

Das Notfallmanagement der DB Netz AG

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) schreibt jedem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor, in geeigneter Art und Weise auf Notfälle zu reagieren und die örtlichen Rettungsdienste zu unterstützen. Bei der DB AG regelt dies das Notfallmanagement der DB Netz AG.

Die Bundesländer tragen die Verantwortung zur Regelung von Hilfeleistungsmaßnahmen und haben die Zuständigkeit auf die Kommunen und Kreise übertragen. Diese haben für alle Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr und des Katastrophenschutzes entsprechend leistungsfähige Einheiten von Feuerwehr, Rettungsdienste etc. aufgestellt. Für Einsätze des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung im Bereich von Eisenbahnen schreibt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) im § 4 Absatz 1 eine Mitwirkungspflicht gemäß EU-Sicherheitsrichtlinien vor. Das Gesetz enthält keine näheren Angaben zur Art der Umsetzung.

Entsprechend dem AEG hat jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen für sein Netz diese Mitwirkung zu organisieren. Die Ansprechpartner sowie die Melde- und Alarmierungswege im Ereignisfall sind bekanntzugeben. Verlaufen parallel geführte Gleise verschiedener Netzbetreiber nebeneinander, ist jedes Unternehmen jeweils für sein Gleis zuständig.

Im Bereich der DB AG erfolgt dies durch das Notfallmanagement der DB Netz AG. Es sind 7 Notfallleitstellen und 158 Notfallbezirke eingerichtet worden. Die Notfallleitstellen befinden sich bei den Betriebsleitzentralen und umfassen jeweils den Bereich des zugehörigen Regionalbereiches. Die Notfallbezirke sind so bemessen, dass vom Standort des Notfallmanagers aus ein möglicher Einsatzort innerhalb



von 30 Minuten mit dem Auto erreicht werden kann.

Die Notfallleitstellen sind ständig mit je einem Mitarbeiter besetzt. Kurzfristig ist eine personelle Verstärkung möglich. Sie sind bundesweit unter einer einheitlichen Rufnummer erreichbar und können alle Notrufabfragestellen über 112/110 anwählen. Die Ausstattung besteht aus den drei Systemkomponenten

- Grafisches Informationssystem (DB-GIS),
- Leitstellensystem (Ereignisbearbeitung),
- Telekommunikationssystem.

Die Aufgaben der Notfallleitstelle bestehen nach Eingang einer Notfallmeldung in der Ereignisaufnahme, der Ereignisbearbeitung und Verständigung der zuständigen Stellen, um die Hilfeleistung einzuleiten. Diese wird unterstützt durch das Veranlassen von Schutzmaßnahmen, z.B. das Anhalten von Zügen und der Weitergabe von Informationen und Meldungen. Nach Einsatzende folgen der Abschluss, die Dokumentation und die Auswertung des Ereignisses.

Vor Ort wird der Notfallmanager tätig. Als berufliche Qualifikation ist eine abgeschlossene Ausbildung im technischen oder nicht-technischen Eisenbahnbetrieb erforderlich. Folgende Fachkenntnisse sind zusätzlich gefordert:

- gesetzliche und untergesetzliche Regelwerke,
- Grundlagen des Eisenbahnbetriebes,
- Grundlagen der Eisenbahntechnik,
- Sicherheit im Bahnbetrieb,
- Abwicklung gefährlicher Ereignisse,
- Befähigung zum Bahnerden der Oberleitung.

Diese Fachkenntnisse werden in einem Grundlehrgang vermittelt und müssen alle 24 Monate in einem Fortbildungslehrgang aufgefrischt werden.

Der Notfallmanager muss ständig erreichbar sein und sollte nach maximal 30 Minuten verfügbar sein. Am Einsatzort ist er Fachberater und Mitglied der Einsatzleitung. Er verantwortet die bahnseitigen Sicherungsmaßnahmen und führt, soweit erforderlich, die Bahnerdung durch. Im Bedarfsfall fordert er über die Notfallleitstelle benötigte Notfalltechnik oder technische Fachberatung an. Eine wichtige Aufgabe besteht außerdem darin, im Einklang mit den Hilfeleistenden auf eine möglichst schnelle Wiederaufnahme des Bahnbetriebes, ggf. auch eingeschränkt, hinzuwirken.

Zur Kennzeichnung trägt der Notfallmanager eine Warnweste

bzw. -jacke mit dem Rückenaufdruck „Notfallmanager“. Er kann sich durch einen Lichtbildausweis legitimieren. Zu seiner Ausrüstung gehören

- ein Firmen-PKW mit Sondersignalanlage,
- Geräte zum Bahnerden,
- Mobiltelefon,
- DB-Funkgeräte,
- Zuwegekarten und Navigationsgerät,
- sonstige notwendige Unterlagen.



Die Sicherung der Einsatzkräfte bei Alarmierung der Fremddretung hat oberste Priorität. So ist die Voraussetzung zum Betreten der Gleisanlagen deren Sperrung, auf freier Strecke aller Gleise und im Bahnhof im erforderlichen Umfang. Diese Einstellung des Fahrbetriebes bestätigt die Notfallleitstelle der zuständigen kommunalen Leitstelle mit einem Fax, welches zusätzliche Informationen zu Ereignisart, Ereignisort und weitere vorliegende Informationen enthält. Das Fax verliert mit Eintreffen des Notfallmanagers seine Gültigkeit.

