ihr Kontakt haben bis auf **1,50 m** (vgl. DIN VDE 0132, Nr. 5.3.4, Satz 4),
- Abstand von am Boden liegenden Fahr(Ober-)leitungen und von Gegenständen, die mit ihnen Kontakt haben 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 abgelassenem 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 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 folgenden Fälle zu unterscheiden:

a) der Notfallmanager ist noch nicht an der Einsatzstelle

Die Notfalleitstelle der DB AG teilt die Abschaltung der Oberleitung mit dem Vordruck in Anlage 11 der zuständigen Zentralen Leitstelle mit, falls die Voraussetzungen nach Abschnitt 6.5 erfüllt sind und die Freiwillige Feuerwehr mit hauptamtlichen Kräften bzw. die Berufsfeuerwehr das Erden selbst durchführen will.

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.

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

## 6.5 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, andere berechnigte Mitarbeiter der DB AG oder in Ausnahmefällen durch den Bundesgrenzschutz, die mit eigenen Erdungsgeräten ausgerüstet sind. An festgelegten Stellen im Bereich der elektrifizierten Strecken, in der Regel in Abständen von 10 km, werden weitere Erdungsgeräte vorgehalten, deren Standorte den Feuerwehren durch die Netzbezirke mitgeteilt werden können.

Darüber hinaus können auch Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehren mit hauptamtlichen Kräften und Berufsfeuerwehren auf freiwilliger Basis in Abstimmung mit der DB Netz AG das Erden vornehmen. Die hauptamtlichen 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, z. B freie Strecke oder kleine Bahnhöfe mit maximal drei bis vier Gleisen.

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

Wichtige Voraussetzung dafür 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.

## **6.6 Gefahrguttransporte**

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

Die Beförderungspapiere, die die Bezeichnung der transportierten Güter nach GGVSE enthalten, sowie eine Sammlung schriftlicher Weisungen (Unfallmerkblättern) nach §§ 8 ff GGVSE 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.

## **6.7 Aufräumarbeiten**

Die Maßnahmen der Feuerwehren dienen der unmittelbaren Gefahrenabwehr nach ThBKG. 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.

## **6.8 Übungen**

Die Länderarbeitsgruppe des AFKzV hat den Begriff „jährliche Vollübung“ gemäß Ziffer 4.2. der Ländervereinbarung wie folgt definiert:

Danach ist unter der Bezeichnung „jährlich“ eine Übung im Jahr pro Land gemeint. 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.

### **6.9. 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 aufgrund der bei den Ereignissen in Eschede und Brühl gewonnenen Erkenntnissen entwickelt. Damit soll eine angemessene, kundenorientierte Reaktion entsprechend der Betreuungspflicht eines Transportunternehmens gewährleistet werden. Seit 1.6.2004 hält die DB AG 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 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 rote DB-Schutzjacke mit der Aufschrift „Betreuung“. Zusätzlich sind die Helfer mit einem DB-Konzernausweis ausgestattet.

Zentraler Ansprechpartner für CareNet ist:

DB Personenverkehr GmbH  
ServiceCenter Vertrieb  
Wolfgang Tripp  
Stephensonstraße 1

60326 Frankfurt/Main

Tel.: (069) 265 6934  
E-Mail: Wolfgang.Tripp@bahn.de

## **7. Eisenbahntunnel**

Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 m stellen an die Gefahrenabwehr besondere Anforderungen, daher ist für jeden Tunnel 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,
- Löschwasserversorgung,
- Funkorganisation,
- Atemschutzorganisation,
- einsatztaktische Maßnahmen und
- Führungsorganisation (Einsatzleitung, Abschnittsleitung, BGS, Polizei).

Bei Erstellung der Pläne ist der vfdb-Bericht „Schadensbekämpfung bei Brand und Kollision von Reisezügen in Tunnelanlagen der DB AG durch öffentliche Feuerwehren“ (Anlage 12) zu berücksichtigen.

## **8. Brandschutzbeauftragter**

Die DB AG hat einen Brandschutzbeauftragten für die Niederlassung 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, Aufschaltung von Brandmeldeanlagen, Brandschutzkonzepte für Tunnel, Überwachung der Durchführung von wiederkehrenden Prüfungen von Brandschutzeinrichtungen usw.). Das Notfallmanagement bleibt unberührt.

Der Brandschutzbeauftragte ist wie folgt zu erreichen:

DB Netz AG Region Südost  
Herr Wolfgang Görner  
Bahnhofstraße 69

08056 Zwickau

Tel.: (0375) 214 2503  
(0160) 97479100  
E-Mail: wolfgang.goerner@bahn.de

## **9. Kosten**

Der Kostenersatz bei Einsatz der Feuerwehren richtet sich nach § 38 ThBKG.

## **10. In-Kraft-Treten**

Diese Richtlinie tritt am 1. Juli 2002 in Kraft.

## Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1	Organigramm „Struktur der DB AG“
Anlage 2	Nichtbundeseigene Eisenbahnen in Thüringen
Anlage 3	Auszug aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz
Anlage 4	Vereinbarung zwischen den Innenministern/-senatoren für Inneres der Länder und der DB AG
Anlage 5	Muster-Ausbildungsplan Technische Hilfe und Brandbekämpfung nach Bahnunfällen, Stufe 1
Anlage 6	Übersicht zur Notfalltechnik der DB AG
Anlage 7	Leiter der EIU DB Netz AG und DB Station & Service AG in Thüringen
Anlage 8	entfällt
Anlage 9	Zuständige Notfalleitstellen für Thüringen und Übersichtskarte Notfallmanagement der DB AG
Anlage 10	Meldeschema eines Ereignisses im Bahnbereich von der Zentralen Leitstelle an die Notfalleitstelle der DB AG
Anlage 11	Schriftliche Meldung eines Ereignisses im Bahnbereich von der Notfalleitstelle der DB AG an die Zentrale Leitstelle (Vordruck 123.0141V01 der Konzernrichtlinie 123 „Notfallmanagement, Brandschutz“ der DB AG)
Anlage 12	Abschlussbericht einer Arbeitsgruppe der vfdb „Schadensbekämpfung bei Brand und Kollision von Reisezügen in Tunnelanlagen der DB AG durch öffentliche Feuerwehren“

## Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Kommentar zur Ländervereinbarung - Abschlussbericht
Anhang 2	EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“
Anhang 3	Statistik der DB AG - Bahnunfälle mit Beteiligung der Feuerwehren
Anhang 4	Mustermerkblatt Eisenbahneinsätze
Anhang 5	Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge
Anhang 6	Brand- und Katastrophenschutz in Anlagen der DB AG- Objektplanung
Anhang 7	Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG
Anhang 8	EBA „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“