

2 Hilfeleistungseinsätze vorbereiten

Die Vorbereitung von Hilfeleistungseinsätzen im Eisenbahnbereich erfordert Grundkenntnisse in der Organisation des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Eisenbahnen werden unterschieden in

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Ein EIU betreibt, baut und unterhält Schienenwege². Ein EVU erbringt Eisenbahnverkehrsleistungen durch die Beförderung von Personen oder Gütern auf einer Eisenbahninfrastruktur³.

Derzeit sind bundesweit rund 180 Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie mehrere hundert Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig, letztere haben ihren Sitz zum Teil auch im europäischen Ausland, obwohl sie in Deutschland tätig sind.

Aufgrund der Tatsache, dass bei einem Unfall im Schienenbereich nahezu immer auch ein Zug oder ein Eisenbahnfahrzeug betroffen ist, erscheint es bei einer Einsatzplanung zunächst naheliegend, sich auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu konzentrieren, die diese Strecke befahren. Dieser Gedanke wird dadurch verstärkt, dass die Eisenbahn auch Gefahrgüter transportiert. Tatsächlich ist für die Feuerwehr jedoch in der Einsatzvorbereitung das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht maßgeblich, während es im Einsatzablauf zwar eine wichtige, dennoch nachgeordnete Position einnimmt. Alleiniger zutreffender Ansprechpartner ist stets das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber des Schienenweges. Dessen Schienenweg, d. h. dessen Eisenbahninfrastruktur nutzen eine Vielzahl unterschiedlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Tatsache, dass Nutzer von Straßen im Vorfeld nicht bekannt sind, trifft auf Nutzer von Schienenwegen bedingt ebenso zu. So ist das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vorfeld nicht immer so frühzeitig bekannt, dass eine ausreichende Vorbereitung möglich wäre. So werden zwar Jahresfahrpläne nicht nur im Personen-, sondern auch im Güterverkehr erstellt, die eine gewisse Planung zulassen würden. Es werden jedoch auch Bedarfs- und Sonderzüge durchgeführt, deren Erfordernis und Planung sich erst wenige Tage vor der Fahrt ergeben können.

Hinzu kommt weiterhin, dass alle Sicherungsmaßnahmen zum Schutz vor den Gefahren, die aus dem Bahnbetrieb entstehen, durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Schienenwegbetreiber sichergestellt werden müssen.

Die nachfolgenden Ausführungen können lediglich eine Hilfestellung sowie eine Anregung aus Sicht eines Eisenbahnunternehmens sein. Die Verantwortung für die Einsatzvorbereitung liegt stets bei der Feuerwehr bzw. den auf Kreis- oder Kommunalebene zuständigen Stellen.

2.1 Bedeutung der Kenntnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmers

Die Kenntnis darüber, welches Unternehmen einen Schienenweg innerhalb eines Zuständigkeitsbereichs einer Feuerwehr betreibt, ist von grundlegender Bedeutung. Wie in Abschnitt 3 noch näher beschrieben wird, darf ein Gleisbereich erst dann betreten werden, wenn der Fahrbetrieb durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingestellt und dies rechtssicher bestätigt wurde. Erfolgt die Meldung eines Unfalls jedoch über Dritte und nicht die Eisenbahn selber, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor dem Betreten des Gleisbereiches informiert werden. Das setzt wiederum voraus, dass der Leitstelle bekannt ist, welches Unternehmen überhaupt Betreiber des Schienenweges ist und wie es, auch außerhalb der üblichen Bürozeiten, erreicht werden kann.

² § 2 (3), (3a) Allgemeines Eisenbahngesetz

³ § 2 (1), (2) Allgemeines Eisenbahngesetz

Die Bedeutung dieser Informationen wird noch dadurch verstärkt, dass Gleisanlagen, die von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden, auch durchaus nebeneinander liegen können.

Liegt diese Information im Vorfeld, d. h. im Rahmen der Einsatzvorbereitung nicht vor, können auch die Vertreter der DB AG, wie z. B. der Notfallmanager, i. d. R. nicht weiterhelfen, da auch diesen Stellen nicht zwangsläufig bekannt ist, welches Unternehmen den Schienenweg betreibt bzw. wie ein Vertreter auch außerhalb der Bürozeiten zu erreichen ist.

Daraus wiederum ergibt sich, dass der Einsatzleiter im schlimmsten Fall vor einer Situation steht, in der er

- den Fahrbetrieb nicht einstellen lassen kann,
- eine eventuell vorhandene Oberleitung nicht ausschalten und nicht erden lassen kann,
- Informationen zur betroffenen Ladung nicht oder nur schwer in Erfahrung bringen kann und
- somit die Sicherheit seiner Einsatzkräfte nicht gewährleisten kann.

2.2 Betreiber des Schienenweges ermitteln

Internetlink zu diesem Thema in Abschnitt 13.1 vorhanden.

