



TOP Vorlagen-Nr.	Datum
---------------------	-------

Verwaltungsvorlage**öffentlich****06 - 15
1058/2013****20.08.2013****Betreff**

Chemiealarm/Sicherheitsalarm in der laufenden Betuwe-Planung "Ist Emmerich vorbereitet";
hier: Antrag Nr. XV/2013 der BGE-Ratsfraktion vom 17.06.2013

Beratungsfolge

Haupt- und Finanzausschuss	01.10.2013
----------------------------	------------

Kenntnisnahme(kein Beschluss)

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung :

Vorbemerkung

In dem von der BGE-Fraktion aufgestellten Fragenkatalog wird eine Einsatzbandbreite von der tatsächlichen Lagesituation am 11.06.2012 bis hin zu dem „Viareggio-Desaster“ vom 29.06.2009 zugrunde gelegt. Während einerseits in geringfügigem Umfang der Stoff Styrene in der Füllleitung vor dem Bodenventil eines Kesselwagens verdunstete, kam es andererseits zu einem bahnbedingtem Explosionsunfall, der zwanzig Menschen das Leben kostete. Diese so unterschiedlichen Ereignisse machen natürlich eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Insofern soll zunächst grundsätzlich auf die „nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr“ aus dem Blickwinkel Rettung, Brandschutz, Brandbekämpfung sowie Pflichten der Eisenbahn in Bezug auf die Sicherheit eingegangen werden.

Grundsätzliches

1. Gesetzliche Grundlagen

Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG)

Das FSGH regelt im Rahmen der Gefahrenabwehr die Aufgaben der gemeindlichen Feuerwehren bei alltäglichen Schadensereignissen. Weiterhin bestimmt es die Zuständigkeit des Kreises bei Großschadensereignissen (früherer Katastrophenschutz).

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das AEG regelt den sicheren Betrieb der Eisenbahn einschließlich ihrer Infrastrukturen. Weiterhin bestimmt dieses Gesetz die Aufgaben der Eisenbahnaufsichtsbehörden Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen.

2. Gefahrenabwehr im Rahmen eines Großschadensereignisses

Von einem Großschadensereignis wird gesprochen bei Bekämpfung eines großen Schadensfeuers und bei Technischer Hilfe

- Unglücksfällen
- bei öffentlichen Notständen, die durch
 - Naturereignisse
 - Explosionen
 - oder ähnliche Vorkommnisse verursacht werden.

2.1 Zuständige Gebietskörperschaften

Kreis Kleve

Mit Inkrafttreten des FSHG ist die Zuständigkeit bei Großschadensereignissen auf die Kreise übergegangen. Der Gesetzgeber hatte erkannt, dass für die Abwicklung eines derartigen Szenarios ein erhöhter Koordinierungsbedarf erforderlich ist. Um diesen für das konkrete Schadenereignis abzudecken, sind im Unterschied zum Tagesgeschäft, vor allem im Hintergrund, andere Führungsstrukturen erforderlich.

Bedeutsam für die Aufgabenerfüllung ist es, dass der Kreis den Koordinierungsbedarf im Wesentlichen schon im eigenen Haus abdeckt und somit die rechtlich vorgeschriebenen Bündelungsfunktionen ausübt.

Der Krisenstab, in aller Regel unter der Leitung des Landrates, trifft zur Bewältigung des Schadensereignisses alle administrativen Entscheidungen. Die Einsatzleitung der Feuerwehr, welche die taktisch operativen Entscheidungen bildet, tritt unter der Leitung des Kreisbrandmeisters als Führungsstab zusammen.

Stadt Emmerich am Rhein

Anlässlich eines Großschadensereignisses ist die Stadt beteiligt, wenn sich der Unglücksfall auf Emmericher Stadtgebiet ereignet hat. In dieser Situation ist ein Vertreter der Stadt Angehöriger des Krisenstabes. Darüber hinaus können sich Zuständigkeiten entwickeln, die eine kreisweite Gefahrenabwehr erforderlich machen. In allen Fällen wird die Stadt aufgrund des § 14 Ordnungsbehördengesetzes tätig werden, um z. B. Evakuierungen und Unterbringungen durchzuführen.

2.2 Innenministerium

Betreiber von Anlagen und Einrichtungen, die nicht unter die Störfallverordnung fallen, gleichwohl es aber für eine nicht unerhebliche Personenzahl bei Störungen von Betriebsabläufen zu schwerwiegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen kommen kann, haben Gefahrenabwehrpläne zu erstellen. Zuständige Aufsichtsbehörde bei regierungsbezirksübergreifenden Eisenbahnstrecken ist das Innenministerium. Diese Regelung soll sicherstellen, dass nach der Privatisierung der ehemaligen Bundesbahn landeseinheitliche Sicherheitsstandards gesetzt werden können. Zur Zeit erarbeitet ein Arbeitskreis, unter Leitung der Bezirksregierung Düsseldorf, dem Kreis Kleve und den betroffenen „Betuwe-Gemeinden“ diese Sicherheitsstandards.

