Besondere Richtlinie für Bahnunfälle

- Bahnunfallrichtlinie -

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	1
1.1	Gegenstand und Zweck der Richtlinie und deren Geltungsbereich	1
1.2	Begriffsbestimmungen	1
1.2.1	Bahnunfälle	1
1.2.2	Schienengebundene Verkehrsmittel	2
1.2.3	Betreiber	2
2.	Wesentliche Rechtsgrundlagen und Regelungen	. 2
3.	Planungen	2
4.	Zuständigkeiten und Aufträge	3
4.1	Behörde für Inneres und Sport	3
4.1.1	Amt für Innere Verwaltung und Planung	3
4.1.2	Feuerwehr	3
4.1.3	Polizei	4
4.2	Bundespolizei	5
4.2.1	Zusammenarbeit Bundespolizei und Polizei Hamburg	5
4.3	Bezirksämter	6
4.4	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	6
4.5	Hamburg Port Authority	6
4.6	Behörde für Umwelt und Energie	7
4.6.1	Hamburger Friedhöfe	7
4.7	Behörde für Justiz und Gleichstellung / Staatsanwaltschaft	7
4.8	Maßnahmen der Betreiber	8
4.8.1	Bereich der Eisenbahnen des Bundes	8
4.8.2	Hamburger Hochbahn AG (U-Bahn)	9
4.8.3		9
4.8.4	Hamburger Hafenbahn	9
4.9	Eisenbahn-Bundesamt	10
4.10	Weitere Stellen	10
5.	Alarmierungen und Meldeabläufe	10
6.	Besondere Maßnahmen und Hinweise	11
6.1	Einsatzgrundsätze	11
6.2	Krisenkommunikation	12
6.3	Verhalten am Schadensort	12
6.4	Zutritt zur Unfallstelle	12
6.5	Untersuchung von Bahnunfällen	12
7.	Übungen	13
8.	Inkrafttreten	13

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

Auf Grundlage der Nr. 2 der Katastrophenschutzordnung der Freien und Hansestadt Hamburg in der Fassung vom 15. September 1984 (KatSO) sowie nach der Tz 3.1.1 der Allgemeinen Richtlinie für den Katastrophenschutz in der Fassung vom 15. April 1993 wird folgende

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle

- Bahnunfallrichtlinie -

erlassen.

1. Allgemeines

1.1 Gegenstand und Zweck der Richtlinie und deren Geltungsbereich

Die Bahnunfallrichtlinie ist Grundlage für Planungen und Maßnahmen der für den Katastrophenschutz zuständigen Behörden und sonstiger betroffener Stellen bei Bahnunfällen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, die eine Katastrophe oder einen Großschadensfall (Nr. 15 KatSO) im Zusammenhang mit dem Betrieb schienengebundener Verkehrsmitteln zur Folge haben bzw. haben könnten.

Diese Richtlinie beschreibt die Zuständigkeiten, Maßnahmen sowie die Alarmierungswege und Meldeabläufe der zuständigen Katastrophenschutzbehörden sowie sonstiger betroffener Stellen.

Die Teilnehmer am Eisenbahnbetrieb sind von der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörde auf die Bestimmungen hinzuweisen.

1.2 Begriffsbestimmungen

1.2.1 Bahnunfälle

Bahnunfälle im Sinne dieser Richtlinie sind Unfälle/Störungen im Zusammenhang mit dem Betrieb schienengebundener Verkehrsmittel, bei denen die zu treffenden Maßnahmen eine Verstärkung der für den täglichen Einsatz bestimmten Kräfte und Mittel sowie die einheitliche Lenkung der Abwehrmaßnahmen mehrerer Behörden erforderlich machen.

1.2.2 Schienengebundene Verkehrsmittel

Schienengebundene Verkehrsmittel im Sinne dieser Richtlinie sind Eisenbahnen im Sinne des § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) oder Bahnen, die

Seite 1 von 13

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betrieben werden (Straßenbahnen). Zu diesen gehören gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) auch unabhängige Bahnen¹.

1.2.3 Betreiber

Betreiber im Sinne dieser Richtlinie sind alle Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen (Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur) erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen/EVU) oder eine Eisenbahninfrastruktur (Gleise, Bahnhöfe etc.) betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen/EIU).

