



Richtlinie

Anforderungen

des Brand- und Katastrophenschutzes

an Planung, Bau und Betrieb

von Schienenwegen

nach AEG

Einführung beim EBA: 07.12.2012

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1	Grundsätze und Anwendungsbereich	4
1.1	Grundsätze	4
1.2	Anwendungsbereich	5
2	Bauliche Anforderungen an die Schienenwege	8
2.1	Grundsätze der baulichen Anforderungen	8
2.2	Wege zur Selbst- und Fremdrettung	9
2.3	Bauliche Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen	12
2.4	Ingenieurbauwerke (Brücken, Tröge, Stützwände)	13
2.5	Sonstige Bereiche	14
2.6	Bahnanlagen der Personenbahnhöfe und der Haltepunkte	14
2.6.1	Personenverkehrsanlagen	15
2.6.2	Rettungswege im Bahnhofsbereich	15
3	Organisatorische Anforderungen an Eisenbahn- Infrastrukturunternehmen	16
3.1	Unfallmeldewesen	17
3.2	Errichtung einer Unfallmeldestelle	17
3.3	Planunterlagen	18
3.4	Übungen der Fremdrettungskräfte	19

3.5	Ausbildung der Fremdrettungskräfte	20
4	Begriffesbestimmungen	21

Vorwort

Die Richtlinie ist als Verwaltungsvorschrift eingeführt.

Sie wurde von Fachleuten aus den Bundesländern Bayern, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Thüringen, der Deutschen Bahn AG, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeitet. Sie enthält eine Zusammenstellung zum Teil bereits anerkannter Regeln der Technik und gibt den Fachbehörden und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen einheitlichen Maßstab für die Erfüllung der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an die Hand.

Erläuterungen sind kursiv gedruckt.

1 Grundsätze und Anwendungsbereich

1.1 Grundsätze

Diese Richtlinie konkretisiert die sich aus § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)¹ ergebenden Verpflichtungen der Eisenbahnen hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes im Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Sie formuliert keine über das AEG hinausgehenden Anforderungen.

Die in dieser Richtlinie enthaltenen Vorgaben baulicher Art sind den Verfahren gemäß § 18 AEG zugrunde zu legen.

Die Regelungen in anderen Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

¹ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993, (BGBl I, S. 2378, (2396) (1994, 2439)), in der aktuellen Fassung

Bei im Freien gelegenen Schienenwegen ist im Gegensatz zu den Bereichen im Tunnel keine besondere Gefahr durch Rauchgase vorhanden. In der Richtlinie ist dies bei den Anforderungen an die Infrastruktur berücksichtigt.

Die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ (EBA Tunnelrichtlinie)² und der „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“ (EBA Leitfaden Brandschutz)³ bleiben unberührt. Im Bereich von Überschneidungen der Anlagen ist ggf. eine gesonderte Betrachtung nach den betreffenden Vorschriften notwendig.

Zu weiteren allgemeinen Festlegungen und zum Verwaltungsverfahren bezüglich der Bauaufsicht und der Eisenbahnaufsicht wird auf die einschlägigen Verwaltungsvorschriften z. B. „VV BAU“⁴ und „VV EA“⁵ des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.

1.2 Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die öffentlichen Schienenwege im Sinne des § 2 Abs. 3a und 3c AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 AEG. Sie regelt Art und Umfang:

- der Gestaltung von Sicherheitsmaßnahmen bei Neubau und wesentlicher baulicher Änderung, um auf Schienenwegen außerhalb von Tunnelanlagen mit einer Länge von mehr als 500 m die Selbst- und Fremdrettung, die Brandbekämpfung und die technische Hilfeleistung besser zu ermöglichen,
- der organisatorischen Vorkehrungen und Maßnahmen der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Einsätze der Fremdrettungskräfte.

