

22.10.85

— 1 —

Unterrichtung

durch den Bundesminister für Verkehr

Vorschriften für die Deutsche Bundesbahn für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung

Der Bundesminister für Verkehr Bonn, den 17. Oktober 1985
A 13/26.10.70-01

An den
Präsidenten des Bundesrates

Der Bundesrat hat am 29. April 1983 im Zusammenhang mit der Zustimmung zur 1. Eisenbahn-Gefahrgut-Änderungsverordnung zwei EntschlieBungen angenommen. Nach diesen EntschlieBungen werden vom Bundesminister für Verkehr erbeten:

- Ein Überwachungskonzept der Deutschen Bundesbahn bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter,⁺⁾
- Vorschriften für die Deutsche Bundesbahn für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung.

Dem Ersuchen des Bundesrates entsprechend übermittle ich Ihnen beigefügt den Bericht des Bundesministers für Verkehr zu der EntschlieBung "Vorbeugende oder vorbereitende

Drs. 49/83 (Beschluf)

⁺⁾ Drs. 321/85

- 2 -

Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung".

Das Überwachungskonzept der Deutschen Bundesbahn ist
Ihnen am 26. Juni 1985 zugeleitet worden.



Dr. Werner Dollinger

Bericht des Bundesministers für Verkehr
zur Entschließung des Bundesrates vom
29.04.1983 "Vorschriften für die Deutsche
Bundesbahn für die vorbeugende oder vor-
bereitende Katastrophenabwehr und
Schadensbekämpfung"

Auftrag

Der Bundesrat hat am 29.04.1983 im Zusammenhang mit der Zustimmung zur 1. Eisenbahn-Gefahrgut-Änderungsverordnung den Bundesminister für Verkehr gebeten, "Vorschriften für die Deutsche Bundesbahn (DB) in Abstimmung mit den Ländern zu erarbeiten, die die für die Gefahrenabwehr zuständigen Landesbehörden in die Lage versetzen, alle für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung notwendigen Maßnahmen treffen zu können".

Diesem Ersuchen des Bundesrates entsprechend erstattet der Bundesminister für Verkehr den folgenden Bericht:

1. Begriff der Katastrophe

In den Bundesländern ist der friedensmäßige Katastrophenschutz in besonderen Katastrophenschutzgesetzen geregelt. Katastrophe ist nach den darin niedergelegten, im wesentlichen übereinstimmenden Begriffsmerkmalen eine durch Naturereignis, Unglücksfall, Explosion oder ähnliches Ereignis verursachte so erhebliche Störung oder unmittelbare Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, daß sie nur durch Einsatz der für den Katastrophenschutz bereitgehaltenen Einheiten und Einrichtungen von der Katastrophenschutzbehörde beseitigt werden kann; es müssen Leben oder Gesundheit zahlreicher Menschen, erhebliche Sachwerte oder die lebensnotwendige Unterkunft oder Versorgung der Bevölkerung unmittelbar gefährdet oder wesentlich beeinträchtigt sein.

2. Grundsätzliches zur Zuständigkeit

Nach dem Grundgesetz besitzt der Bund auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes, jedenfalls soweit es sich um Naturkatastrophen und Unglücksfälle handelt, grundsätzlich keine Gesetzgebungs- und keine Verwaltungskompetenz. Entsprechend Artikel 30 Grundgesetz (GG) (vgl. auch Artikel 70, 83 GG) sind daher insoweit die Länder zuständig.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat für ihren Bereich mit der Vorhaltung von Bahnfeuerwehren partiell Vorsorge getroffen, um einigen besonderen Gefahrenlagen Rechnung zu tragen. Dies entspricht auch der Praxis von Privatfirmen, die Werksfeuerwehren zur Schadensbekämpfung auf ihrem Betriebsgelände vorhalten.

Unberührt bleibt die der DB aufgrund Artikel 87 b Absatz 2 GG, § 15 Absatz 1 des Gesetzes über die Erweiterung des Katastrophenschutzes vom 09.07.1968 (BGBl. I S. 776) in der Fassung vom 02.08.1976 (BGBl. I S. 20, 46) übertragene Zuständigkeit für Maßnahmen des Katastrophenschutzes, die im Zusammenhang mit der Verteidigung einschl. des Schutzes der Zivilbevölkerung stehen. Die DB führt diese Aufgaben nach allgemeinen Richtlinien des Bundesministers für Verkehr vom 16.04.1980 in eigener Zuständigkeit durch. Sie wurden von der DB in die "Richtlinien für den Zivilschutz der DB" (DS 1104) eingearbeitet.