Dazu gehören auch Betreiber, die Anschlussbahnen nach dem Landeseisenbahngesetz oder Bahnen nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen betreiben.

2. Wesentliche Rechtsgrundlagen und Regelungen

Wesentliche Rechtsgrundlagen und Regelungen in der jeweils gültigen Fassung sind:

- Hamburgisches Katastrophenschutzgesetz (HmbKatSG)
- Hamburgische Katastrophenschutzordnung (HmbKatSO)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV)
- Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab)
- Landeseisenbahngesetz (LEG)
- Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

3. Planungen

Die zur Zusammenarbeit verpflichteten Stellen legen die für ihren Aufgabenbereich notwendigen Maßnahmen in eigenen Katastrophenschutzkalendern fest und stimmen sie mit allen betroffenen Stellen ab.

Die vollständig erstellten Katastrophenschutzkalender, Dienstanweisungen oder Alarmrollen sind der Behörde für Inneres und Sport -Amt für Innere Verwaltung und Planung- vor deren Inkrafttreten zur formellen (Richtlinienkonformität) und materiellen (Kompatibilität) Prüfung vorzulegen.

¹ Als Straßenbahnen gelten gem. § 4 Abs. 2 PBefG auch U-Bahnen

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

4. Zuständigkeiten und Aufträge

Bei der Bewältigung von Bahnunfällen ist eine Vielzahl von Stellen betroffen, die jede für sich allein solche Schadensereignisse nicht bewältigen können.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Lenkung und Koordinierung aller Einsatzmaßnahmen sowohl im Hinblick auf die Planungen als auch bei der konkreten Schadensbekämpfung.

Alle in dieser Richtlinie genannten Hamburger Stellen sind verpflichtet, auf der Grundlage der nachfolgenden Regelungen Einzelplanungen zu erstellen, mit allen Beteiligten abzustimmen sowie im Einsatzfall zusammenzuarbeiten. Mit den Bundesstellen und allen in dieser Richtlinie genannten sonstigen Beteiligten wird konstruktiv zusammengearbeitet.

4.1 Behörde für Inneres und Sport

Der Staatsrat der Behörde für Inneres und Sport stellt die einheitliche Lenkung der Abwehrmaßnahmen aller beteiligten Behörden, Ämter und Institutionen sicher.

4.1.1 Amt für Innere Verwaltung und Planung

Der Zentrale Katastrophendienststab (ZKD) der Behörde für Inneres und Sport -Amt für Innere Verwaltung und Planung- berät und unterstützt den Leiter der Katastrophenabwehr bei der einheitlichen Lenkung der Abwehrmaßnahmen, setzt seine Entscheidungen um und überwacht deren Umsetzung.

Dies gilt auch für die einheitliche Information der Medien und der Bevölkerung.

4.1.2 Feuerwehr

Die Feuerwehr ist verantwortlich für die Gefahrenabwehr am Schadensort. Sie leitet unter Einrichtung einer Einsatzleitung Schadensort (EL) sowie unter Einrichtung einer oder mehrerer Technischer Einsatzleitungen (TEL) alle Abwehrmaßnahmen am Schadensort.

Die Feuerwehr bestimmt den Standort der Einsatzleitung Schadensort nach taktischen Erwägungen und teilt ihn den beteiligten Stellen unverzüglich mit. Sie nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- Retten und Bergen
- Brand- und technische Schadensbekämpfung
- ggf. das Veranlassen der Warnung und Information der Bevölkerung im Umfeld durch die Polizei
- Festlegung der Grenze Schadensort/Umfeld
- Alarmierung und Festlegung von Versorgungskrankenhäusern
- Einweisung von zusätzlichen Rettungs- und Sanitätskräften und von technischen Hilfskräften
- Entsendung eines Fachberaters zur Polizei.

Bei Bahnunfällen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes, der Hamburger Hochbahn sowie der Hamburger Hafenbahn übernimmt die Feuerwehr die Erdung Seite 3 von 13 der Stromzuführungen, soweit sie mit dem entsprechenden Material ausgestattet und die Einsatzkräfte dafür geschult sind.

Die Feuerwehr wird bei der Durchführung der Abwehrmaßnahmen am Schadensort von der Polizei, der Bundespolizei (sofern ihre Zuständigkeit berührt ist), dem betroffenen Bezirksamt, dem Vertreter des jeweils betroffenen Betreibers sowie ggf. von weiteren Stellen entsprechend ihrer Zuständigkeit in der Einsatzleitung unterstützt.

