

# Ergebnisse der Informations-Veranstaltung 6. Juni 2019 in Rees

(aus Sicht der BI's)

## Umständliches Prozedere bei Notfällen:

1) Fahrdienstleiter meldet DB Notfall-Leitstelle, 2) EVU wird ermittelt von DB Notfall-Leitstelle, EVU wird um Daten gebeten per Telefon, Waggonfolge und Ladung werden per Fax, selten per Mail an 3) die Rettungsleitstelle des Kreises und parallel zu Notfallmanager der DB (sowie bei Bedarf auch an Bundes / Landespolizei) weitergeleitet, dann 4) zur örtlichen Feuerwehr.

## Antiquierte Datenübermittlungstechnik

Umständliches Faxen, wenig Mailen, Beharren auf Eisenbahnrecht und alten Regelungen. DB verweist auf Gesetze, Regelungen, der Bund sei verantwortlich, nicht die DB.

## Digitalisierung, Datenbank wie in den Niederlanden:

Keinerlei Digitalisierung in Sicht – erst auf Nachfrage lauwarm „die Bahnzentrale in Frankfurt arbeitet daran, nichts genaues ist bekannt, das müsste bundesweit einheitlich geregelt werden“ Fragen nach dem niederländischen Informationssystem werden ignoriert.

## Internationale Zusammenarbeit:

Nur im Grenz-Bereich von Emmerich, telefonisch, mit Pro Rail aus den NL, Infos per Telefon und deren Mitarbeiter dürfen auf deutschem Gebiet (nur Emmerich) im Notfall arbeiten

## Probeübungen / Häufigkeit & Protokolle

Gibt es regelmäßige Proben? Wie oft wird geprobt?

Frau Duschel: „Das ist per Regelwerk festgelegt, 1 Mal pro Jahr und pro Notfallbezirk. In NRW gibt es 23 Notfallbezirke“. Es bleibt offen, was ein Notfall hier ist.

## Test – Probe – Lauf

Herr Auschrat hat einen Testlauf vorgeschlagen, bei dem die Feuerwehren bei einem realen Personenschaden in der nahen Zukunft ohne Vorankündigung bei der Notfall-Leitstelle der DB die Wagonfolge und die Gefahrgutliste anfordern. Ablehnung von Notfall-Leistellen-Leiterin Frau Duschel: Aus Datenschutzgründen nicht möglich, die EVU's müssten zustimmen.

Daraufhin ändert Herr Auschrat in „... bei Verdacht auf Flüssigkeitsaustritt“ und kündigt die Probeläufe an, Herr Verbeet erläutert noch mal warum das so wichtig für die vielen kleinen Feuerwehren ist.

## Thema Erdung

Thema Notfallmanagement & Erdung: Ein Auto mit Erdungsset für 6 Notfall-Manager der DB, die sich ehrenamtlich einen Bezirk teilen. Das Auto ist immer bei dem, der gerade im Einsatz ist. Im Auto sind nur 4 Erdungsstangen, für maximal zwei Gleise. Reicht nicht bei drei Gleisen, wird auch nach Ausbau nicht erhöht. Selbstverständnis der DB: Innerhalb von 30 Minuten ERREICHBAR zu sein, nicht vor Ort!!? Ginge auch gar nicht, weil ja das Auto eventuell viel zu weit weg ist.

Herr Auschrat merkt an, dass die Vereinbarung von 1988 zwar reformiert werden soll, durch die deutsche Innenministerkonferenz, aber die ostdeutschen Bundesländer, die sowieso schon Probleme haben, die Zeiten einzuhalten, dagegen sind.

Die Feuerwehren wollen nicht selber Erdung durchführen. Viel zu viel Schulung und Material nötig. Gewünscht werden technische Abschaltlösungen wie durchgängig „Tunnel-Lösung“ (wie in Niederlanden). Herr Ventze lehnt ab, Kosten müsste der Bund Tragen, nicht die DB.