² EBA Tunnelrichtlinie - Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln, <http://www.eba.bund.de>

³ EBA Leitfaden Brandschutz (LF Brandschutz - Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes), <http://www.eba.bund.de>

⁴ Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU), <http://www.eba.bund.de>

⁵ Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen (VV EA), <http://www.eba.bund.de>

Eine bauliche Änderung einer bestehenden Betriebsanlage stellt im Sinne dieser Richtlinie jede bauliche Maßnahme dar, die zu Veränderungen im Grundriss oder Aufriss der Anlage führt, mit dem Ziel, die bestehende Anlage zu verlegen, neu zu dimensionieren oder die Funktion oder Gestalt zu ändern.

Beim Rückbau von Betriebsanlagen mit Ausnahme der Gleisanlagen selbst und beim Bau bzw. bei der Erneuerung von Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen darf sich die vorhandene Situation in Bezug auf die Anforderungen dieser Richtlinie nicht verschlechtern. Insbesondere dürfen nach dieser Richtlinie erforderliche Zuwegungen nicht beseitigt werden.

Bei Strecken im Bestand sollte eine nicht wesentliche bauliche Änderung im Sinne dieser Richtlinie die vorhandene Situation in Bezug auf die Anforderungen dieser Richtlinie nicht verschlechtern. Insbesondere sollten die nach dieser Richtlinie erforderlichen Rettungswege und Zuwegungen nicht beseitigt bzw. deren spätere Errichtung sollte nicht eingeschränkt werden.

Wesentliche bauliche Änderungen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere:

- der Bau zusätzlicher Gleise,
- die Erneuerung zusammenhängender Gleisabschnitte von mehr als 1.000 m, wenn in diesem Zusammenhang der Unterbau⁶ erneuert oder ertüchtigt wird,
- der Bau von zusätzlichen Ingenieurbauwerken,
- die Erneuerung von bestehenden Ingenieurbauwerken im Sinne eines nicht baugleichen Ersatzes.

Nicht wesentliche bauliche Änderungen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere:

- die Erneuerung bestehender Gleise,

⁶ Unterbau: „künstlich hergestellter Erdkörper zwischen Untergrund und Oberbau“, <http://www.bauwerk-verlag.de>
Hinweis: Der Austausch bzw. die Erneuerung der Planumsschutzschicht unter dem Schotteroberbau bzw. oberhalb des Unterbaus bleibt hiervon unberührt.

-
- die Erneuerung bestehender Ingenieurbauwerke im Sinne eines baugleichen Ersatzes,
 - die Elektrifizierung,
 - Bahnübergänge als Einzelmaßnahme,
 - die Erneuerung oder die Änderung der Leit- und Sicherungstechnik,
 - Instandhaltungsmaßnahmen, sofern in diesem Zusammenhang nicht der Unterbau auf einer Länge von mehr als 1.000 m erneuert wird,
 - der Bau von zusätzlichen, bzw. die Erneuerung von bestehenden Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen als Einzelmaßnahme, wobei das Kapitel 2.3 der Richtlinie mit Ausnahme des Satzes 1 zu berücksichtigen ist.

Kriterien zur Entscheidung über die Anwendung der Richtlinie bei wesentlichen baulichen Änderungen sind insbesondere:

- Bezieht sich die wesentliche bauliche Änderung nur auf einen örtlichen Streckenabschnitt oder auf die gesamte Strecke?
- Ist ein angemessener Sicherheitsgewinn bei Anwendung der Richtlinie zu erwarten?
- Ist die Verhältnismäßigkeit bei Einhaltung der Maßnahmen dieser Richtlinie gewährleistet?
- Ist die teilweise Erfüllung der Richtlinie gegebenenfalls sinnvoll?

Sollte eine wesentliche bauliche Änderung zur Umsetzung der Richtlinie führen, bezieht sich die Anwendung der Richtlinie nur auf den räumlichen Abschnitt der wesentlichen Änderung.