Alle beteiligten Stellen werden lageangepasst von der Feuerwehr informiert. Mit der Polizei und der Bundespolizei (sofern ihre Zuständigkeit berührt ist) wird ständig Verbindung gehalten.

4.1.3 Polizei

Die Polizei führt unter Einrichtung eines Führungsstabes und unter Bildung von Einsatzabschnitten verkehrs-, kriminal- und allgemeinpolizeiliche Maßnahmen durch. Sie nimmt zum Schutz der Bevölkerung und zur störungsfreien Durchführung der Abwehrmaßnahmen Aufgaben im Umfeld des Schadensortes in eigener Verantwortung wahr.

Insbesondere stellt sie

- das Sperren des Verkehrs in Richtung Schadensort
- das Absperren des Schadensortes
- die Erforschung der Unfallursache (soweit nicht die Bundespolizei zuständig ist)
- das Freimachen und Freihalten des Einsatzraumes, der Bereitstellungsräume und der Einsatzwege
- das Entsenden eines Fachberaters in die Einsatzleitung Schadensort (EL)
- das Einleiten von Verkehrslenkungs- und Verkehrsregelungsmaßnahmen
- ggf. das Absperren der Verstorbenenhalle auf dem Friedhof Öjendorf
- den Schutz von Eigentum
- die Registrierung aller vom Unfall betroffenen Personen
- das Einrichten und Betreiben einer Personenauskunftsstelle (PASt)

sicher.

Darüber hinaus obliegt ihr die Führung im Bereich der Sammelräume für unverletzte Fahrgäste und Abholer.

Bei einer Vielzahl von verletzten, getöteten und/oder vermissten Personen stellt sie die Registrierung aller vom Bahnunfall betroffenen Personen sowie die Durchführung von Todesermittlungsverfahren durch Einrichten und Betreiben der Personen-auskunftsstelle (PASt) sicher.

Weiterhin übernimmt die Polizei nach Absprache mit der Einsatzleitung Schadensort oder zu einem vom Leiter der Katastrophenabwehr (Staatsrat der Behörde für Inneres und Sport) zu bestimmenden Zeitpunkt die Leitung der Abwehrmaßnahmen auch am Schadensort.

Seite 4 von 13

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

4.2 Bundespolizei

Die Bundespolizei hat nach § 3 des Bundespolizeigesetzes (BPolG) die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die

- den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen
- beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.

Des Weiteren nimmt die Bundespolizei in diesem Zusammenhang gemäß §12 des Bundespolizeigesetzes die sich daraus ergebenden polizeilichen Aufgaben auf dem Gebiet der Strafverfolgung wahr.

Bei Schadensereignissen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes obliegen grundsätzlich der Bundespolizei alle kriminal- und allgemeinpolizeilichen Aufgaben. Dazu zählen insbesondere:

- das Absperren des Schadensortes und ggf. Räumung nach Weisung der Feuerwehr
- das Verhindern des Eindringens Schaulustiger
- das Freimachen und Freihalten des Einsatzraumes, der Bereitstellungsräume und der Einsatzwege (sofern sie sich auf dem Gelände der bundeseigenen Eisenbahn befinden)
- das Entsenden eines Fachberaters in die Einsatzleitung Schadensort
 (EL)
- den Schutz von Eigentum.

Die Bundespolizei erforscht darüber hinaus bei Unfällen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes die Unfallursache und trifft alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen, um die Verdunkelung der Sache zu verhüten.

4.2.1 Zusammenarbeit Bundespolizei und Polizei Hamburg

Bei Katastrophen oder Großschadensfällen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes erforscht die Bundespolizei die Unfallursache, die Gesamtführung obliegt der Polizei Hamburg.

Die Ausgestaltung dieser Zusammenarbeit ergibt sich aus der zwischen der Bundespolizei und der Polizei Hamburg geschlossenen Vereinbarung (in der jeweils gültigen Fassung) über die Zusammenarbeit zur Bewältigung von größeren Schadensereignissen auf dem Gebiet der Deutschen Bahn AG.