3. Ereignis unterhalb der Schwelle Großschadensereignis

Die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen unterhalten und betreiben den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehren, um Schadensfeuer zu bekämpfen sowie bei Unglücksfällen und bei solchen öffentlichen Notständen Hilfe zu leisten, die durch Naturereignisse, Explosionen oder ähnliche Vorkommnisse verursacht werden.

Um diese Aufgaben planerisch und umfänglich umzusetzen sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, Brandschutzbedarfspläne zu erstellen. In diesem muss, auf der Grundlage des örtlichen Gefahrenpotenzials, durch Beschluss des Gemeinderates das politisch gewollte und verantwortete Sicherheitsniveau einer Gemeinde dokumentiert sein.

Die Städte und Gemeinden werden darüber hinaus im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr, insbesondere nach dem Ordnungsbehördengesetz tätig. Durch Anordnungen aufgrund dieser rechtlichen Grundlagen werden Evakuierungen und sonstige Eingriffe in die Rechte der Bürger durchgesetzt.

Ein Schadensereignis im Stadtgebiet Emmerich am Rhein wird zurzeit in der Zusammenwirkung von Verwaltungsspitze, der Feuerwehr, dem Ordnungsamt und anderen städtischen Organisationen abgearbeitet. Zukünftig wird durch den Bürgermeister oder seinem Stellvertreter der „Stab außergewöhnliche Ereignisse“ (SAE) einberufen. Dieser koordiniert alle mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Verwaltungsmaßnahmen. Die Umsetzung der Entscheidungen des SAE erfolgt in der bestehenden Aufbauorganisation der Stadt. Die zu leistenden Aufgaben sind in einem Handbuch bzw. Pflichtheft niedergeschrieben.

4. Gefahrenabwehr Bahnebene

Bau einer Eisenbahninfrastruktur

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zur Errichtung der Betuwe-Linie, hat sich ein Arbeitskreis Streckensicherheit gegründet. Die Teilnehmer sind die Wehrführer der jeweiligen Anliegerstädte. Der Arbeitskreis hat einen Katalog von Maßnahmen formuliert, der einheitlich von allen Kommunen, ergänzt um einige Spezialitäten, im Verfahren gefordert werden soll. In diesem Maßnahmenkatalog standen insbesondere Rettungs- und Löscheinsätze sowie die ungehinderte Zugangsmöglichkeiten zum Gleiskörper im Vordergrund. Für die Planfeststellungsverfahren, die die Stadt Emmerich am Rhein betreffen, sind diese Forderungen geltend gemacht worden.

Bahnbetrieb

In Anwendung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist die Bahn verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Weiterhin sind sie verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Schadensereignis

Nach dem AEG ist die Bahn verpflichtet, Notfallleitstellen zu betreiben. Die für die Betuwe bzw. für das Stadtgebiet Emmerich zuständige Leitstelle befindet sich in Duisburg. Auf Anforderung oder auch nach Einsatzstichwort wird hier ein Notfallmanager der Bahn zur Einsatzstelle entsandt, der den Einsatzkräften in beratender Funktion zur Verfügung steht. Allein durch den Notfallmanager kann eine notwendige Erdung der Oberleitung vorgenommen werden.

Daneben wird die Bundespolizei informiert. Sie hat nach dem Bundespolizeigesetz die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die den Benutzern der Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.

Zu den Fragen in dem BGE-Antrag:

Zu a: Aufgrund der Vielzahl möglicher Einsatzszenarien können keine konkreten und funktionierenden Gefahrenabwehrkonzepte durch die Feuerwehr aufgestellt werden. Die Tatsache, dass es im Zusammenhang mit dem Güterverkehr und den hier transportierten Waren (auch Gefahrgut aller Klassen) sowie dem Personenverkehr mit unterschiedlichen Zugkonzepten (ICE, RE usw.), zu einer Fülle von Einsatzlagen kommen könnte, macht dies unmöglich. Dies betrifft grundsätzlich den Bahnverkehr in NRW mit Ausnahme der kommunalen Personenbeförderung, z.B. Straßen- oder U-Bahn. Für die Feuerwehr Emmerich am Rhein beschreibt die Alarm- und Ausrückordnung (AAO) die nach Einsatzstichworten festgelegte Alarmierung der Feuerwehr.

