



Notfallmanagement und Streckensicherheit

Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg–Rastede-Neusüdende (PFA 1)

Systembedingte Sicherheit Bahn

Rechtsgrundlagen

Notfallmanagement der
Deutschen Bahn

Maßnahmen an der Ausbaustrecke

Die Basis der Zukunft. DB Netze.

Das Thema Notfallmanagement und Streckensicherheit ist wichtiger Bestandteil bei der Planung von Ausbau- und Neubaustrecken.



Systembedingte Sicherheit Bahn

Die Bahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel. Vor allem im Vergleich zum Straßenverkehr kommen hier die systembedingten Besonderheiten der Bahn zum Tragen, die das Unfallrisiko minimieren. Zum anderen investiert die Deutsche Bahn seit Jahren in die Verbesserung der Gefahrenabwehr, sowohl auf technischer, als auch auf organisatorischer Ebene.

Die meisten Verkehrsunfälle sind auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen. Während im Straßenverkehr allein der Fahrer eines Pkw, Bus oder Lkw für das Führen seines Fahrzeugs verantwortlich ist, gibt es im Schienenverkehr vielfältige Einflussmöglichkeiten, die das Unfallrisiko erheblich verringern.

Spurgebundenheit

Schienenfahrzeuge sind durch die Gleise spurgeführt und können somit nicht unkontrolliert und unvorhergesehen die Richtung wechseln und dabei sich oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden.



Die punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) ist eines der Zugsicherungssysteme, die in Deutschland eingesetzt werden.

Zugbeeinflussungssysteme

Über punktuelle Schalteinrichtungen am Gleis, wie sie auch auf der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven als Sicherungssystem zum Einsatz kommen, wird die Geschwindigkeit eines Zuges

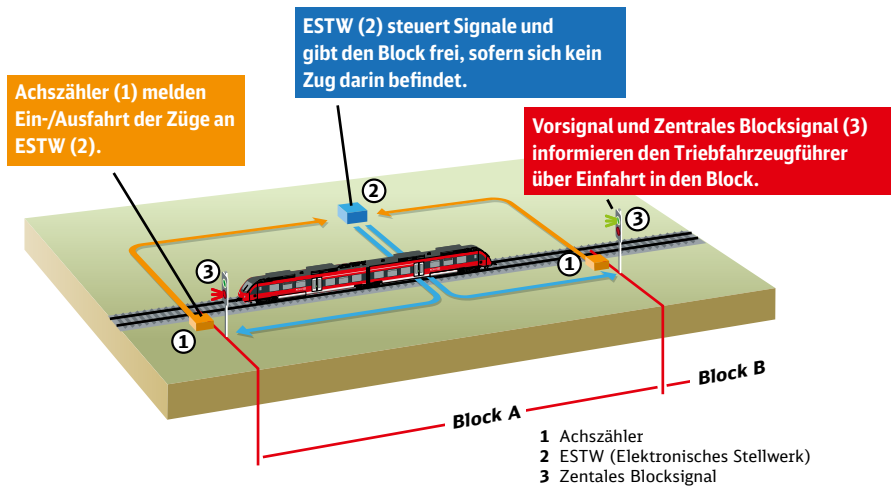
überwacht. Sollte ein Halt zeigendes Signal überfahren werden, wird durch das Überwachungssystem eine Zwangsbremmung ausgelöst. An bestimmten dafür eingerichteten Stellen wird auch bei Zügen mit überhöhter Geschwindigkeit eine Zwangsbremmung ausgelöst.



Züge sind durch die Gleise spurgeführt und können nicht unkontrolliert die Richtung wechseln.

Fahren im Raumabstand

Im Straßenverkehr sind die Teilnehmer auf visuelle Reize angewiesen, um Warnsignale, andere Fahrzeuge oder Hindernisse zu erkennen. Im Schienenverkehr ist jedes Gleis auf freier Strecke in sogenannte „Blockabschnitte“ unterteilt. Fährt ein Zug in einen Blockabschnitt ein, wird dieser mittels Signaltechnik für andere Züge gesperrt. Erst wenn der Zug den Blockabschnitt wieder verlassen hat, kann der nächste einfahren. Dieses Prinzip nennt man „Fahren im Raumabstand“. Es bleibt also immer ein Sicherheitsabstand gewahrt, unabhängig von den Sichtverhältnissen oder einer direkten Sichtverbindung zwischen den Zügen. Das Risiko für individuelle Fehler wird so minimiert.



Fahren im Raumabstand in Kombination mit Elektronischem Stellwerk und Achszähler

Rechtsgrundlagen

Gemäß Artikel 30 des Grundgesetzes üben die Bundesländer unter anderem die staatlichen Befugnisse in Sachen Gefahrenabwehr aus. Die Bundesländer sind in diesem Zusammenhang auch für die Erfüllung staatlicher Aufgaben bei der sogenannten „nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr“ zuständig, also für die Maßnahmen zur Rettung und Bergung, des Brandschutzes, der Brandbekämpfung und der Technischen Hilfeleistung.

