

Antrag

der Abg. Daniel Renkonen u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Besserer Brandschutz in den Bahnhöfen und Sicherheit von Fahrgästen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welchen rechtlichen Bestimmungen der Brandschutz an den Verkehrsstationen des Schienenpersonenverkehrs unterliegt;
2. inwiefern ihr bekannt ist, welche Maßnahmen die Deutsche Bahn (DB) AG Station/Service für einen besseren Brandschutz in den unterirdischen Stationen ergriffen bzw. eingeleitet hat;
3. wie die für den Katastrophenfall vorliegenden Notfallpläne aussehen;
4. ob abgestimmte Notfallpläne für einen Evakuierungsfall eines Zugs bei einem Brand oder einem Stromausfall in einer Tunnelstrecke vorliegen und wie die Rettung der Fahrgäste in solchen Fällen erfolgen soll;
5. inwiefern ihr bekannt ist, welche Konsequenzen die DB AG aus den gemeinsamen Katastrophenschutzübungen mit den Rettungskräften auf Neubaustrecken wie in Vaihingen an der Enz gezogen hat;
6. ob von der DB AG nach ihrer Kenntnis sichergestellt werden kann, dass die Fahrgäste bei einem Störfall eines elektrischen Zugs innerhalb einer Stunde aus den Wagen in Sicherheit gebracht werden können;
7. wer die Rettungseinsätze in einem möglichen Evakuierungsfall eines Zugs federführend koordiniert;

8. inwiefern ihr bekannt ist, innerhalb welcher Zeit die DB AG das Stromnetz abstellen kann, um den Rettungskräften den gefahrlosen Zugang zu den Wagen zu ermöglichen;
9. warum die DB AG nach ihrer Kenntnis keine getrennten Stromkreisläufe für ihr Schienennetz betreiben kann.

05. 12. 2012

Renkonen, Schwarz, Raufelder, Marwein, Tschenk GRÜNE

Begründung

Die DB AG führt in regelmäßigen Abständen mit den Rettungskräften des Landes gemeinsame Katastrophenschutzübungen durch. Zuletzt wurde die Rettung von Fahrgästen nach einem simulierten Zusammenprall eines S-Bahnzugs mit einem Fahrzeug in der Gemeinde Erdmannshausen geprobt. Trotz der gemeinsamen Katastrophenschutzübungen offenbaren sich bei den Einsätzen immer wieder eklatante Mängel. So tun sich die Feuerwehren offenbar schwer, die Fahrgäste aus stehengebliebenen elektrischen Zügen zu evakuieren, weil die Abschaltung des Stromkreislaufs durch die Bahn offenbar zu viel Zeit in Anspruch nimmt und eine direkte Kommunikation mit den Rettungskräften vor Ort nur schwer möglich sein soll. Zudem gibt es Berichte über Brandschutzmängel in den Hauptbahnhöfen. Wir bitten daher um Auskunft, wie die Landesregierung in Zusammenarbeit mit der DB AG die Sicherheit von Fahrgästen verbessern will.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. Januar 2013 Nr. 34–3822.0–00/794*1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unter Beteiligung des Innenministeriums und nach Anhörung der DB AG zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *welchen rechtlichen Bestimmungen der Brandschutz an den Verkehrsstationen des Schienenpersonenverkehrs unterliegt;*

Grundsätzlich liegen nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung (LBO) bei Verkehrsanlagen Gebäude im Anwendungsbereich des Bauordnungsrechts. Die Verkehrsstationen des Schienenpersonenverkehrs werden jedoch regelmäßig einschließlich der Gebäude in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren geprüft. Für Eisenbahnen ergibt sich dies aus § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Der Planfeststellungsbeschluss umfasst nach § 75 VwVfG alle anderen behördlichen Entscheidungen.

Für den abwehrenden Brandschutz und sonstige Fälle der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr (Brandbekämpfung, technische Hilfeleistung zur Rettung von Menschen, Rettungsdienst, Katastrophenschutz) gelten die Regelungen des Feuerwehrgesetzes (FwG), des Rettungsdienstgesetzes (RDG) und des Landeskatastrophenschutzgesetzes (LKatSG).