Diese ist abhängig vom

- Schadensfall
- Schadensort
- gemeldeter Größe des Schadens
- Rückmeldung der Einsatzkräfte.

Bei Stichwort „Bahnunfall“ oder „Brand Bahnbereich / Zug / Lok“ werden neben dem für den betroffenen Bereich zuständigen Löschzug LZ, auch der nächst gelegene LZ mitalarmiert. Weiterhin die Sonderfahrzeuge des LZ Stadt.

Ebenfalls ist hier die Alarmierung der überörtlichen Einsatzkräfte geregelt.

Diese bezieht sich im auf:

- Einsatzleitwagen Kreis Kleve
- ABC Komponenten Kreis Kleve
- Atemschutzgerätewagen Kreis Kleve
- Sonderlöschmittel Kreis Kleve
- nachbarliche Löschhilfe der Feuerwehren.

Zu b: Wie unter Nr. 4 der Vorbemerkungen ausgeführt, hat die Bahn die gesetzliche Verpflichtung, Notfallleitstellen zu betreiben. In Person des Notfallmanagers begleitet so die Bahn das jeweilige Schadensszenario bei entsprechender Zuständigkeit.

Zu c: Die Alarmierung erfolgte um 19.21 Uhr durch die Leitstelle (LST) der Feuerwehr. Die ersten Kräfte (Gerätewagen Gefahrgut, Einsatzleitwagen, Rüstwagen) waren um 19.30 Uhr vor Ort.
Die Ausrückfolge entspricht der AAO für dieses Einsatzstichwort.

Zu d: Die Feuerwehr Emmerich am Rhein verfügt über eine zeitgemäße Einsatzausstattung für den Bereich der persönlichen Schutzausrüstung (PSA / Schutzkleidung der Einsatzkräfte). Auch die messtechnische Ausstattung um chemische und radiologische / Nuklear- Gefahrstoffe zu erkennen und im Rahmen des Ersteinsatzes zu beurteilen, ist auf neuestem Stand.

Die Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten werden durch zwei Kreisfahrzeuge (ABC Erkunder), die bei der Feuerwehr Kalkar stationiert sind, im Bedarfsfall ergänzt. Darüber hinaus ist es üblich, bei solchen Einsatzsituationen die TUIS (Transport – Unfall – Information – und Hilfeleistungssystem der Chemischen Industrie) zu befragen. Bei dem vorliegenden Einsatz geschah dies in der Stufe 1, telefonische Beratung. Bei Bedarf kann hier auch die Stufe 2, Beratung vor Ort durch einen Sachkundigen und Werkfeuerwehr sowie die Stufe 3, technische Hilfe durch eine Werkfeuerwehr, angefordert werden.

Diese Einsatzsituationen hat es in der Vergangenheit ebenfalls im Bereich der Bahn / Straße / Rhein und Hafen, wie auch der Produktions- und Lagerstätten der ortsansässigen Betriebe in Emmerich gegeben.

Weiterhin verfügt die Feuerwehr Emmerich am Rhein über Ausstattung und Gerät, um im Ersteinsatz kleinere Leckagen abdichten zu können, auslaufende Gefahrstoffe in handelbaren Mengen aufzufangen und diese umzupumpen.

Zu e + f Aufgrund der Vielzahl der möglichen Einsatzszenarien und -orte ist es nicht möglich und auch nicht sinnvoll Evakuierungsbereiche im Vorfeld zu planen. Diese sind neben den vorgenannten Punkten auch immer abhängig von der Uhrzeit und den Wetterverhältnissen.
Die Stadtverwaltung erarbeitet z. Zt. Einsatzpläne, um eine Stabsmäßige Abarbeitung (SAE) für verschiedene Einsatzstichworte sicherzustellen. Hierzu zählen:

- Kampfmittelfund
- Schadstofffreisetzung nach Brand / Havarie
- Unwetter
- Hochwasser
- Bombendrohung
- Amok

Dies auch ganz bewusst unterhalb der Schwelle zur Großschadenslage (s. FSHG) und Nr. 3 der Vorbemerkungen.

Zu g + h: Seitens der Verwaltung ist z. Zt. nicht daran gedacht, Facebook als „schnelles Informationssystem“ zu nutzen. Die Arbeit im Krisenstab basiert darauf, dass in klar beschriebenen Hierarchien Entscheidungen zu Problemlösungen getroffen werden.
Dabei ist ein Medium, in dem überwiegend Rede und Gegenrede gepflegt werden, nicht geeignet. Weiterhin ist nicht gewährleistet, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung hierüber informiert wird.