Für Vorhaben, für die ein Verfahren gemäß § 18 AEG nach Einführung der Richtlinie beantragt wird, sind die Anforderungen dieser Richtlinie anzuwenden. Für Vorhaben, für die ein Verfahren gemäß § 18 AEG vor Einführung der Richtlinie beantragt und nach Einführung der Richtlinie noch nicht abgeschlossen wurde, sollte die Anwendung der Richtlinie zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Aufsichtsbe-

hörde abgestimmt werden. Anhaltspunkte für eine Anwendung der Richtlinie können insbesondere sein, der Stand des Verfahrens, die zu erwartenden Zugzahlen im Personenverkehr sowie Gefahrguttransporte.

Die organisatorischen Anforderungen dieser Richtlinie sind innerhalb eines Jahres nach deren Einführung umzusetzen.

Zulässige Abweichungen

Alternative Lösungen, für Abweichungen von dieser Richtlinie sind zulässig, wenn durch diese die mindestens gleiche Sicherheit wie bei Beachtung der Anforderungen dieser Richtlinie erreicht und dies nachgewiesen ist.

Abweichungen von dieser Richtlinie sind zulässig, wenn die Umsetzung nachweislich auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder unverhältnismäßig ist. Es sollten Lösungen gewählt werden, die dem angestrebten Schutzziel möglichst nahe kommen.

2. Bauliche Anforderungen an die Schienenwege

2.1 Grundsätze der baulichen Anforderungen

Von jeder Stelle eines Schienenweges soll zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Zugpersonals ein sicherer Bereich erreicht werden können.

Um die Selbst- und Fremdrettung zu ermöglichen, müssen die in dieser Vorschrift festgelegten Wege vorhanden sein.

Über die öffentlichen Straßen hinaus sind dies:

- Zufahrten für Straßenfahrzeuge von öffentlichen Straßen aus zu den Schienenwegen,

- auf eine begrenzte Länge Zugänge von den Zufahrten bis zu den Schienenwegen und zu den Rettungswegen.

Soweit die durch diese Richtlinie definierten baulichen Anlagen ausschließlich für die Zwecke der Selbst- und Fremdrettung erforderlich sind, sind diese durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu errichten und instand zu halten.

Soweit die Zuwegung nicht im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens steht oder nach Errichtung in das Eigentum eines Dritten übergeht und nicht bereits einer öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung für den Bahnbetrieb unterliegt, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in geeigneter Weise sicherzustellen (z.B. Grunddienstbarkeit, Baulast, zivilrechtlicher Vertrag), dass die Zuwegung im Ereignisfall für die Zwecke der Fremdrettungskräfte zur Verfügung steht. Zuwegungen müssen, wenn es sich hierbei um notwendige Folgemaßnahmen handelt, planfestgestellt und in eine straßenverkehrsrechtliche Zugangsregelung einbezogen werden.

Soweit Zuwegungen im öffentlichen Eigentum stehen, wird davon ausgegangen, dass diese im Ereignisfall grundsätzlich für die Zwecke der Fremdrettungskräfte zur Verfügung stehen.

Eine Nutzung der Zuwegung zu anderen Zwecken darf die Verfügbarkeit im Ereignisfall nicht ausschließen.

Vorhandene öffentliche Straßen, die den o. g. Anforderungen entsprechen, sollen, wenn ihre Benutzung im Ereignisfalle möglich ist, bei der Nutzung vorrangig berücksichtigt werden.

2.2 Wege zur Selbst- und Fremdrettung

Zuwegungen ermöglichen die Heranführung der Fremdrettungskräfte an die Bahnanlage, um die Hilfeleistung zu gewährleisten. Sie sind im max. Abstand von 1.000 m an den Rettungsweg anzubinden und werden unterschieden in Zufahrten und Zugänge.

Wenn der Abstand mehr als 1.000 m beträgt, z.B. im Bereich von Trog- und Stützbauwerken, Eisenbahnbrücken, Lärmschutzbauwerken oder deren Kombination, so sollen sie in ihrer gesamten Länge als Zufahrt errichtet werden, die im Gegenverkehr oder bei getrennter Zu- und Abfahrt im Einbahnverkehr befahrbar sein müssen.