3. Vorschriften, Maßnahmen und Einrichtungen für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung bei der DB

3.1 Vorschriften

Nach § 4 Abs. 1 Gefahrgutverordnung Eisenbahn haben die Eisenbahnen und die sonstigen Beteiligten die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und die Auswirkungen etwaiger Schadensfälle so gering wie möglich zu halten.

...

Die grundlegenden Bestimmungen über Maßnahmen, Meldungen und Untersuchungen bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb sind in der Bahnbetriebsunfallvorschrift - DS 423 - (BUVO) festgelegt. Das Vorschriftenwerk der BUVO bildet u. a. den Rahmen für

- Abschluß und Inhalt von Vereinbarungen zur Unfallhilfe mit Rettungseinheiten, Feuerwehren, Bundeswehr, Firmen, Verbänden, Behörden und Sachverständigen,
- das Vorhalten von Rettungsmitteln,
- den Aufruf von Hilfen DB-eigener und -fremder Kräfte,
- das Melden der Bahnbetriebsunfälle und gefährlicher Unregelmäßigkeiten.

Die "Bestimmungen über sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter" (DS 423/II)

- behandeln die Gefahren, die entstehen, wenn gefährliche Güter infolge eines Unfalls oder einer anderen Ursache aus ihrem Behälter oder bei Beschädigung ihrer Verpackung freiwerden,
- beschreiben die sicherheitstechnischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Gefahren und zum Schutz der Beteiligten,
- enthalten eine Sammlung von Unfallmerkblättern, in denen auf die physikalischen Erscheinungsformen und chemischen Reaktionen des Gefahrgutes sowie auf unbedingt zu benutzende Schutzausrüstungen und auf Notmaßnahmen hingewiesen wird.

Wenn nach Freiwerden gefährlicher Stoffe sicherheitstechnische Maßnahmen erforderlich sind, werden in den örtlichen Unterlagen benannte Sachverständige gerufen. Je nach Menge und Art des freigewordenen Gefahrguts werden die einzelnen Hilfsorganisationen und Hilfsmittel hinzugezogen. Als DB-eigene Hilfseinrichtungen sind zu nennen:

- Einheits-Hilfsgerätewagen,
- DB-Feuerwehren,
- Ölwehrhilfsmittel, das sind Gerätschaften, die bei Bahnhöfen von einer bestimmten Anzahl von Kesselwagenumstellungen an vorgehalten werden,
- Strahlenschutzmeßwagen für evtl. Unfälle mit radioaktiven Stoffen.

Triebfahrzeuge, Einheits-Hilfsgerätewagen, Tankgerätewagen sowie Löschfahrzeuge und Ölschadenanhänger der Bahnfeuerwehren sind mit der DS 423-II ausgerüstet. Ferner liegen die Vorschriften den Dienststellen der DB sowie den örtlichen Feuerwehren und Katastrophenschutzbehörden vor.

Das Bundesbahn-Zentralamt Minden ist nach § 24 Abs. 1 Satz 2 Atomgesetz für die Aufsicht bei der Beförderung von Kernbrennstoffen und sonstigen radioaktiven Stoffen im Schienen- und Schiffsverkehr der DB zuständig. Zur Erfüllung dieser Aufgabe besteht beim Bundesbahn-Zentralamt Minden ein ständiger Strahlenschutzdienst. Grundlegende Bestimmungen über Maßnahmen bei Transportunfällen mit radioaktiven Stoffen enthält das "Merkblatt für Strahlenschutz - Meßbereitschaften" - DS 909.

3.2 Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungssystem (TUIS)

Ergänzend zu den eigenen Hilfseinrichtungen ist die Deutsche Bundesbahn in das Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungs-System (TUIS), das umfassende Maßnahmen für die Hilfeleistung bei Transportunfällen mit gefährlichen Gütern enthält, eingebunden. Chemiefirmen, sowie Hersteller radiopharmazeutischer Produkte, die TUIS beigetreten sind, können jederzeit telefonisch erreicht werden. Einzelheiten enthält die TUIS-Mappe; alle Bundesbahndirektionen sind mit dieser Mappe ausgerüstet. Auf Ersuchen um Rat bzw. tätige Hilfe werden je nach Dringlichkeit, Art des Unfalls und den vom Unfallort ausgehenden Gefahren in folgender Abstufung zur Verfügung gestellt:

...