Die Länder übertragen den Kreisen und den Kommunen durch die Gesetzgebung Aufgaben zur Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr. Gemäß dem Niedersächsischen Brandschutzgesetz gehören hierzu u. a. das Aufstellen, Ausrüsten und Unterhalten leistungsstarker Feuerwehren einschließlich der Ausbildung der Einsatzkräfte sowie die Sorge für eine ausreichende Löschwasserversorgung.

Die Eisenbahnen sind gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dazu verpflichtet, an den Maßnahmen der Brandbekämpfung und Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Der Begriff „Eisenbahnen“ umfasst einerseits die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU): Sie planen, bauen, betreiben und unterhalten die Gleis- und Sicherungsanlagen. Die zweite Gruppe sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie betreiben den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. In Deutschland gibt es rund 190 EIU und knapp 400 EVU, einige davon mit Sitz



! Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) regelt die Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen sowie die Zugangsbedingungen zum Markt und zur Infrastruktur.

im Ausland. Das bedeutet, dass die Deutsche Bahn zwar das größte Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen in Deutschland ist, jedoch längst nicht das einzige.



Regelungen ergänzend zum AEG

Das AEG wird durch verschiedene Richtlinien, Verordnungen und Gesetze ergänzt.

Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“

Die Richtlinie aus dem Jahr 2012 wird bei Neu- und Ausbaustrecken angewendet. Sie richtet sich an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Richtlinie legt bauliche und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen fest, die die Selbst- und Fremddrettung bestmöglich gewährleisten sollen. Zu den baulichen Maßnahmen zählen Möglichkeiten der Erreichbarkeit der Strecke und des Ereignisortes, wie:

- Zufahrten und Zugänge in festgelegten Maximalabständen
- Rettungswege entlang der Gleise
- Türen in Wind-, Sicht- und Lärmschutzanlagen im Bereich der Zuwegungen.

Die organisatorischen Vorgaben beziehen sich auf:

- die Einrichtung von Unfallmeldestellen und eines Unfallmeldewesen
- die Bereitstellung von Planunterlagen für die die zuständigen Stellen der Kreise bzw. kreisfreien Städte
- die Unterstützung von Ausbildungs- und Übungsmaßnahmen der dafür zuständigen Stellen.

Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehr (NBrandSchG)

Das NBrandSchG legt für das Bundesland Niedersachsen die Zuständigkeiten und Aufgaben von Bundesland, Kreisen und Kommunen fest und verpflichtet:

- die Gemeinden, die Feuerwehren aufzustellen, zu unterhalten und auszustatten
- die Kreise und kreisfreien Städte, eine Leitstelle für die Bekämpfung von Großschadensereignissen einzurichten
- das Land, eine zentrale Ausbildungsstätte zu schaffen und zu unterhalten.

Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) sowie die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)

Das europaweit gültige Regelwerk RID betrifft in Verbindung mit der GGVSEB in erster Linie die Eisenbahnverkehrsunternehmen, da es Vorschriften zur Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation gefährlicher Güter beim Transport auf der Schiene beinhaltet. Zudem wird darin festgelegt, wie Waggons und Tankwagen konstruiert sein müssen, welche Zertifikate das verantwortliche Unternehmen beizubringen hat und sowie welche Ausbildung und Schutzkleidung für die begleitenden Personen verpflichtend sind.



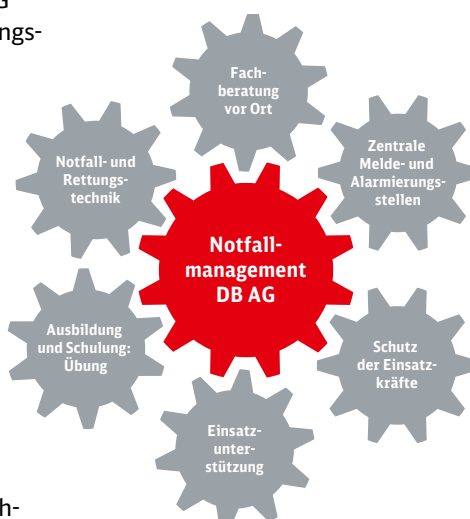
Der Notfallmanager

- prüft, ergänzt und dokumentiert die eingeleiteten Sicherungsmaßnahmen zur Einstellung des Bahnbetriebs
- ertet die Oberleitung zum Schutz vor Gefahren aus elektrischer Spannung
- fordert die bahnseitige Notfalltechnik an
- fordert weitere Fachberater der Deutschen Bahn oder anderer beteiligter Eisenbahnunternehmen an
- untersucht im Ereignisfall aus Sicht der DB AG
- berät den Einsatzleiter der Feuerwehr fachlich.

