



**Rahmen-  
Alarm- und  
Einsatzplan  
Eisenbahn  
(RAEP EISENBAHN)**

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1     Allgemeines / Zuständigkeiten
  - 1.1   Allgemeines
  - 1.2   Zuständigkeiten
  - 1.3   Eisenbahntunnel
  - 1.4   Fortschreibung
  
- 2     Alarmstufen / Alarmierungs- und Informations-Checklisten
  - 2.1   Alarmstufe 1
  - 2.2   Alarmstufe 2
  - 2.3   Alarmstufe 3
  - 2.4   Alarmstufe 4
  - 2.5   Alarmstufe 5
  
- 3     Checklisten für Einsatzmaßnahmen
  - 3.1   Einsatzgrundsätze
  - 3.2   Checkliste Lagefeststellung
  - 3.3   Checkliste Gefahren der Einsatzstelle

- 3.4 Checkliste Gefahrenabwehr-Maßnahmen
- 3.5 Checkliste Ergänzende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr
- 3.6 Checkliste Abschließende Einsatzmaßnahmen
  
- 4 Übersicht der Zuordnung der Feuerwehrfahrzeuge zu den Alarmstufen
  
- 5 Führungsorganisation
  - 5.1 Einsatzleitung Alarmstufe 1
  - 5.2 Einsatzleitung Alarmstufe 2
  - 5.3 Einsatzleitung Alarmstufe 3
  - 5.4 Einsatzleitung Alarmstufe 4
  - 5.5 Einsatzleitung Alarmstufe 5
  - 5.6 Einsatzleitung durch Bürgermeister, Landrat oder Präsident der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion
  - 5.7 Sanitätseinsatzleitung
  
- 6 Unterrichtung und Warnung der Bevölkerung; Evakuierung
  
- 7 Verbindungsaufnahme zur Eisenbahn und zum Bundesgrenzschutz

## 8 Anlagen

Anlage 1 Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG

Anlage 2 Übersichtskarte: Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG

Anlage 3 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) in Rheinland-Pfalz

Anlage 4 Zuständigkeit des Bundesgrenzschutzes

Anlage 5 Grundsätze zur Erstellung von objektbezogenen Alarm- und Einsatzplänen für Eisenbahntunnel

Anlage 6 Verteiler des Alarm- und Einsatzplanes Eisenbahn

# **1 Allgemeines / Zuständigkeiten**

1.1 Allgemeines

1.2 Zuständigkeiten

1.3 Eisenbahntunnel

1.4 Fortschreibung

## 1.1 Allgemeines

Die Gemeinden und Landkreise haben Alarm- und Einsatzpläne zu erstellen zur wirksamen Abwehr von Gefahren, die vom Betrieb von Eisenbahnen ausgehen können.

Der vorliegende Rahmen-Alarm- und Einsatzplan Eisenbahn (RAEP Eisenbahn) sieht Maßnahmen im Gleisbereich der Eisenbahn vor bei Schadensfällen, von denen eine nachteilige Auswirkung auf Personen, Tiere, Sachen und die Umwelt ausgeht.

Die Maßnahmen dieser Planung werden in 5 Alarmstufen unterteilt.

Der RAEP Eisenbahn stellt eine Rahmenplanung dar, die nach den örtlichen Gegebenheiten auszufüllen ist. So sind in den Alarmstufen die mindestens zu alarmierenden Feuerwehrfahrzeuge festgelegt. Welche und wieviele Einheiten in den Alarm- und Einsatzplan des jeweiligen Aufgabenträgers konkret aufzunehmen sind, hängt von der Organisation und Ausrüstung der betreffenden Feuerwehren (einschließlich gegenseitiger und überörtlicher Hilfe) ab.

Der REAP Eisenbahn wurde auf die Landkreise mit ihren Verbandsgemeinden, verbandsfreien Gemeinden und kreisangehörigen Städten als Aufgabenträger abgestellt; er gilt für die kreisfreien Städte entsprechend.

Die Alarm- und Einsatzpläne sollten durch Übungen überprüft werden.

### Hinweise:

Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, z.B. die Deutsche Bahn AG mit der DB Regio AG, der DB Reise und Touristik AG und der DB Cargo AG) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, z.B. die DB Netz AG), § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Bei der Neustrukturierung der Eisenbahnen des Bundes durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378) wurde u.a. die Deutsche Bahn AG gegründet, die derzeit mit verschiedenen Geschäftsbereichen eine Eisenbahninfrastruktur betreibt und Verkehrsleistungen erbringt.

Die Deutsche Bahn AG als Eisenbahn des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt beaufsichtigt; nicht bundeseigene Eisenbahnen werden von den Ländern, in Rheinland-Pfalz vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beaufsichtigt (vgl. § 5 AEG).

Der RAEP Eisenbahn verwendet den Begriff "Eisenbahn" im Sinne des Betreibers der Eisenbahnstrecke anstelle des Begriffes "Eisenbahninfrastrukturunternehmen" des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und deckt damit auch den häufig verwendeten Begriff "Netzbetreiber" mit ab. Die wesentliche Basis des Hilfeleistungssystems ist die Zusammenarbeit mit der Notfalleitstelle des Infrastrukturunternehmers (hier allgemein Notfalleitstelle Eisenbahn genannt) verbunden mit der Entsendung eines Fachmannes der Eisenbahn zur Einsatzstelle. Der Fachmann der Eisenbahn an der Einsatzstelle muss u.a. in der Lage sein, das "Bahnerden" durchzuführen und soll innerhalb von 30 min nach Entsendung an der Einsatzstelle eintreffen. Dieser Fachmann wird von der Deutschen Bahn AG "Notfallmanager" genannt. Die Bezeichnung Notfallmanager wird mit dem RAEP allgemein eingeführt. Das Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG ist umfassend in der Anlage 1 dargestellt.

## **1.2 Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeit und die Aufgaben der Gemeinden und Landkreise für den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz gemäß den §§ 2,3,4 und 5 des Landesgesetzes über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz (LBKG) schließen auch die Eisenbahnen ein. Die Erfüllung dieser Aufgaben erfolgt im Rahmen der Leistungsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehren.

Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Hinsichtlich der Mitwirkung und Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG wurde die

"Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und  
Katastrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG"

erstellt, die als Anlage 1 im Kapitel 8 beigefügt ist.

### **1.3 Eisenbahntunnel**

Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 m stellen an die Gefahrenabwehr besondere Anforderungen, die es erforderlich machen, für jeden Tunnel zusätzlich objektbezogene Alarm- und Einsatzpläne aufzustellen.

Die objektbezogenen Alarm- und Einsatzpläne für Tunnel beinhalten im wesentlichen folgende Punkte:

- Alarmierung der Einsatzkräfte (Alarmstufenplan mit zuständigen Feuerwehren und Ausrüstung)
- Tunnelbeschreibung mit Sicherheitseinrichtungen
- Zufahrtswege
- Rettungsplätze
- Feuerwehrpläne nach DIN 14 095
- Löschwasserversorgung
- Funkorganisation
- Atemschutz
- Einsatztaktische Maßnahmen
- Führungsorganisation (Einsatzleitung, Abschnittsleitungen, Zusammenarbeit mit Eisenbahn, Bundesgrenzschutz, Polizei usw.)

Grundsätze zur Erstellung objektbezogener Alarm- und Einsatzpläne für Eisenbahntunnel sind in der Anlage 5 enthalten.



## **1.4 Fortschreibung**

Die Angaben in den Alarm- und Einsatzplänen sind mindestens einmal jährlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu berichtigen.

Die Gemeinden und Landkreise tauschen ihre Angaben zur Fortschreibung aus.

## **2 Alarmstufen / Alarmierungs- und Informations-Checklisten**

2.1 Alarmstufe 1

2.2 Alarmstufe 2

2.3 Alarmstufe 3

2.4 Alarmstufe 4

2.5 Alarmstufe 5

## 2 Alarmstufen / Alarmierungs- und Informations-Checklisten

Die Alarmierung der Einsatzkräfte erfolgt nach dem Umfang der erforderlichen Hilfeleistung in fünf Alarmstufen.

Sollen Einheiten der Feuerwehren im Zuge einer **Erstalarmierung** eingesetzt werden, so haben die Feuerwehralarmierungsstellen (Polizeiinspektionen, Rettungsleitstellen, Feuerwehrleitstellen, Integrierte Leitstellen) von den Vorgaben der folgenden Alarmstufen auszugehen.

Sollen Einheiten der Feuerwehren im Zuge einer **Nachalarmierung** eingesetzt werden, so entscheidet der Einsatzleiter

- über die Auslösung einer folgenden Alarmstufe
- über die Anforderung besonderer Einsatzfahrzeuge

Die schematische Darstellung der Zuständigkeiten der zu alarmierenden Feuerwehren wird in den Alarmstufen 1 bis 3 als notwendig angesehen. Auf folgendem Blatt 3 ist dies musterhaft dargestellt (Das Muster entspricht nicht den realen örtlichen Gegebenheiten). Anhand der Angaben der Eisenbahn-Kilometer sind die zu alarmierenden Feuerwehreinheiten, Feuerwehralarmierungsstellen und Rettungsleitstellen schnell ablesbar.

### Hinweis:

Die in den nachfolgenden Alarmierungs- und Informations-Checklisten enthaltenen Spalten "Alarmierungs-Verz." sind vorgesehen für die entsprechende Ziffer aus dem Alarmierungsverzeichnis der Allgemeinen Alarm- und Einsatzpläne der Gemeinden/Katastrophenschutzpläne der Landkreise bzw. kreisfreien Städte. Ziel dieser Systematik der Alarm- und Einsatzplanung ist, dass in die Sonderpläne der Aufgabenträger möglichst keinerlei Adressen, Telefonnummern, Namen von Funktionsinhabern o.ä. aufgenommen werden, da ansonsten eine effektive Fortschreibung der Alarm- und Einsatzpläne kaum zu bewältigen ist. Dabei wird in Kauf genommen, dass im Einsatzfall sowohl mit dem Allgemeinen Alarm- und Einsatzplan als auch mit dem Sonderplan gearbeitet werden muss.

**- M U S T E R -****Schematische Darstellung der Zuständigkeiten für die Eisenbahnstrecke Köln - Frankfurt**

Kreis	Verbands- gemeinde	Gemeinde	Eisenbahn km	Feuerwehreinheiten			Feuerwehr- alarmierungs- stelle	Rettungs- leitstelle			
				Alarmstufe 1	Alarmstufe 2	Alarmstufe 3					
Rhein- Sieg		Siegburg <b>Landesgrenze</b>	49,128	Fahrtrichtung Köln				RLS Rhein-Sieg			
NR	Asbach	Windhagen	52,280	Windhagen	Neustadt	Asbach	PI Straßenhaus	RLS Montabaur			
		Neustadt	52,950	Neustadt	Windhagen	Asbach					
		<i>Talbrücke</i>	53,942								
			56,735								
		<i>Tunnel *)</i>	58,260								
			61,087								
		Rengsdorf	Hümmerich	62,250	Hümmerich	Horhausen			Dierdorf		
		AK	Flammersfeld	Willroth	63,350	Willroth			Horhausen	Dierdorf	PI Altenkirchen
		NR	Rengsdorf	Oberraden	65,672	Oberraden			Straßenhaus	Dierdorf	PI Straßenhaus
				Puderbach	67,115	Linkenbach			Urbach	Dierdorf	
	69,218		Urbach	Dernbach	Dierdorf						
	71,305		Dernbach	Urbach	Dierdorf						
Dierdorf	Dierdorf		77,264	Dierdorf	Großmai- scheid	Ransbach- Baumbach					
WW	Selters	Sessenhausen		Sessenhausen	Selters	Ransbach- Baumbach	RLS Montabaur				

Fahrtrichtung Frankfurt

\*) Alarmierungen für Tunnel mit einer Länge von mehr als 500 m erfolgen nach objektbezogenen Alarm- und Einsatzplänen

## 2.1 Alarmstufe 1

### Definition:

Alarmstufe 1 ist auszulösen

- bei kleineren technischen Hilfeleistungen,

wenn durch das Ereignis kein Personenschaden, keine Brandgefahr und keine Umweltgefährdung zu befürchten ist.

(Beispiel: Äste auf dem Bahnkörper durch Windbruch, entlaufene Weidetiere)

### Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte:

Es ist mindestens

- 1 Tragkraftspritzenfahrzeug (TSF) mit Funkausrüstung

zum Einsatz zu bringen.

### Alarmierung:

Die Alarmierungen der Alarmstufe 1 werden von der Feuerwehralarmierungsstelle (Polizeiinspektion, Feuerwehrleitstelle, Rettungsleitstelle, Integrierte Leitstelle) durchgeführt aufgrund der Auswertung der bei ihr eingehenden Informationen/Meldungen.

## Alarmierungs- und Informations-Checkliste

### ALARMSTUFE 1

Schadensereignis: .....

Schadensort: .....

Einsatzbeginn: Datum: ..... Uhrzeit: .....

Einsatzende: Datum: ..... Uhrzeit: .....

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
1	Feuerwehr- alarmierungs- stelle	Alarmierung der Notfalleitstelle Eisenbahn: - Anforderung des Notfallmanagers - Information des zuständigen BGS-Amtes			
2		Alarmierung eines TSF			
3		Alarmierung des Personals der Feuerweh- einsatzzentrale ( FEZ)			
4	Feuerwehr- einsatzzentrale (FEZ)	Anfrage bei Notfalleitstelle Eisenbahn, ob Gleise gesperrt, Züge zurückgehalten und ggf. Spannungsfreiheit gegeben ist und Wei- tergabe der Information an den Einsatzleiter			
5		Information des Wehrleiters			

## 2.2 Alarmstufe 2

### Definition:

Alarmstufe 2 ist auszulösen, wenn die nach Alarmstufe 1 alarmierten Kräfte erwartungsgemäß nicht ausreichen und/oder

- a) geringe Maßnahmen zur
  - Rettung und Bergung einer Person oder von Tieren
  - Bekämpfung eines Brandes (Entstehungsbrand)
  - technischen Hilfeleistungerforderlich sind,
- b) ein gefährlicher Stoff zwar noch nicht selbst betroffen ist, aber nicht ausgeschlossen werden kann, daß ein Schadensereignis auf den gefährlichen Stoff übergreift,
- c) eine geringe Menge eines gefährlichen Stoffes ausgetreten ist, jedoch
  - keine Gefährdung für die Bevölkerung besteht
  - nur geringe Gefahren für die Umwelt entstehen.

### Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte:

Es sind mindestens folgende Feuerwehrfahrzeuge zum Einsatz zu bringen:

- Tragkraftspritzenfahrzeug (TSF) gemäß Alarmstufe 1
- Löschfahrzeug mit mindestens 1.200 l Löschwasser
- Einsatzleitwagen ELW 1
- Rüstwagen RW 1

sowie zusätzlich nach Lage:

- Gerätewagen-Gefahrstoff GW-G 1 bzw. GW-G 2
  - Messtruppfahrzeug-Gefahrstoff (MeF-G)
  - Schlauchwagen SW 1000 bzw. SW 2000
- } (als Teileinheit des Gefahrstoffzuges)

Alarmierung:

Die Alarmierungen der Alarmstufe 2 werden

- a) als **Erstalarmierung** durchgeführt von der Feuerwehralarmierungsstelle (Polizeiinspektion, Feuerwehrleitstelle, Rettungsleitstelle, Integrierte Leitstelle), wenn aufgrund der eingehenden Informationen/Meldungen vermutet werden muss, dass die Einsatzkräfte der Alarmstufe 1 nicht ausreichen.

Es sind gemäß Checklisten die Alarmierungen/Informierungen Nr. 1 bis 5 und Nr. 6 bis 11 auszuführen.

oder

- b) als **Nachalarmierung** veranlasst vom Einsatzleiter der Alarmstufe 1 aufgrund der Lagebeurteilung.

Die Feuerwehreinsatzzentrale/Feuerwehrleitstelle und/oder die Rettungsleitstelle werden vom Einsatzleiter beauftragt, die Alarmierungen Nr. 6 bis 21 der Alarmierungs- und Informations-Checkliste durchzuführen.

Sanitäts- und Betreuungsdienst:

Die erforderlichen Kräfte des Sanitäts- und Betreuungsdienstes sind bei der Rettungsleitstelle anzufordern

- als Erstalarmierung in der Regel von der Polizeiinspektion oder der Feuerwehrleitstelle
- als Nachalarmierung vom Einsatzleiter

Die Rettungsleitstelle führt die erforderlichen Maßnahmen nach dem Alarm- und Einsatzplan Rett./San. durch.



## Alarmierungs- und Informations-Checkliste

### ALARMSTUFE 2

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt:	
				Uhrzeit/	Handz.
		Alarmierungen gemäß Alarmstufe 1, dann weiter:			
6	Feuerwehr- alarmierungs- stelle oder Feuerwehr- einsatzzentrale (FEZ)	Alarmierung des Wehrleiters			
7		Alarmierung eines Löschfahrzeugs mit mind. 1.200 l Löschwasser			
8		Alarmierung eines ELW 1			
9		Alarmierung eines RW 1			
10		Information des KFI			
11		Rückfrage bei Notfalleitstelle Eisenbahn über Inhalt der Güterwagen bei Gefahrguttransporten oder Betriebsmittel in Triebfahrzeugen; Rücksprache mit dem Produkthersteller oder einer Firma des TUIS			
12	FEZ *)	Alarmierung des Sanitäts- und Betreuungsdienstes bei der Rettungsleitstelle			
13		Alarmierung eines GW-G 1 bzw. GW-G 2			
14		Alarmierung eines MeF-G			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
15	FEZ *)	Alarmierung eines SW 1000 bzw. SW 2000			
16		Alarmierung bzw. Information weiterer Dienststellen und Einrichtungen z.B. untere Wasserbehörde Elektrizitätswerk Wasserwerk Kläranlage andere Hilfsorganisation			
17		Alarmierung von Geräten und Mitteln zum Auffangen, Aufnehmen, Abdichten, Eindämmen; ggf. Transport anfordern			
18		Information des zuständigen Bundesgrenzschutzamtes und der Polizeidienststelle			
19		Information der Gemeindeverwaltung/ des Bürgermeisters			
20		Information der Anwohner nach vorbereitetem Text, ggf. Aufforderung zu besonderen Maßnahmen			
21		Information der Presse			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters

## 2.3 Alarmstufe 3

### Definition:

Alarmstufe 3 ist auszulösen, wenn die nach Alarmstufe 2 alarmierten Kräfte erwartungsgemäß nicht ausreichen und/oder

- a) umfangreiche Maßnahmen zur
  - Rettung von Personen oder Tieren
  - Bekämpfung eines Brandes
  - technischen Hilfeleistungerforderlich sind,
- b) ein gefährlicher Stoff durch ein Schadensereignis betroffen ist und in geringem Umfang eine Gefährdung der Bevölkerung und der Umwelt gegeben ist,
- c) durch die Freisetzung eines gefährlichen Stoffes eine Gefährdung für die Bevölkerung und die Umwelt in geringem Umfang gegeben ist.

### Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte:

Es sind mindestens folgende Feuerwehrfahrzeuge zum Einsatz zu bringen:

- Feuerwehrfahrzeuge gemäß Alarmstufen 1 und 2
- Löschfahrzeug mit mind. 1.200 l Löschwasser
- Rüstwagen RW 1
- Einsatzleitwagen ELW 2

sowie zusätzlich nach Lage, soweit nicht bereits in Alarmstufe 2 erfolgt ist:

- Gerätewagen-Gefahrstoff GW-G1 bzw. GW-G2
  - Messtruppfahrzeug-Gefahrstoff (MeF-G)
  - Gerätewagen-Atemschutz (GW-AS)
  - Schlauchwagen SW 1000 bzw. SW 2000
- } (als Teileinheit des Gefahrstoffzuges)

- Hubrettungsfahrzeug
- Flutlichtanlage
- weitere Löschfahrzeuge mit mind. 1.200 l Löschwasser
- Lautsprecherwagen

### Alarmierung:

Die Alarmierungen der Alarmstufe 3 werden

- a) in der Regel als **Nachalarmierung** veranlasst vom Einsatzleiter der Alarmstufe 2.

Die Feuerwehreinsatzzentrale/Feuerwehrleitstelle und/oder die Rettungsleitstelle werden vom Einsatzleiter beauftragt, die Alarmierungen Nr. 22 bis 43 der Alarmierungs- und Informations-Checkliste durchzuführen.

### oder

- b) im Ausnahmefall als **Erstalarmierung** durchgeführt von der Feuerwehralarmierungsstelle (Polizeiinspektion, Feuerwehrleitstelle, Rettungsleitstelle, Integrierte Leitstelle), wenn aufgrund der eingehenden Informationen/Meldungen vermutet werden muss, dass die Einsatzkräfte der Alarmstufe 2 nicht ausreichen.

Es sind gemäß den Checklisten die Alarmierungen/Informierungen Nr. 1 bis 5, Nr. 6 bis 11 und Nr. 22 bis 25 auszuführen.

### Sanitäts- und Betreuungsdienst:

Die erforderlichen Kräfte des Sanitäts- und Betreuungsdienstes sind bei der Rettungsleitstelle anzufordern

- als Erstalarmierung in der Regel von der Polizeiinspektion oder der Feuerwehrleitstelle
- als Nachalarmierung vom Einsatzleiter
- als Nachalarmierung von dem Sanitäts- und Betreuungsdienst an der Einsatzstelle

Die Rettungsleitstelle führt die erforderlichen Maßnahmen nach dem Alarm- und Einsatzplan Rett./San. durch.

## Alarmierungs- und Informations-Checkliste

### ALARMSTUFE 3

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
		Alarmierungen gemäß Alarmstufen 1 und 2, dann weiter:			
22	Feuerwehr- alarmierungs- stelle	Alarmierung eines Löschfahrzeugs mit mind. 1.200 l Löschwasser			
23	oder	Alarmierung eines RW 1			
24	Feuerwehr- einsatzzentrale (FEZ)	Alarmierung eines ELW 2			
25		Alarmierung des KFI			
26		FEZ *)	Alarmierung des Sanitäts- und Betreuungsdienstes bei der Rettungsleitstelle		
27		Alarmierung eines GW-G 1 bzw. GW-G 2			
28		Alarmierung eines MeF-G			
29		Alarmierung eines GW-AS			
30		Alarmierung eines SW 1000 bzw. SW 2000			
31		Alarmierung eines Hubrettungsfahrzeuges			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters und soweit sie nicht bereits in Alarmstufe 2 erfolgt ist.

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
32	FEZ *)	Alarmierung einer Flutlichtanlage			
33		Alarmierung weiterer Löschfahrzeuge mit mind. 1.200 l Löschwasser			
34		Alarmierung eines Lautsprecherwagens			
35		Alarmierung des Technischen Hilfswerks			
36		Alarmierung von Geräten und Mitteln zum Auffangen, Aufnehmen, Abdichten, Eindämmen, ggf. Transport anfordern			
37		Alarmierung von Feuerwehrfachberatern und Feuerwehrarzt			
38		Alarmierung bzw. Information weiterer Dienststellen und Einrichtungen z.B. untere Wasserbehörde Elektrizitätswerk Wasserwerk Kläranlage andere Hilfsorganisation			
39		Information der Kreisverwaltung/ des Landrates			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters und soweit sie nicht bereits in Alarmstufe 2 erfolgt ist.

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
40	FEZ *)	Information der Anwohner nach vorbereitetem Text, ggf. Aufforderung zu besond. Maßnahmen			
41		Hilfeleistung durch TUIS: Anfragen/Maßnahmen nach Weisung der Einsatzleitung - Telefonische Beratung - Fachliche Beratung an der Einsatzstelle - Einsatz der Werkfeuerwehr			
42		Information der Presse			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters und soweit sie nicht bereits in Alarmstufe 2 erfolgt ist.

## 2.4 Alarmstufe 4

### Definition:

Alarmstufe 4 ist auszulösen, wenn die nach Alarmstufe 3 alarmierten Kräfte erwartungsgemäß nicht ausreichen und/oder

- a) umfangreiche Maßnahmen zur
  - Rettung von Personen bei einem Massenanfall von Verletzten (Großschadenslage),
  - Bekämpfung eines grösseren Brandes,
  - technischen Hilfeleistung erforderlich sind,
- b) ein gefährlicher Stoff durch ein Schadensereignis betroffen ist und eine Gefährdung der Bevölkerung und der Umwelt gegeben ist,
- c) durch die Freisetzung eines gefährlichen Stoffes eine Gefährdung für die Bevölkerung und die Umwelt gegeben ist.

Die Bildung einer Katastrophenschutzleitung (KatSL) ist noch nicht erforderlich.

### Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte:

Zusätzlich zu den Feuerwehrfahrzeugen der Alarmstufe 1, 2 und 3 ist zum Einsatz zu bringen:

- Führungsgruppe des Kreises

sowie zusätzlich nach Lage:

- weitere Gefahrstoffeinheiten/Gefahrstoffzug
- weitere Feuerweereinheiten



Alarmierung:

Die Alarmierungen der Alarmstufe 4 werden ausschließlich als Nachalarmierung vom Einsatzleiter der Alarmstufe 3 veranlasst.

Die Feuerwehreinsatzzentrale/Feuerwehrleitstelle und/oder die Rettungsleitstelle werden vom Einsatzleiter beauftragt, die Alarmierungen und Informierungen Nr. 43 bis 45 gemäß Checkliste durchzuführen.

Sanitäts- und Betreuungsdienst:

Die erforderlichen Kräfte des Sanitäts- und Betreuungsdienstes sind bei der Rettungsleitstelle anzufordern

- als Nachalarmierung vom Einsatzleiter
- als Nachalarmierung von der Sanitätseinsatzleitung

Die Rettungsleitstelle führt die erforderliche Maßnahmen nach dem Alarm- und Einsatzplan Rett./San. durch.

## Alarmierungs- und Informations-Checkliste

### ALARMSTUFE 4

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
43	FEZ	Alarmierung der Führungsgruppe des Kreises			
44	FEZ *)	Alarmierung weiterer Gefahrstoffeinheiten/ Gefahrstoffzug, weiterer Einheiten der Feuerwehr, des THW; Alarmierung der Bundeswehr, anderer Hilfsorganisationen, Fachfirmen			
45		Information - der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion - des Ministeriums des Innern und für Sport			

\*) Ausführung erfolgt nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters

## 2.5 Alarmstufe 5

### Definition:

Die Alarmstufe 5 ist auszulösen bei Großschadenslagen, z.B. Massenankunft von Verletzten/Großbrand, bei denen die bisher alarmierten Feuerwehreinheiten nicht ausreichen und daher noch weitere Einsatzkräfte benötigt werden und die Katastrophenschutzleitung (KatSL) zu bilden ist.

### Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte:

Zusätzlich zu den bisher eingesetzten Feuerwehrfahrzeugen und Einsatzkräften sind weitere Einsatzkräfte zum Einsatz zu bringen. Über Art und Anzahl der erforderlichen Einsatzkräfte entscheidet der Einsatzleiter nach Lage.

### Alarmierung:

Die Alarmierungen der Alarmstufe 5 werden ausschließlich als Nachalarmierung vom Einsatzleiter der Alarmstufe 4 veranlasst.

Die Feuerwehreinsatzzentrale/Feuerwehrleitstelle und/oder die Rettungsleitstelle werden vom Einsatzleiter beauftragt, die entsprechenden Alarmierungen durchzuführen. Die Alarmierung der Katastrophenschutzleitung richtet sich nach dem Katastrophenschutzplan der Kreisverwaltung.

Sanitäts- und Betreuungsdienst:

Die erforderlichen Kräfte des Sanitäts- und Betreuungsdienstes sind bei der Rettungsleitstelle anzufordern

- als Nachalarmierung vom Einsatzleiter
- als Nachalarmierung von der Sanitätseinsatzleitung

Die Rettungsleitstelle führt die erforderliche Maßnahmen nach dem Alarm- und Einsatzplan Rett./San. durch.