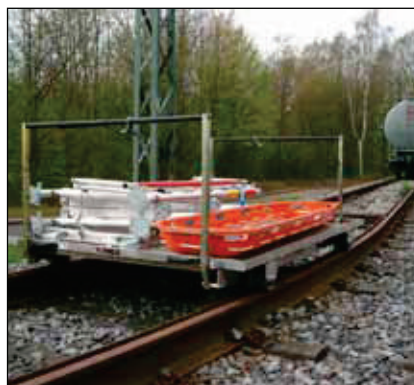
Der Notfallmanager legt vor Ort mit dem Einsatzleiter die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen neu fest und dokumentiert sie im Sicherungsplan. Zur Aufnahme des Fahrbetriebes muss der Anlass weggefallen sein, d.h., es sind keine Kräfte mehr im freizugebenden Gleis und die Zustimmung des Einsatzleiters liegt vor. Sind die Einsatzkräfte in einem benachbarten Bereich weiter tätig, kann der Betrieb eingeschränkt werden. Hierzu gibt es folgende Möglichkeiten:

- Fahren auf Sicht im Bereich der Ereignisstelle mit maximal 40 km/h,
- Fahren im Bereich der Ereignisstelle mit maximal 5 km/h,
- Zusätzlich Pfeifsignal (Achtungspfeiff) bei Annäherung an die Ereignisstelle.

Die Oberleitung führt stets eine Spannung von 15.000 Volt. Die Einsatzleitung kann im Bedarfsfall Ausschalten und Bahnerden der Oberleitung verlangen. Die Sicherstellung der Bahnerdung liegt in der Verantwortung des Notfallmanagers. Um im Notfall bei konkreter Gefährdung von Personen mit den Rettungsmaßnahmen auch dann beginnen zu können, wenn der Notfallmanager noch nicht eingetroffen ist, können in Abstimmung mit den Bundesländern mit Feuerwehren eine Vereinbarung zum Bahnerden durch deren Einsatzkräfte geschlossen werden. Dies erfolgt auf freiwilliger Basis.

Die Bahnerdung wird dann im Einzelfall nach Entscheidung des Einsatzleiters durchgeführt. Es sollten einfache Verhältnisse vorliegen. Voraussetzung für die Bahnerdung ist die Ausschaltung der Oberleitung, die ausschließlich in diesen Fällen auf Anforderung des Einsatzleiters durch die Notfallleitstelle per Fax bestätigt wird.

Einsatzkräfte von Feuerwehren, die sich freiwillig zum Bahnerden bereiterklärt haben, werden kostenfrei im Bahnerden aus- und regelmäßig fortgebildet. Die Ausrüstung erfolgt ebenfalls kostenfrei durch die DB Netz AG. Sie besteht aus einem fünfteiligen zusammensteckbaren Spannungsprüfer, zwei Erdungsseilen und einer fünfteiligen zusam-



mensteckbaren Erdungsstange. Die Geräte gehen in den Besitz der Feuerwehr über, verbleiben jedoch im Eigentum der DB Netz AG.

Zur Unterstützung der Hilfeleistungen im Bahnbereich wurde ein einheitlicher Rüstsatz Bahn entwickelt, der aus fünf Schleifkorbtragen, zwei Rollpaletten und einer Arbeitsplattform besteht. Die Rollpalette ist schienenfahrbar, wiegt ca. 85 kg und hat eine Nutzlast bis zu 1000 kg. Sie misst 2,20 m x 1,65 m, besitzt einen klappbaren Handbügel mit einer Feststellbremse nach dem Totmannprinzip und dient zum Transport von Geräten und verletzten Personen. In Abstimmung mit den Bundesländern wurde je Kreis bzw. kreisfreier Stadt ein Rüstsatz durch die DB AG beschafft. Der Bedarf von bundesweit rund 500 Rüstätzen wurde von den Bundesländern ermittelt.

Zur Unterstützung der kommunalen Leitstellen stellt die DB AG Kartenmaterial auf Basis topographischer Karten im Maßstab 1:25000 kostenfrei zur Verfügung. Die bereits auf den Karten vorhandenen Daten, wie z.B.

- Streckenverlauf,
- Streckenkilometer,
- Bahnübergängen,
- Bahnhöfen/Haltepunkten,
- Tunnel,
- Brücken

werden mittels eines so genannten Layers optisch hervorgehoben und durch Angaben der Streckennummer ergänzt. Die Karten werden in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

Zur allgemeinen Unterstützung bei Ereignissen hält die DB AG eigene Notfalltechnik vor, wie z.B. Aufgleistechnik in schienengebundenen Hilfszügen, Schienenkräne mit 75 t und 160 t Hebeleistung sowie weitere technische Hilfsfahrzeuge wie z.B. zur Beseitigung von Oberleitungsschäden. ■

Norbert Böcher
BFBahnen Hessen