Zufahrten

- Mindestbreite: 3,50 m
- Mindesthöhe: 3,50 m
- Zufahrten müssen nach DIN 14090 ausreichend befestigt sein.
- Sie sollen bis an den Bahnkörper heranreichen.

Wenn die Zufahrten punktuell (Stichstraße) an Bahnanlagen herangeführt werden, müssen an ihrem Ende geeignete Wendeanlagen vorhanden sein. Diese sollen gemäß RASt 06⁷ (mindestens für Fahrzeuge bis 9 m Länge, Bild 56) ausgeführt werden.

Des Weiteren sind bei einspurigen Zufahrten geeignete Ausweichstellen vorzusehen. Ihr Abstand soll 1.000 m nicht überschreiten. Sie sollen so angelegt sein, dass die Wegstrecke zwischen den Ausweichstellen eingesehen werden kann. Die Länge einer Ausweichstelle soll 40 m nicht unterschreiten. Ist aus topografischen Gründen eine Aufteilung der Ausweichstellen erforderlich, darf die einzelne Ausweichstelle eine Länge von 12 m nicht unterschreiten.

Nichtöffentliche Zufahrten, die ausschließlich der Erreichbarkeit der Eisenbahninfrastruktur dienen, sind durch Absperrvorrichtungen gemäß DIN 14090 zu sichern.

Zugänge

- Längsneigung: max. 10 % bzw. Treppen oder andere gleichwertige Lösung
- Mindestbreite: 1,60 m (*Möglichkeit der Begegnung*)

⁷ Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen R 1 (RASt 06), Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (FGSV), <http://www.fgsv.de>

-
- Mindesthöhe: 2,20 m

Die maximale Länge eines Zuganges beträgt 100 m.

Die Zugänge müssen trittfest und ebenflächig sein.

Eingewalzter Feinkies oder Splitt erfüllen beispielsweise diese Forderung.

Rettungswege

Rettungswege sollen unmittelbar im Anschluss an den Gefahrenbereich angelegt werden. Sie sollen so angeordnet sein, dass ein sicheres Begehen möglich ist. Sie dienen dem Erreichen und Verlassen der Ereignisstelle.

- Mindestbreite: 0,80 m
- Mindesthöhe: 2,20 m

Die Rettungswege müssen trittfest und ebenflächig sein.

Eingewalzter Feinkies oder Splitt erfüllen beispielsweise diese Forderung.

Einbauten sind im Bereich der Rettungswege nicht zulässig. Temporäre Hindernisse (z. B. im Rahmen von Baumaßnahmen) sollen vermieden werden.

Bei bis zu zwei parallel verlaufenden Gleisen ist ein einseitiger Rettungsweg ausreichend. Bei mehr als zwei parallel verlaufenden Gleisen ist beidseitig neben den äußeren Gleisen liegend ein Rettungsweg anzulegen.

Ist ausnahmsweise ein Wechsel des Rettungswegs von einer Seite des Gleises auf die andere Seite erforderlich, braucht kein Überweg hergestellt zu werden.

Kann der Rettungsweg konstruktionsbedingt nicht von jeder Stelle des Gleisbereiches aus unmittelbar sicher erreicht werden, z. B. im Bereich von Ingenieurbauwerken insbesondere Netz- und Fachwerkbrücken, sind in angemessenen Abständen Durchgänge zu den dann außen liegenden Rettungswegen vorzusehen. Der Abstand der Durchgänge darf nicht mehr als 25 m betragen. Die Mindestöffnungsmaße sind $b = 1,60$ m und $h = 2,20$ m.

2.3 Bauliche Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen

Es gelten die Festlegungen der Kapitel 2.1 und 2.2.

Sind zusätzlich auch zwischen den Gleisen bauliche Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen vorhanden, müssen diese Anlagen Durchgänge haben, die den Aus- und Zugängen der äußeren Lärm-, Wind- und Sichtschutzanlagen gegenüberliegen.

