

## Notfallmanagement der Deutschen Bahn

Im föderalistischen System Deutschlands liegt die Zuständigkeit für Maßnahmen der Gefahrenabwehr grundsätzlich bei den Bundesländern. Diese Zuständigkeit umfasst auch die Maßnahmen zur Brandbekämpfung und zur Technischen Hilfeleistung, der so genannten nicht polizeilichen Gefahrenwehr. Per Gesetz übertragen die Bundesländer die Zuständigkeit hierfür auf die kommunale Ebene. Städte und Gemeinden haben entsprechend den jeweiligen regionalen Anforderungen leistungsstarke Feuerwehren aufzustellen und zu unterhalten. Derzeit existieren in Deutschland rund 25.000 kommunale Feuerwehren.

Die Zuständigkeit der Kommunen umfasst auch alle Verkehrswege, d. h. alle Straßen, Wasserstraßen und auch Eisenbahnen bzw. die Nutzer dieser Verkehrswege sowohl private als auch kommerzielle Nutzer, wie Transport- und Reiseunternehmen. Während Straßen- und Wasserstraßennutzer die Leistungen der Feuerwehren in aller Regel ohne Eigenleistung in Anspruch nehmen können, haben alle Eisenbahnen in Deutschland laut allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) § 4 Absatz 1 eine gesetzliche Mitwirkungspflicht bei den Maßnahmen der Brandbekämpfung und der Technischen Hilfeleistung:

„Sie (die Eisenbahnen) sind auch verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.“

Als Bundesgesetz ist das AEG von allen Eisenbahnen in Deutschland umzusetzen. Tatsächlich existieren bereits heute mehrere Hundert Eisenbahnunternehmen. Das Gesetz enthält

keine Angaben zu Art und Umfang der Mitwirkungspflicht. Die Deutsche Bahn AG als größtes Eisenbahnunternehmen und derzeit einzige Eisenbahn des Bundes (EdB) erfüllt den pauschalen gesetzlichen Auftrag durch ihr Notfallmanagement.

### Elemente des Notfallmanagement

Die Besonderheiten und Eigenschaften des Systems Eisenbahn, das von dem System Straße grundlegend abweicht, sind dem überwiegenden Teil der Bevölkerung nicht bekannt. Obwohl das sicherste Verkehrsmittel überhaupt, gehen auch vom Betrieb der Eisenbahn Gefahren aus. Dies gilt selbstverständlich auch für einen möglichen Unfall im Bahnbereich. Das Ziel des Notfallmanagement besteht daher in erster Linie in der fachlichen Unterstützung und Beratung der Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst sowie deren Schutz vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb, schließt jedoch auch den Einsatz von bahneigener Notfalltechnik mit ein.

### Der Notfallmanager

Der Einsatzleiter ist im Ereignisfall auf einen Ansprechpartner angewiesen, der ihm schnell und gezielt Auskünfte zu eisenbahnspezifischen Fragen und Problemen geben kann. Dieser Fachberater steht in der Person des Notfallmanagers zur Verfügung. Der Notfallmanager ist der Einsatzleiter für den Bereich der DB AG. Als solcher sind ihm gegenüber alle Angehörigen der am Ereignis beteiligten Eisenbahnunternehmen weisungs-

gebunden. Als Fachberater ist er Mitglied einer zu bildenden Einsatzleitung bzw. Technischen Einsatzleitung und vertritt hier auch die Interessen der Bahn. Zu seinen Aufgaben gehören in erster Linie, den Schutz der am Ereignisort tätigen Kräfte vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb sicherzustellen und die erforderlichen Maßnahmen mit dem Einsatzleiter abzustimmen. Dies schließt auch eine ggf. erforderliche Bahnerdung der Oberleitung mit ein, die der Notfallmanager in der Regel selber durchführt. Weiterhin sorgt er für die Anforderung eventuell erforderlicher bahneigener Notfalltechnik sowie weiterer technischer oder nichttechnischer Fachberater. Er untersucht das Ereignis aus Sicht der DB AG und sorgt für eine möglichst schnelle ggf. auch eingeschränkte Wiederaufnahme des Betriebs. Hierdurch erfüllt er einen Anspruch den alle Nutzer eines Verkehrssystems haben und dem im Straßenbereich stets Rechnung getragen wird: Die Freigabe wenigstens einer Fahrspur, um mit Schrittgeschwindigkeit eine Unfallstelle zu passieren. Die Eisenbahn ist hierauf in besonderem Maße angewiesen, da die Möglichkeit von Umleitungen hier weniger gegeben ist als im Straßenbereich.

Der Notfallmanager ist erkennbar an orangeroter Warnkleidung mit Rückenaufdruck „Notfallmanager“. Bei Bedarf kann er sich mit einem Lichtbildfirmenausweis legitimieren.