Im Übrigen ist der Betreiber für den sicheren Betrieb der Anlage zuständig.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. inwiefern ihr bekannt ist, welche Maßnahmen die Deutsche Bahn (DB) AG Station/Service für einen besseren Brandschutz in unterirdischen Stationen ergriffen bzw. eingeleitet hat;

Zusammen mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) hat sich die DB Station&Service AG dazu entschlossen, auch Bestandsstationen unabhängig von der Frage des Brandschutzes auf ein zukunftsfähiges Sicherheitsniveau zu ertüchtigen. Hierfür werden bundesweit ca. 200 Mio. EUR eingesetzt. In einem ersten Schritt wurden sogenannte „berechnungsunabhängige Maßnahmen“ umgesetzt. Hierunter fallen z. B. das Nachrüsten bzw. Erneuern einer hinterleuchteten Flucht- und Rettungswegkennzeichnung, der Einbau neuer Brandschutztüren und der Bau von Rauchschürzen an Treppenaufgängen. Aus diesem Programm wurden an den fünf unterirdischen S-Bahn-Stationen in Stuttgart die erfolgten Verbesserungsmaßnahmen im vorbeugenden Brandschutz finanziert.

Bei den Fernbahnhöfen gibt es bislang in Baden-Württemberg keine unterirdischen Stationen.

Nach Einführung neuer Bemessungsbrandkurven (diese wurden zwischen 2006 und 2010 durch eine vom EBA zusammengestellte Expertengruppe erarbeitet) erfolgen rechnerische Nachweise für Selbst- und Fremdreitung mittels aktueller Ingenieurmethoden. Die Umsetzung der hieraus abzuleitenden zusätzlichen Maßnahmen (z. B. Treppeneinhausungen, Entrauchungsanlagen etc.) soll schrittweise bis 2015 in Abhängigkeit der erforderlichen Planfeststellungsverfahren für einzelne Maßnahmen erfolgen.

3. wie die für den Katastrophenfall vorliegenden Notfallpläne aussehen;

Nach § 2 LKatSG sind die Katastrophenschutzbehörden generell verpflichtet, als vorbereitende Maßnahme auf ein mögliches Schadensereignis insbesondere

- zu untersuchen, welche Katastrophengefahren in ihrem Bereich drohen,
- die in ihrem Bezirk für die Katastrophenbekämpfung vorhandenen Einsatzkräfte und -mittel zusammenzustellen und
- Katastrophen-Alarm- und Einsatzpläne auszuarbeiten und weiterzuführen.

Dazu gehören auch Notfallvorsorgemaßnahmen für den Bereich des Schienenverkehrs, insbesondere für Tunnelanlagen.

Die Alarm- und Einsatzpläne beinhalten unter anderem Alarmierungslisten der im Katastrophenfall benötigten Behördenbediensteten, der Katastrophenschutzeinheiten, der Feuerwehren, der Rettungsdienste und sonstigen Stellen und Einrichtungen sowie Übersichten über die zur Verfügung stehenden Katastropheneinheiten, Einsatzkräfte, Einsatzfahrzeuge und sonstigen Geräte und Mittel, auf die im Katastrophenfall zurückgegriffen werden kann, z. B. auch Spezialfahrzeuge und Spezialräumgerät der freien Wirtschaft für Bergungsarbeiten.

In allen Stadt- und Landkreisen sind allgemeine Katastrophen-Alarm- und Einsatzpläne vorhanden, die auch mögliche Gefahren in Zusammenhang mit Eisenbahnanlagen erfassen.

Sofern es im Bereich des Schienenverkehrs zu einem Großschadensfall mit einer Vielzahl von Verletzten kommt, sind die Hilfsmaßnahmen auf der Grundlage der Gemeinsamen Hinweise des Innenministeriums und des Sozialministeriums für die unteren Katastrophenschutzbehörden, Einsatzkräfte und Leitstellenmitarbeiter/-innen für die Einsatzplanung und Bewältigung von Schadensereignissen mit einer größeren Anzahl Verletzter oder Erkrankter (Gemeinsame Hinweise MANV¹) vom 7. Juli 2008 sowie dem MANV-Konzept des Innenministeriums vom 7. Juli 2008 durchzuführen.