4.3 Bezirksämter

Die betroffenen Bezirksämter stellen die sofortige Entsendung eines entscheidungsbefugten Vertreters in die Einsatzleitung Schadensort sicher.

Unter Einberufung des Katastrophendienststabes (RKD) unterstützen die jeweiligen Leiter der Regionalen Katastrophenabwehr der betroffenen Bezirksämter alle Behörden, Ämter und Institutionen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

Die Bezirksämter legen geeignete Räumlichkeiten in Absprache mit der Polizei als Notunterkünfte fest. Sofern es die Örtlichkeit des Bahnunfalles zulässt, können dafür die planmäßig vorgesehenen Notunterkünfte genutzt werden.

Den Bezirksämtern obliegt die Fürsorge der betroffenen Personen. Dazu gehören insbesondere die Unterbringung, Betreuung und Versorgung der unverletzten Fahrgäste, der Abholer sowie der von einer eventuellen Räumung betroffenen Bevölkerung.

Den Bezirksämtern obliegt die Registrierung der unverletzten Fahrgäste in den festgelegten Notunterkünften. Mit der Zentralen Personenauskunftsstelle der Polizei ist eng zusammen zu arbeiten.

Bei der Herrichtung der Notunterkünfte sowie der Betreuung, Versorgung und Registrierung der Betroffenen wird das Bezirksamt durch Betreuungskräfte der Hilfsorganisationen unterstützt.

Die Alarmierung der Betreuungskräfte ist durch die Bezirksämter sicherzustellen.

Mit der Polizei, der Bundespolizei sowie dem betroffenen Eisenbahnunternehmen wird eng zusammengearbeitet.

4.4 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation -Amt für Verkehr und Straßenwesen- ist Technische Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Hamburger Hochbahn AG (U-Bahnen) und der nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Hamburg ihren Sitz haben sowie der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in Hamburg Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Sie ermittelt die Ursachen und Hintergründe von Bahnunfällen und koordiniert die im Zusammenhang mit der Aufsichtspflicht erforderlichen Maßnahmen ggf. unter Einbeziehung Ihres Fachstabes.

4.5 Hamburg Port Authority

Die HPA stellt die sofortige Entsendung eines entscheidungsbefugten Vertreters in die Einsatzleitung Schadensort sicher, sofern die Hafenbahn betroffen ist.

Unter Einberufung des Katastrophendienststabes (HASTA) unterstützt der Leiter der Regionalen Katastrophenabwehr im Hafen alle Behörden, Ämter und Institutionen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

Die Unterbringung, Betreuung und Versorgung für die betroffene Bevölkerung wird vom jeweils zuständigen Bezirksamt wahrgenommen (Tz. 4.3).

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

4.6 Behörde für Umwelt und Energie

Die Behörde für Umwelt und Energie ist zuständig für Maßnahmen zur Schadensabwehr und -eindämmung sowie für die Nachsorge im Hinblick auf

- oberirdische Gewässer
- das Grundwasser
- öffentliche Abwasseranlagen
- den Boden
- die Luft.

Sie stellt bei Bedarf die sofortige Entsendung des Rufhabenden in die Einsatzleitung Schadensort und ggf. die Einberufung ihres Katastrophendienststabes sicher. Sie leitet, ggf. auf Veranlassung des Einsatzleiters am Schadensort, Maßnahmen zur Schadensabwehr und -eindämmung ein. Sie stellt die dafür erforderlichen Kräfte und Mittel zur Verfügung.

Weiterhin fordert sie bei Bedarf über die Hamburger Friedhöfe (HF) Räume in der Verstorbenenhalle Öjendorf an.

4.6.1 Hamburger Friedhöfe

Die Anstalt öffentlichen Rechts Hamburger Friedhöfe stellt gemeinsam mit der Hamburger Krematorium GmbH Räume in der Verstorbenenhalle auf dem Friedhof Öjendorf für die Identifizierung von Toten bereit. Die Anforderung erfolgt durch die BUE.

