

Zu dieser Unterlage

Bereits mit Beginn der Umsetzung des Notfallmanagements war es stets auch Bestandteil aller Maßnahmen, Einsatzkräfte auf die Besonderheiten bei Einsätzen im Bahnbereich hinzuweisen. So wurde auch sehr früh damit begonnen, entsprechende Unterlagen zur Information bereitzustellen.

Diese Unterlage hat sich dabei in den Jahren fest etabliert und liegt mittlerweile in der 5. vollständig überarbeiteten Version vor.

Erfahrungen, die die Autoren im Rahmen ihrer Tätigkeiten gemacht haben, die sich aus Übungen und auch aus tatsächlichen Einsätzen ergeben, fließen permanent und bei jeder Überarbeitung ein. Die Autoren versuchen, eisenbahnspezifische Fachbegriffe zu vermeiden und gleichzeitig, mit dem Ziel eines besseren Verständnisses, Fachbegriffe der BOS einfließen zu lassen. Sollte der eine oder andere Begriff dabei nicht ganz zutreffend oder nicht gebräuchlich sein oder wurde er missverständlich verwendet, freuen sich die Autoren über entsprechende Hinweise.

Diese Unterlage wurde erstellt, um dem Personenkreis, der mit Planung oder Durchführung von Hilfeleistungseinsätzen auch im Gleisbereich von Anlagen der DB AG zuständig ist, Informationen zu vermitteln, die diese Aufgabenumsetzung erleichtern. Gleichwohl können und sollen nicht alle Aspekte, die sich u. a. aus regionalen Besonderheiten ergeben könnten, berücksichtigt werden. Der persönliche Kontakt zu den Mitarbeitern des regionalen Notfallmanagements ist unverzichtbar und sollte von beiden Seiten gepflegt werden.

Die in dieser Unterlage enthaltenen Beschreibungen, insbesondere zu Meldewegen, Zuständigkeiten und Sicherungsmaßnahmen, gelten ausschließlich für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen und sind auf andere Bahnen nicht übertragbar. Über die Maßnahmen anderer Betreiber von Eisenbahninfrastrukturanlagen können keine Aussagen gemacht werden.

Einführung

Die Eisenbahn ist, unabhängig von der Tatsache, dass sie privatrechtlich organisiert ist und betrieben wird, ein Verkehrssystem. Ihre Anlagen und Einrichtungen stellen Eisenbahninfrastrukturanlagen und somit Verkehrswege dar. Diese Definition ist auch im europäischen Recht enthalten¹.

Das Betriebssystem der Eisenbahn zeichnet sich, gerade im Vergleich mit dem Straßenverkehr, durch eine sehr hohe präventive Sicherheit aus. Diese resultiert aus verschiedenen Merkmalen der Bahn, die im Straßenverkehr nicht existieren. Fahren im Raumabstand, umfangreiche technische Sicherungssysteme in Form von Signalisierungen, Fahrwegsicherungssystemen, Zugbeeinflussungssystemen u. a. sowie Spurbundenheit sind nur einige Beispiele.

Trotz dieser hohen Sicherheit können jedoch auch im Bereich der Eisenbahnen Maßnahmen zur Hilfeleistung durch die zuständigen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) erforderlich werden. Ereignisse, die diese Einsätze erforderlich machen, sind in der Mehrzahl fremdbestimmt und das Ergebnis äußerer Einflüsse, wie z. B. Suizide oder Missachtung von Bahnübergangssicherungen oder auch Witterungseinflüsse. Im Zuge solcher Ereignisse kommen in erster Linie Feuerwehren und Rettungsdienste zum Einsatz.

Anders als im Straßenverkehr können im Bereich der Gleisanlagen jedoch besondere Situationen und Gefährdungen für die Einsatzkräfte entstehen, die diesen nicht bekannt sind und die sie auch nur schwer einschätzen können. Ursache hierfür ist, dass das Verkehrssystem Eisenbahn andere Merkmale und andere Betriebsabläufe aufweist als das Verkehrssystem Straße, das jedem Feuerwehr- und Rettungsdienstangehörigen als Autofahrer bekannt ist. Trotz der Unterschiede im Betriebssystem dieser beiden Verkehrsträger unterscheiden sich die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung in der Regel nicht. Menschenrettung, Brandbekämpfung und Technische Hilfeleistung erfordern im Schienenverkehr in der Regel das gleiche technische Gerät wie im Straßenverkehr. Erforderlich ist hingegen zwingend, das Wissen um das Verkehrssystem Bahn zu erweitern und zu vertiefen. Das schließt mit ein, dass die Möglichkeiten und Leistungen der Bahn für den Ereignisfall bekannt sind und die Melde- und Informationswege eingehalten werden.