Gestaltung und Kennzeichnung von Aus- und Zugängen oder Durchgängen von Rettungswegen

Türen zu Bahnanlagen oder in Durchgängen zwischen den Gleisen müssen eine Mindestbreite von 1,60 m und eine Mindesthöhe von 2,20 m haben.

Werden zum Abschluss der Aus- und Zugänge Türen verwendet, müssen die Türen zur gleisabgewandten Seite aufschlagen. Durchgänge zwischen den Gleisen sind mit Schiebetüren, sofern ein Verschließen, z. B. aus Schallschutzgründen erforderlich ist, auszubilden. Alle Türen müssen von der gleiszugewandten Seite ohne Hilfsmittel jederzeit leicht geöffnet werden können.

Auf der gleiszugewandten Seite von beidseitigen Lärm-, Wind- oder Sichtschutzanlagen und von Trogwänden ist im Abstand von 50 m ein Richtungspfeil mit Entfernungsangabe bis zum nächstgelegenen Ausgang anzubringen. Die Ausbildung der Richtungspfeile ist gemäß BGV A8⁸ festzulegen.

Die Aus- und Zugänge sind auf der gleiszugewandten Seite durch Schilder nach BGV A8 zu kennzeichnen, die rechtwinklig zur Bahnstrecke stehen. Sie sind außen mit den jeweiligen Streckennummern und der jeweiligen Kilometrierung zu kennzeichnen.

⁸ Berufsgenossenschaftliche Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit - BGV A8 (bisherige VBG 125) - Unfallverhütungsvorschrift „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“, <http://ew.bgetem.de/informationen/bgv.html>

Alle Türen müssen auf der gleisabgewandten Seite gegen unbefugten Zutritt gesichert sein. Der Zugang muss von außen mit feuerwehrtüblichen Geräten zu öffnen sein.

2.4 Ingenieurbauwerke (z. B. Brücken, Tröge, Stützwände)

Bei einem oder mehreren aufeinander folgenden Ingenieurbauwerken gelten die Festlegungen der Kapitel 2.1 bis 2.3.

Wenn der Abstand der Zuwegungen an der Anbindung zum Rettungsweg im Einzelfall mehr als 1.000 m beträgt, gelten folgende Besonderheiten:

Haben die Zuwegungen an der Anbindung zum Rettungsweg einen Abstand von mehr als 1.000 m bis maximal 5.000 m, ist ein zweiter Rettungsweg vorzusehen.

Haben Zuwegungen an der Anbindung zum Rettungsweg einen Abstand von mehr als 2.000 m, sind an den begrenzenden Anbindungen zum Rettungsweg mindestens jeweils zwei Transporthilfen, die folgende Mindestanforderungen erfüllen, vorzuhalten:

- Plattformgröße: 1.650 x 2.200 mm
- Eigengewicht: max. 85 kg
- Zulässige Ladung: 1.000 kg
- Sie müssen über eine Feststellvorrichtung verfügen.

Ab einem Abstand der Zuwegungen von mehr als 5.000 m sind die Befahrbarkeit des Bauwerks mit Straßenfahrzeugen sowie die Einrichtung von Rettungsplätzen im Bereich der Auffahrten der Straßenfahrzeuge vorzusehen.

Rettungsplätze sind entsprechend DIN 14090 Ziffer 4.2.11 - Befestigung und Tragfähigkeit - zu befestigen. Sie müssen eine Gesamtfläche von mindestens 1.500 m² aufweisen. Eine Aufteilung auf Teilflächen ist zulässig. Rettungsplätze sollen auf Höhe

des Rettungsweges angelegt werden. Etwaige Sperrvorrichtungen müssen DIN 14090 Ziffer 4.2.6 - Sperrvorrichtungen - entsprechen.

Auffahrmöglichkeiten zum Gleis, die sich aus Anforderungen dieser Richtlinie ergeben, sind durch Sperrvorrichtungen gemäß DIN 14090 zu sichern.