## Alarmierungs- und Informations-Checkliste

### ALARMSTUFE 5

Nr.	Ausf. Stelle	Auszuführende Tätigkeit	Alarmierungs-Verz.	Erledigt: Uhrzeit/Handz.	
46	FEZ *)	Alarmierung weiterer Einsatzkräfte			
47	Kreisverwaltung	Alarmierung der Katastrophenschutzleitung (KatSL)			

\*) Ausführung erfolgt nach Lage nur auf Anweisung des Einsatzleiters

### **3 Checklisten für Einsatzmaßnahmen**

- 3.1 Einsatzgrundsätze
- 3.2 Checkliste Lagefeststellung
- 3.3 Checkliste Gefahren der Einsatzstelle
- 3.4 Checkliste Gefahrenabwehr-Maßnahmen
- 3.5 Checkliste Ergänzende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr
- 3.6 Checkliste Abschließende Einsatzmaßnahmen

### 3.1 Einsatzgrundsätze

- a) Bei jedem Einsatz im Gleisbereich der Eisenbahn ist zunächst die Notfallleitstelle Eisenbahn zu informieren.  
Es ist abzufragen, wann der Notfallmanager an der Einsatzstelle eintrifft.
- b) Vor dem Betreten der Gleisanlage sind die Informationen von der Notfallleitstelle Eisenbahn abzufragen über
- Sperrung der Gleise
  - Spannungszustand der Oberleitungen
  - Durchführung der Bahnerdung
  - Ladungsinhalte von Güterwagen

Die Einsatzkräfte müssen solange in Bereitstellung bleiben, bis

- die Gleise gesperrt sind
- die Oberleitungen abgeschaltet sind
- die Bahnerdung erfolgt ist

Von einer Abschaltung der Oberleitung und der Bahnerdung kann der Einsatzleiter im Einzelfall absehen, wenn die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 132 eingehalten werden und die „Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Gleisbereich der DB AG“ (Kapitel 8, Anlage 1) berücksichtigt wird.

- c) Auf die Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG" (Anlage 1) wird hingewiesen.

#### Hinweis:

Damit im Gleisbereich der Eisenbahn wirksame Hilfe geleistet werden kann, muss die Eisenbahn die bahntypischen Gefahren grundsätzlich selbst beseitigen. Daher ist die Sperrung der Gleise, das Spannungsfreimachen der Oberleitung und das Bahnerden Aufgabe der Eisenbahn. Für das Bahnerden hat die Deutsche Bahn AG für ihren Bereich die Notfallmanager entsprechend ausgerüstet und ausgebildet. Übernehmen örtliche Feuerwehren auf freiwilliger Basis das Bahnerden, so hat die Eisenbahn die erforderliche Ausstattung bereitzustellen und eine ausreichende Aus- und Fortbildung sicherzustellen (siehe hierzu Richtlinie in der Anlage 1).

### 3.2 Checkliste Lagefeststellung

Schadensereignis: .....

Schadensort: .....

Einsatzbeginn: Datum: ..... Uhrzeit: .....

Einsatzende: Datum: ..... Uhrzeit: .....

Nr.	Feststellung der Lage	Zeitvermerk	Bemerkung
1	<b>Angelaufene Maßnahmen vor Ort:</b> - Personaleinsatz - Materialeinsatz		
2	<b>Betriebszustand der Eisenbahn:</b> - Gleise gesperrt - Züge zurückgehalten - Oberleitungen abgeschaltet - Bahnerdung durchgeführt		
3	<b>Schadensumfang:</b> - Befragung Lokführer/Bahnpersonal/Notfallmanager - Anzahl Verletzter - Anzahl der zu betreuenden Personen		
4	<b>Lagebericht - Rückmeldung</b>		
5	<b>Wetterdaten:</b> - Niederschlag - Windrichtung/Windstärke - Temperatur		



Nr.	Feststellung der Lage	Zeitvermerk	Bemerkung
6	<b>Beschreibung des Schadensgebietes:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Räumliche Festlegung des Schadensgebietes</li> <li>- Zugänglichkeit (Anfahrtsweg)</li> <li>- Tunnel</li> <li>- Brücken</li> <li>- Rettungsplätze</li> <li>- Bereitstellungsplätze</li> <li>- Geländeeinschnitte</li> <li>- Bahnhöfe</li> <li>- Bebauung</li> <li>- Versorgungseinrichtungen (Gas/Wasser/Strom)</li> <li>- Pipelines</li> <li>- Entsorgungseinrichtungen (Kanalnetz) evtl. Zündquellen</li> <li>- offenes Gewässer</li> <li>- Wasserschutzgebiet</li> </ul>		
7	<b>Art / Menge gefährlicher Stoff:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Information von der Notfallleitstelle Eisenbahn</li> <li>- Befragung Lokführer/Notfallmanager</li> <li>- eigene Wahrnehmung</li> <li>- Transportpapiere/Wagenliste</li> <li>- Kennzeichnung</li> <li>- Nachschlagewerke/Datenbanken</li> </ul>		
8	<b>Messungen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ex-Messungen</li> <li>- Konzentrationsmessungen in der Luft (in Windrichtung) <ul style="list-style-type: none"> <li>• unmittelbar vor Ort</li> <li>• 50 m Radius; 100 m Radius</li> <li>• nach Lage</li> <li>• Dosisleistung radioaktiver Stoffe</li> </ul> </li> </ul>		
9	<b>Feststellung von Reserven:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personal</li> <li>- Fahrzeuge/Geräte</li> <li>- Fernmeldemittel</li> <li>- Notfalltechnik der Eisenbahn</li> </ul>		

### 3.3 Checkliste Gefahren der Einsatzstelle

Nr.	Feststellung d. Gefahrenschwerpunkte	Zeitvermerk	Bemerkung
1	Atemgifte - vom Stoff selbst ausgehend - Zersetzungsprodukte		
2	Angstreaktionen - betroffener Personen - des Einsatzpersonals		
3	Ausbreitung - der Schadstoffe - des Brandes		
4	Atomare Strahlung (radioaktive Stoffe) - Kennzeichnung (Kategorien nach GGVE)		
5	Chemische Gefahren - gefährliche Betriebsstoffe - Gefahrstoffe/ Kontamination		
6	Erkrankung/ Verletzung - verletzte Fahrgäste - Verletzungsgefahr für Einsatzkräfte		
7	Explosion - brennbare Stoffe - Flash over im Tunnel		
8	Einsturz - Brücken/Bauwerke/Tunnel - Umstürzen von Waggonen		
9	Elektrizität - Oberleitungen - Induktionsspannung		

### 3.4 Checkliste Gefahrenabwehr-Maßnahmen

Nr.	Gefahrenabwehr-Maßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
1	<b>Absperrn der Einsatzstelle</b>		
1.1	Absperrgrenzen festlegen		
1.2	Sperrung von Zufahrtswegen		
1.3	Koordination der Maßnahmen mit Bundesgrenzschutz und Polizei		
1.4	Verkehrssicherungsmaßnahmen veranlassen		
1.5	Absperrmittel anfordern		
1.6	Bereitstellungsräume einrichten		
1.7	Lotsendienst einrichten		
2	<b>Medizinische Versorgung/ Betreuung</b>		
2.1	Koordination der Maßnahmen mit der Rettungsleitstelle		
2.2	Bedarf an Rettungsmitteln festlegen		
2.3	Rettungsmittel anfordern		

Nr.	Gefahrenabwehrmaßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
2.4	Sanitäts- und Betreuungsdienst anfordern - Leitender Notarzt (LNA) - Organisatorischer Leiter (OL) - Schnelleinsatzgruppen (SEG)		
2.5	Festlegung und Einrichtung von Verletztensammelstellen, Rettungswagenhalteplätzen und Hubschrauberlandeplätzen		
2.6	Sanitätseinsatzleitung einrichten		
2.7	Bereitstellungsraum einrichten		
2.8	Lotsendienst für Sanitäts- und Betreuungsdienst einrichten		
2.9	Registrierung der Verletzten veranlassen		
2.10	Auskunftstelle einrichten		
3	<b>Brand</b>		
3.1	Auswahl Löschmittel		
3.2	Löschwasserversorgung aufbauen		
3.3	Sonderlöschmittel anfordern		
3.4	Schutzkleidung festlegen - Atemschutz - Körperschutz		

Nr.	Gefahrenabwehrmaßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
3.5	Schutzkleidung nachfordern		
3.6	Sonderfahrzeuge anfordern/ Notfall- technik der Eisenbahn		
3.7	Sondergeräte anfordern		
3.8	Schadstoffmessungen vornehmen - Luft - Wasser (pH-Wert)		
3.9	Beprobung kontaminierter Flächen		
4	<b>Gefahrgutfreisetzung</b>		
4.1	Schutzkleidung festlegen - Atemschutz - Körperschutz		
4.2	Absperren der Einsatzstelle (Sicherheits- abstand entsprechend der Stoffart)		
4.3	Schadstoffmessungen durchführen; Dosisleistung radioaktiver Stoffe messen		
4.4	Ex-Bereich festlegen		
4.5	Zündquellen ermitteln und beseitigen		
4.6	Eindämmen durch Abdichten/Absperren		
4.7	Niederschlagen der Dämpfe mit Wasser- nebel		

Nr.	Gefahrenabwehrmaßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
4.8	Inertisieren mit Gas, Dampf, Wasserdampf		
4.9	Produkt abdecken mit Bindemittel, Schaum		
4.10	Produkt aufnehmen		
4.11	Produkt neutralisieren		
4.12	Sonderfahrzeuge anfordern		
4.13	TUIS-Einsatz		
4.14	Beprobung kontaminierter Flächen		
5	<b>Technische Hilfeleistung</b>		
5.1	Hilfeleistungsausrüstung der Eisenbahn anfordern (Sonderfahrzeuge mit Hebe-, Räum-, Schneidgeräten usw.)		
5.2	Fachfirmen mit entsprechendem Gerät anfordern		

**3.5 Checkliste Ergänzende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr**

Nr.	Ergänzende Maßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
1	<b>Information und Warnung der Bevölkerung</b>		
1.1	Lautsprecherfahrzeuge anfordern		
1.2	Warntexte formulieren		
1.3	Information und Warnung im Schadensgebiet		
1.4	Abstimmung der Maßnahmen mit der Polizei		
1.5	Presseinformationsstelle vor Ort einrichten		
2	<b>Evakuierungsmaßnahmen</b>		
2.1	Evakuierungsobjekt und Evakuierungsgebiet festlegen		
2.2	Koordination der Maßnahmen mit der Polizei		
2.3	Sammelstellen / Auffangräume festlegen		

<b>Nr.</b>	<b>Ergänzende Maßnahmen</b>	<b>Zeitvermerk</b>	<b>Bemerkung</b>
2.4	Transportkapazitäten (Busse/Taxen) feststellen		
2.5	Transportfahrzeuge (Busse/Taxen) anfordern		
2.6	Evakuierungsmaßnahmen einleiten		
2.7	Lotsendienst einrichten		
<b>3</b>	<b>Versorgung der Einsatzstelle</b>		
3.1	Bedarfsfeststellung und Anforderung von - Schutzausrüstung - Betriebsstoffen - Verbrauchsgütern - Einsatzmaterial - Verpflegung		
3.2	Ablösung der Einsatzkräfte		



### 3.6 Checkliste Abschließende Einsatzmaßnahmen

Nr.	Abschließende Einsatzmaßnahmen	Zeitvermerk	Bemerkung
1	Sicherungsmaßnahmen durchführen		
2	Einsatzpersonal abziehen		
3	Information der unterrichteten Stellen über die aktuelle Lage		
4	Information der Bevölkerung und der Presse		
5	Entsorgung kontaminierter Stoffe durch Fachbehörde		
6	Einsatzleitung aufheben, Einsatz beenden, Übergabe der Schadensstelle an die Eisenbahn		
7	Reinigung der Einsatzkleidung		
8	Dekontamination von Personen und Kleidung		
9	Dekontamination von Gerät		

## **4 Übersicht der Zuordnung der Feuerwehrfahrzeuge zu den Alarmstufen**

**4. Übersicht der Zuordnung der Feuerwehrfahrzeuge zu den Alarmstufen**

Fahrzeuge	Alarmstufen				
	1	2	3	4	5
Tragkraftspritzenfahrzeug (TSF) mit Funkausrüstung	x	x	x	wie 3	wie 3
Löschfahrzeug mit mind. 1.200 l Löschwasser		x	x		
Einsatzleitwagen ELW 1		x	x		
Rüstwagen RW 1		x	x		
zweites Löschfahrzeug mit mind. 1.200 l Löschwasser			x		
zweiter Rüstwagen RW 1			x		
Einsatzleitwagen ELW 2			x		
Gerätewagen-Gefahrstoff GW-G 1 bzw. GW-G 2		(x)	(x)		
Schlauchwagen SW 1000 bzw. SW 2000		(x)	(x)		
Messtrupp-Fahrzeug (MeF-G)		(x)	(x)		
Gerätewagen-Atemschutz (GW-AS)			(x)		
Hubrettungsfahrzeug			(x)		
Flutlichtanlage			(x)		
weitere Löschfahrzeuge mit mind. 1.200 l Löschwasser			(x)		
Lautsprecherwagen			(x)		

x = zu alarmieren (x) = zusätzlich alarmieren nach Rückfrage der FEZ beim Einsatzleiter bzw. auf Anweisung des Einsatzleiters

## **5 Führungsorganisation**

5.1 Einsatzleitung Alarmstufe 1

5.2 Einsatzleitung Alarmstufe 2

5.3 Einsatzleitung Alarmstufe 3

5.4 Einsatzleitung Alarmstufe 4

5.5 Einsatzleitung Alarmstufe 5

5.6 Einsatzleitung durch Bürgermeister, Landrat oder Präsident der  
Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion

5.7 Sanitätseinsatzleitung

## 5 Führungsorganisation

Die **Einsatzleitung** richtet sich nach den §§ 25 und 26 LBKG. Die Einsatzleitung hat die Aufgabe, alle Maßnahmen zur Abwehr von nichtpolizeilichen Gefahren zu veranlassen. Der Einsatzleitung stehen Personal und Führungsmittel zur Verfügung. Näheres regelt die FwDV 100 "Führung und Leitung im Einsatz".