Zu i: Die AAO der Feuerwehr ist im Hinblick auf die sofortige Mitalarmierung auswärtiger Einsatzkräfte nicht optimal.
Im vorliegenden Einsatz hat dies zu einer unnötigen und überflüssigen Alarmierung auswärtiger Kräfte geführt. Dies wiederum hat die Bevölkerung erst auf ein überschaubares und durch die örtliche Gefahrenabwehr unproblematisch beherrschbares Einsatzgeschehen aufmerksam gemacht.

Ebenfalls betrifft das auch den ausgelösten Alarmierungsfall „MANV“ (Massenanfall von Verletzten) ohne Anforderung durch den Einsatzleiter der Feuerwehr.
Die AAO wird dahingehend geändert dass die Nachalarmierung überörtlicher Einsatzkräfte durch den Einsatzleiter nach der ersten Erkundung vor Ort gezielt und angemessen, durchgeführt wird.

Das grundsätzliche taktische Vorgehen der Einsatzkräfte entsprach dem anzuwendenden Standart und bedarf keiner Anpassung.

Zu j: Der Einsatz wurde im Hinblick auf die getroffenen Maßnahmen durch die Feuerwehr Emmerich am Rhein abgearbeitet. Die vorgefundenen Lage war nach kurzzeitiger Erkundung als überschaubar und unkritisch einzustufen. Die Wahrnehmung der Einsatzkräfte der Polizei die zum Auslösen des „MANV“ führte, hat zu einer überzogenen Reaktion der LST geführt.
Hier wird in der kommenden Woche ein Gespräch mit der LST und im Anschluss ein Gespräch mit dem Kreisbrandmeister stattfinden um die Abläufe für die Zukunft zu optimieren.

Bei Einsätzen im Bahnbereich ist es von entscheidender Bedeutung einen schnellen Zugang zur Einsatzstelle zu bekommen.

Dies besonders bei sich entwickelnden, dynamischen Lagen, wie es im Zusammenhang mit Gefahrstoffen vor dem Hintergrund der Ausbreitung der freigesetzten Stoffe häufig der Fall ist.
Zugänglichkeiten im Abstand von bis zu 1000 m, wie durch die Bahn als ausreichend angenommen, lassen einen schnellen und gezielten Einsatz der Feuerwehr nicht zu.

Zu k + l: Die Ausstattung und Organisation der Feuerwehr Emmerich am Rhein wird über den Brandschutzbedarfsplan BSBPL, der z. Zt. in der Fortschreibung ist, beschrieben. Der Bereich der Bahn wird in der Fortschreibung ausdrücklich mitbetrachtet.

Der BSBPL hatte für bestimmte Einsatzstichworte eine Anpassung sowohl in der AAO als auch bei der Ausstattung der Feuerwehr zur Folge.

Die Ersatzbeschaffung eines Einsatzleitwagens hat den Bereich „Kommunikation, Dokumentation und Recherche“ gerade im Zusammenhang mit Gefahrstoffen erheblich verbessert. Die aktuell, realisierte Vorhaltung eines Tanklöschfahrzeuges, welches größere Löschmittelmengen (Wasser, Schaum, Pulver) als bisher im Ersteinsatz an die Einsatzstelle bringt, ermöglicht einen effektiven Sofortangriff eines Brandes im erreichbaren bzw. anfahrbaren Gleisbereich.

Ein Ereignis mit einer großen Freisetzung von Gefahrstoffen verschiedener Art, ggf. ausgedehntem Brand und evt. Explosion stellt jedoch für jede Feuerwehr ein außergewöhnliches Ereignis dar, welches nicht immer sofort beherrschbar ist.

Hier greifen dann Konzepte der überörtlichen Hilfe, diese auch landesweit. Für die Betuwe haben sich die betroffenen Feuerwehren auf einen Anforderungskatalog für die Bereiche der Zugänglichkeit / Erreichbarkeit der Strecke, Löschwasserversorgung, Transparenz / visuelle Erkundung der Einsatzstelle im Zusammenhang mit installierten Lärmschutzwänden, Feuerwehrobjectplänen, Noterdung usw. geeinigt. Dieser ist mit der Bahn in verschiedenen Veranstaltungen diskutiert worden. Ebenso wurden die Anforderungen im Rahmen der bisher durchgeführten Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Streckenabschnitten detailliert eingetragen.

Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Leitbild :

Die Maßnahme ist im Leitbild nicht vorgesehen.

Johannes Diks
Bürgermeister

Anlage/n:
06 - 15 1058 2013 A 1 Antrag Nr. XV 2013 der BGE-Ratsfraktion