Für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes sind die Tunnel, die definitionsgemäß nicht unter die EBA Tunnelrichtlinie fallen als sonstige Ingenieurbauwerke im Sinne dieser Richtlinie anzusehen. Bei Tunneln Nichtbundeseigener Eisenbahnen mit einer Länge über 500 m ist über die erforderlichen Maßnahmen zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Aufsichtsbehörde ein Benehmen herzustellen.

Absturzsicherung

Die Mindesthöhe der Geländer muss bei einer Absturzhöhe von weniger als 12,0 m mindestens 1,00 m betragen und bei größeren Absturzhöhen mindestens 1,10 m. Die Geländer sind mit lotrechten Füllstäben mit einem lichten Abstand von höchstens 0,12 m auszustatten.

2.5 Sonstige Bereiche

Für Bereiche, die nicht in den zuvor genannten Kapiteln geregelt sind, wie z. B. tiefe Einschnitte, sind die Anforderungen aus dem Kapitel 2.4 Ingenieurbauwerke sinngemäß anzuwenden.

2.6 Bahnanlagen der Personenbahnhöfe und der Haltepunkte

Bahnanlagen der Personenbahnhöfe und der Haltepunkte im Sinne dieser Richtlinie sind die Schienenwege sowie die Personenverkehrsanlagen.

2.6.1 Personenverkehrsanlagen

Personenverkehrsanlagen umfassen Empfangsgebäude, Bahnsteige und deren Zu- und Abgänge sowie die dazugehörige Überdachung.

Für die Personenverkehrsanlagen sind die bauaufsichtlich eingeführten technischen Vorschriften zu beachten. Für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes gelten insbesondere die Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen⁹ sowie die Eisenbahnspezifische Bauregellisten¹⁰. Für den Bereich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen gelten jeweils die einschlägigen Vorschriften der Länder sowie die anerkannten Regeln der Technik.

Für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes gilt ergänzend der EBA Leitfaden Brandschutz. Die Anlagen des Personenverkehrs der öffentlichen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen unterliegen teilweise den Vorschriften der jeweiligen Landesbauordnung, die Bestimmungen zum Brandschutz enthalten. Daher besteht insoweit kein Regelungsbedarf. Die Richtlinie trifft daher nur Regelungen für die Bestandteile von Personenverkehrsanlagen, die nicht vom Geltungsbereich der jeweiligen Landesbauordnung erfasst werden. Soweit die Gestaltung von Personenverkehrsanlagen in Bezug auf den Brandschutz nicht durch Bestimmungen der jeweiligen Landesbauordnung festgelegt wird, sind die Vorschriften dieser Richtlinie anzuwenden.

2.6.2 Rettungswege im Bahnhofsbereich

Es gelten die Bestimmungen der Abschnitte 2.1 bis 2.5. Die Besonderheiten der Bahnhofsbereiche sind dabei zu berücksichtigen.

Die Rettungswege der Schienenwege sind im Bereich der Bahnhöfe in die Personenverkehrsanlage einzubinden. Dabei können die Rettungswege der Schienenwege an

⁹ Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen, <http://www.eba.bund.de>

¹⁰ Eisenbahnspezifische Bauregellisten, <http://www.eba.bund.de>

die vorhandenen Personenbahnsteige angebunden werden. Sie können auch über einen gesonderten Ausgang - insbesondere in einen dem Bahngelände benachbarten Bereich des öffentlichen Verkehrsraumes - geführt werden. Die Rettungswege sind für auf dem Bahnsteig befindliche Personen als gesperrt zu kennzeichnen.

3 Organisatorische Anforderungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Notfallmanagementsystem

Im Rahmen ihrer Sicherheitspflichten haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Notfallmanagementsystem aufzubauen und vorzuhalten.

Wesentliche Elemente des Notfallmanagementsystems sind:

- die Einrichtung eines Unfallmeldewesens,
- die Einrichtung mindestens einer Unfallmeldestelle,
- die Planunterlagen,
- die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortungen,
- die Mitwirkung bei Übungen der Fremdrettungskräfte,
- die Unterstützung bei der Ausbildung der Fremdrettungskräfte.