- Fernberatung durch Telefon,
- Beratung am Unfallort,
- Beratung und aktive Hilfe mit Firmenausrüstung am Unfallort.

3.3 Aus- und Fortbildung

Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Durchführung aller Maßnahmen im Bereich der vorbeugenden oder vorbereitenden Katastrophenabwehr und der Schadensbekämpfung bei der DB ist, daß nur gut ausgebildete Mitarbeiter eingesetzt werden. Die Mitarbeiter der DB besitzen die Qualifikation, die für die Ausübung ihrer Tätigkeit erforderlich ist. Neben der Laufbahnaus- und Verwendungsfortbildung dient regelmäßiger Fortbildungsunterricht der Vertiefung des fachlichen Wissens und Könnens, der Vermittlung neuer Vorschriften, Techniken und Arbeitsverfahren sowie der Erhaltung und Verbesserung der Betriebssicherheit und der Schadensverhütung.

4. Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Bundesbahndienststellen und örtlichen Feuerwehr- und Katastrophenschutzbehörden

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Deutsche Städtetag haben sich darauf verständigt, gem. beiliegendem Maßnahmenkatalog (s. Anlage) die Zusammenarbeit zwischen Bundesbahndienststellen und kommunalen Gebietskörperschaften bei der Bekämpfung von Gefahren, die vor allem infolge des Transports gefährlicher Güter durch die Bundesbahn auftreten können, zu verbessern. Der Deutsche Städtetag hat den Maßnahmenkatalog ebenfalls der Konferenz der Innenminister der Länder bekanntgegeben. Mittlerweile haben auf örtlicher Ebene zahlreiche Kontakte zwischen Dienststellen der DB und Städten sowie Gemeinden stattgefunden, in die Berufs- und auch Freiwillige Feuerwehren einbezogen waren. In die Kontaktaufnahme wurden auch Gemeinde-Feuerwehren und Organisationen, die nicht dem Deutschen Städtetag angehören, einbezogen. Dies ergab sich zwangsläufig bei ländlichen Strukturen in den meisten Bundesländern.

...

In allen Fällen wurden weitere Kontaktgespräche und Informationsveranstaltungen vereinbart. So wurden Feuerwehren und Katastrophenschutzbehörden mit Einrichtungen, Vorsorge- und Meldesystemen sowie Vorschriften der DB vertraut gemacht. Ein Schwerpunkt bildete die Unterweisung hinsichtlich der besonderen Gefahren, die vom Eisenbahnbetrieb (insbesondere auf elektrifizierten Strecken) ausgehen und bei Annäherung an Bahnanlagen zu beachten sind. Die Katastrophenschutz-Behörden und Feuerwehren gewährten ihrerseits der Deutschen Bundesbahn Einblick in ihre Organisations-, Melde- und Alarmsysteme. Dabei wurden auch Besonderheiten des Brand- und Katastrophenschutzes behandelt.

Als Fazit dieser Veranstaltungen ist besonderes hervorzuheben:

- Beseitigung von Informationsdefiziten auf beiden Seiten (z.B. bezüglich Unfallmeldewesen und Alarmierungseinrichtungen sowie unterschiedlicher Einsatzmöglichkeiten der Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren),
- Vertiefung der Kenntnisse über zweckmäßiges Verhalten bei Hilfseinsätzen,
- Vereinbarung weiterer Kontaktaufnahmen, Informationsveranstaltungen, Übungen mit Katastrophenschutzbehörden, Feuerwehren, sonstigen Rettungskräften (Deutsches Rotes Kreuz, Technisches Hilfswerk usw.) auf örtlicher und regionaler Ebene,
- Unterweisung der Feuerwehren in der Abschaltung der Oberleitung und im Bahnerden, Unterrichtung über Zweck und Handhabung einzelner Armaturen usw.

Bei den einzelnen Veranstaltungen konnten auch besondere regionale Schwerpunkte bei evtl. erforderlichen Hilfseinsätzen behandelt werden, u.a.

...

- Katastrophenschutzpläne (Berücksichtigung beiderseitiger Belange),
- Einsatz von Rettungseinrichtungen der DB,
- Ausweitung von Hubschrauberlandeplätzen.

