

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 04.12.2014 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Sicherheit an schwer erreichbaren Bahnstrecken, insbesondere im Brand- und Katastrophenfall, durch Zugänge für Rettungskräfte und den Bau von Fluchtwegen durch Änderungen der gesetzlichen Vorschriften zu erhöhen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 60 Mitzeichnungen und 21 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass Bahnstrecken aus Lärmschutzgründen zunehmend eingehaust würden, immer mehr davon sogar nahezu komplett. Dadurch dürfte es kaum mehr Zugriffs- und Fluchtwege geben, insbesondere im Brandfalle sei das Inferno aufgrund der großen Passagierzahlen, der hohen Temperaturen und der kaum zu überwindenden Lärmschutzwände vorprogrammiert, da es keine Fluchtwege gebe. Bahnhöfe würden bis auf eine Öffnung von zehn Metern komplett zugebaut. Die derzeitige Bauordnung stamme aus dem Jahre 1967 und sehe noch keine Regelungen zu Lärmschutzwänden vor. Auch die Tunnelvorschriften griffen hier nicht, da es sich ja nicht um Tunnel handele.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, dass es zur Gewährleistung der raschen und wirkungsvollen Hilfeleistung erforderlich ist, dass die örtlichen Feuerwehren und die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei Unfällen, Störungen und Katastrophen eng zusammenarbeiten und durch abgestimmte Maßnahmen umfassend Hilfe leisten. Eine diesbezügliche Vereinbarung der Länder mit der DB AG ist im August 1998 durch die Innenminister und -senatoren der Länder, die für den Brandschutz und das Rettungswesen zuständig sind, und den Vorstand der DB AG unterzeichnet worden. Dort ist bundesweit einheitlich festgelegt, in welchem Umfang jeweils die örtlichen Feuerwehren und die DB AG Ausrüstungen, sonstige Mittel und Personal bereitstellen. Insbesondere ist der Beitrag der DB AG für die Hilfeleistung in besonders schwer zugänglichen Anlagen nach Maßgabe der abgestimmten Sicherheitskonzepte festgelegt. Außerdem wurde auf Wunsch der Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und mit Beteiligung von Vertretern der Innen- und Verkehrsressorts der Länder die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ erarbeitet. Diese wurde zum 7. Dezember 2012 eingeführt und ist auf der Internetseite des EBA veröffentlicht. Danach sind Zuwegungen in der Regel im Abstand von maximal 1.000 Metern anzuordnen. Wenn der Abstand mehr als 1.000 Meter beträgt, z. B. im Bereich von Bauwerken, sind die Zuwegungen als Zufahrten zu errichten, die im Gegenverkehr oder bei getrennter Zu- und Abfahrt im Einbahnverkehr befahrbar sein müssen. Unmittelbar am Gefahrenbereich müssen sich Rettungswege befinden, über die die Ereignisstelle erreicht oder verlassen werden kann.

Bei der Festlegung der Anforderungen war zu berücksichtigen, dass gemäß § 28 Abs. 7 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass Entstehung und Ausbreitung von Bränden erschwert werden. Einzelheiten sind in den Normen DIN 5510, EN 45542 und EN 45545 festgelegt.

Der Ausschuss fügt hinzu, dass Feuerwehrfachleute davon ausgehen, dass sich ein Brand bis zum Eintreffen der Feuerwehr maximal in dem Reisezugwagen ausgebreitet hat, in dem der Brand entstanden ist. Auch dauert es einige Zeit, bis ein im Fahrzeug entstandener Brand nach außen durchbricht. Die Reisenden haben daher die Möglichkeit, einen Wagen, in dem ein Brand ausgebrochen ist, durch die und entlang der benachbarten Fahrzeuge zu verlassen.

Im Übrigen enthält die genannte Richtlinie auch Anforderungen an organisatorische Maßnahmen zur Koordination von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Fremdrettungskräften, die Überlassung von Planunterlagen und die Durchführung von Übungen.

Der Ausschuss bewertet die dargestellten Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Schienenwegen als sachgerecht. Auch im Rahmen des zu dieser Petition gehörenden Diskussionsforums wurden die Darstellungen des Petenten nicht bestätigt.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen entsprochen worden ist.