Die Teile des Notfallmanagementsystems, die Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Fremdrettungskräften enthalten, sind - bei Neubau bereits während der Planung - mit den für den Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen der Kreise und kreisfreien Städte abzustimmen. Die notwendigen Unterlagen sind diesen zuständigen Stellen in der jeweils aktuellen Fassung zu übergeben. Die Schnittstellen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Fremdrettungskräften sind zu definieren und die für die Fremdrettungskräfte verantwortlichen Ansprechpartner sind zu benennen. Dabei sind die jeweiligen Kom-

munikationswege, über die die Ansprechpartner erreicht werden können (z. B. Telefon, Telefax, E-Mail und Mobiltelefon) bekannt zu geben. Die Festlegung der Schnittstellen und die Übergabe der erforderlichen Informationen an die Fremdrettungskräfte sind zu dokumentieren.

Zur Erfüllung der Anforderungen des Kapitels 3 können Nichtbundeseigene Eisenbahnen die „Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)“ anwenden.

3.1 Unfallmeldewesen

Das Unfallmeldewesen regelt die Meldewege und Meldungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den zuständigen Behörden unabhängig von der Eingangsstelle der Ereignismeldung. Das interne Unfallmeldewesen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen bleibt hiervon unberührt.

3.2 Einrichtung einer Unfallmeldestelle

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat mindestens eine Unfallmeldestelle einzurichten, die ständig erreichbar sein muss, wenn:

- Eisenbahnbetrieb durchgeführt wird oder
- eine elektrische Fahrleitung vorhanden ist oder
- die Bestimmungen der GGVSEB¹¹ oder des RID¹² dies fordern.

Die Organisation der Unfallmeldestelle obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

¹¹ GGVSEB – Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt, <http://www.bmvbs.de>

¹² RID – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, <http://www.bmvbs.de>

Die Unfallmeldestelle ist die Stelle eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die im Ereignisfall für ein bestimmtes Gebiet:

- Notrufe und Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entgegennimmt bzw. weitergibt,
- betriebliche Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen veranlasst,
- den landesrechtlich zuständigen Alarmierungsstellen der Fremddrettungskräfte und der zuständigen Polizei weitere Informationen über die Betriebszustände der Eisenbahnanlagen sowie eisenbahnspezifische sachdienliche Hinweise zur Brandbekämpfung und Unfallhilfe gibt.

Die gegebenenfalls erforderlichen Unfallmeldungen, die sich nach der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung¹³ ergeben, werden im Rahmen dieser Richtlinie nicht betrachtet.

3.3 Planunterlagen

Zur eindeutigen Lokalisierung der Ereignisstelle und zur Einsatzplanung hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen der Kreise bzw. kreisfreien Städte Planunterlagen in Papierform zu übergeben. Diese sind im Maßstab 1:25.000 und auf Grundlage der Topographischen Karten 1:50.000 der Landesvermessungsämter, ergänzt um die spezifischen Eisenbahninfrastrukturdaten (z. B. Kilometrierung, Bahnübergänge mit Bezeichnung, Schutzwände mit Zugängen), zu erstellen.

¹³ EUV - Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb (Eisenbahn Unfalluntersuchungsverordnung), <http://www.gesetze-im-internet.de/euv/BJNR131900007.html>

Aufgrund anderer Rechtsvorschriften aufzustellende Planunterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz sind den Feuerwehren zu übergeben.

Wenn an den Anlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Veränderungen vorgenommen werden, welche für die Fremdrettungskräfte relevant sind, sind die Planunterlagen unverzüglich zu aktualisieren und zu übergeben.

Haben bei Ingenieurbauwerken nach Kapitel 2.4 die Zuwegungen zum Rettungsweg einen Abstand von mehr als 2.000 m, sind die vorhandenen baulichen und organisatorischen Einrichtungen und Maßnahmen, welche die Rettungsmaßnahmen unterstützen, als Ist-Zustand in einer Planung darzustellen.