Notfallmanagement der Deutschen Bahn

Im Jahr 1998 hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem zuständigen Arbeitskreis der Innenministerkonferenz eine Vereinbarung erarbeitet, die Grundlage für das Notfallmanagement der Deutschen Bahn ist. Diese Vereinbarung konkretisiert die im AEG allgemein formulierte Mitwirkungspflicht der Eisenbahnen bei der Gefahrenabwehr.

Das Notfallmanagement der DB AG stellt die Umsetzung der Mitwirkungspflicht gemäß AEG ausschließlich für den Bereich der DB AG dar. Es wird permanent weiterentwickelt, um die Feuerwehren und Rettungskräfte bestmöglich auf ihren Einsatz vorzubereiten und im Notfall zu unterstützen. Die Bahn investiert pro Jahr einen zweistelligen Millionenbetrag in Maßnahmen des Notfallmanagements. Kosten für tatsächlich stattfindende Einsätze und andere Investitionen in die Sicherheit sind hier nicht eingerechnet. In der Umsetzung der Ländervereinbarung lassen sich nachfolgende Punkte als einige der elementaren Bestandteile des Notfallmanagements bezeichnen.



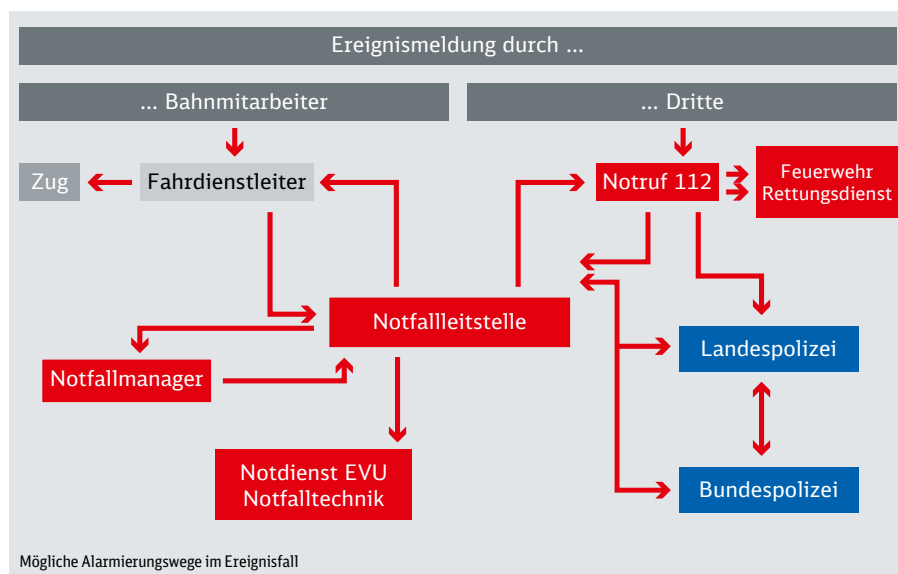
Fachberatung vor Ort durch Notfallmanager

Im Ereignisfall ist der Notfallmanager der Bahn als Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens alleiniger Ansprechpartner des Einsatzleiters vor Ort. Das Streckennetz der DB Netz AG ist in Notfallbezirke unterteilt. In jedem Notfallbezirk ist ein Mitarbeiter als Notfallmanager dauerhaft erreichbar.

Der Notfallmanager ist Mitglied der Einsatzleitung und gegenüber allen DB-Mitarbeitern und Angehörigen anderer Eisenbahnunternehmen weisungsbefugt. Er ist zudem zuständig für die Sicherstellung der Maßnahmen zum Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb. Hierfür ist er besonders geschult und ausgerüstet.

Zentrale Melde- und Alarmierungsstellen

Die DB Netz AG betreibt als Eisenbahninfrastrukturunternehmen bundesweit sieben Notfallleitstellen als Unfallmeldestellen, die rund um die Uhr über eine den Leitstellen bekannte Rufnummer zu erreichen sind. In den Notfallleitstellen werden Notfallmeldungen entgegengenommen und bearbeitet. Die Mitarbeiter in der Notfallleitstelle veranlassen im Ereignisfall erste Schutzmaßnahmen, wie z. B. Einstellen des Fahrbetriebes, verständigen die Feuerwehren und Rettungsdienste über den Notruf 112 und verständigen die Bahn internen Abteilungen.



Mögliche Alarmierungswege im Ereignisfall



Maßnahmen an der Ausbaustrecke im PFA 1

Die Bahn hat das Thema Sicherheit bei den Planungen zur Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens haben die Feuerwehren entlang der Strecke Änderungen und Ergänzungen zu den geplanten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in einem Forderungskatalog formuliert.