Eine Möglichkeit, den Betreiber eines Schienenweges zu ermitteln, besteht in einer Auskunft der zuständigen Aufsichtsbehörde. Die Aufsichtsbehörde hat im Rahmen ihrer Eisenbahnaufsicht auch die Zuständigkeit, Genehmigungen zum Betrieb einer Infrastruktur zu erteilen. Von daher kann über diese Behörde auch der Betreiber eines Schienenweges festgestellt werden.

Aufgrund des in Deutschland bestehenden föderalen Verwaltungssystems existieren jedoch unterschiedliche Aufsichtsbehörden auf Bundes- und auf Landesebene. Das ist auch von der Art des Eisenbahnunternehmens abhängig.

2.2.1 Eisenbahnaufsichten

Internetlink zu diesem Thema in Abschnitt 13.2 vorhanden.

Eisenbahnen werden in Deutschland unterschieden in

- Eisenbahnen des Bundes, d. h. Eisenbahnunternehmen, die sich überwiegend im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befinden und
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen. Diese können ihren Sitz sowohl im Inland als auch im Ausland haben.

Durch das Allgemeine Eisenbahngesetz wird die Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht sowohl dem Bund als auch den Ländern zugeordnet. Das ist grundsätzlich davon abhängig, ob es sich um eine Eisenbahn des Bundes oder eine nichtbundeseigene Eisenbahn handelt. Die Eisenbahnaufsicht umfasst neben der Überwachung der sicheren Betriebsführung auch die Genehmigung zum Betreiben einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur sowie die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen bzw. Sicherheitsbescheinigungen.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Zuständigkeit der Eisenbahnaufsicht für alle Eisenbahnen des Bundes und bestimmte nichtbundeseigene Eisenbahnen übertragen bekommen. Somit unterliegen ca. $\frac{2}{3}$ aller Eisenbahnen der Aufsicht des EBA.

Alle übrigen Eisenbahnen unterliegen der Aufsicht der Länder, die hiermit Landesbehörden beauftragt haben.

Die Länder haben jedoch auch die Möglichkeit, die Aufgaben der Landeseisenbahnaufsicht ganz oder teilweise auf das EBA zu übertragen. Aktuell haben elf Länder eine entsprechende Vereinbarung mit dem EBA geschlossen⁴:

⁴ Quelle: Eisenbahn-Bundesamt, Internetauftritt; „Kontakt Daten der Landeseisenbahnaufsicht“, Stand: Dezember 2016

Daraus ergibt sich, dass die übrigen Länder die Aufgaben der Eisenbahnaufsicht weiterhin in eigener Zuständigkeit betreiben. Hierfür stehen seitens der DB AG leider keine weiteren Informationen zur Verfügung.

2.2.2 Umsetzen der Mitwirkungspflicht durch andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen

In den Fällen, in denen ein vorhandener Schienenweg nicht durch die DB AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen betrieben wird, empfiehlt es sich, mit diesem anderen Betreiber seine Umsetzung der Mitwirkungspflicht gemäß § 4 (3) AEG abzustimmen.

Da die Leistungen des Notfallmanagements der DB AG für die Anlagen Dritter in der Regel nicht angeboten werden, stehen dort weder der Notfallmanager als Fachberater noch die Notfallleitstelle als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle oder die DB-eigene Notfalltechnik zur Verfügung.

Gleiches gilt für die Feuerwehrzuwegekarten, auf denen die Infrastrukturdaten Dritter nicht besonders gekennzeichnet sind, sowie alle weiteren Elemente des Notfallmanagements.

In diesem Zusammenhang sollte auch festgestellt werden, wie die Melde- und Alarmierungswege organisiert sind und wie der Schutz der Einsatzkräfte in Form von Einstellen des Fahrbetriebes und ggf. Erden von Oberleitungen sichergestellt wird. Ein unverbindlicher Anhaltspunkt können hier die Elemente des Notfallmanagements der DB AG (siehe Abschnitt 4) sein.

Zusammenfassung

- Eisenbahnen werden unterschieden in Schienenwegbetreiber und Verkehrsunternehmen
- Maßgeblich ist, wer das Gleis betreibt, nicht, wer darauf fährt.
- Schienenwegbetreiber müssen im Vorfeld ermittelt werden und deren Erreichbarkeit bekannt sein.
- Mitarbeiter und Stellen der DB AG verfügen nicht zwangsläufig über Informationen zu anderen Schienenwegbetreibern.
- Informationen zum Schienenwegbetreiber können über die Eisenbahnaufsichtsbehörde ermittelt werden.
- Bei Schienenwegbetreibern, die nicht zur DB AG gehören, werden die Leistungen des Notfallmanagements nicht angeboten. Die Umsetzung der Mitwirkungspflicht sollte hier im Einzelnen abgestimmt werden.