**Der Notfallmanager der DB AG ist Fachberater in dieser Einsatzleitung. Er vertritt die Interessen der DB AG.**

### 5.1 Einsatzleitung Alarmstufe 1

Bei Einsätzen in der Alarmstufe 1 ist Einsatzleiter in der Regel der **Einheitsführer** der gemäß Alarmstufe 1 alarmierten Feuerwehreinheit.

### 5.2 Einsatzleitung Alarmstufe 2

Bei Einsätzen der Alarmstufe 2 ist Einsatzleiter in der Regel der für das Einsatzgebiet zuständige **Wehrleiter**.

Vom Einsatzleiter ist die Unterrichtung des Kreisfeuerwehrinspektors und der Gemeindeverwaltung zu veranlassen, die dafür sorgt, daß der Bürgermeister oder ein hierfür Beauftragter unterrichtet wird.

### 5.3 Einsatzleitung Alarmstufe 3

Bei Einsätzen der Alarmstufe 3 ist Einsatzleiter in der Regel der für das Einsatzgebiet zuständige Wehrleiter.

Der Kreisfeuerwehrinspekteur ist beratend tätig.

Vom Einsatzleiter ist die Unterrichtung der Gemeindeverwaltung und der Kreisverwaltung zu veranlassen, die dafür sorgen, daß der Bürgermeister bzw. der Landrat oder ein hierfür Beauftragter unterrichtet wird.

### 5.4 Einsatzleitung Alarmstufe 4

Bei Einsätzen der Alarmstufe 4 ist Einsatzleiter in der Regel in Landkreisen der **Kreisfeuerwehrinspekteur** als Beauftragter des Landrates.

### 5.5 Einsatzleitung Alarmstufe 5

Bei Einsätzen der Alarmstufe 5 ist Einsatzleiter in Landkreisen der **Landrat**.

Der Landrat wird von der Katastrophenschutzleitung (KatSL) unterstützt, die die logistischen und administrativen Aufgaben übernimmt.

Für die KatSL ist ein Fachberater der DB AG bei dem zuständigen Betriebsstandort anzufordern.

Die vorhandene Einsatzleitung wird zur Technischen Einsatzleitung (TEL) und erledigt die technischen und taktischen Aufgaben vor Ort.

## **5.6 Einsatzleitung durch Bürgermeister, Landrat oder Präsident der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion**

Bei den Regelungen der Nr. 5.1 bis 5.5 bleibt unberührt, dass die Einsatzleitung übernommen werden kann von dem

- Bürgermeister
- Landrat
- Präsidenten der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion

der für das jeweilige Einsatzgebiet zuständig ist oder einem von ihm Beauftragten.

## **5.7 Sanitätseinsatzleitung**

Am Schadensort können die Rettungs-/Sanitätsdienste eine Sanitätseinsatzleitung bilden; sie ist zu bilden, wenn dies die Einsatzleitung anordnet.

Die Leitung der Sanitätseinsatzleitung hat der **Leitende Notarzt (LNA)**. Der LNA wird unterstützt vom Organisatorischen Leiter (OL).

Die Sanitätseinsatzleitung ist für die medizinische Versorgung am Schadensort zuständig, wobei ihr insbesondere alle dort tätigen Ärzte, das Personal des Rettungsdienstes und die Einheiten des Sanitätsdienstes unterstellt sind.

Die Sanitätseinsatzleitung ist Bestandteil der Einsatzleitung am Schadensort.

## **6 Unterrichtung und Warnung der Bevölkerung; Evakuierung**

Für die Unterrichtung und Warnung der Bevölkerung in der Umgebung der Einsatzstelle sowie die Durchführung von Evakuierungsmaßnahmen ist die Einsatzleitung zuständig (siehe Kapitel 5: Führungsorganisation).

Die Maßnahmen sind mit der Einsatzleitung der Polizei abzustimmen; hierbei soll das Benehmen mit dem Bundesgrenzschutz und der Eisenbahn (Notfallmanager) hergestellt werden.

Die einzelnen Maßnahmen zur Unterrichtung und Warnung der benachbarten Bevölkerung sowie zur Durchführung von Evakuierungsmaßnahmen erfolgen nach den

- Allgemeinen Alarm- und Einsatzplänen der Gemeinden
- Allgemeinen Katastrophenschutzplänen der Landkreise und kreisfreien Städte
- Alarm- und Einsatzplänen "Gefährliche Stoffe", soweit von der Einsatzstelle Gefahren für die Umgebung durch Gefahrstoffe ausgehen (siehe RAEP "Gefährliche Stoffe", Kapitel 7)

Bei Vorliegen radioaktiver Stoffe ist die EU-Richtlinie 89/618 zu beachten.



## **7 Verbindungsaufnahme zur Eisenbahn und zum Bundesgrenzschutz**

### **7.1 Verbindungsaufnahme zur Eisenbahn**

Jede Verbindungsaufnahme zur Eisenbahn erfolgt zur Notfalleitstelle Eisenbahn. Dies gilt insbesondere für

- Feuerwehralarmierungsstellen (Polizeiinspektionen, Feuerwehrleitstellen, Rettungsleitstellen, Integrierte Leitstellen)
- Feuerwehreinsatzzentralen/ Feuerwehrleitstellen
- Einsatzleiter

Die Zuständigkeitsbereiche und Rufnummern der Notfalleitstellen der Deutschen Bahn AG sind in der Anlage 1 "Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katatrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG" dargestellt. Dort ist auch die in Ausnahmefällen mögliche Kontaktaufnahme über das Streckennetz der DB AG beschrieben.

#### Hinweis:

Werden von den Aufgabenträgern Alarm- und Einsatzpläne Eisenbahn für Strecken erstellt, die nicht in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG liegen, so hat der Aufgabenträger den Infrastrukturanbieter (Netzbetreiber) sowie dessen Notfallmanagement (Notfalleitstelle, Notfallmanager) zu ermitteln und entsprechend in den Alarm- und Einsatzplan aufzunehmen.

### **7.2 Verbindungsaufnahme zum Bundesgrenzschutz**

Jede Verbindungsaufnahme zum Bundesgrenzschutz -Dienstzweig Bahnpolizei - erfolgt zu dem zuständigen Bundesgrenzschutzamt (Lage-dauer-dienst).

Dies gilt insbesondere für

- Feuerwehreinsatzzentralen/Feuerwehrleitstellen
- Einsatzleiter

Die Zuständigkeitsbereiche und die Rufnummern der BGS-Ämter sind in der Anlage 4 aufgeführt.

## **8 Anlagen**

**Anlage 1 Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG**

**Anlage 2 Übersichtskarte: Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG**

**Anlage 3 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) in Rheinland-Pfalz**

**Anlage 4 Zuständigkeit des Bundesgrenzschutzes**

**Anlage 5 Grundsätze zur Erstellung von objektbezogenen Alarm- und Einsatzplänen für Eisenbahntunnel**

**Anlage 6 Verteiler des Alarm- und Einsatzplanes Eisenbahn**

## Anlage 1

# Richtlinie über die Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Gleisbereich der Deutschen Bahn AG



Rheinland-Pfalz

Ministerium des Innern und für Sport

**DB Netz**



- 1 VORBEMERKUNG
- 2 DAS DB AG NOTFALLMANAGEMENT
  - 2.1 Grundsätzliches und Ziel
  - 2.2 Gliederung des Notfallmanagements
  - 2.3 Notfallmanager
- 3 MELDUNG VON SCHADENSEREIGNISSEN AN DIE FEUERWEHR-ALARMIERUNGSSTELLEN
- 4 MELDUNG VON SCHADENSEREIGNISSEN AN DIE DEUTSCHE BAHN AG
  - 4.1 Kontaktaufnahme mit der Notfallleitstelle der DB AG
- 5 EINSATZ IM GLEISBEREICH
  - 5.1 Grundsätzliches
  - 5.2 Gleisperrungen
- 6 EINSATZ IM GLEISBEREICH UNTER OBERLEITUNGSANLAGEN
  - 6.1 Grundsätzliches
  - 6.2 Abschalten der Oberleitungen
  - 6.3 Bahnerden
- 7 GEFAHRGUTTRANSPORTE
  - 7.1 Grundsätzliches
  - 7.2 Kennzeichnung der Wagen
  - 7.3 Beförderungspapiere
  - 7.4 Armaturen und Sicherheitseinrichtungen an Kesselwagen
  - 7.5 Kesselwagentypen

8 KUPPELN VON FAHRZEUGEN

9 NOTFALLTECHNIK DER DB AG

9.1 Einheitshilfsgerätewagen (EHG), Einheitshilfsgerätezüge (EHZ)

9.2 Kranwagen

9.3 Oberleitungsgerätewagen

9.4 Sonstige technische Geräte und Sonderfahrzeuge

9.5 Rettungszüge

10 PLÄNE/KARTEN

11 AUFRÄUMARBEITEN

## 1 Vorbemerkung

Diese Richtlinie dient der Zusammenarbeit im Brand- und Katastrophenschutz im Land Rheinland-Pfalz zwischen

- der Deutschen Bahn AG (DB AG) und
- den Landkreisen und Gemeinden (Aufgabenträger gemäß Landesgesetz über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz - LBKG -) mit den beauftragten Hilfsorganisationen für den Bereich der Gleise der DB AG.

Bei Einsätzen im Bereich von Gleisen können besondere Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb heraus entstehen, z.B. dadurch, dass Züge mit hohen Geschwindigkeiten und großen Lasten fahren. Dies führt zu langen Bremswegen von 700 m bis zu 3000 m (Schnellfahrstrecken).

Alle Maßnahmen, die ergriffen werden, um Menschen zu retten und/oder Sachwerte zu schützen und zu bergen, müssen von dem Gedanken getragen sein, mögliche Eigengefährdung zu vermeiden und das Schadensausmaß so gering wie möglich zu halten.

## 2 Das DB AG Notfallmanagement

### 2.1 Grundsätzliches und Ziel

Mit Gründung der DB AG wurde das DB AG Notfallmanagement eingeführt. Alle Ereignisse, die den störungsfreien Ablauf oder die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigen können, fallen in die Zuständigkeit des Notfallmanagements. Es umfasst hierbei alle organisatorischen, personellen und materiellen Maßnahmen.

Ziel des Notfallmanagements ist: Gefahren und Schäden für Menschen, Tiere, Umwelt und Sachen abzuwenden oder zu begrenzen.

Die DB AG Notfallmanager (Abschnitt 2.3) sind beauftragt, durch enge Kontakte zu den Organisationen für die Gefahrenabwehr die erforderliche und vorhandene Rettungskette so eng wie möglich zu knüpfen, um im Ereignisfall das störungsfreie Zusammenspiel der bahneigenen Stellen mit den Landkreisen/Gemeinden und den Hilfsorganisationen sicherzustellen. Zu diesem Zweck finden permanent Gespräche auf allen organisatorischen Ebenen, aber auch realitätsbezogene gemeinsame Übungen und Schulungen statt.

## 2.2 Gliederung des Notfallmanagements

### DB Netz AG

In der DB AG ist vornehmlich die DB Netz AG unter anderem für die Vorhaltung des Schienennetzes und für die Betriebssicherheit einschließlich des Notfallmanagements verantwortlich.

### Niederlassungen

Die DB Netz AG der DB AG verfügt über 7 Niederlassungen (NL) in der Bundesrepublik Deutschland. Für Rheinland-Pfalz sind die drei Niederlassungen West, Mitte und Südwest zuständig.

An dem Sitz jeder Niederlassung ist eine Betriebszentrale mit einer Notfallleitstelle eingerichtet.

### Betriebsstandorte

Jeder Niederlassung sind Betriebsstandorte zugeordnet (s. Tabelle Blatt 6).

Die Leiter der Betriebsstandorte sind die Ansprechpartner der Landkreise und Gemeinden für die allgemeine, planerische Abstimmung. Den Leitern der Betriebsstandorte unterstehen die Notfallmanager (Abschnitt 2.3). Bei Bränden und Unfällen nehmen die Leiter der Betriebsstandorte die Aufgabe der Fachberatung bei den Katastrophenschutzleitungen der Landkreise/kreisfreien Städte wahr.

### Netzbezirke

In den Bereichen der Betriebsstandorte sind Netzbezirke eingerichtet. Diese Netzbezirke sind auch gleichzeitig Notfallbezirke der DB Netz AG.

Der Netzbezirk umfaßt einen örtlich festgelegten Bereich der DB AG. Er ist so bemessen, daß der Notfallmanager einen Ereignisort in der Regel innerhalb von 30 Minuten nach seiner Alarmierung erreichen kann.

## Zuständigkeiten der DB Netz AG in Rheinland-Pfalz

Niederlassung mit Betriebszentrale und Notfallleitstelle	Betriebsstandorte	Netzbezirke
Niederlassung West mit Betriebszentrale und Notfallleitstelle in Duisburg	Hagen	Siegen
	Köln	Troisdorf
Niederlassung Mitte mit Betriebszentrale und Notfallleitstelle in Frankfurt/Main	Mainz	Bingen
		Mainz
		Kirn
	Koblenz	Koblenz
		Gerolstein
		Cochem
		Trier
Frankfurt/M.	Limburg	
Niederlassung Südwest mit Betriebszentrale und Notfallleitstelle in Karlsruhe	Saarbrücken	Kaiserslautern
	Karlsruhe	Karlsruhe
		Neustadt (Weinstraße)
		Ludwigshafen

Anmerkung:

Die örtlichen Abgrenzungen der Zuständigkeit der Niederlassungen, Betriebsstandorte und Netzbezirke ist aus der Übersichtskarte „Eisenbahnen in Deutschland (Streckenkarte)“ zu entnehmen – Anlage 2 des RAEP Eisenbahn.