Zu jedem Planfeststellungsabschnitt bietet die Bahn den Feuerwehren einen Ortstermin an. Dieser wird von technischen Planern der Deutschen Bahn begleitet. Ziel der Ortsbegehungen ist zum einen, die Fragen der Feuerwehren zu den Planungen umfassend zu beantworten. Gleichzeitig beratschlagt die zuständige Brandschutzbehörde vor Ort ihre Forderungen an die Deutsche Bahn. Neben dem Ortstermin wird ein Gesprächstermin für jeden Planfeststellungsabschnitt angeboten, um letzte Verständnisfragen zu den Zusatzforderungen der zuständigen Brandschutzbehörde auf beiden Seiten zu klären.

Die seit 2012 in Kraft gesetzte EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ ist Grundlage für das geplante Rettungskonzept.

Zufahrten zum Heranführen der Fremdrettungskräfte mit Fahrzeugen an die Bahnanlage

Damit die Rettungskräfte im Notfall schnell und reibungslos an den Einsatzort gelangen können, sehen die Sicherheitsrichtlinien Mindeststandards vor. So werden Zufahrten für Straßenfahrzeuge von öffentlichen Straßen in einem maximalen Abstand von 1.000 Metern an den Rettungsweg angebunden. Die Zufahrten werden ausreichend befestigt und reichen bis an den Bahnkörper heran.

Zugänge zum Heranführen der Fremdrettungskräfte an die Bahnanlage

Zugänge dürfen eine Längsneigung von maximal 10 Prozent aufweisen oder müssen mit Treppen ausgestattet werden. Um Begegnungen zu ermöglichen, sind sie mindestens 1,6 Meter breit,

die Mindesthöhe beträgt 2,2 Meter. Die maximal zulässige Länge beträgt 100 Meter, die Zugänge müssen trittfest und eben sein. Türen in den Lärmschutzwänden bekommen dieselben Mindestbreiten und Mindesthöhen.

Rettungswege auf der Bahnanlage

Rettungswege sollen so neben den Gleisen angeordnet sein, dass ein sicheres Begehen sowie Erreichen und Verlassen der Ereignisstelle möglich ist. Dazu wurden eine Mindestbreite von 0,8 Metern und eine Mindesthöhe von 2,2 Metern festgelegt. Bei bis zu zwei Gleisen ist ein einseitiger Rettungswege ausreichend.

Rettungskonzept im PFA 1

Der PFA 1 ist durch seine überwiegend innerstädtische Lage geprägt. Auf der



Basis der rechtlichen Vorschriften wurde für den PFA 1 ein Konzept entwickelt, das für den rund 8,9 Kilometer langen Streckenabschnitt insgesamt 15 Zuwegungen enthält. Dabei erfordern die Zufahrten über die sechs im

Streckenabschnitt vorhandenen Bahnübergänge keine bautechnischen Änderungen, da sie bereits einen höhengleichen Zugang ermöglichen. Bei den weiteren Zuwegungen werden teilweise Treppen hergestellt bzw.

Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge angelegt. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht zu den geplanten Maßnahmen.

Nr.	Lage	Zufahrt über	erforderliche Maßnahmen
1	Ostseite	Brüderstraße	Treppe im Bereich EÜ Pferdemarkt
2	Ostseite	Gelände Sportverein	Treppe
3	Ostseite	Melkbrink	ca. 25 m Weg und Treppe
4	Westseite	An der Südbake	ca. 45 m Weg und Treppe
5	Westseite	Bahnweg	ca. 15 m Weg
6	BÜ	BÜ Bürgerbuschweg	keine
7	Westseite	Kortjanweg	ca. 45 m Weg
8	BÜ	BÜ Stadtrand	keine
9	BÜ	BÜ Karuschenweg	keine
10	Ostseite	Gabelweg	ca. 65 m Weg
11	BÜ	BÜ Am Strehl	keine
12	BÜ	BÜ Grafestraße	keine
13	BÜ	BÜ Neusüdender Straße	keine
14	Westseite	Seitenweg	Wendemöglichkeit, Verbreiterung des Wegs
15	Ostseite	Hakenstraße	Wendemöglichkeit, neue Zufahrt parallel zur BAB 29

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Großprojekte Nord (I.NG-N-O)
Ausbaustrecke
Oldenburg–Wilhelmshaven
Joachimstraße 8
30159 Hannover
Telefon: 0511-2863153
E-Mail: abs-ol-whv@deutschebahn.com

Fotos:
Bartłomiej Banaszak (Titel links)
Volker Emersleben (Titel rechts)
Claus Weber (S. 2 oben)
75tiks – Fotolia (S. 2 unten)
liveostockimages – Fotolia (S. 3)
Klaus Kruse (S. 4, 5)

Änderungen vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: September 2015