¹ Massenansturm von Verletzten und Erkrankten

Darüber hinaus hat die DB Station&Service AG ein Notfall- und Securitymanagement aufgebaut, welches Maßnahmen der Beherrschung, Abwicklung und Untersuchung von Unfällen, Bränden und Katastrophen im Bereich der Verkehrsstationen sowie vorbereitende Maßnahmen hierzu beinhaltet. Geregelt werden z. B. die besondere Ausbildung von Mitarbeiter/-innen im Notfallmanagement, das Verhalten von Notfallstellen als Melde- und Alarmierungsstellen unter Einsatz spezieller Leit- und Kommunikationstechnik, das Erstellen von Notfallkarten und bei großen Bahnhöfen von Evakuierungsplänen, das Untersuchen von Ereignissen, das Durchführen von Übungen sowie die Fachberatung der Notfallmanager der DB Netz AG und Behörden.

Unter Federführung der DB Netz AG werden gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen betriebliche Konzepte bei Ausfall von Knotenbahnhöfen hinsichtlich der Durchführung von Zugfahrten und der Reisendeninformation und -lenkung vorbereitet und umgesetzt.

4. ob abgestimmte Notfallpläne für einen Evakuierungsfall eines Zugs bei einem Brand oder einem Stromausfall in einer Tunnelstrecke vorliegen und wie die Rettung der Fahrgäste in solchen Fällen erfolgen soll;

Für jeden Eisenbahntunnel mit einer Länge von mehr als 250 Metern werden betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne (BAGAP) aufgestellt und mit den für die Gefahrenabwehr zuständigen kommunalen Behörden abgestimmt. Die BAGAP enthalten eine Darstellung des Ist-Zustandes der Maßnahmen und Einrichtungen zur Unterstützung des Rettungskonzepts eines Tunnels. Mit Ausnahme von Sicherheitsanweisungen enthalten die BAGAP keine Ablauf- oder Verhaltensanweisung für den Einzelfall.

Auf der Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim (Schnellfahrstrecke) ist in Stuttgart und in Mannheim jeweils ein Rettungszug stationiert, der im Einsatzfall von der dortigen Feuerwehr und von Kräften der Rettungsdienste besetzt wird. Die Rettungszüge dienen vor allem zur Brandbekämpfung, zur medizinischen Versorgung Verletzter und zum Transport verletzter Personen bis zu einem Übergabeplatz. Die Rettungszüge fahren im Einsatzfall von beiden Seiten des Tunnels ein und führen dann nach Entscheidung der Einsatzleitung die notwendigen Einsatzmaßnahmen durch.

Soweit bei einem sonstigen Notfall ein Zug im Tunnel zum Stehen kommt und die Evakuierung von Fahrgästen erforderlich ist, kann bei Bedarf der Rettungszug in den Tunnel einfahren und Fahrgäste in begrenzter Anzahl auch übernehmen. Zur Evakuierung nicht verletzter Personen aus einem im Tunnel stehenden Zug infolge eines technischen Defekts ohne Unfallsituation wird in aller Regel die Bahn tätig, indem sie Ersatzzüge zum Transport heranzuführt.

Vorrangig sieht die Notfallplanung jedoch vor, dass Züge innerhalb der Tunnelstrecke nicht zum Stehen kommen sollen. Für die Schnellfahrstrecke sind im Tunnelbereich sogenannte Notbremsüberbrückungen vorgesehen, sodass selbst nach Betätigen der Notbremse die Züge nicht im Tunnel zum Halten kommen.

Bei anderen Tunnelanlagen ergibt sich kein einheitliches Bild. Zum Teil sind Notausgänge beziehungsweise Rettungstollen vorhanden. Sofern dies, insbesondere bei älteren Tunneln, nicht der Fall ist, können bei Unglücksfällen Rettungsmaßnahmen der Feuerwehr notwendig werden. Auch in diesen Fällen ist die Zielsetzung in erster Linie, dass der Zug erst außerhalb der Tunnelstrecke zum Stehen kommt.