Der Ansprechpartner des Betriebsstandortes ist jeweils der „Leiter und örtlicher Beauftragter für Sicherheit“; der Ansprechpartner des Netzbezirkes ist jeweils der „1. Bezirksleiter Betrieb“. Namen und Erreichbarkeit (Telefon, Telefax) der Ansprechpartner sind in die Allgemeinen Alarm- und Einsatzpläne der Gemeinden/ Katastrophenschutzpläne der Landkreise bzw. der kreisfreien Städte aufzunehmen.



### **Notfalleitstellen**

Die DB AG unterhält z.Zt. 15 Notfalleitstellen. Notfalleitstellen sind ständig besetzte DB AG-Stellen, die Meldungen über gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb aufnehmen, weitergeben, erste Schutzmaßnahmen treffen und die erforderlichen Alarmierungen nach eigenem Plan durchführen.

(Anmerkung: Die DB AG strebt eine Reduzierung der Notfalleitstellen auf eine Zahl von 7 bis Ende 2000 an.)

## **2.3 Notfallmanager**

Der Notfallmanager ist der Leiter eines Notfallbezirkes. Er ist in seinem Bezirk der direkte Ansprechpartner bei allen Fragen bezüglich der Alarm- und Einsatzplanung sowie bei gefährlichen Ereignissen vor Ort und vertritt im Einsatzfall die DB AG.

Der Notfallmanager ist mit deutlich erkennbarer Kleidung in Warnfarbe ausgestattet; die Kleidung ist mit „DB-Notfallmanager“ beschriftet.

### **Aufgaben des Notfallmanagers**

Der Notfallmanager erledigt alle Aufgaben, die im operativen Bereich der Niederlassungen im Zusammenhang mit Bahnbetriebsunfällen, gefährlichen Unregelmäßigkeiten und Störungen anfallen.

Hieraus ergeben sich folgende Aufgaben:

- für die Sicherheit der Reisenden und der beförderten Güter sorgen;
- für die Sicherheit der Personen sorgen, die mit der Rettung von Verunglückten, der Bergung von Gütern, der Beseitigung von Schäden sowie der Wiederherstellung des Betriebes beschäftigt sind;
- alle Aktivitäten mit den beteiligten Organisationen und Stellen abstimmen
- eine schnellstmögliche Wiederherstellung des Betriebes erreichen.

### **Einsatzabwicklung**

Bei Schadensereignissen erfolgt die Kontaktaufnahme von Seiten der Landkreise/Gemeinden oder den Feuerwehrleitstellen/Feuerwehreinsatzzentralen mit dem Notfallmanager in der Regel über die zuständige Notfalleitstelle der DB AG.

#### Der Notfallmanager

- berät ggf. während seiner Anfahrt per Telefon den Einsatzleiter gemäß LBKG,
- erdet die Fahrstromleitungen, soweit dies notwendig ist,
- berät den Einsatzleiter an der Einsatzstelle und ist Fachberater der DB AG in der Einsatzleitung
- übernimmt die Kommunikation mit allen Stellen der DB AG,

Der Notfallmanager steht in der Regel spätestens 30 min nach seiner Alarmierung der Einsatzleitung vor Ort zur Verfügung.

Der Notfallmanager ist gehalten, mit der Feuerwehreinsatzzentrale oder dem Einsatzleiter Kontakt aufzunehmen, wenn sich sein Eintreffen verzögert.

### 3 Meldung von Schadensereignissen an die Feuerwehralarmierungsstellen

Meldungen der DB AG an die Feuerwehralarmierungsstellen (Polizeiinspektionen, Rettungsleitstellen, Feuerwehrleitstellen, Integrierte Leitstellen gemäß Kapitel 2, Blatt 2) mit der Bitte um Hilfeleistung oder zur Information sind erforderlich bei:

- Unfällen mit Personenschäden
- Bränden
- konkreten Gefährdungen für den Bahnbetrieb
- drohenden oder bereits eingetretenen Umweltschäden

Zu melden ist auch in Zweifelsfällen und in Fällen, in denen ein Eingreifen der Feuerwehr nicht erforderlich ist, bei denen aber die Öffentlichkeit auf ein Geschehen aufmerksam wird.

Die Meldungen an die Feuerwehralarmierungsstellen erfolgen in der Regel von den **Notfalleitstellen** der DB AG.

#### Entsendung des Notfallmanagers

Bei Meldungen von Schadensereignissen, die den Einsatz von Feuerwehren und/oder anderen Hilfsorganisationen erforderlich machen, ist bei der Abgabe der Meldung von der Notfalleitstelle die Entsendung des **Notfallmanagers** zur Schadensstelle - unaufgefordert - mitzuteilen.

## 4 Meldung von Schadensereignissen an die DB AG

### Meldungen zur Notfalleitstelle der DB AG

Bei Hinweisen, aus denen sich eine Gefährdung des Bahnbetriebs ergibt, ist von den Feuerwehralarmierungsstellen (Polizeiinspektionen, Rettungsleitstellen, Feuerwehrleitstellen, Integrierte Leitstellen) ggf. von den Feuerwehreinsatzzentralen sofort die zuständige Notfalleitstelle zu informieren, die den Nothalt von - auf die Schadensstelle zufahrenden - Zügen und das Abschalten der Oberleitungen sowie weitere bahninterne Benachrichtigungen veranlasst.

Die Benachrichtigung der zuständigen Stellen innerhalb der DB AG (z.B. der zuständigen Fahrdienstleitungen, Notfallmanager und der Zentralschaltstellen) erfolgt durch diese selbst.

Die Rufnummern der für Rheinland-Pfalz zuständigen Notfalleitstellen sind:

Frankfurt/M	Tel.: 069/265-1058	Fax: 069/265-37110
Karlsruhe	Tel.: 0721/938-1058	Fax: 0721/938-4379
Duisburg	Tel.: 0203/3017-1058	Fax: 0203/3017-1530

Die Zuständigkeitsbereiche sind in der Übersichtskarte der Anlage 2 dargestellt.

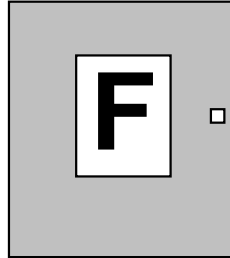
### Anforderung des Notfallmanagers

Bei Meldungen von Schadensereignissen, die den Einsatz von Feuerwehren und/oder anderen Hilfsorganisationen erforderlich machen, ist bei der Abgabe der Meldung von der Notfalleitstelle die Bestätigung über die Entsendung des **Notfallmanagers** zur Schadensstelle einzuholen.

### Meldungen über Fernsprecher

Sollte es in Ausnahmefällen erforderlich sein, vom Streckennetz aus direkt Kontakt mit der DB AG aufzunehmen, so können auch die Strecken-Fernsprecher

(F-Kästen) benutzt werden. Die mit einem „F“ gekennzeichneten Kästen entlang der DB AG-Strecken beinhalten einen Fernsprecher. Die Fernsprechkästen werden mit einem Innen-Vierkantsteckschlüssel (9 mm) geöffnet. Eine Rufzeichentafel zeigt auf, wie der für diesen Streckenabschnitt zuständige Fahrdienstleiter erreicht wird.



Vorderansicht eines Strecken-Fernsprechers (F- Kasten)

In jedem F- Kasten ist eine entsprechende Rufzeichentafel angebracht.

**Rufzeichentafel (Beispiel)**  
**Streckenverbindung Fulda - Kirchheim**

Notruf	<u>10</u> <u>10</u> <u>10</u>
Zugmelderuf Ri Fulda	<u>10</u> <u>10</u>
Zugmelderuf Ri Kirchheim	<u>10</u>
Sammelruf	<u>1</u> <u>3</u> <u>1</u> <u>3</u>
Störungen melden an: E- Stelle Fulda	

Sprechstelle	Strecken- Km	Rufzeichen
Bf Fulda, Fdl	234,738	— —
unbesetzte Sprechstelle		- - - - -
Bf Kirchheim, Fdl	196,480	- —
Fernsprech- Vermittlung unbesetzte Sprechstelle	234,738	- - - - - - -
Es bedeuten: <u>1</u> <u>3</u> <u>10</u> <b>ununterbrochene Kurbelumdrehungen</b>		

## 5 Einsatz im Gleisbereich

### 5.1 Grundsätzliches

**Bei Einsätzen im Gleisbereich ist sofort Kontakt mit der Notfalleitstelle aufzunehmen.**

Dieses ist ein unabdingbares Erfordernis, um ein höchstmögliches Maß an Sicherheit für die eingesetzten Hilfskräfte im Gleisbereich sicherzustellen.

Nicht allein die Gefahr, die von Schienenfahrzeugen, sondern insbesondere auch die Gefahr, die von den Oberleitungen (15 000 Volt) ausgehen kann, muß bei allen Einsätzen im Gleisbereich primär berücksichtigt werden. Deshalb müssen beim Betreten des Gleisbereiches besondere Sicherheitsbestimmungen uneingeschränkt beachtet werden.

Die besonderen Sicherheitsbestimmungen, Zuständigkeiten, Begriffserklärungen und Handlungsabläufe bei Einsätzen im Gleisbereich unter Oberleitungsanlagen sind im Abschnitt 6 beschrieben.

### 5.2 Gleisperrungen (Einstellung des Fahrbetriebes)

Vor Beginn von Tätigkeiten im Gleisbereich sind die Gleise im notwendigen Umfang zu sperren, damit keine weiteren Fahrten mehr stattfinden (Einstellung des Fahrbetriebes).

Gleisperrungen können veranlasst werden von der Notfalleitstelle, dem Notfallmanager oder dem zuständigen Fahrdienstleiter.

Wegen der unterschiedlichen Verhältnisse und Signaltechnik auf den einzelnen Bahnstrecken kann nicht allgemein angegeben werden, welcher Zeitraum für die Einstellung des Fahrbetriebs erforderlich ist.

Die Gleisanlage kann von Einsatzkräften erst dann betreten werden, wenn dem Einsatzleiter eine **Bestätigung der Gleisperrung** von der Notfalleitstelle, dem Notfallmanager oder dem zuständigen Fahrdienstleiter vorliegt:

- a) Der Notfallmanager ist noch nicht an der Einsatzstelle eingetroffen.
  - Die Feuerwehr-Einsatzzentrale (FEZ) fragt bei der Notfalleitstelle ab, ob die Gleisperrung durchgeführt wurde. Die Notfalleitstelle bestätigt der FEZ die Gleisperrung über Telefax. Die FEZ unterrichtet ihrerseits den Einsatzleiter.

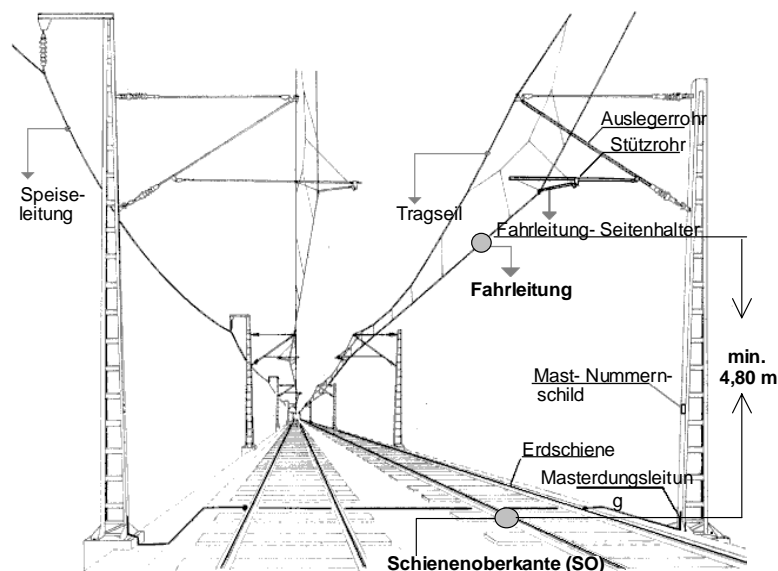
- b) Der Notfallmanager ist bereits an der Einsatzstelle anwesend.
- Der Notfallmanager teilt die Sperrung der Gleise - nach bahninterner Abstimmung - unmittelbar dem Einsatzleiter mündlich oder schriftlich mit.

Eine Wiederaufnahme des Fahrbetriebs (mit oder ohne Einschränkungen) wird vom Notfallmanager veranlasst und bedarf der vorherigen Zustimmung des Einsatzleiters.

## 6 Einsatz im Gleisbereich unter Oberleitungsanlagen

### 6.1 Grundsätzliches

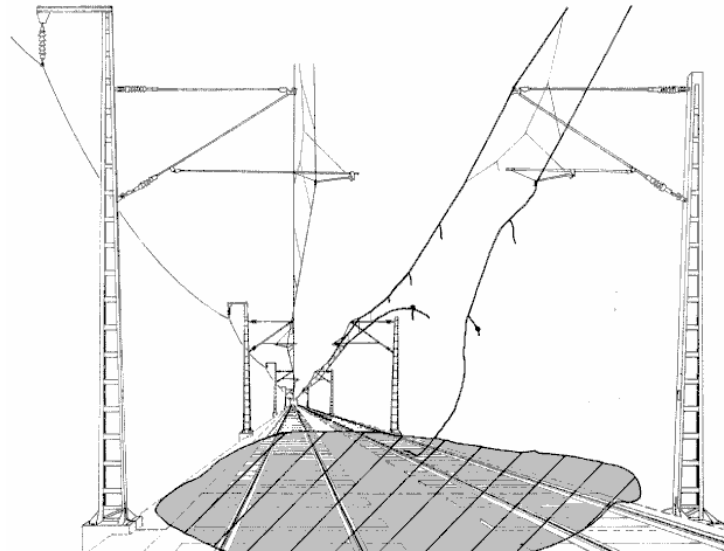
Die Oberleitungsanlagen stehen ständig unter einer Spannung von ca. **15 000 Volt**. Die Fahrleitung liegt in der Regel 5,50 m bis 6,00 m über Schienenoberkante (SO). Sie kann auch im Bereich von Brücken und Tunneln sowie in Bergsenkungsgebieten auf 4,95 m, in Ausnahmefällen auf 4,80 m über SO abgesenkt sein.