Im Rahmen der von den Feuerwehren gewünschten DB-seitigen Informationen wurden u.a. folgende Schwerpunkte behandelt:

- Neuerungen der DB (auch organisatorische), die das Unfall- und Rettungswesen tangieren (z.B. Einführung von TUIS bei der DB),
- allgemeine Fragen der Zusammenarbeit (Leiter an der Unfallstelle, Mitwirkung der Betriebsämter in der Katastrophenschutzleitung, technische Einsatzleitung, Einsatzleitung nach BUVO usw.),
- Aufgaben des Leiters an der Unfallstelle nach BUVO,
- Absprachen über zweckmäßiges Vorgehen bei Lösch- und Bergungsarbeiten unter Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten (Anfahrwege, notwendige Ortskenntnisse auf Bahngelände usw.),
- Verhalten der Feuerwehren, wenn diese als erste an der Unfall-Einsatzstelle eintreffen, d.h. noch kein DB-seitiger Leiter an der Einsatzstelle tätig wurde, der sofortige Einsatz der Feuerwehr aber dringend geboten ist,
- Anforderung der Bundeswehr bei schweren Bahnbetriebsunfällen und außergewöhnlichen Ereignissen.

Die Beförderung und das Freiwerden gefährlicher Güter im DB-Bereich waren ebenfalls wichtiger Gesprächsinhalt. Dabei wurde auch die Frage der Bekanntgabe von regelmäßigen Transporten großer Mengen gefährlicher Güter an die Katastrophenschutzbehörden und Feuerwehren erörtert. Die Vertreter der Feuerwehren sahen überwiegend keine Notwendigkeit für eine Unterrichtung durch die DB. Große Bedeutung wurde jedoch der Kennzeichnung der Stoffe in Verbindung mit den Unfallmerkblättern beigemessen.

...

Zur Verbesserung der Mobilität der Feuerwehren auf DB-Gelände wurde die Gestellung von Schienenfahrzeugen erwogen, um im Bedarfsfall Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge "Huckepack" schneller an die Einsatzstelle zu bringen. Dies gilt im besonderen für unwegsames Gelände und lange Tunnel. Hingewiesen wurde ferner auf die Notwendigkeit der regelmäßigen Schulung von Feuerwehrkräften auf Bahngelände unter Mitwirkung der Rettungsdienste und Katastrophenschutzbehörden.

5. Umfahren von Ballungszentren mit Ganzzügen und rangierdienstliche Behandlung von Wagengruppen und Einzelwagen sowie Meldesysteme

5.1 Umfahren von Ballungszentren mit Ganzzügen

Ganzzüge werden nach Fahrplänen befördert, die zwischen Absender, Empfänger und Eisenbahn abgestimmt sind. Der Transport mit Ganzzügen ist besonders sicher, da die Wagen ohne nennenswerten Aufenthalt auf dem kürzesten Weg zum Bestimmungsbahnhof gefahren werden. Die Fahrpläne dieser Züge sind so festgelegt, daß die Wagen auf dem Bestimmungsbahnhof empfangsgerecht (unverzügliche Übernahme durch den Empfänger) ankommen. Die Planungsvorgaben der DB sehen u.a. vor, daß Ganzzüge mit extrem gefährlichen Gütern möglichst Ballungszentren nicht berühren.

Ein Umfahren der Ballungsgebiete ist nur begrenzt möglich, da Umgehungsstrecken nur in geringem Umfang vorhanden sind. Auch diese Bahnen verlaufen in der Regel nicht fernab von Großstädten, sondern zumeist in der besiedelten Randlage. Überall dort, wo Umgehungsstrecken nicht vorhanden sind, ist die DB bemüht, Alternativrouten festzulegen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß diese Routen häufig auch durch besiedelte Regionen führen und unter Sicherheitsgesichtspunkten zu vermeidende Rangierbewegungen erforderlich machen.

...

5.2 Rangierdienstliche Behandlung von Wagengruppen und Einzelwagen

Wagengruppen und Einzelwagen mit gefährlichen Gütern werden mit Regelgüterzügen befördert. Die Umstellungen, also die rangierdienstliche Behandlung auf den Rangier- und Eilgutbahnhöfen, konnten gegenüber früher wesentlich reduziert werden: Der Anteil der Direktwagen im Einzellauf zwischen Rangierbahnhöfen liegt bereits heute über 50 %. Dadurch sind die Laufzeiten verkürzt und weitere Gefahrquellen beseitigt worden.