Handelt es sich um einen reinen Stromausfall, ohne dass ein Brand oder ein sonstiger Unglücksfall oder Notfall vorliegt, ist in der Regel keine Evakuierung der Fahrgäste vorgesehen. In Fällen mit kurzfristigem Stromausfall werden die Fahrgäste entsprechend informiert und sollen bis zur Behebung des Stromausfalls im Zug verbleiben.

Bei längerfristigem Stromausfall kann eine Evakuierung der Fahrgäste notwendig werden, die je nach Tunnellänge und Standort des Zuges zu Fuß oder durch Bereitstellung eines dieselgetriebenen Ersatzzuges erfolgen kann.

5. inwiefern ihr bekannt ist, welche Konsequenzen die DB AG aus den gemeinsamen Katastrophenschutzübungen mit den Rettungskräften auf Neubaustrecken wie in Vaihingen an der Enz gezogen hat;

Regelmäßig finden gemeinsam mit dem Notfallmanager der Bahn Feuerwehrübungen und Unterweisungen an der Schnellfahrstrecke statt. Zudem werden regelmäßig Übungen in unterschiedlichen Tunnelanlagen unter Einbeziehung der Rettungszüge durchgeführt.

Von der DB AG bekommt die Feuerwehr einen „Betrieblichen Alarm- und Gefahrenabwehrplan“ für den betreffenden Tunnel zur Verfügung gestellt. Weiterhin existiert beispielsweise für den Bereich Vaihingen an der Enz ein Alarmplan, in dem vor allem die Rettungs- und Bereitstellungsplätze vorgegeben sind, und der Vorgaben zur Löschwasserförderung enthält. Dieser aktuelle Alarmplan soll zu einem gemeinsamen Alarm- und Einsatzplan für den gesamten Landkreis Ludwigsburg ausgeweitet werden.

Aus Sicht der DB AG wird die gute Zusammenarbeit der Rettungsorganisationen und des Notfallmanagements aus der letzten Katastrophenschutzübung auf der Schnellfahrstrecke im Bereich Vaihingen an der Enz hervorgehoben. Aufgetretene Einzelfragen wurden in bilateralen Abstimmungen geklärt.

Im Bereich Vaihingen an der Enz wurden beispielsweise die außerhalb des Tunnels liegenden Rettungsplätze neu gestaltet. Diese wurden 2012 neu angelegt, zum Teil vergrößert und befestigt.

Größere Unfälle gab es in der Vergangenheit auf der Schnellfahrstrecke im Bereich Vaihingen an der Enz nicht. Die Einsätze beschränkten sich auf rauchende Triebköpfe, heißgelaufene Bremsen oder unterstützende Hilfe bei der Evakuierung eines Zuges.

Um die Zusammenarbeit aller an der Gefahrenabwehr beteiligten Einsatzkräfte und Behörden weiter zu verbessern, ist mit der DB AG für Oktober 2013 eine Katastrophenschutzübung auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim im Bereich Vaihingen an der Enz terminiert. Übungsziele sollen sein:

1. Die Überprüfung der bis dahin überarbeiteten Einsatzkonzeption des Landkreises Ludwigsburg für Schienenunfälle, insbesondere für die Bereiche
 - Evakuierung von Betroffenen,
 - Löschwasserversorgung und
 - Rettungs- und Bereitstellungspunkte.
2. Die Überprüfung der Kommunikationswege unter den einzelnen Beteiligten und der Einsatzleitung.
3. Die Einbindung des Führungsstabes des Landkreises sowie des Verwaltungsstabes im Landratsamt Ludwigsburg.

Im Nachgang zur Übung in Erdmannhausen wurde vereinbart, in 2013 weitere theoretische Schulungen im „Notfallmanagement“ der Bahn für die Feuerwehren durchzuführen. Zusätzlich wurden auch praktische Übungen an den Fahrzeugen vereinbart.