4.7 Behörde für Justiz und Gleichstellung / Staatsanwaltschaft

Der Staatsanwaltschaft obliegt das strafrechtliche Ermittlungsverfahren bei Bahnunfällen. Zur Aufklärung des Bahnunfalles setzt sich die Staatsanwaltschaft sofort mit der zuständigen Polizeidienststelle (Polizei oder Bundespolizei) und ggf. mit der zuständigen Aufsichtsbehörde der Eisenbahn in Verbindung und begibt sich nach eigenem Ermessen selbst an den Schadensort, um die Ermittlungen zu leiten. Sie entscheidet in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Aufsichts- und Ermittlungsbehörde insbesondere über die Freigabe der verunglückten Schienenfahrzeuge, deren Teile sowie über die Freigabe von Toten und der Unfallstelle.

Die Staatsanwaltschaft als Herrin des Verfahrens kann im Rahmen ihrer Sachleitungsbefugnis den Ermittlungsauftrag einer Strafverfolgungsbehörde (Polizei oder Bundespolizei) zuweisen.

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

4.8 Maßnahmen der Betreiber²

Die zuerst anwesenden Mitarbeiter des Betreibers ergreifen erste Maßnahmen (z.B. Anhalten von Zügen) sowie Maßnahmen zur Rettung und Hilfeleistung am Schadensort. Sie veranlassen unverzüglich das Sperren der betroffenen Gleise, die Abschaltung und Erdung der Fahrstromleitungen, die Alarmierung von Polizei, Bundespolizei (sofern ihre Zuständigkeit betroffen ist), Feuerwehr und betriebseigenen Hilfskräften. Erfolgte Gleissperrungen, Stromabschaltungen und Erdungen der Fahrstromleitungen sind umgehend allen Einsatzkräften zu melden.

Unmittelbar nach dem Eingang der Schadensmeldung entsenden die Betreiber den Betriebsleiter oder einen anderen Beauftragten zum Schadensort. Er berät den Einsatzleiter Schadensort der Feuerwehr in bahntechnischer Hinsicht und koordiniert die internen Maßnahmen. Er stellt sicher, dass der Einsatzleiter Schadensort über transportierte Gefahrgüter und in diesem Zusammenhang zu beachtende Maßnahmen unverzüglich und umfassend informiert wird.

Zur Schadensbewältigung stellt der Betreiber schnellstmöglich bahnspezifische Spezialgeräte (Hebe- und Räumgeräte etc.) in ausreichender Anzahl und ggf. auch das dafür erforderliche Bedienungspersonal zur Verfügung.

Der Betreiber unterstützt das jeweils zuständige Bezirksamt bei der Betreuung, Versorgung und Unterbringung der betroffenen Personen.

4.8.1 Bereich der Eisenbahnen des Bundes

Bei allen Bahnunfällen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entsendet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG bzw. S-Bahn Hamburg GmbH) einen Notfallmanager zum Schadensort. Ihm obliegt, sobald er auf dem Weg zum Schadensort und jederzeit über die ihm zur Verfügung stehenden Kommunikationseinrichtungen erreichbar ist, die Einsatzleitung in seinem Zuständigkeitsbereich. Er übernimmt die Kommunikation mit allen Stellen der Eisenbahnen des Bundes oder des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens, gegenüber denen er auch weisungsbefugt ist.

Der Notfallmanager berät die Einsatzleitung Schadensort in fachlicher Hinsicht und fordert die für die technische Unfallhilfe speziell vorhandenen Schienenfahrzeuge mit Hebe- und Räumgerät an.

Über die Notfallleitstelle der DB Netz AG erfolgt die Meldung über die Einstellung des Fahrbetriebes an die Feuerwehr.

² Generelle Forderungen, die für alle Betreiber (Tz. 1.2.3) gelten.

4.8.2 Hamburger Hochbahn AG (U-Bahn)

Die Betriebszentrale der U-Bahn sorgt für das Anhalten der Züge, die Abschaltung des Fahrstroms etc. und informiert Polizei, Feuerwehr und betriebseigene Hilfskräfte. Sie informiert unverzüglich die Einsatzkräfte über die Einstellung des Zugverkehrs und die Abschaltung des Fahrstromes. Die Hamburger Hochbahn AG (HHA) hält für technische Unfallhilfe ein spezielles Schienenfahrzeug mit Hebe- und Räumgerät vor, das im Bedarfsfall schnellstmöglich zur Unfallstelle beordert wird.

Die Koordination der internen Maßnahmen am Schadensort übernimmt zunächst ein Mitarbeiter der U-Bahn-Betriebsaufsicht. Der Betriebsleiter oder sein Stellvertreter übernimmt diese Aufgabe, nachdem er an der Schadensstelle eingetroffen ist.