Ebenso wie die Verkehrsteilnehmer auf der Straße ist selbstverständlich auch die Eisenbahn daran interessiert, ihren Betrieb nach einem Unfall zumindest teilweise und möglichst schnell wieder aufnehmen zu können. Auf Autobahnen werden hierzu schnellstmöglich einzelne Fahrspuren wieder für den Verkehr freigegeben, um die so genannte Leichtigkeit des Verkehrs sicherzustellen. Auch für die Nutzer der Bahn ist es wichtig, wenigstens ein Gleis zumindest mit reduzierter Geschwindigkeit wieder befahren zu können, sofern die Einsatzkräfte hierdurch nicht gefährdet werden. Tatsächlich ist dies in den meisten Fällen auch möglich.

Dringend erforderlich ist daher die umfassende Schulung von Einsatz- und Führungskräften der BOS, um die Lage vor Ort besser einschätzen und verstehen sowie die Verhältnismäßigkeit der Mittel wahren zu können, aber selbstverständlich auch, um den Eigenschutz sicherstellen zu können.

Diese Unterlage verfolgt daher auch das Ziel, zum einen den Angehörigen aller BOS die Leistungen des Notfallmanagements und die mit den Ländern vereinbarten Maßnahmen und Meldewege darzustellen, die Zusammenarbeit zwischen den BOS und den Mitarbeitern der Bahn im Ereignisfall zu verbessern und so auch mehr Verständnis für die gegenseitigen Erwartungen zu wecken, zum anderen aber auch, auf die Gefahren und Merkmale des Bahnbetriebs hinzuweisen.

¹ Verordnung der EU 2598/70 in Verbindung mit RL 91/440 sowie Allgemeines Eisenbahngesetz § 3 Absatz 1

1 Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Grundlage allen staatlichen Handelns ist das Grundgesetz. In Artikel 30 des Grundgesetzes ist festgelegt, dass die Ausübung staatlicher Befugnisse und die Erfüllung staatlicher Aufgaben Sache der Länder ist, sofern das Grundgesetz keine andere Regelung enthält. Bekannte Beispiele für die Zuständigkeit der Länder sind das Schulwesen, die polizeilichen Aufgaben, aber auch die Brandbekämpfung und die Hilfeleistung als die so genannte nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr.

Auf Grundlage von Artikel 70 des Grundgesetzes, nach dem die Länder das Recht der Gesetzgebung haben, werden Aufgaben und Verantwortungen auf die Kreise, die Kommunen und die kommunalen Feuerwehren übertragen. Dies erfolgt über die jeweiligen landesgesetzlichen Regelungen, wie z. B. Feuerwehrgesetze, Feuerschutz- und Hilfeleistungsgesetze, Brandschutzgesetze usw. Die Bezeichnung der jeweiligen Gesetze kann je Land unterschiedlich lauten, wenn auch der Regelungsinhalt stets gleich oder ähnlich ist.

Daraus ergibt sich, dass die Zuständigkeit für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr auch auf Anlagen von Eisenbahnen bei den kommunalen Feuerwehren liegt, d. h. den in Deutschland einzurichtenden Berufs- und Freiwilligen Feuerwehren.

Unabhängig von der Zuständigkeit der Länder und ergänzend dazu sind aber auch alle Eisenbahnen in Deutschland verpflichtet, bei Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr mitzuwirken. Grundlage hierfür ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das durch jedes Eisenbahnunternehmen in Deutschland, d. h. nicht nur durch die DB AG, zu beachten und umzusetzen ist.

Auszug aus § 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Die Eisenbahnen (...) sind verpflichtet, (...) an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Angaben dazu, wie die Mitwirkungspflicht der Eisenbahnen durch diese umzusetzen ist, enthält das Gesetz nicht.

Die DB AG als größtes deutsches Eisenbahnunternehmen und größte Eisenbahn des Bundes, erfüllt ihren gesetzlichen Mitwirkungsauftrag durch ihr Notfallmanagement. Grundlage für die Leistungen und Maßnahmen des Notfallmanagements ist neben der gesetzlichen Vorgabe eine Vereinbarung zwischen den Innenministern bzw. -senatoren der Länder und der DB AG. Diese Vereinbarung präzisiert den pauschalen gesetzlichen Mitwirkungsauftrag des AEG für den Bereich der DB AG.