5.3 Meldesystem der DB

Wagenladungen mit bestimmten explosionsgefährlichen Gütern werden nach § 65 der Fahrdienstvorschrift (DS 408) an alle Bahnhöfe am Laufweg des Zuges vorgemeldet und nach besonderen Bestimmungen bekanntgegeben. Darüber hinaus besteht bei allen in das Fahrzeug- Informations- und Voranmeldesystem (FIV) einbezogenen und mit Datenstationen ausgerüsteten Stellen der DB im Bedarfsfall jederzeit die Möglichkeit, die notwendigen Informationen (z.B. Gefahrezettel, UN-Nummer usw.) abzurufen. In diesem Zusammenhang ist als weiteres Informationssystem der Zugbahn-Funk zu nennen, mit dem bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten die erforderlichen Maßnahmen schnell und gezielt eingeleitet werden können.

6. Schlußbemerkung

Der Bundesminister für Verkehr ist der Auffassung, daß die Vorschriften der Deutschen Bundesbahn für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung unter Berücksichtigung des derzeitigen Kenntnisstandes ausreichend sind.

Die DB überprüft diese Vorschriften laufend, um der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklung der Eisenbahn Rechnung zu tragen. Generell werden alle neuen Erkenntnisse, die im Zusammenhang mit der Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung gewonnen werden, im Hinblick auf ihre Bedeutung von der DB ausgewertet, um so den jeweiligen Stand der Sicherheitstechnik immer dem allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft anpassen zu können.

Prof. Dr. W. K. 77

Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Bundesbahndienststellen und örtlichen Feuer- und Katastrophenschutzbehörden

1. Festlegung der gegenseitigen Ansprechpartner (Amtsvorstand des jeweils zuständigen Bundesbahnbetriebsamtes - Dezernent für Feuer- und Katastrophenschutz/Amtsleiter für Feuer- und Katastrophenschutz (Regelung für den Fall, daß eine Katastrophe auf DB-Gelände den Zuständigkeitsbereich mehrerer Bundesbahnbetriebsämter berührt; Bestimmung des federführenden Bundesbahnbetriebsamtes)).
2. Festlegung von Alarmierungswegen
3. Informationsaustausch über
 - Potential beider Seiten an Kräften und Gerät (Zahl, Ausbildungsstand und persönliche Ausrüstung der Kräfte/Art und Zustand des Geräts),
 - Standort des Personals und Geräts,
 - durchschnittliche Anmarschzeiten des beiderseitigen Hilfeleistungspotentials zum möglichen Schadensort auf Bundesbahngelände,
 - Anmarschwege zu möglichen Schadensorten auf Bundesbahngelände,
 - Armaturen bei Fahrzeugen (Kesselwagen) der Deutschen Bundesbahn, die notfalls von kommunalen Kräften bedient werden können bzw. müssen,
 - technische Einrichtungen allgemeiner Art an Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn, die im Notfall zu bedienen sein können (z.B. unterschiedliche Typen von Waggonkupplungen; Bügel ab, Erden von Fahrstromleitungen),
 - Möglichkeiten der Inanspruchnahme des Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungs-Systems (TUIS) der chemischen Industrie,

...

4. Durchführung gemeinsamer Ausbildungs- und Übungsveranstaltungen (Abschalten Fahrstrom; Erden von Fahrleitungen).
5. Informationsaustausch über beiderseitige Sicherheitsbestimmungen
 - a) seitens der Deutschen Bundesbahn: Bahnbetriebsunfallvorschrift (BUVO) vom 01.12.1980 (DS 423),
Bestimmungen über sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter (Anhang II zur BUVO) vom 01.09.1981 (DS 423/II),
Richtlinien für den Zivilschutz der Deutschen Bundesbahn (DB-Zivilschutzrichtlinien) vom 01.09.1980 (DS 1104),
 - b) seitens der kommunalen Feuer- und Katastrophenschutzbehörden:
Feuer- und Katastrophenschutzgesetz des jeweiligen Bundeslandes
Feuerwehrdienstvorschriften,
örtliche Katastrophenschutzpläne.
6. Informationspflicht der Deutschen Bundesbahn über regelmäßige Transporte von großen Mengen gefährlicher Güter (Ganzzüge).
7. Regelung der technischen Einsatzleitung bei Einsätzen kommunaler Einheiten und Einrichtungen auf Bundesbahngelände (gemeinsame Einsatzleitung).