Das Streckennetz der DB AG ist in über 150 Notfallbezirke gegliedert. Diese Bezirke sind so zugeschnitten, dass der Notfallmanager in der Regel in maximal 30 Minuten zur Verfügung steht, normale Straßen- und Witterungsverhältnisse vorausgesetzt. Um diese Eingreifzeit einhalten zu können, verfügt der Notfallmanager über ein als Unfallhilfsfahrzeug ausgerüstetes und gekennzeichnetes Firmenfahrzeug, das u. a. mit einer Sondersignalanlage ausgerüstet ist. Diese gestattet ihm das so genannte Wegerecht gemäß § 38 StVO einzufordern, d. h. alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben unverzüglich freie Bahn zu schaffen. Das Sonderrecht gemäß § 35 StVO steht ihm nicht zu. Die Ausrüstung des Fahrzeuges besteht neben dem erforderlichen Erdungsgerät für die Oberleitung in erster Linie aus erforderlichen Unterlagen, Handlampen, kleineren Werkzeugen und einer Kamera.

### Schutz der Einsatzkräfte

Um die Einsatzkräfte vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb zu schützen, werden im Falle eines notwendigen Einsatzes von Ereigniskräften mit Verständigung der kommunalen Leitstellen alle Gleise im Bereich der Ereignisstelle gegen das Befahren mit Zügen gesperrt. Diese Sperrung darf ausschließlich durch den Notfallmanager und mit Zustimmung des Einsatzleiters aufgehoben werden. Den kommunalen Leitstellen wird schriftlich per Fax die Sperrung bestätigt. Zusätzlich werden alle Sicherungsmaßnahmen vom Notfallmanager in einem so genannten Sicherungsplan dokumentiert.

Die Oberleitung führt eine Spannung von 15.000 Volt. Sofern der Sicherheitsabstand zu unter Spannung stehenden Teilen gemäß DIN VDE 0132 nicht unterschritten wird, ist eine Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung nicht erforderlich. Auch ein Löschmitteleinsatz ist unter Beachtung der DIN VDE möglich. Wird der Sicherheitsabstand unterschritten bzw. besteht die Gefahr, dass er unterschritten wird, muss die Oberleitung ausgeschaltet und bahngeerdet werden. Für die Sicherstellung ist der Notfallmanager verantwortlich.


### Zentrale Melde- und Alarmierungsstellen

Gegenseitige Verständigung und Information ist bei jedem Ereignis von besonderer Bedeutung. Hierfür hat die DB AG im Bereich der DB Netz AG, dem Betreiber der Gleisanlagen, bundesweit sieben so genannte Notfalleitstellen eingerichtet. Ihre erste Aufgabe besteht in der Entgegennahme erster Ereignismeldungen, dem Einleiten der ersten Schutzmaßnahmen sowie der Verständigung der kommunalen Leitstellen sowie des Notfallmanagers. Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle ist die Notfalleitstelle über eine bundesweit einheitlich Rufnummer für kommunale Leitstellen rund um die Uhr erreichbar. Dadurch ist sichergestellt, dass Meldungen Dritter an den Notruf 112 die zuständige Stelle der Bahn schnell erreichen. Dies ist in Zeiten des Mobilfunks unerlässlich. Die Notfalleitstelle hingegen hat bundesweit einmalig die Möglichkeit, jede Notrufabfragestelle im Bundesgebiet direkt über Ortskennzahl (Vorwahl) und den Notruf 112 bzw. 110 zu erreichen. Eine schnelle gegenseitige Verständigung und im Ereignisverlauf erforderliche Informationsweitergabe ist so gewährleistet. Außerdem gibt es bei dem Betreiber der Personenbahnhöfe, der DB Station & Service, sogenannte 3-S-Zentralen in großen Bahnhöfen. Diese alarmieren direkt, wenn ein Ereignis außerhalb der Gleisanlagen auf dem Bahnhofsgelände stattfindet.

### Einsatzunterstützung

Im Gegensatz zu kommunalen Einsatzstellen können mögliche Ereignisorte im Eisenbahnbereich selten über öffentliche Straßen und Wege erreicht werden, da sie abseits der entsprechenden Infrastruktur liegen. Dieses ist auch aus betriebssicherheitslichen Gründen nicht erwünscht. Daraus resultiert aber auch, dass eine Ortsangabe mit Straßennamen hier nicht möglich ist. Um eine Auffindung des Ereignisortes dennoch zu ermöglichen, stellt die DB AG in Abstimmung mit den Innenministerien der Länder Kartenmaterial zur Verfügung. Grundlage des Kartenmaterials sind Topographische Karten im Maßstab 1:25.000 (TK 25-Karten), in denen die bereits vorhandenen Eisenbahninfrastrukturdaten nochmals besonders hervorgehoben werden. Diese Karten werden den Leitstellen kostenfrei zur Verfügung gestellt und unterliegen einer regelmäßigen Aktualisierung. Die Möglichkeit diese Karten zu kopieren und bei Bedarf in Einsatzfahrzeugen zu hinterlegen, besteht ebenfalls. Um den Transport von Material im Bereich der Schiene zu verbessern und zur Unterstützung der Technischen Hilfeleistung wurde außerdem einmalig von der DB AG ein Rüstsatz Bahn beschafft, der aus zwei schienenfahrbaren Rollpaletten, einer