Der zuständige Einsatzleiter der HHA ist an einer Warnweste mit der Aufschrift "Einsatzleiter U-Bahn" zu erkennen.

4.8.3 AKN Eisenbahn AG

Die Koordination der internen Maßnahmen am Schadensort übernimmt zunächst der Zugführer oder Rangierbegleiter. Hierbei geht es vorrangig um die Aufgabe der Unfallmeldung und Absicherung der Unfallstelle. Der Fahrdienstleiter im Zentralstellwerk der AKN sorgt für das Anhalten der Züge, die erforderlichen Gleissperrungen etc. und meldet den Schadensfall an Polizei, Feuerwehr und betriebseigene Hilfskräfte.

Die Leitung der Maßnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich geht auf den Notfallmanager der AKN über, sobald er an der Unfallstelle eintrifft oder dieses von anderer Stelle aus übernimmt. Der Notfallmanager der AKN ist an einer Warnweste mit der Aufschrift "Notfallmanager" zu erkennen.

Die AKN Eisenbahn AG hält für technische Unfallhilfe ein spezielles Schienenfahrzeug mit Hebe- und Räumgerät vor, das im Bedarfsfall schnellstmöglich zur Unfallstelle beordert wird.

Seitens der AKN erfolgt das Notfallmanagement auch für die Eisenbahninfrastruktur der Braaker Mühle Handels- und Dienstleistungsgesellschaft mbH (BMHD).

4.8.4 Hamburger Hafenbahn

Bei allen Bahnunfällen im Bereich der Hamburg Port Authority Hafenbahn wird der Notfallmanager der HPA zur Unglücksstelle entsandt. Ihm obliegt die Einsatzleitung in seinem Zuständigkeitsbereich.

Er übernimmt die Kommunikation mit dem betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Notfallmanager berät die Einsatzleitung Schadensort in fachlicher Hinsicht und fordert die für die technische Unfallhilfe speziell vorhandenen Schienenfahrzeuge mit Hebe- und Räumgerät an.

Die HPA meldet erfolgte Gleissperrungen und die Abschaltung des Fahrstromes (Oberleitung) unverzüglich an die Einsatzkräfte und den Notfallmanager.

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

4.9 Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für alle Eisenbahnunternehmen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen ohne Sitz im Inland ermittelt die Ursachen und Hintergründe von Bahnunfällen durch die dem EBA angegliederte Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB).

Ziel dieser Ermittlungen ist es, aus den Erkenntnissen der Unfalluntersuchungen heraus künftige Unfälle und Störungen zu verhüten.

Erkenntnisse, bis hin zu festgestellten Organisations- oder Systemmängel, werden dokumentiert und den verkehrspolitisch zuständigen Gremien vorgelegt.

Für Hamburg ist die Außenstelle Hamburg/Schwerin (Außenstelle Hamburg) des Eisenbahn-Bundesamtes zuständig.

4.10 Weitere Stellen

Jede nicht unmittelbar betroffene Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg leistet auf Anforderung betroffener Stellen Hilfe. Sie entsendet auf Anforderung Fachberater in die Stäbe und Einsatzleitungen und stellt Kräfte und/oder Mittel zur Unfallbekämpfung zur Verfügung.

Weitere Ressourcenanforderungen (z.B. Bundeswehr) werden über den Zentralen Katastrophendienststab (ZKD) veranlasst.

5. Alarmierungen / Meldeabläufe

Infolge eines Bahnunfalles ergeben sich umfangreiche (z. T. gegenseitige) Meldeverpflichtungen.

Der <u>betroffene Betreiber</u> meldet Art und Umfang eines Bahnunfalles im Sinne dieser Richtlinie an:

- die Feuerwehr
- die Polizei
- die Bundespolizei (nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes)
- die Untersuchungszentrale der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) (nur für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes)
- eigene Stellen gemäß den internen Meldewegen.

Die Feuerwehr meldet an:

- die Polizei
- den Betreiber.