Forderungen nach weiteren Maßnahmen sind aus den Planunterlagen nicht abzuleiten.

Abweichungen in der Art, der Form und dem Umfang der zu übergebenen Planunterlagen sind im beiderseitigen Einvernehmen möglich.

Wenn die Daten zusätzlich auf elektronischen Datenträgern zur Verfügung gestellt werden, sollten diese als separate Ebene für Geoinformationssysteme übergeben werden.

3.4 Übungen der Fremdrettungskräfte

Übungen der Fremdrettungskräfte auf den Betriebsanlagen sind in angemessenen Zeitabständen zu ermöglichen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmer haben daran mitzuwirken. Die Beteiligten vereinbaren die Termine der Übungen in beiderseitigem Einvernehmen. Auf die berechtigten Belange der Beteiligten, insbesondere des Eisenbahnbetriebs, ist dabei Rücksicht zu nehmen.

Für den Fall, dass eine Besichtigung (Einweisung in die Örtlichkeit) im Vorfeld einer Übung notwendig ist, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch diese zu ermöglichen.

3.5 Ausbildung der Fremdrettungskräfte

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, sich auf Anfrage der Fremdrettungskräfte in angemessenem Umfang an Ausbildungsveranstaltungen, insbesondere der Führungskräfte durch die Stellung von geeigneten Referenten zu beteiligen und Ausbildungsveranstaltungen inhaltlich zu unterstützen.

Bei Art und Umfang der Ausbildungsunterstützung sind die Größe des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie die Komplexität der Infrastrukturanlagen zu berücksichtigen.

Das Bahnerden zählt zu den Sicherheitspflichten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Im Einvernehmen können zusätzlich auch Feuerwehren durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im „Bahnerden im Ereignisfall“ ausgebildet werden.

4 Begriffsbestimmungen

Ereignisstelle

Die Ereignisstelle ist der Bereich an einem Schienenweg, an der Maßnahmen zur Rettung und Hilfeleistung durchgeführt werden müssen.

Fremdrettung

Unter Fremdrettung fallen alle Maßnahmen die von den Fremdrettungskräften durchgeführt werden.

Fremdrettungskräfte

Als Fremdrettungskräfte im Sinne dieser Richtlinie gelten alle aufgrund gesetzlichen oder behördlichen Auftrags im Rettungswesen sowie im Brand- und Katastrophenschutz tätigen Behörden und Organisationen.

Öffentliche Straßen

Zu den öffentlichen Straßen im Sinne diese Richtlinie zählen alle nach Bundes- oder Landesrecht gewidmeten Straßen, Wege und Plätze. Sofern diese Flächen im Ereignisfall von Kraftfahrzeugen genutzt werden sollen, müssen sie in Bezug auf die Ausstattung, die Breite und die Belastbarkeit der Befestigung hierfür geeignet sein.

Rettungsplätze

Rettungsplätze sind Flächen in der Nähe von Bahnanlagen, die dazu bestimmt sind, den Zwecken der Fremdrettungskräfte zu dienen.

Sicherer Bereich

Der sichere Bereich im Sinne dieser Richtlinie ist der Bereich, in dem keine Gefährdung durch das Ereignis mehr besteht.

Je nach Ereignis kann auch der Zug der sichere Bereich sein.

Gesperrte Gleise gelten als sicherer Bereich.

Transporthilfen

Transporthilfen sind schienenfahrbare Rollpaletten.

Übungen

Übungen sind alle Maßnahmen, die das Ziel haben, die Abläufe und die Zusammenarbeit der Stellen, die bei der Bewältigung von gefährlichen Unregelmäßigkeiten, Unfällen, Bränden und Katastrophen beteiligt sind, zu prüfen und zu verbessern. Sie dienen der Erprobung der Notfallverfahren und dem Erkennen von Mängeln und Schwachstellen.