6. ob von der DB AG nach ihrer Kenntnis sichergestellt werden kann, dass die Fahrgäste bei einem Störfall eines elektrischen Zugs innerhalb einer Stunde aus den Wagen in Sicherheit gebracht werden können;

In ihrer Stellungnahme weist die DB AG darauf hin, dass die Dauer bis zum möglichen Beginn einer gefahrlosen Evakuierung eines elektrischen Zuges von den Rahmenbedingungen des Ereignisses abhängt.

Nicht in allen Fällen ist es erforderlich, zur Evakuierung die Oberleitung abzuschalten. Bei unbeschädigter Oberleitung außerhalb von Tunneln kann unmittelbar nach Eintreffen des Notfallmanagers mit der Evakuierung begonnen werden.

Die Zuständigkeitsbereiche der Notfallmanager sind so gestaltet, dass die topografischen und verkehrlichen Straßenverhältnisse Berücksichtigung finden.

Sollte es notwendig sein, die Stromzufuhr der Oberleitung zu unterbrechen, ist zur Abwendung von Gefahren zusätzlich eine Bahnerdung der Oberleitung durchzuführen. Dies wird im Bereich der DB AG durch den Notfallmanager der DB Netz AG übernommen. Der Zeitaufwand für die Durchführung der Bahnerdung kann je nach Lage der Ereignisstelle variieren und ist abhängig von der Anzahl der anzubringenden Bahnerdungen.

7. wer die Rettungseinsätze in einem möglichen Evakuierungsfall eines Zugs federführend koordiniert;

Hier ist zu unterscheiden:

- Bei einer Bahnbetriebsstörung (z. B. Stromausfall, Defekt am Zug) liegt die Federführung für eine eventuelle Evakuierung bei der DB AG.
- Handelt es sich um einen Einsatz der Feuerwehr nach § 2 FwG, wird der Einsatz vom Einsatzleiter der Feuerwehr geleitet in Abstimmung mit dem Notfallmanager der DB AG als Fachberater. Liegt zusätzlich ein Einsatz des Rettungsdienstes nach § 1 Absätze 2 und 3 RDG vor, wird der Einsatz einschließlich einer eventuellen Evakuierung in einem aus den Einsatzleitern der Feuerwehr und des Rettungsdienstes und dem Notfallmanager der DB AG bestehenden Einsatzstab koordiniert.

8. inwiefern ihr bekannt ist, innerhalb welcher Zeit die DB AG das Stromnetz abstellen kann, um den Rettungskräften den gefahrlosen Zugang zu den Wagen zu ermöglichen;

Die Stromkreisläufe sind so ausgelegt, dass bei einem Dauerkurzschluss automatisch der Strom abgeschaltet wird. Zusätzlich können die Stromkreise auf Anforderung ferngesteuert binnen weniger Minuten abgeschaltet werden.

Um einen absolut spannungslosen Zustand zu erreichen und somit einen gefahrlosen Zugang im Störfall zu ermöglichen, ist jedoch zusätzlich eine Bahnerdung erforderlich. Hierzu ist manuell allseits der Ereignisstelle eine feste Verbindung zwischen Oberleitung und Schienenkopf herzustellen. Dies wird in der Regel durch den Notfallmanager der DB Netz AG durchgeführt.

9. warum die DB AG nach ihrer Kenntnis keine getrennten Stromkreisläufe für ihr Schienennetz betreiben kann.

Das Bahnstromnetz ist ein eigenes Versorgungsnetz mit 15 kV bei 16,7 Hz Wechselspannung, getrennt vom öffentlichen Versorgungsnetz.

Die Oberleitungen der freien Strecke, d. h. außerhalb von Bahnhöfen, sind für jedes Gleis in getrennten Stromkreisläufen, sogenannten Streckenabschnitten ausgelegt. Innerhalb von Bahnhöfen können mehrere Gleise zu einem Stromkreislauf zusammengefasst sein. Jeder dieser Stromkreisläufe kann einzeln abgeschaltet werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur