

## Sicherer Eisenbahnbetrieb

# Notfallmanagement von EVU in der Praxis (Teil 1)



Foto: DB AG/Volker Eimersleben

**Jörg Kiehn**, Sachverständiger, Berater, Eisenbahnbetriebsleiter,  
JÖRG KIEHN BAHNCONSULT, Wandlitz

Die Eisenbahn ist ein sehr sicheres Verkehrssystem. Trotzdem können Störungen und Unfälle nicht gänzlich vermieden werden. Tritt ein Ereignis ein, sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert, dieses Ereignis zu bewältigen. Im folgenden Fachartikel werden einige wesentliche Aspekte zu diesem Thema aus Sicht eines (nichtbundeseigenen) Eisenbahnverkehrsunternehmens bezogen auf die Strecken der DB Netz AG erläutert. Der erste Teil behandelt Begriffe und rechtliche Grundlagen sowie Bestandteile des Notfallmanagements.



Die Eisenbahnen sind rechtlich verpflichtet und ebenso aus eigenem Interesse bestrebt, ihren Betrieb sicher zu führen. Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) heißt es im § 4 Abs. 3 u.a.: „Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet, 1. ihren Betrieb sicher zu führen und 2. an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken“.<sup>[1]</sup>

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) treffen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem (SMS) die hierzu erforderlichen Festlegungen. EVU müssen zudem im Rahmen des Netzzugangs die Vorgaben des zu nutzenden EIU erfüllen. Diese Vorgaben sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB, bei der DB Netz AG als NBN – Nutzungsbedingungen Netz bezeichnet) enthalten.

Die wesentlichen Regelwerke sind hierbei die Handbücher 423xx „Notfallmanagement“ im Bereich der DB Netz AG und die Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) im Bereich der nichtbundeseigenen EIU. Da die Regelwerke im Bereich der DB Netz AG und die BUVO-NE inhaltlich differieren, wird an dieser Stelle insbesondere auf das Zusammenwirken zwischen EVU und der DB Netz AG eingegangen.

Folgende Ereignisse sind am häufigsten zu bewältigen:

- Unzulässige Vorbeifahrten am Haltbegriff eines Signals als Zug- oder Rangierfahrt
- Bahnübergangsunfälle, v.a. auf nicht technisch gesicherten Bahnübergängen
- Suizid
- Kollisionen beim Rangieren
- Entgleisungen beim Rangieren
- Kollisionen eines Zuges mit Wildtieren oder mit Vegetation (v.a. Bäumen)
- Verhinderte Weiterfahrt eines Reisezuges außerhalb eines Bahnsteigs

Das AEG unterteilt die gefährlichen Ereignisse in Unfälle und Störungen. Ferner haben einige EVU intern festgelegt, dass die verhinderte Weiterfahrt eines Reisezuges außerhalb eines Bahnsteigs („liegendebliebener Reisezug“) wie ein gefährliches Ereignis zu behandeln ist.

## Normative Grundlagen und wesentliche Begriffe

Neben dem oben bereits erwähnten AEG enthalten weitere Rechtsquellen konkrete Vorgaben für das

Notfallmanagement. Einige seien nachfolgend genannt.

Die Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme<sup>[2]</sup> führt im Anhang I, Abschnitt 7.1.1. aus „Unfälle und Störungen, die den Eisenbahnbetrieb der Organisation betreffen, müssen a) zur Ermittlung ihrer Ursachen gemeldet, protokolliert, untersucht und analysiert werden; ...“. Im Abschnitt 7.1.3. heißt es weiter „Die Organisation muss die aus den Untersuchungen gewonnenen Informationen dazu verwenden, die Risikobewertung zu überprüfen (siehe 3.1.1 Risikobewertung), Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen und gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen (siehe 5.4 Änderungsmanagement).“

Auch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI

### Begriffsdefinitionen

aus Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit

#### Unfall

Ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen, Brände und sonstige Unfälle

#### Schwerer Unfall

Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. Euro veranschlagt werden können

#### Störung

Ein anderes Ereignis als ein Unfall oder schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte

OPE)<sup>[3]</sup> enthält Vorgaben für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, damit deren Mitarbeitende in Notsituationen richtig handeln können.

Eine weitere Rechtsquelle ist die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV), die im § 2 Abs. 3 ausführt „Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben der Untersuchungsstelle gemäß Anlage unverzüglich sämtliche gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb nach Maßgabe des Artikels 3 Nummer 11 bis 13 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu melden. ... Die nach Satz 1 Verpflichteten haben der Untersuchungsstelle fehlende oder zum Zeitpunkt der Abgabe der Meldung noch nicht verfügbare Informationen nach der Anlage unverzüglich nachzureichen und auf dem neuesten Stand zu halten.“<sup>[4]</sup>

Last but not least erfolgt ein Blick in die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV). Dort heißt es im § 4 Abs. 3 zu den Aufgaben den Eisenbahnbetriebsleiters „Er ist insbesondere verpflichtet, ... Bahnbetriebsunfälle und andere sicherheitsrelevante Vorkommnisse zu untersuchen, festgestellte Mängel dem Eisenbahnunternehmen und den für die Führung der Geschäfte bestellten Personen zu melden sowie Maßnahmen zur Beseitigung dieser Mängel vorzuschlagen.“<sup>[5]</sup>

Die Allgemeinverfügung der (damaligen) Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) vom 10.11.2009, die nach wie vor bestandskräftig ist, hatte folgendes Ziel „Mit dieser Verfügung werden die im Sinne der RL 2004/49/EG durch Untersuchungsstellen zu untersuchenden gefährlichen Ereignisse definiert und die Grundlage für ein einheitliches

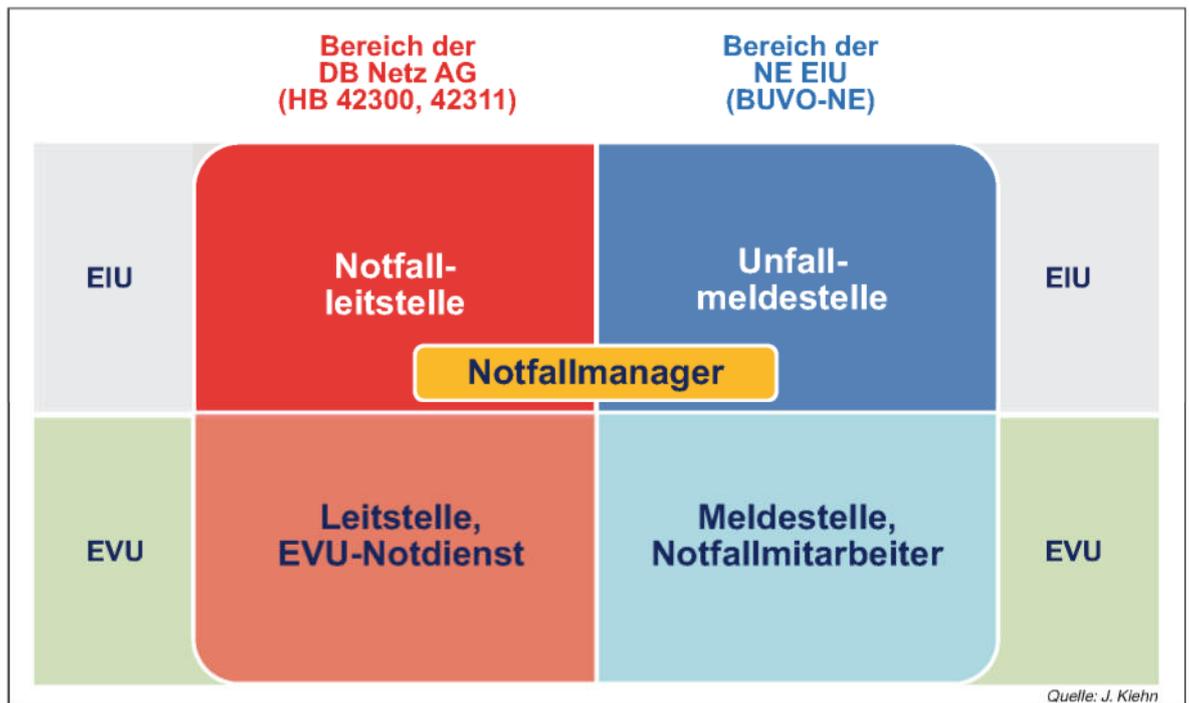
Verwaltungshandeln zwischen den Untersuchungsbehörden und den beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geschaffen. Die Verfügung konkretisiert die in § 2 Abs. 3 Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) normierte Meldepflicht und definiert in Kapitel 2 die zu meldenden gefährlichen Ereignisse. Diese Verfügung entbindet Eisenbahnen nicht von ihrer Verpflichtung, alle gefährlichen Ereignisse zu untersuchen, auszuwerten und die notwendigen Vorbeugungs- und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen.“<sup>[6]</sup>

Im Rahmen des Vertragsverhältnisses zur Nutzung der Infrastruktur der DB Netz AG ist das Handbuch 42311 Notfallmanagement, Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG<sup>[7]</sup> als Bestandteil des betrieblich-technischen Regelwerks durch die EVU zu beachten.

In diesem Handbuch sind im Glossar u.a. die Begriffe Notfallmanager und Notdienst erläutert. Der Notfallmanager ist „Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG, der als Funktionsträger und Aufsichtsführender die erforderlichen operativen Aufgaben des Notfallmanagements im Ereignisfall wahrnimmt.“ und der Notdienst ist „Fachberater des ZB (Anmerkung des Autors: ZB = Zugangsberechtigten) bzw. des einbezogenen EVU zur Unterstützung des Notfallmanagers.“<sup>[7]</sup>

Eine wichtige Funktion in der Zusammenarbeit der Beteiligten nehmen die Notfallleitstellen der DB Netz AG wahr. Im Handbuch 42300 der DB Netz AG heißt es „Die Notfallleitstellen sind die für die DB Netz AG definierten Stellen für das Aufrufen von Hilfe bzw. die Verständigung der zuständigen Stellen für die

Abbildung 1:  
Wesentliche Funktionen/  
Begriffe im Bereich der  
DB Netz AG und NE EIU



Quelle: J. Klehn



Abbildung 2:  
Essenzielle Bestandteile des operativen Notfallmanagements

Gefahrenabwehr im Bahnbetrieb. Notfallleitstellen sind ständig besetzt. Sie organisieren Maßnahmen eigenverantwortlich oder im Auftrag des Notfallmanagers.<sup>[9]</sup> Notfallleitstellen befinden sich in den Betriebszentralen der DB Netz AG. Die Arbeitsplätze des Notfallleitstellenbedieners und des Netzkoordinators befinden sich in räumlicher Nähe zueinander, so dass eine ständige Erreichbarkeit gewährleistet wird.

In der Abbildung 1 sind wichtige Begriffe resp. Funktionen aus den Infrastrukturbereichen der DB Netz AG und der nichtbundeseigenen EIU dargestellt.

## Bestandteile des Notfallmanagements

Das Thema Notfallmanagement beginnt bereits beim Aufbau eines Eisenbahnunternehmens bzw. bei der Erarbeitung des SMS und betrifft sowohl strukturelle und organisatorische Maßnahmen als auch personelle und materielle Ressourcen. Daraus ergeben sich für das operative Notfallmanagement im Wesentlichen die in der Abbildung 2 dargestellten Bestandteile.<sup>[9]</sup> Unter „Meldestellen“ sind sowohl die Notfallleitstellen der DB Netz AG als auch die Leitstellen der EVU subsumiert.

In den EVU sind die Leitstellen und die Mitarbeiter des EVU-Notdienstes wichtige Bestandteile bei der Bewältigung von gefährlichen Ereignissen. Neben der Entgegennahme von Ereignismeldungen und der daraus folgenden Verständigung interner und externer Stellen obliegt es bei EVU mit Personenverkehr in der Regel den Leitstellen, die

Weiterbeförderung der unmittelbar betroffenen Fahrgäste sowie weitere Ersatzverkehre zu organisieren und die übrigen Fahrzeug- und Personalumläufe zu disponieren.

Um die richtigen Maßnahmen treffen zu können, ist die Aufnahme aller relevanten Informationen bei der Erstmeldung essentiell. Für die Erfassung der wichtigsten Informationen durch den die Erstmeldung entgegennehmenden Leitstellenmitarbeiter sowie zur Dokumentation erster Maßnahmen haben sich Formulare als hilfreich erwiesen. In der Abbildung 3 ist die erste Seite eines in mehreren Leitstellen bewährten Formulars dargestellt.

Damit die oben aufgeführten Aufgaben anforderungsgerecht erledigt werden können, sind auch Mitarbeiter von Leitstellen für die Bearbeitung von gefährlichen Ereignissen aus- und fortzubilden.

Die Leitstellen der EVU stellen den „Innendienst“ dar und der EVU-Notdienst bildet den „Außendienst“.

Im Bereich der DB Netz AG wurde im Handbuch 42311 festgelegt, dass ein kompetenter Mitarbeiter des EVU, der EVU-Notdienst, innerhalb von 120 Minuten nach Anforderung durch den Notfallmanager als Fachberater am Ereignisort zur Verfügung stehen soll. Bei strenger Auslegung beginnt die 120-Minuten-Frist erst, wenn der Notfallmanager die Anwesenheit des EVU-Notdienstes fordert. Es sollte jedoch für jedes EVU und für jeden Notdienstmitarbeiter selbstverständlich sein, dass sich der Notdienstmitarbeiter bei einem Unfall schnellstmöglich zum Unfallort begibt, u.a. um die Mitarbeiter des

Abbildung 3:  
Seite 1 eines Erfassungsblatts Notfall für Leitstellenmitarbeiter

|  |   |                      |
|--|---|----------------------|
| <br><b>JÖRG KIEHN</b><br><small>BAHNCONSULT</small> | <b>Unternehmenseigenes Regelwerk</b>        | <b>Seite 1 von 4</b> |
| <b>XYZ 000.0000.V00</b>  | <b>Erfassungsblatt Notfall - Leitstelle</b> |                      |

**1. Meldung** eingegangen am \_\_\_\_\_ um \_\_\_\_\_ Uhr

von Tf / KB / BZ / NFLS\*: \_\_\_\_\_  
(Name, Vorname)

**2. Ereignis Erstaufnahme:** (Einstufung gem. AV EUB, bitte ankreuzen):

|   |   |   |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Kollision                  | <input type="checkbox"/> Entgleisung              | <input type="checkbox"/> Personenunfall                         |
| <input type="checkbox"/> BÜ-Unfall (Zusammenprall)  | <input type="checkbox"/> Fahrzeugbrand            | <input type="checkbox"/> sonstiger Eisenbahnunfall              |
| <input type="checkbox"/> Vorbeifahrt am Haltbegriff | <input type="checkbox"/> Störung am BÜ            | <input type="checkbox"/> Unzul. Einfahrt in besetzten Abschnitt |
| <input type="checkbox"/> Störung am Fahrzeug        | <input type="checkbox"/> Störung an Infrastruktur | <input type="checkbox"/> Störung durch betriebl. Fehlhandlung   |
| <input type="checkbox"/> Reisezug liegengeblieben   |   |   |

|  |  |
|--|--|
| <b>Was ist passiert?</b>   |  |
| <b>Wann ist es passiert?</b>   |  |
| <b>Welche Zugnummer / Fz-Nummer?</b>   | Zug-Nr.: _____ Fz-Nr.: _____   |
| <b>Welcher Tf, welcher KB beteiligt?</b>                                       | Tf: _____<br>KB: _____   |
| <b>Wo ist es passiert?</b><br>Streckenabschnitt, km, BÜ?<br>Signalbezeichnung? |  |
| <b>Wie viele Fahrgäste sind im Zug?</b>  | Anzahl:<br>davon Rollstuhlfahrer: _____ Kinder: _____<br>sonstige Personen mit Betreuungsbedarf: _____ |
| <b>Wie viele Verletzte oder Tote?</b><br>(innerhalb / außerhalb des Zuges)     | Verletzte: _____ Tote: _____   |
| <b>Wer wurde bereits verständigt?</b>  | Fdl: _____ Weitere: _____  |

**Zustand Fahrzeug (generell abzufragen):**

|  |   |
|--|---|
| <b>Traktionsleistung:</b>                        | <input type="checkbox"/> i.O. <input type="checkbox"/> nicht i.O. |
| <b>Energieversorgung:</b>                        | <input type="checkbox"/> i.O. <input type="checkbox"/> nicht i.O. |
| <b>Heizung:</b>                                  | <input type="checkbox"/> i.O. <input type="checkbox"/> nicht i.O. |
| <b>Klimatisierung:</b>                           | <input type="checkbox"/> i.O. <input type="checkbox"/> nicht i.O. |
| <b>Zugfunk:</b>                                  | <input type="checkbox"/> i.O. <input type="checkbox"/> nicht i.O. |
| <b>Displayanzeige:</b><br>(Inhalt, Störungscode) | _____<br>_____  |

\* nicht Zutreffendes streichen

|                           |                            |                       |             |
|---------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------|
| bearbeitet: JK 07.12.2021 | freigegeben: JK tt.mm.jjjj | gültig ab: tt.mm.jjjj | Version 1.2 |
|---------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------|

EVU und ggf. auch die Fahrgäste zu betreuen, und um die Interessen des EVU wahrzunehmen.

Unabhängig vom Erscheinen am Ereignisort ist der Notdienstmitarbeiter telefonisch erreichbar und in der Lage, Abstimmungen durchzuführen und Entscheidungen zu treffen. Der Notdienstmitarbeiter ist vor Ort einerseits Fachberater des Notfallmanagers des EIU sowie der Einsatzkräfte und andererseits ist er Vertreter des EVU und nimmt dessen Interessen wahr. Zur Fachberatung zählt v.a. die technische Unterstützung an den Fahrzeugen.

Zu seinen weiteren Aufgaben gehört das Kümmern um Mitarbeiter und Fahrgäste sowie die Ursachenforschung. Ab der Verständigung durch die Leitstelle ist er der „Einsatzleiter“ des EVU. Dafür muss er über die entsprechenden Kenntnisse, Kompetenzen und Befugnisse verfügen. ■

*Im zweiten Teil des Beitrags geht es um die Themen: Qualifikation der Mitarbeitenden im Notfallmanagement, Meldekettens und Informationsflüsse, Ausrüstung, Beteiligung der Polizei, Zusammenarbeit am Ereignisort und Dokumentation des Ereignisses.*

### Lesen Sie auch

#### **Grundlagen des Sicherheitsmanagements in Eisenbahnunternehmen**

Deine Bahn 3/2023

#### **Aufgaben und Verhalten in besonderen Situationen bei Zugfahrten im Personenverkehr**

Deine Bahn 2/2023

#### **Die Rettungszüge der DB Netz AG**

Deine Bahn 10/2021

#### **Notfallmanagement im Wechseldienst**

Deine Bahn 9/2020

#### **Notfall mit Plan**

Deine Bahn 6/2019

#### **Stress und Unfälle bewältigen: neues Ausbildungsmodul für Triebfahrzeugführer**

Deine Bahn 1/2019

### Quellen

- [1] Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert am 26.07.2023.
- [2] Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates.
- [3] Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI OPE).
- [4] Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb (Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung – EUV) vom 05.07.2007, zuletzt geändert am 26.11.2019.
- [5] Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV) vom 07.07.2000, zuletzt geändert am 10.10.2016.
- [6] Allgemeinverfügung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) vom 10.11.2009, Geschäftszeichen: 6010 U -60uv/007-9101#002, gültig ab 01.01.2010.
- [7] Handbuch 42311 Notfallmanagement, Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG, i.d.F. Aktualisierung 1, gültig seit 12.12.2021.
- [8] Handbuch 42300 Notfallmanagement DB Netz AG, i.d.F. Aktualisierung 3, gültig seit 01.04.2020.
- [9] Präsentation Notfallmanagement im Eisenbahnbetrieb der DB AG, Unterstützung bei der Gefahrenabwehr, Deutsche Bahn AG, Notfallmanagement Eisenbahnbetrieb, Frankfurt am Main, 2021. Download am 17.08.2023 unter: [www.deutschebahn.com/de/hidden\\_notfallmanagement/notfallmanagement/leitladen\\_hilfeleistung\\_cs-6898154?contentId=1198308](http://www.deutschebahn.com/de/hidden_notfallmanagement/notfallmanagement/leitladen_hilfeleistung_cs-6898154?contentId=1198308)

Anzeige —



Maximale Sicherheit für Menschen ist unser Auftrag. Unsere Steigtechniklösungen sind **Garant für höchste Arbeitssicherheit**. Ob Laufsteg, Arbeitsbühne, Überstiege oder Gleispodest. Besondere Lösungen für besondere Anforderungen. [www.steigtechnik.de](http://www.steigtechnik.de)

**MUNK**  
GÜNZBURGER STEIGTECHNIK

## Sicherer Eisenbahnbetrieb

# Notfallmanagement von EVU in der Praxis (Teil 2)



**Jörg Kiehn**, Sachverständiger, Berater, Eisenbahnbetriebsleiter, JÖRG KIEHN  
BAHNCONSULT, Wandlitz

Der erste Teil des Beitrags zum Notfallmanagement aus der Sicht eines nicht-bundeseigenen Verkehrsunternehmens (Deine Bahn 10/2023) hat die Grundbegriffe, rechtlichen Grundlagen und Bestandteile behandelt. Im zweiten Teil geht es darum, welche Qualifikationen und Ausrüstung für die Mitarbeitenden im Notdienst erforderlich sind, wie die Kommunikation und die Zusammenarbeit der Beteiligten vor Ort organisiert wird und wie ein Ereignis zu dokumentieren ist.



### Aus- und Fortbildung der Mitarbeitenden

Um im Ereignisfall handlungsfähig zu sein, bedarf es kompetenter Mitarbeitender. Im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) sollte das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in einer Funktionsbeschreibung definieren, über welche Kenntnisse und Kompetenzen Notdienstmitarbeitende verfügen sollen. Das EVU muss ebenfalls festlegen, in welchem Umfang Notdienstmitarbeitende aus- und fortgebildet werden.

Nützlich sind u.a. Kenntnisse in folgenden Bereichen:

- normative Grundlagen im Zusammenhang mit gefährlichen Ereignissen
- Bahnbetrieb und das Zusammenwirken der Beteiligten
- vom EVU eingesetzte Fahrzeuge
- Zusammenwirken zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur
- beteiligte Behörden und Organisationen sowie deren Aufgaben und Befugnisse
- Verhalten gegenüber Beteiligten bei psychisch belastenden Ereignissen, wie z.B. Suiziden

Die Erfahrung zeigt, dass die EVU über sehr unterschiedliche Maßstäbe für den Einsatz als Notdienstmitarbeitende verfügen. Die hauptberuflichen Tätigkeiten von Notdienstmitarbeitenden erstrecken sich von Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und örtlichen Betriebsleiter über Ausbilder für Triebfahrzeugführer, Verkehrs-, Betriebs- oder Personalplaner, Disponent, Werkstattleiter bis zu Referenten in der Personalabteilung oder im Controlling.

Es obliegt dem jeweiligen EVU, seine Anforderungen an Notdienstmitarbeitende zu definieren und eine entsprechende Auswahl zu treffen. Wichtig ist, dass die Mitarbeitenden vor dem ersten Einsatz als EVU-Notdienst sowohl in den oben genannten allgemeinen Themen als auch in den EVU-spezifischen Regelungen geschult werden. EVU, die Mitarbeitende ohne jegliche Ausbildung als Notdienste einsetzen, werden weder ihren rechtlichen Verpflichtungen noch ihren Pflichten den Mitarbeitenden gegenüber gerecht.

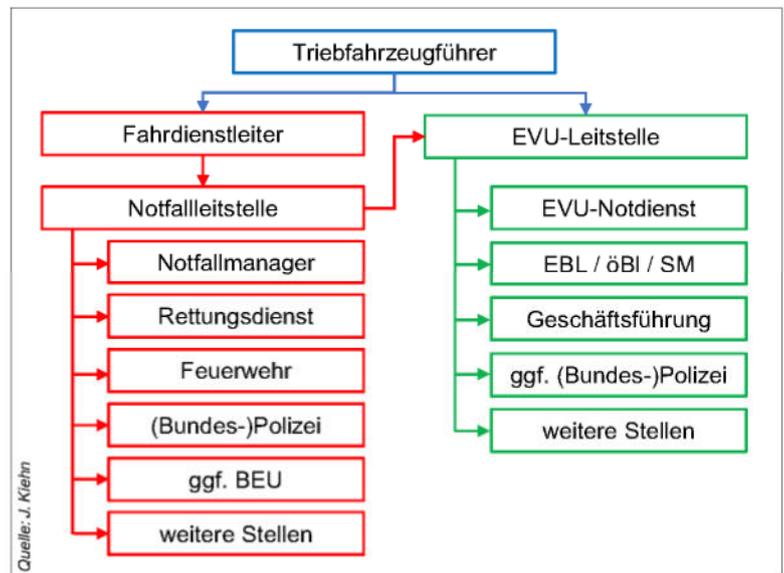
Wichtiger Bestandteil der Fortbildung sind Übungen. Kleine interne Übungen („Stabsübung“) u. a. zur Überprüfung der internen Kommunikationswege und der Dokumentation sind genauso hilfreich und wichtig wie große Übungen unter Beteiligung verschiedener Kräfte wie z. B. Feuerwehr, Rettungsdienst, Bundes-/Landespolizei und Katastrophenschutzeinheiten, um das Zusammenwirken aller Kräfte zu trainieren. Ein wesentliches Element der Übungen ist die anschließende Auswertung und die Verarbeitung der in der Übung gewonnenen Erkenntnisse.

Unabhängig von Übungen ist der regelmäßige Austausch mit den Partnern, insbesondere mit den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS), ein wesentlicher Baustein für erfolgreiches Handeln bei einem Einsatz.

### Meldeketten und Informationsflüsse

Bei einem gefährlichen Ereignis hat die schnelle und zuverlässige Information aller Beteiligten eine wesentliche Bedeutung u. a. für die Schadensbegrenzung und die Hilfeleistung.

Abbildung 1: Wichtige Informationsflüsse nach einem gefährlichen Ereignis



Häufig sind Triebfahrzeugführer diejenigen, die von einem Ereignis betroffen sind und somit das auslösende Glied der Meldekette (Abbildung 1). Die erste Information muss an den zuständigen Fahrdienstleiter erfolgen, damit dieser die Notfalleitstelle informieren und diese bei Bedarf Fremdrettungskräfte alarmieren kann. Die zweite Information soll vom Tf an die eigene Leitstelle erfolgen, damit diese u. v. a. den EVU-Notdienst und weitere interne und externe Stellen informieren kann. In der Abbildung 1 sind wichtige Informationsflüsse beispielhaft und vereinfacht dargestellt.

Ob die EVU-interne Verständigung des EBL oder örtlichen Betriebsleiters oder der Geschäftsführung durch die Leitstelle oder den Notdienst erfolgt, und wer andere Stellen verständigt, legt das EVU in seinem Regelwerk fest.

Bei bestimmten Ereignissen muss die Notfalleitstelle der DB Netz AG mit einer Sofortmeldung den Bereitschaftshabenden der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) informieren. Dieser entscheidet dann, ob er Ermittlungen vor Ort aufnimmt. Wenn er Ermittlungen vor Ort aufnimmt, dürfen Veränderungen an der Ereignisstelle grundsätzlich nur noch mit seiner Zustimmung vorgenommen werden.

Seit Ende 2019 haben auch EVU die Verpflichtung, gefährliche Ereignisse mit einer Ereignismeldung an die BEU zu melden. Die Ereignismeldung muss bis 07:30 Uhr des auf den Ereigniseintritt folgenden Werktages bei der BEU eingehen. Eine bestimmte Form der Ereignismeldung ist nicht vorgeschrieben, die BEU hat jedoch auf ihrer Internetseite ein praktikables Formular zur Verfügung gestellt, dessen Verwendung empfohlen wird.

### **Beteiligung der (Bundes-)Polizei**

Gemäß Bundespolizeigesetz obliegen der Bundespolizei die bahnpolizeilichen Aufgaben auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes.<sup>[1]</sup>

Die DB Netz AG hat in ihrem Handbuch 42300 interne Festlegungen getroffen, wann die Notfalleitstelle die Bundes- oder Landespolizei verständigen muss. Unabhängig davon steht es jedem EVU frei, selbst die Bundes- oder Landespolizei zu verständigen, wenn es für erforderlich gehalten wird. In der Regel empfiehlt es sich für das EVU, die Bundes- oder Landespolizei zu verständigen, wenn das Ereignis durch das EVU nicht selbst verschuldet wurde oder die Ursache unklar ist. Dies dient auch einer unabhängigen Untersuchung und der Wahrung der Interessen des EVU. Es ist durchaus möglich, dass das EVU und die DB Netz AG divergierende Meinungen zur Beteiligung der Bundes- oder Landespolizei haben.

Die Verständigung der Bundespolizei kann auch beispielsweise bei einem liegengebliebenen Reisezug

sinnvoll sein. Hier hat sich in der Praxis gezeigt, dass es bei länger andauerndem Stillstand, insbesondere in Verbindung mit einem geringen Informationsstand bei den Fahrgästen, zu einer dynamischen Lageentwicklung kommen kann, bei der z. B. Fahrgäste den Zug an ungeeigneter Stelle verlassen (wollen) oder die Stimmung gegenüber dem Zuggpersonal eskaliert. Die Bundespolizei sieht in einer frühzeitigen Einbeziehung bessere Möglichkeiten der Lagebeherrschung.

### **Ausrüstung für die EVU-Notdienste**

Jedes EVU legt fest, welche Ausrüstung für das Notfallmanagement im Allgemeinen und für die Notdienstmitarbeitenden im speziellen erforderlich ist.

Wesentlicher Bestandteil der Ausrüstung ist ein Kraftfahrzeug zum schnellen und sicheren Erreichen des Ereignisortes. Abhängig von den regionalen Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, ein geländegängiges Auto zu nutzen. Nützliche Ausstattungen für ein Einsatzfahrzeug sind u. a. Freisprecheinrichtung für Mobiltelefon, Automatikgetriebe, Navigationsmöglichkeit sowie Stand- und Sitzheizung.

Die Frage, ob das Einsatzfahrzeug über eine Sonder-signalanlage (blaues Blinklicht und Einsatzhorn gem. § 52 Abs. 3 Nr. 3 i. V. m. § 55 Abs. 3 StVZO) verfügen sollte und als „Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen“ anerkannt werden soll bzw. kann, wird von den EVU und den regional zuständigen Behörden sehr unterschiedlich beantwortet.

Als weitere wichtige Ausstattungsbestandteile seien beispielhaft genannt: persönliche Schutzausrüstung, Legitimation als EVU-Notdienst, Mobiltelefon, Kamera mit Videofunktion (i. d. R. Bestandteil des Smartphones), Schreibzeug mit Klemmmappe und Einsatzprotokoll, Einweg- und Arbeitshandschuhe, Lampe (Stirn- oder Handlampe), Schlüssel für die eingesetzten Schienenfahrzeuge sowie Einsatz- und Aufgleismerkblätter der Schienenfahrzeuge.

### **Zusammenarbeit am Ereignisort**

Anwesende am Ereignisort sind häufig: operative Mitarbeitende von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und EVU, Notfallmanager und EVU-Notdienst, Feuerwehr, Rettungsdienst, Bundes-/Landespolizei, Mitarbeitende der BEU und/oder des Eisenbahn-Bundesamts (EBA), Medienvertreter sowie Schaulustige und ggf. auch Vertreter der Staatsanwaltschaft.

Wesentliche Aufgaben des EVU-Notdienstes sind die Betreuung der Mitarbeitenden und Fahrgäste, die Fachberatung der Notfallmanager\*in und der Einsatzkräfte sowie die Mitwirkung bei der Ursachenermittlung und die Dokumentation des Ereignisses vor Ort.

Für die Betreuung der Mitarbeitenden nach einem Ereignis haben die EVU verschiedene Konzepte entwickelt. Jedes EVU ist angehalten, im Rahmen seiner Fürsorgepflicht ein Betreuungskonzept zu etablieren.

Die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen sollte kooperativ und zielgerichtet erfolgen. Der EVU-Notdienst hat dabei auch die Interessen des EVU gegenüber allen Anwesenden zu vertreten.

Ein Baustein der Betreuung der Mitarbeitenden unmittelbar nach dem Ereignis ist auch der Schutz dieser vor unbedachten Äußerungen gegenüber Externen. Der Autor propagiert nicht, dass Mitarbeitende nach einem gefährlichen Ereignis generell keine Aussagen tätigen sollten, er erwartet aber von allen Anwesenden, dass diese die psychische Ausnahmesituation der unmittelbar Beteiligten berücksichtigen. Der EVU-Notdienst kann direkt beteiligte Mitarbeitende bei Gesprächen mit Externen unterstützen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Frage zu betrachten, ob eventuelle Beweismittel (z. B. schriftliche Befehle an den Tf, Fahrplanmitteilung, Wagenliste, Bremszettel) auch von Notfallmanagern übernommen werden dürfen. Diese Frage ist mit einem klaren nein zu beantworten. Jedes EVU behält seine Unterlagen. Unbenommen ist das Entgegennehmen durch Beamte von Polizei, BEU oder EBA im Rahmen einer quitierten Beschlagnahme oder Sicherstellung. Damit das EVU seinen rechtlichen Verpflichtungen zur Untersuchung des Ereignisses weiterhin nachkommen kann, sind die herauszugebenden Unterlagen zu fotografieren.

Jedes EVU sollte intern Festlegungen treffen, wie die Interessen der Medienvertreter bedient werden. Dabei ist es erfahrungsgemäß hilfreich, den EVU-Notdienst nicht mit der Öffentlichkeitsarbeit zu beauftragen, denn zum einen fehlt ihm dafür die Zeit und zum anderen fehlt ihm häufig die dafür nötige Ausbildung und Erfahrung.

## Evakuierung von Reisezügen

Gemäß Handbuch 42311 und der DB Netz-internen Bestimmungen im Handbuch 42300 trifft das EVU die Entscheidung zur Evakuierung eines Reisezuges. Sofern keine Gefahr im Verzug vorliegt, bedarf die eigenverantwortliche Evakuierung der Zustimmung des Notfallmanagers.

Zum zeitlichen Rahmen heißt es im Handbuch 42002 Betriebsleitstellen – Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen: „Die gemeinsamen Bemühungen aller Beteiligten sollen darauf ausgerichtet sein, dass eine solche Zwangslage für die Reisenden nach Möglichkeit eine Dauer von 120 Minuten nicht überschreitet.“<sup>[2]</sup> Es bleibt zu wünschen, dass diese Regelung bei allen Beteiligten Beachtung findet.

Die EVU müssen gemäß TSI OPE Vorkehrungen für die Evakuierung von Zügen treffen. Ob die Praxis gut ist, sich bei Evakuierungen ausschließlich auf die Unterstützung z.B. durch die Feuerwehren zu verlassen, darf bezweifelt werden, da auch eine Vielzahl der meist freiwilligen Feuerwehren mit Personalengpässen konfrontiert ist und die technische Hilfeleistung – außer in Notsituationen – nicht zu den Hauptaufgaben einer Feuerwehr zählt.

## Kooperationen im Notfallmanagement

Für überregional tätige EVU besteht bei einem Ereignis die Herausforderung, schnell einen kompetenten EVU-Notdienst am Ereignisort zum Einsatz zu bringen. Hierbei haben sich bilaterale oder multilaterale Kooperationen bewährt. Der Verband NEE – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. hat 2014 einen Kooperationsvertrag initiiert, der mittlerweile von mehr als 30 Mitgliedsunternehmen angewandt wird. Auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) bietet seinen Mitgliedsunternehmen seit einigen Jahren einen Kooperationsvertrag Notfallmanagement an.

Unabhängig von den Kooperationsmöglichkeiten der Mitgliedsunternehmen der Verbände können EVU bilaterale Vereinbarungen schließen, um z. B. auch bei Charterfahrten das Notfallmanagement entlang der Fahrtstrecke abzudecken.

Es obliegt den Vertragspartnern, die entsprechenden Leistungen, Kommunikationswege, Kompetenzen und Befugnisse im Vorfeld abzustimmen. Ad hoc-Kooperationen zwischen EVU sind ebenfalls möglich und wurden in der Praxis beispielsweise in Form von Abschleppen bei Fahrzeugstörungen oder nach extremen Witterungseinflüssen angewandt.

## Dokumentation und Abschluss des Ereignisses

Um ein gefährliches Ereignis, insbesondere einen Unfall, ordnungsgemäß bearbeiten zu können, ist eine aussagekräftige Dokumentation erforderlich. Unverzichtbare Bestandteile dieser Dokumentation sind die Sachverhaltsbeschreibung, Fotos und i. d. R. eine Skizze sowie die Informationen der Beteiligten.

Bei der Anfertigung von Fotos muss der Notdienst beachten, dass die Fotos u. a. für den späteren Untersuchungsbericht angefertigt werden. Diesen erhalten auch Personen, die weder die örtlichen Gegebenheiten noch den Eisenbahnbetrieb an sich detailliert kennen, wie z.B. Mitarbeitende in der unternehmensinternen Schadensabteilung, bei Versicherungen oder Juristen.

Für die Notdienste ist ein Formular als Einsatzprotokoll oder Checkliste mit Vorgabe der mindestens zu dokumentierenden Sachverhalte hilfreich. Die Dokumentation und der daraus zu erstellende Untersuchungsbericht sollen auch für orts- und eisenbahnbetriebsunkundige Personen verständlich sein.

Der abschließende Untersuchungsbericht wird i.d.R. durch einen Verantwortlichen, wie z. B. EBL oder Safetymanager (SM) verfasst bzw. freigegeben. Der Untersuchungsbericht soll auch Aussagen enthalten, ob das EVU aus den durch das Ereignis gewonnenen Erkenntnissen Maßnahmen zur Gewährleistung oder Erhöhung der Betriebssicherheit ableitet oder ob dies nicht möglich bzw. nicht erforderlich ist.

Jedes EVU legt für sich fest, in welchem Umfang ein Ereignis zu dokumentieren und zu berichten ist und wie das Ereignis innerhalb des Unternehmens zu kommunizieren ist.

## Fazit

Trotz des hohen Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems können gefährliche Ereignisse nicht vollständig vermieden werden. Wenn sie eintreten, sollen alle unmittelbar und mittelbar Beteiligten in der Lage sein, das Ereignis zu bewältigen. Hierzu ist sowohl bei EIU als auch EVU eine strukturierte Vorbereitung erforderlich. Der Aus- und Fortbildung der Mitarbeitenden kommt auch bei dieser Thematik eine besondere Bedeutung zu, um im Ereignisfall bestmöglich handeln zu können. ■

## Quellen

- [1] Gesetz über die Bundespolizei (Bundespolizeigesetz – BPolG) vom 19.10.1994, zuletzt geändert am 19.12.2022.
- [2] Handbuch 42002 Betriebsleitstellen – Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, i.d.F. Aktualisierung 11, gültig seit 11.12.2022.

### Lesen Sie auch

#### **Grundlagen des Sicherheitsmanagements in Eisenbahnunternehmen**

Deine Bahn 3/2023

#### **Aufgaben und Verhalten in besonderen Situationen bei Zugfahrten im Personenverkehr**

Deine Bahn 2/2023

#### **Die Rettungszüge der DB Netz AG**

Deine Bahn 10/2021

#### **Notfallmanagement im Wechseldienst**

Deine Bahn 9/2020

#### **Notfall mit Plan**

Deine Bahn 6/2019

#### **Stress und Unfälle bewältigen: neues Ausbildungsmodul für Triebfahrzeugführer**

Deine Bahn 1/2019

#### **Krisenkommunikation und Krisenmanagement**

Deine Bahn 7/2018

Der Autor sieht Diskussionen und Kritiken erwartungsvoll entgegen.

#### **Kontakt:**

▶ [mail@kiehn-bahnconsult.de](mailto:mail@kiehn-bahnconsult.de)