Oberleitungsanlage mit Stützpunkten an Rohrschwenauslegern

Von allen unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung (Fahrleitung und Speiseleitung) muss generell nach DIN VDE 0132 ein Mindestabstand von 3,0 m eingehalten werden; bei Rettungsarbeiten ist eine **Annäherung bis auf 1,5 m** möglich.

Herabhängende Leitungen, auch wenn sie den Erdboden berühren, bergen Gefahren in sich.



Oberleitungsanlage mit gerissener Fahrleitung

**Bei herabhängenden Leitungen darf der Gleisbereich im Umkreis von 10 Metern nicht betreten werden. Eine weitere Annäherung ist erst dann möglich, wenn die Oberleitungsanlage ausgeschaltet und bahngeerdet ist (Gefahr der Schrittspannung).**

Das Entfernen von in Oberleitungen hängenden Gegenständen, auch unter Verwendung von Erdungsstangen o.ä. ist nur bei ausgeschalteten und bahngeerdeten Oberleitungen zulässig.

Es ist lebensgefährlich, einen in unmittelbarer Nähe der Fahrleitung oder Speiseleitung (Abstand weniger als 1,5 m) befindlichen Verunglückten zu retten, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Anlage ausgeschaltet und bahngeerdet ist.

Wenn die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 0132 nicht eingehalten werden können, darf mit dem Einsatz erst begonnen werden, wenn der spannungsfreie und geerdete Zustand der Oberleitungsanlage hergestellt ist und dies dem Einsatzleiter der Feuerwehr eindeutig mitgeteilt wurde.

Für Löscharbeiten sind die Strahlrohr-Mindestabstände nach DIN VDE 0132:

Löschmittel	≤ 1 kV	≤ 30 kV	≤ 110 kV
Wasser	(≤ 1000 V)		
CM- Sprühstrahl	1 m	3 m	3 m
CM- Vollstrahl	5 m	5 m	6 m

## 6.2 Abschalten der Oberleitungen

Bei Beschädigungen der Oberleitungen, bei Arbeiten mit Kränen, bei Arbeiten auf Fahrzeugdächern sowie bei sonstigen Arbeiten, bei denen der Schutzabstand von 1,5 m unterschritten wird und die Gefahr der unbeabsichtigten Annäherung an die Oberleitungen besteht, sind die Oberleitungen abzuschalten und bahnzuerden (Bahnerden siehe Abschnitt 6.3).

Zuständig für das Abschalten der Oberleitungen ist die DB Netz AG.

Die Bestätigung der Abschaltung der Oberleitungen wird dem Einsatzleiter wie folgt übermittelt:

- a) Der Notfallmanager ist noch nicht an der Einsatzstelle eingetroffen.
  - Die Bestätigung, dass die Oberleitungen abgeschaltet sind, kann vom Einsatzleiter unmittelbar bei der Notfallleitstelle eingeholt werden.
  - Die Feuerwehr-Einsatzzentrale (FEZ) fragt bei der Notfallleitstelle ab, ob die Gleissperrung durchgeführt wurde. Die Notfallleitstelle bestätigt der FEZ die Gleissperrung über Telefax. Die FEZ unterrichtet ihrerseits den Einsatzleiter.
- b) Der Notfallmanager ist bereits an der Einsatzstelle anwesend.
  - Der Notfallmanager teilt die Abschaltung der Oberleitungen - nach bahninterner Abstimmung - unmittelbar dem Einsatzleiter mündlich oder schriftlich mit.



### 6.3 Bahnerden

Zweck der Erdung der Oberleitungen (Bahnerden) ist der Abbau induktiver oder kapazitiver Spannungen auch der abgeschalteten Oberleitungen sowie der Wiedereinschaltenschutz.

Das Bahnerden dient der Beseitigung einer bahntypischen Gefahr und ist damit Aufgabe der DB Netz AG.

Das Bahnerden erfolgt vorrangig durch die Notfallmanager, andere berechnigte Mitarbeiter der DB Netz AG oder in Ausnahmefällen durch den Bundesgrenzschutz. Sie sind mit eigenen Erdungsgeräten ausgerüstet. In Bahnhöfen und erforderlichenfalls weiteren Betriebsstellen werden weitere Erdungsgeräte vorgehalten.

Außerdem können in der Regel Triebfahrzeugführer der Verkehrsunternehmen im Bereich elektrifizierter Strecken mit Hilfe der örtlich vorgehaltenen Bahnerdungsgeräte erden.

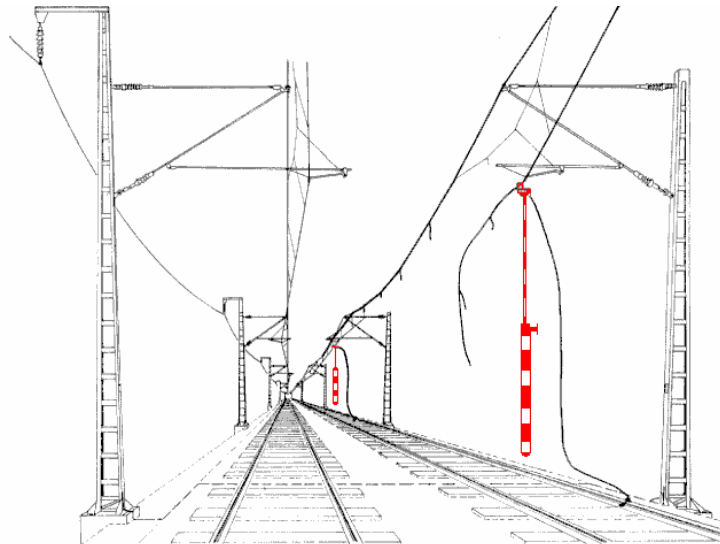
**Feuerwehren** können nach Absprache mit der DB AG - auf freiwilliger Basis - das Erden vornehmen. Voraussetzung dafür ist, dass sie nach ihrer Leistungsfähigkeit und nach besonderer Ausbildung dazu in der Lage sind. Die besondere Ausbildung wird von der DB AG durchgeführt.

Bei unübersichtlichen Oberleitungen an mehrgleisigen Strecken, bei schlechten Sichtverhältnissen, an Weichen, Einspeisungen und Trennstellen ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen und abzuwägen, ob auch bei vorgesehener Erdung durch die Feuerwehr das Eintreffen des Notfallmanagers abzuwarten ist.

**Bevor bahngeerdet werden darf, müssen die Oberleitungen abgeschaltet sein.**

**Die Oberleitungen sind an jeder Stelle, an der sie geerdet werden sollen, vorher mit dem Spannungsprüfer daraufhin zu prüfen, ob sie abgeschaltet sind.**

**Es muß jeweils beiderseits der Ereignisstelle bahngeerdet werden.**



Oberleitung bahngeerdet

Das Feststellen der Spannungsfreiheit und die Durchführung einer Bahnerdung darf je Erdungsstange nur von einer Person durchgeführt werden. Das zweifache Erden einer Ereignisstelle darf von zwei Personen (1 Person je Erdung) durchgeführt werden.

**Die Entscheidung zur Aufhebung der Bahnerdung trifft der Notfallmanager; sie erfolgt in Abstimmung mit dem Einsatzleiter.**

Die DB AG stattet die zum Bahnerden vorgesehenen und ausgebildeten **Feuerwehren** aus mit je zwei Erdungsvorrichtungen, bestehend aus einer fünfteiligen Erdungsstange und zwei Erdungsseilen mit Anschlussteilen (Fahrdratklemme und Schienenfußerdungsklemme) und Spannungsprüfer. **Die regelmäßige Überprüfung der Erdungsgeräte erfolgt durch die DB AG.**

Die Unterweisung der **Feuerwehren** muss alle zwei Jahre wiederholt werden. Die Durchführung der Ausbildung und Unterweisungen der Feuerwehrangehörigen sind aktenkundig nachzuweisen.

## 7 Gefahrguttransporte

### 7.1 Grundsätzliches

Die DB AG befördert große Mengen gefährlicher Güter. Gefährliche Güter sind Stoffe und Gegenstände, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren insbesondere für Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können.

Die Beförderung richtet sich nach der „Verordnung über innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen (Gefahrgutverordnung Eisenbahn - GGVE).

Die Notfallleitstellen der DB AG können jederzeit lückenlos und umfassend Informationen über die Beladung der Waggons mit Gefahrgut und sonstige im Zusammenhang mit dem Gefahrgut zu beachtende Umstände geben.

### 7.2 Kennzeichnung der Wagen

Jeder einzelne Wagen (einschließlich Großcontainer), Kesselwagen und Tankcontainer muß auf beiden Seiten mit Gefahrzetteln nach Anhang IX der Anlage zur Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) gekennzeichnet sein, soweit dies in den Beförderungsvorschriften der jeweiligen Klasse vorgeschrieben ist (vgl. Anlagen 1 und 2 der GGVE).

Kesselwagen und Tankcontainer sowie Wagen (einschließl. Großcontainer) für Güter in loser Schüttung sind zusätzlich an beiden Längsseiten mit einer orangefarbenen Kennzeichnung nach Anhang VIII der Anlage zur GGVE versehen (vgl. Anlage 3 der GGVE). Die Gefahrzettel Kennzeichnungen sind auch an ungereinigten, leeren Kesselwagen, Tankcontainern angebracht (vgl. Anlage 2 der GGVE).

An den Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs sind die in der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) vorgeschriebenen Gefahrzettel Kennzeichnungen angebracht.

Die Gefahrzettel Kennzeichnungen im Schienenverkehr haben dieselbe Bedeutung wie im Straßenverkehr und sehen auch gleich aus.



Ein großer Teil der gefährlichen Güter wird mit Spezialwaggons befördert, u. a. auch mit Kesselwagen.

### 7.3 Beförderungspapiere

Die Beförderungspapiere (Frachtbriefe) für gefährliche Güter enthalten die Bezeichnung des Stoffes oder Gegenstandes gemäß GGVE.

#### Frachtbrief

<b>Frachtbrief</b> ④ Absender - Postanschrift Gase-Technik GmbH Pionierstraße 10 32423 Minden Tel. Fax ⑤ Empfänger - Postanschrift West-Gas AG Industriestraße 15 44627 Herne Tel. Fax	① Kundennummer ② Frachtkarte Nr. (Wagen) (13)	③ Kundennummer ④ Frachtkarte Nr. (Wagen) (13)	⑥ Anzahl ⑦ Waggons (8)	⑧ Waggons (8) ⑨ Anzahl ⑩ Waggons (8)	⑪ Waggons (8) ⑫ Anzahl ⑬ Waggons (8)
	② Für die Eisenbahn verbindlich, Abweichungen (19)	③ Zahlungsvermerk (2-9) (10) INCOTERMS : : <input type="checkbox"/> unfrei <input type="checkbox"/> frei	④ Rückruf für Zoll- oder Sicherheitsbehörden ⑤ Spät-/Zög. Nr. (Wagen) (14)	⑥ Spät-/Zög. Nr. (Wagen) (14)	⑦ Spät-/Zög. Nr. (Wagen) (14)
⑭ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ⑮ Plz. 44627 <b>Herne</b> ⑯ Ladeort Empfänger	⑰ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ⑱ Plz. 44627 <b>Herne</b> ⑲ Ladeort Empfänger	⑳ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ㉑ Plz. 44627 <b>Herne</b> ㉒ Ladeort Empfänger	㉓ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ㉔ Plz. 44627 <b>Herne</b> ㉕ Ladeort Empfänger	㉖ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ㉗ Plz. 44627 <b>Herne</b> ㉘ Ladeort Empfänger	㉙ Plz. 32423 <b>Minde</b> n ㉚ Plz. 44627 <b>Herne</b> ㉛ Ladeort Empfänger
⑳ Inhalt - Bezeichnung des Gutes (12) 1 Kesselwagen 22/1977, Stickstoff, tiefgekühlt, flüssig 2, Ziffer 3 A, RID Der Behälter ist so isoliert, dass sich die Sicherheitsventile nicht vor dem 12.03.1999 öffnen können.			㉜ RID <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> ㉝ Gewicht des Gutes (11) 41.000	㉞ Summe	
㉟ Vermerk Privileg ㊱ Vermerk BFM-Code ㊲ Vermerk Spät-/Zög. Nr.			㊳ Summe		

Im Schienenverkehr werden das gefährliche Gut und die zugehörigen Beförderungspapiere mit demselben Zug befördert, um jederzeit und insbesondere bei Unfällen eine Identifizierung des Gutes sowie eine rasche und qualifizierte Weitergabe der gefahrgutrelevanten Angaben an die Einsatzkräfte zu ermöglichen.

Die Beförderungspapiere werden auf dem Triebfahrzeug mitgeführt.

### **Wagenliste**

Der Triebfahrzeugführer wird zusätzlich über eine besondere Liste (Wagenliste) informiert. In dieser Liste werden zu den einzelnen Wagen bestimmte Gefahrgutmerkmale wie z.B. die UN-Nr. erfasst.

Diese Wagenliste kann auch über ein besonderes EDV- System der DB AG von der Notfalleitstelle abgerufen werden, um den Gefahrgutinhalt (UN- Nr.) bestimmter Güterwagen eines Zuges feststellen zu können.

### **Unfallmerkblätter**

Von der Eisenbahn sind insbesondere für das Verhalten bei Unfällen für häufig beförderte gefährliche Güter schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter) vorzuhalten. In Erfüllung dieser Verpflichtung wird auf den Triebfahrzeugen eine Sammlung von Unfallmerkblättern mitgeführt.

Hält die DB AG für ein bestimmtes gefährliches Gut kein Unfallmerkblatt vor, so weist der Absender entweder im Frachtbrief auf ein voll anwendbares Unfallmerkblatt der Eisenbahn hin oder dem Frachtbrief ist ein Unfallmerkblatt beigegeben.

Im kombinierten Verkehr gibt der Absender die vorgeschriebenen Unfallmerkblätter (Randnummer 10 385 der GGVS) dem Frachtbrief bei.  
Zusätzlich sind die Notfallmanager mit Unterlagen „Sicherheitstechnische Maßnahmen bei Freiwerden gefährlicher Güter“ ausgestattet.

## 7.4 Armaturen und Sicherheitseinrichtungen an Kesselwagen

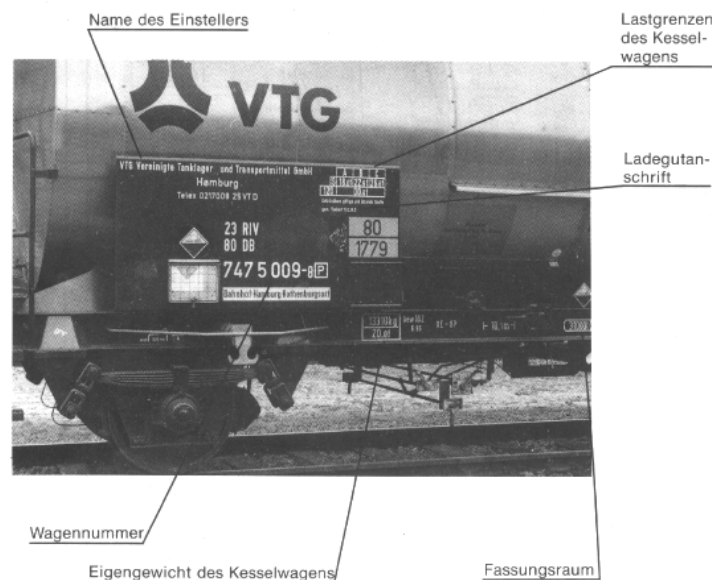
Ein großer Teil der transportierten Gefahrgüter wird in Kesselwagen befördert. Im besonderen handelt es sich hierbei um flüssige oder gasförmige Stoffe. Je nach Natur der Stoffe sind die Tanks in bezug auf Material, Armaturen und Sicherheitseinrichtungen unterschiedlich ausgelegt. Das Volumen des Tankes richtet sich hauptsächlich nach der Dichte des zu befördernden Stoffes und der höchstzulässigen Achsenlast für den Wagen. Es gibt Kesselwagen mit einem Tankinhalt  $8 \text{ m}^3$  bis über  $100 \text{ m}^3$ . Die hier dargestellten Bauarten sind nur eine Auswahl aller im Betrieb befindlichen Typen, umfassen aber die meisten der im Bereich der DB AG vorkommenden Kesselwagen. Bis auf wenige Ausnahmen werden die Eisenbahnkesselwagen von privaten Betreibern bewirtschaftet.

### Tankschild

Jeder Tank ist mit einem Tankschild, auf dem wichtige Angaben über den Tank enthalten sind, ausgerüstet. Das Tankschild ist an einer gut zugänglichen Stelle dauerhaft angebracht. Es enthält u.a. Angaben über Betriebsdruck, Baujahr, Rauminhalt und Prüfdaten.

### Wagenanschrift

Weiterhin sind an beiden Längsseiten der Tanks folgende Angaben vorhanden:



## 7.5 Kesselwagentypen

Die Gesamtheit der Kesselwagen läßt sich aufgrund der unterschiedlichen physikalischen bzw. chemischen Eigenschaften der Transportgüter in 2 Typen unterteilen. Bezüglich des Verwendungszweckes unterscheidet man in

- Kesselwagen für Druckgase
- Kesselwagen für flüssige Stoffe

### Kesselwagen für Druckgase

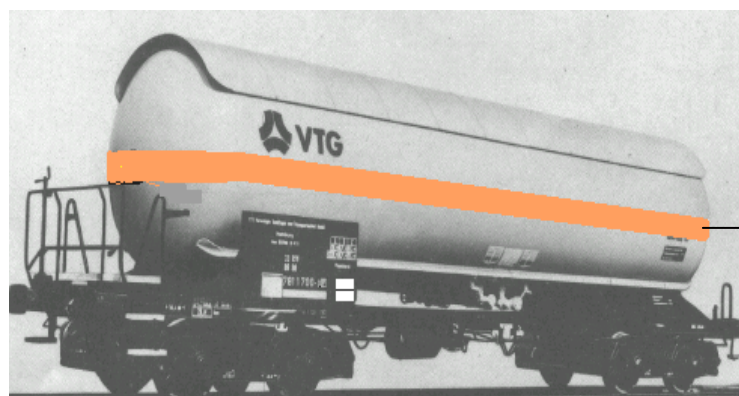
Die Kesselwagen zum Transport von verflüssigten Gasen unterscheidet man entsprechend der Anordnung der Füll- und Entleereinrichtungen in

- Druckgaskesselwagen mit Untenentleerung
- Druckgaskesselwagen mit Obenentleerung
- Kesselwagen für tiefkalt verflüssigte Gase

Die Mehrzahl dieser Kesselwagen hat untenliegende Füll- und Entleerarmaturen. Obenliegende Füll- und Entleerarmaturen sind bei Druckkesselwagen für hochgiftige, unter Druck verflüssigte Gase wie z.B. Chlor, Schwefeldioxid vorgeschrieben.

### Orangefarbene Streifen

Als äußeres Kennzeichen sind Kesselwagen für Druckgase mit einem etwa 30 cm breiten orangefarbenem Streifen, der in der Höhe der Tankachse allseitig um den Tank herumführt, versehen.

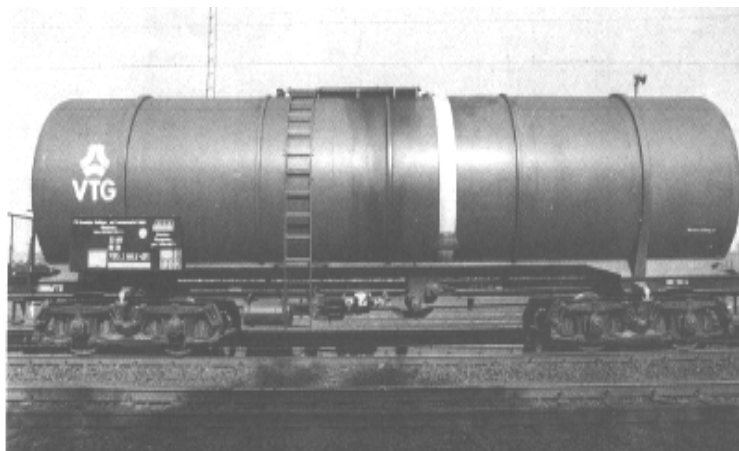


orangefarbener  
Streifen

### Kesselwagen für flüssige Stoffe

Kesselwagen für flüssige Stoffe unterscheidet man entsprechend ihres Verwendungszweckes und ihrer Ausrüstung in Kesselwagen mit:

- Untenentleerung (Mineralölkesselwagen)
- Obenentleerung (Chemiekesselwagen)
- Oben- und Untenentleerung



## 8 Kuppeln von Fahrzeugen

Unter diesem Begriff wird das Verbinden bzw. Trennen von Schienenfahrzeugen verstanden. Auf Grund der technischen Erfordernisse sind die Fahrzeuge mit verschiedenartigen Kupplungsbauarten ausgestattet. Jedes Fahrzeug verfügt in der Regel über eine Schraubenkupplung und eine Kupplung für die Hauptluftleitung (Roter Luftabsperrhahn).

Das Kuppeln von Fahrzeugen kann durch Bahnfremde nur in Ausnahmefällen, wie z. B. nach Gefahrgutaustritt, ggf. nach Weisung von Kundigen, vorgenommen werden.

Vor dem Trennen von Fahrzeugen sind die Fahrzeuge unbedingt gegen Entrollen zu sichern (Handbremse, Hemmschuh). Ungesichert abgestellte Fahrzeuge können jederzeit unbeabsichtigt in Bewegung geraten und stellen eine besondere Gefahr dar.



## 9 Notfalltechnik der DB AG

Durch die DB AG wird eine spezielle Notfalltechnik vorgehalten.

### 9.1 Einheitshilfsgerätewagen (EHG), Einheitshilfsgerätezüge (EHZ)

Die EHG und EHZ sind mit ihrer Ausrüstung für das Aufgleisen und Abschleppen von Eisenbahnfahrzeugen konzipiert. Jeder EHG und EHZ ist mit einem Leiter und 6 Mitarbeitern besetzt. Die EHG / EHZ sind flächendeckend über das Bundesgebiet auf derzeit 53 Standorte verteilt.

Ihre Anforderung ist zu allen Tageszeiten durch den Notfallmanager bzw. die Notfallleitstelle möglich.

### 9.2 Kranwagen

An 6 Standorten werden schienengebundene, unternehmenseigene Kräne mit einer Tragkraft von 75 t bzw. 160 t vorgehalten:

Standort	75 t Kran	160 t Kran
Hamburg	X	
Stuttgart	X	
München	X	
Dortmund	X	X
Leipzig	X	X
Fulda	X	X

Damit ist nicht ausgeschlossen, daß zur Rettung und Bergung an der Einsatzstelle straßenfahrbare Kräne eingesetzt werden.

Über die Auswahl und Anforderung von Kränen entscheidet der Notfallmanager in Absprache mit der Einsatzleitung.

### 9.3 Oberleitungsgerätewagen

Die Oberleitungsgerätewagen werden für die Reparatur an Oberleitungsanlagen eingesetzt.

Ihre Anforderung erfolgt durch den Notfallmanager.

### 9.4 Sonstige technische Geräte und Sonderfahrzeuge

Die DB AG stellt für die Bewältigung bahntypischer Gefahren Ausrüstung und ggf. Bedienungspersonal bereit. Dies kann folgende Bereiche betreffen:

- Auffangbehälter und leistungsfähige Umfüllpumpen für größere Mengen von Flüssigkeiten
- Dichtungsmaterialien, Armaturen entsprechend der Vielfalt des Bahnbetriebes
- Hebezeuge und Zuggeräte für größere Lasten

Die DB AG stellt sicher, dass für die Geräte in der Regel Eintreffzeiten von 90 Minuten für Hauptfahrstrecken, für alle anderen Strecken Eintreffzeiten von 120 Minuten eingehalten werden.

Über den Einsatz von Fahrzeugen und Geräten, die für die Reparatur von Gleisen und anderen Bahnanlagen vorgehalten werden bzw. für derartige Zwecke zum Einsatz kommen (z.B. Oberbaumaschinen, Güterwagen mit Oberbaustoffen u.ä.), entscheidet die DB AG.

### 9.5 Rettungszüge

Für die Schnellfahrstrecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart werden für Einsätze im Tunnel (Menschenrettung und Brandbekämpfung) Rettungszüge vorgehalten. Die Technik dieser Züge ist auf die vorhandene Infrastruktur ausgerichtet.

Der Einsatz von Rettungszügen (Rtz) ist aufgrund der besonderen technischen Einrichtungen des „Einsatzfahrzeuges Rtz“ und der besonderen Einsatzbedingungen in Eisenbahntunneln der Schnellfahrstrecken nicht vergleichbar mit üblichen Einsätzen von Feuerwehr und Rettungsdiensten. Deshalb werden die Feuerwehren und Rettungsdienste entlang der Schnellfahrstrecken aufbauend auf die Ausbildungsrichtlinien der Feuerwehren und Rettungsdienste am Rtz besonders ausgebildet.

Die Rtz-Standorte sind

- Hildesheim
- Kassel
- Fulda
- Würzburg
- Mannheim und Stuttgart

Die Alarmierung erfolgt nach einem besonderen Alarmplan für Schnellfahrstrecken.

**Rettungszüge können bei Bahnbetriebsunfällen auch außerhalb der Schnellfahrstrecken eingesetzt werden.**

Die Anforderung erfolgt durch den Notfallmanager nach Absprache mit der Einsatzleitung.

**Aufgaben des Rettungszuges (Rtz)**

Der Rtz kann folgende Aufgaben übernehmen:

- Transport von Verletzten
- Schutz der Einsatzkräfte am Einsatzort (unterstützt durch umgebungsluft-unabhängige Atemluftversorgung und unabhängige Energieversorgung)
- Durchführung lebensrettender Sofortmaßnahmen und Herstellung der Transportfähigkeit von Verletzten
- Transport von Reisenden und Verletzten zum Rettungsplatz (Verbandplatz)
- Unabhängige Kommunikation mit der Einsatzleitung
- Bereitstellung von elektrischer Energie
- Brandbekämpfung; Bereitstellung von Löschwasser und Feuerwehnormausrüstung

**Die Mannschaft**

Der Rtz ist konzipiert für eine Stammbesatzung von

- 2        Triebfahrzeugführer
- 1:19    Feuerwehreinsatzkräfte
- 2        Notärzte
- 8        Rettungssanitäter/- assistenten

**Ausrüstung**

Die technische Ausrüstung entspricht der DIN-Beladung eines LF 16 und RW 2 im modifizierter Form. Einige Spezialgeräte für den Tunnelleinsatz komplettieren die Ausrüstung.

Die medizintechnische Ausrüstung der Rtz ist in Anlehnung an die Ausstattung der Rettungsdienstfahrzeuge vorgenommen worden. Sie dient der notfallmedizinischen Erstversorgung und dem Transport im Großschadensfall mit Massenanfall von Verletzten.

## 10 Pläne / Karten

Die DB AG stellt den Aufgabenträgern (Landkreise und Gemeinden) die Pläne und Karten zur Verfügung, aus denen sich die Zugänglichkeit der Gleisanlagen und die Befahrbarkeit der Zuwegung und der Aufstellflächen ergeben. Die Pläne werden in einem Maßstab 1 : 25.000, in städtischen Verdichtungsgebieten in der Regel im Maßstab 1 : 10.000 erstellt.

Als Mindestbedarf werden für die Landkreise/kreisfreien Städte 2 Plansätze (KV/StV und ELW 2) und für die Gemeinden je 3 Plansätze (FEZ, ELW und Gemeindeverwaltung) für erforderlich gehalten.

Für besondere Objekte, z.B. große Bahnhöfe, Tunnel über 1.000 m Länge, Terminals und besondere Brückenbauwerke wird die DB AG betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne einschließlich der Feuerwehrpläne gemäß DIN 14 095 erstellen.

Diese Pläne sind mit den Aufgabenträgern abzustimmen; mindestens ein Exemplar ist jeweils den Aufgabenträgern auszuhändigen.