Die Polizei meldet an:

- die Feuerwehr
- die Bundespolizei (nur f
 ür den Bereich der Eisenbahnen des Bundes)

Seite 10 von 13

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

- die Betreiber
- das betroffene Bezirksamt
- den Entscheidungsträger des Zentralen Katastrophendienststabes der Behörde für Inneres und Sport
- die Staatsanwaltschaft Hamburg

sowie nach Lage an:

- die Hamburg Port Authority
- die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
- die Behörde für Umwelt und Energie

Die Bundespolizei meldet Bahnunfälle im Bereich der Eisenbahnen des Bundes an:

- die Polizei
- die Feuerwehr
- das Eisenbahn-Bundesamt / Außenstelle Hamburg/Schwerin
- die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes

Sonstige Meldeverpflichtungen der Betreiber, der Polizei, der Feuerwehr oder der Bundespolizei bleiben unberührt.

6. Besondere Maßnahmen und Hinweise

6.1 Einsatzgrundsätze

Die Rettung von Menschenleben hat grundsätzlich Vorrang vor allen anderen Maßnahmen.

Die Besonderheiten beim Betrieb von schienengebundenen Verkehrsmitteln machen es aber erforderlich, dass zum Schutz der Einsatzkräfte wichtige Grundsätze in den Einsatzplanungen zu berücksichtigen sind.

Einsatzkonzeptionen sollten daher nach Möglichkeit die Rangfolge

- Einstellung des Fahrverkehrs
- Ausschalten und Erden der Fahrleitungen (Stromschiene oder Oberleitung), soweit notwendig
- Retten
- Sichern
- Räumen
- Freihalten
- Ermitteln
- Bergen

berücksichtigen.

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

6.2. Krisenkommunikation

Großschadensereignisse oder Katastrophen im Zusammenhang mit schienengebundenen Verkehrsmitteln führen stets zu einem großen Medieninteresse.

Zur Bewältigung der notwendigen Öffentlichkeitsarbeit gewährleisten die Feuerwehr und die Polizei sowie die Bundespolizei (sofern ihre Zuständigkeit berührt ist) unter Führung des ZKD die Pressearbeit vor Ort.

Weitere Verfahrensweisen zur Öffentlichkeitsarbeit richten sich nach der Krisenkommunikationsrichtlinie der Behörde für Inneres und Sport in enger Abstimmung mit der StA Hamburg.

6.3 Verhalten am Schadensort

Eine Veränderung am Schadensort, insbesondere der Lage von Toten und der verunfallten Schienenfahrzeuge, darf grundsätzlich nur nach Zustimmung durch

- die Staatsanwaltschaft
- die ermittlungsführende Polizeidienststelle

und

die zuständigen Aufsichtsbehörden

erfolgen.

Sind Veränderungen aus gefahrenabwehrenden Gründen erforderlich, sind diese zu dokumentieren.

Die Bergung von Toten erfolgt ausschließlich durch die Strafverfolgungsbehörde bzw. in deren Auftrag.

6.4 Zutritt zur Unfallstelle

Zutritt zur Unfallstelle haben ausschließlich die Vertreter der Behörde für Inneres und Sport und ihrer zuständigen Ämter, Einsatzkräfte der Bundespolizei (sofern ihre Zuständigkeit berührt ist), die Vertreter der sonstigen Rettungs- und Hilfsdienste, die Vertreter der Katastrophenschutzbehörden, die Vertreter der Staatsanwaltschaft und die Vertreter der zuständigen Aufsichtsbehörde sowie der Betreiber, soweit es zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

Darüber hinaus erhalten die Vertreter der Betreiber (z.B. Notfallmanager) das Recht, sich bis zur Erfüllung ihrer vereinbarten Aufgaben an der Einsatzstelle aufzuhalten. Sie sind nach Möglichkeit zu begleiten.

6.5 Untersuchung von Bahnunfällen

Die Unfalluntersuchungsstellen der Polizei und der Bundespolizei bzw. der Staatsanwaltschaft ermitteln aus strafrechtlicher Sicht. Sie ermöglichen den Vertretern der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörden ihre Untersuchungen, soweit Strafverfolgungsbelange dem nicht entgegenstehen.

Besondere Richtlinie für Bahnunfälle -Bahnunfallrichtlinie-

7. Übungen

Die zur Zusammenarbeit verpflichteten Behörden, Institutionen und Betreiber beteiligen sich angemessen an den durch die Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung, anzulegenden Übungen.

8. Inkrafttreten

Bernd Krösser (Staatsrat)