Arbeitsplattform sowie fünf Schleifkorbtragen besteht. Die Rollpaletten haben eine Tragfähigkeit von jeweils 1.000 kg. Die Beschaffung und Auslieferung von bundesweit rund 500 Rüstsets an Kreise und kreisfreie Städte, in denen sich eine Anlage der DB AG befindet, wurde im Jahr 2003 abgeschlossen. Die DB AG hatte keinerlei Einfluss darauf bzw. Kenntnis, welche Feuerwehren diesen Rüstset erhalten haben.

#### **Ausbildung, Schulung und Übungen**

Bereits früh haben alle Beteiligten erkannt, dass es für einen erfolgreichen Einsatz im Bereich der Bahn weniger auf Technik, sondern vielmehr auf Wissen ankommt. Aus diesem Grund unterstützt die DB AG u. a. die Landesfeuerwehrschulen, die für die Ausbildung von Feuerwehrangehörigen zuständig sind, mit Schulungspersonal, beteiligt sich an Seminaren und Lehrgängen und hat teilweise auch Material für Übungsanlagen zur Verfügung gestellt. Auch Schulungsveranstaltungen auf kommunaler Ebene werden durch Notfallmanager der Bahn unterstützt.

In jedem Notfallbezirk wird jährlich eine Notfallübung unter Beteiligung von Feuerwehr und Rettungsdiensten abgehalten. Diese werden durch Übungen in Tunnelanlagen ergänzt. Übungen können in unterschiedlicher Art durchgeführt werden: Von der einfachen Übung der Meldewege bis hin zur Vollübung.

#### **Notfalltechnik**

Bundesweit hält die DB AG verschiedene bahneigene Notfalltechnik vor. So können bei Unfällen z. B. Schienenkräne mit einer Tragfähigkeit von 75 t bzw. 160 t zum Einsatz kommen. Diese können ergänzt werden durch Straßenkräne, die im Bedarfsfall kurzfristig von privaten Unternehmen angefordert werden können.

Einheitshilfszüge (EHZ) sowie Einheitshilfsgerätewagen (EHG) sind mit Aufgleistechnik ausgestattet, um entgleiste oder auch umgestürzte Fahrzeuge wieder aufgleisen bzw. aufrichten zu können. Hierfür steht ihnen entsprechend schweres Hebegerät bis zu 100 t Tragfähigkeit zur Verfügung. Da diese Technik nicht als Einsatzmittel im ersten Zugriff zur Verwendung kommt und auch entsprechende Vorbereitungen benötigt, ist für diese Technik eine Eingreifzeit von 90 bis 120 Minuten möglich.

Neben Schienenkränen und Hilfszügen können fachspezifisch weitere Fahrzeuge zum Einsatz kommen, wie z. B. besondere Fahrzeuge für Wartung und Reparatur der Oberleitungsanlagen. Diese Fahrzeuge verfügen u. a. über weiteres Erdungsgerät sowie eine schwenkbare Arbeitsplattform zum Erreichen der Oberleitung.

Das Notfallmanagement der Bahn hat sich seit seiner Einführung kontinuierlich weiter entwickelt und einen hohen Zuverlässigkeitsgrad erreicht. Die hierdurch entstehenden jährlichen Kosten belaufen sich auf einen zweistelligen Millionenbetrag. Die Zusammenarbeit mit den zuständigen Feuerwehren sowohl am Ereignisort als auch zwischen den Leitstellen verläuft heute nahezu reibungslos und wird durch gegenseitige Kontaktpflege und gemeinsame Schulungs- und Informationsveranstaltungen sowie Übungen laufend verbessert. Damit leistet die DB AG einen Beitrag zur Gefahrenabwehr, den kein anderes Verkehrsunternehmen bundesweit vorweisen kann.

Deutsche Bahn AG  
Notfallmanagement, Brandschutz  
Postfach 110417  
60329 Frankfurt  
Telefon: 069 265 54291  
Fax: 069 265 54299  
Mail: [notfallmanagement@bahn.de](mailto:notfallmanagement@bahn.de)  
[www.db.de/notfallmanagement](http://www.db.de/notfallmanagement)