Für Tunnel von Neubaustrecken hat die DB AG gemäß der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes vom 01.07.1997 "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" Alarm- und Gefahrenabwehrpläne bereits ab einer Tunnellänge von 500 m zu erstellen.

## 11 Aufräumarbeiten

Die technische Hilfeleistung der Feuerwehren ist als gemeindliche Pflichtaufgabe auf die unmittelbare Gefahrenabwehr beschränkt. Darüber hinaus können Feuerwehren im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch außerhalb der Gefahrenabwehr der DB AG Hilfe leisten.

Die DB AG hält auch in Zukunft ein eigenes Hilfeleistungspotential vor und hat zusätzlich mit Privatunternehmen (z.B. zur Bereitstellung von Kränen) und auch mit der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk Vereinbarungen über Aufräumarbeiten nach Unfällen auf Anforderung der DB AG abgeschlossen.

## **Anlage 2**

**Übersichtskarte:**

**Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG**

## **Anlage 3    Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) in Rheinland-Pfalz**

### **1    Allgemeines**

Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, z.B. die Deutsche Bahn AG mit der DB Regio AG, der DB Reise und Touristik AG und der DB Cargo AG oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, z.B. die DB Netz AG, § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)).

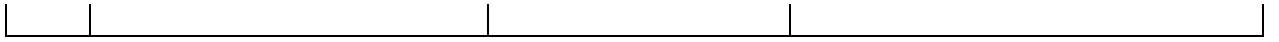
Die Deutsche Bahn AG als Eisenbahn des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt beaufsichtigt; nichtbundeseigene Eisenbahnen werden von den Ländern, in Rheinland-Pfalz vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beaufsichtigt (vgl. § 5 AEG).

Die wesentliche Basis des Hilfeleistungssystems ist die Zusammenarbeit mit der Notfallleitstelle des Infrastrukturunternehmers (hier allgemein Notfallleitstelle Eisenbahn genannt) verbunden mit der Entsendung eines Fachmannes der Eisenbahn zur Einsatzstelle. Der Fachmann der Eisenbahn an der Einsatzstelle muss ggf. in der Lage sein, das "Bahnerden" durchzuführen und sollte innerhalb von 30 min nach Entsendung an der Einsatzstelle eintreffen. Dieser Fachmann wird von der Deutschen Bahn AG "Notfallmanager" genannt. Die Bezeichnung Notfallmanager wird mit dem RAEP allgemein eingeführt. Die Deutsche Bahn AG hat ein Notfallmanagement aufgebaut, das in der Anlage 1 dargestellt ist.

Die NE-Bahnen verfügen in der Regel nicht über ein vergleichbares Notfallmanagement wie die DB AG. Die Kreis- und Gemeindeverwaltungen, in deren Zuständigkeitsbereich NE-Bahnen betrieben werden, müssen sich mit den jeweils örtlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der NE-Bahn in Verbindung setzen, um das Notfallmanagement abzustimmen und in ihren Alarm- und Einsatzplan aufzunehmen.

## 2 Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen in Rheinland-Pfalz

Lfd. Nr.	Strecke	Landkreis/ kreisfr. Stadt	Eisenbahninfrastruktur- Unternehmen
1	Betzdorf - Daaden	Altenkirchen	Westerwaldbahn Bindweide 57520 Steinebach
2	Scheuerfeld - Oberdreisbach	Altenkirchen	dto.
3	Bindweide – Rosenheim	Altenkirchen	dto.
4	Linz - Kalenborn	Neuwied	Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH In der Stehle 12 53547 Kasbach
5	Brohl – Niederzissen – Engeln	Ahrweiler	Brohltal Eisenbahn GmbH Postfach 56649 Niederzissen
6	Langenlonsheim - Morbach	Bad Kreuznach/ Rhein-Hunsrück-Kreis/ Bernkastel-Wittlich	RP Eisenbahn GmbH Schwetzinger Str. 2 67157 Wachenheim
7	Alzey – Kirchheimbolanden	Alzey-Worms/ Donnersbergkreis	dto.
8	Ludwigshafen-Oggersheim – Bad Dürkheim	Ludwigshafen/ Bad Dürkheim	Rhein-Haardtbahn Mannheimer Str. 53 67098 Bad Dürkheim
9	Lambrecht - Elmstein	Bad Dürkheim	Kukucks-Bähnlel Bahnbetriebs GmbH Sonnenbergstr. 3 67466 Lambrecht
10	Hinterweidenthal - Bundenthal	Südwestpfalz	dto.
11	Trier-Nord – Ruwer-West	Trier	Moselbahn Gesellschaft mbH Schönbornstraße 7 54295 Trier





## Anlage 4      Zuständigkeit des Bundesgrenzschutzes

### Hinweis:

Den Gemeinden und Landkreisen/kreisfreien Städten wird empfohlen, die für sie zutreffenden Angaben dieser Anlage in ihren Allgemeinen Alarm- und Einsatzplan bzw. Katastrophenschutzplan zu übernehmen. Die Angaben von Telefon, Fax und Funk sind in dem Alarm- und Einsatzplan Eisenbahn insbesondere wegen der Planfortschreibung unzweckmäßig.

- 1      **Bundesgrenzschutz-Präsidium West**      Tel.:      0228/9788 - 153  
Villemombler Straße 80      - 154  
53123 Bonn      Fax:      - 268  
Funk:      Kanal 472 U/G  
Funkrufname:      "LIMES"

Zuständig in Rheinland-Pfalz für alle Eisenbahnstrecken der DB AG  
außer in

- den kreisfreien Städten      Mainz,  
Ludwigshafen,  
Frankenthal,  
Speyer und  
Worms
- den Landkreisen      Mainz-Bingen,  
Alzey-Worms und  
Ludwigshafen.

- 1.1      **Bundesgrenzschutz-Amt Saarbrücken**      Tel.:      0681/55092 bis 94  
Hindenburgstraße 59      Fax:      0681/55075  
66119 Saarbrücken      Funk:      Kanal 477 U/G  
Funkrufname:      "SANTOS"

Zuständig für die Eisenbahnstrecken der DB AG als Bahnpolizei wie  
Ziffer 1.

- 1.1.1      **Bundesgrenzschutz-Inspektion Koblenz**      Tel.:      0261/30413 - 0  
Bahnhofplatz 2      Fax:      0261/35164  
56068 Koblenz      Funk:      Kanal 480 U/G  
Funkrufname:      "Santos 200"

Zuständig für alle Eisenbahnstrecken der DB AG in

- der kreisfreien Stadt Koblenz,
- den Landkreisen Altenkirchen,  
Ahrweiler,  
Cochem-Zell,  
Mayen-Koblenz,  
Neuwied,  
Rhein-Hunsrück,  
Rhein-Lahn und  
Westerwaldkreis.

1.1.2 **Bundesgrenzschutz-Inspektion Trier** Tel.: 06501/13001  
Moselstraße 1 Fax: 06501/13002  
54308 Langsur Funk: Kanal 402 U/G  
Funkrufname: "SANTOS 300"

Zuständig für alle Eisenbahnstrecken der DB AG in

- der kreisfreien Stadt Trier
- den Landkreisen Daun,  
Bitburg-Prüm,  
Bernkastel-Wittlich und  
Trier-Saarburg.

1.1.3 **Bundesgrenzschutz-Inspektion** Tel.: 0631/366350  
**Kaiserslautern** Fax: 0631/696361  
Bahnhofstraße 1 Funk: Kanal 476 U/G  
67655 Kaiserslautern Funkrufname: "SANTOS 400"

Zuständig für alle Eisenbahnstrecken der DB AG in

- den kreisfreien Städten Kaiserslautern,  
Pirmasens,  
Landau,  
Neustadt an der Weinstraße und  
Zweibrücken,

- den Landkreisen Kaiserslautern,  
Kusel,  
Birkenfeld,  
Bad Kreuznach,  
Donnersbergkreis,  
Bad Dürkheim,  
Südliche Weinstraße,  
Südwestpfalz und  
Germersheim.

2 **Bundsgrenzschutz-Präsidium Mitte** Tel.: 0561/9367 - 153  
Niedervellmarsche Straße 50 - 154  
34233 Fuldataal Fax: - 163  
Funk: Kanal 401 U/G  
Funkrufname: "KABEL"

Zuständig in Rheinland-Pfalz für die Eisenbahnstrecken der DB AG

in

- der kreisfreien Stadt Mainz und
- dem Landkreis Mainz-Bingen

2.1 **Bundsgrenzschutz-Amt Frankfurt/M.** Tel.: 06196/5090 - 110  
Mergenthaler Allee 14-24 - 132  
56760 Eschborn Fax: 06196/45560  
Funk: Kanal 401 U/G  
Funkrufname: "FANFARE"

Zuständig für die Eisenbahnstrecken der DB AG als Bahnpolizei wie  
Ziffer 2.

2.1.1 **Bundsgrenzschutz-Inspektion Mainz** Tel.: 06131/32808 - 60  
Mombacher Straße 2A Fax: - 629  
55122 Mainz Funk: Kanal 401 U/G  
Funkrufname: "FANFARE 400"

Zuständig wie Ziffer 2.

- 3 **Bundesgrenzschutz-Präsidium Süd** Tel.: 089/12149 - 153  
Infanteriestraße 6 - 154  
80797 München Fax: - 163  
Funk: Kanal 402 U/G  
Funkrufname: "OLYMP"

Zuständig in Rheinland-Pfalz für die Eisenbahnstrecken der DB AG  
in

- den kreisfreien Städten Ludwigshafen,  
Frankenthal,  
Speyer und  
Worms,
- den Landkreisen Alzey-Worms und  
Ludwigshafen.

- 3.1 **Bundesgrenzschutz-Amt Stuttgart** Tel.: 07031/2128 - 112  
Sindelfinger Allee 72 - 113  
71034 Sindelfingen Fax: - 117  
Funk: Kanal 402 U/G  
Funkrufname: "STOLA"

Zuständig für die Eisenbahnstrecken der DB AG als Bahnpolizei wie  
Ziffer 3.

- 3.1.1 **Bundesgrenzschutz-Inspektion** Tel.: 0621/309470  
**Mannheim** Fax: 0621/3094718  
Hochuferstraße 34 Funk: Kanal 402 U/G  
68168 Mannheim Funkrufname: "STOLA "200"

Zuständig wie Ziffer 3.

## **Anlage 5 Grundsätze zur Erstellung von objektbezogenen Alarm- und Einsatzplänen für Eisenbahntunnel**

Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 500 m stellen an die Gefahrenabwehr besondere Anforderungen, die es erforderlich machen, für einzelne Tunnel objektbezogene Alarm- und Einsatzpläne aufzustellen.

Für die Erstellung dieser besonderen Alarm- und Einsatzpläne sollen die nachfolgenden Grundsätze für den Einsatz der Feuerwehrfahrzeuge/ Einsatzkräfte zugrunde gelegt werden.

Bei der Festlegung der erforderlichen Feuerwehrfahrzeuge wurde davon ausgegangen, dass bei Tunneleinsätzen grundsätzlich von beiden Seiten zur Einsatzstelle vorgegangen wird.

### Hinweis:

Die hier entwickelten Grundsätze stimmen mit den Schadens- und Einsatzszenarien der Arbeitsgruppe des Referates „Brandbekämpfung“ der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V. (vfdb) im Wesentlichen überein.

### **Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte der Alarmstufe 1**

Die Feuerwehreinheiten der Alarmstufe 1 bringen zusammen mindestens folgende Feuerwehrfahrzeuge zum Einsatz:

- 2 Tragkraftspritzenfahrzeuge (TSF) mit Funkausrüstung

### **Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte der Alarmstufe 2**

Die Feuerwehreinheiten der Alarmstufe 2 bringen zusammen mindestens folgende Feuerwehrfahrzeuge zum Einsatz:

- 2 Tragkraftspritzenfahrzeuge (TSF) gemäß Alarmstufe 1



- 
- 2 Löschfahrzeuge mit mind. 1.200 l Löschwasser und 4 Langzeit-Atemschutzgeräten
  - 2 Einsatzleitwagen ELW 1
  - 2 Rüstwagen RW 1
  - 2 Schlauchwagen SW 1000 bzw. SW 2000
  - 1 Gerätewagen-Atemschutz (GW-AS) mit mind. 24 Langzeit-Atemschutzgeräten

oder

Fahrzeugkombination mit gleichem Einsatzwert

sowie zusätzlich nach Lage:

- 1 Gerätewagen-Gefahrstoff GW-G1 bzw. GW-G2

### **Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte der Alarmstufe 3**

Die Feuerwehreinheiten der Alarmstufe 3 bringen zusammen mindestens folgende Feuerwehrfahrzeuge zum Einsatz:

- Feuerwehrfahrzeuge gemäß Alarmstufen 1 und 2
- 2 Löschgruppenfahrzeuge mit 4 Langzeit-Atemschutzgeräten
- 2 Rüstwagen RW 1
- 1 Gerätewagen-Atemschutz (GW-AS) mit mind. 24 Langzeit-Atemschutzgeräten
- 1 Einsatzleitwagen ELW 2

oder

Fahrzeugkombination mit gleichem Einsatzwert

sowie zusätzlich nach Lage:

- Gerätewagen-Gefahrstoff GW-G1 bzw. GW-G2
- Messtruppfahrzeug-Gefahrstoff (MeF-G)
- Flutlichtanlage



**Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte der Alarmstufe 4**

Zusätzlich zu den Feuerwehrfahrzeugen der Alarmstufen 1, 2 und 3 sind zum Einsatz zu bringen:

- 2 Löschgruppenfahrzeuge mit 4 Langzeit-Atemschutzgeräten

oder

Fahrzeugkombination mit gleichem Einsatzwert

sowie zusätzlich nach Lage:

- weitere Gefahrstoffeinheiten/Gefahrstoffzug

**Feuerwehrfahrzeuge/Einsatzkräfte der Alarmstufe 5**

Zusätzlich zu den bisher eingesetzten Feuerwehrfahrzeugen und Einsatzkräften sind weitere Einsatzkräfte zum Einsatz zu bringen. Über Art und Anzahl der erforderlichen Einsatzkräfte entscheidet der Einsatzleiter nach Lage.



