



Merkblatt
zur Gefahrenabwehr im Bereich von
öffentlichen Eisenbahnen
-insbesondere Gefahrguteinsätze-

Eisenbahnen
Gefahrgut

Oktober 2004

Ziel dieses Merkblatts ist es, dem Praktiker eine Übersicht über das System „Bahn“ entsprechend des derzeitigen „Ist- Zustandes“ an die Hand zu geben, die es ihm ermöglicht, im Einsatzfall notwendige Informationen kurzfristig abzurufen und Gefahren für die Einsatzkräfte abzuwenden.

Als Besonderheit des Schienenverkehrs erfordert die Sicherung der Einsatzstelle eine Mitwirkung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Darüber hinaus sind durch Öffnung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Vermietung, Verpachtung oder Veräußerung von Teilen der Bahnanlagen komplexe Verhältnisse entstanden, die im Einsatzfall Missverständnisse begünstigen und Gefahren für die Einsatzkräfte verursachen können.

Zusätzlich zur gefahrgutrechtlichen Kennzeichnung der Transporteinheiten sind bei den Eisenbahnen systembedingt Informationen zu den transportierten Gefahrgütern abrufbar.

Haftungsausschluss: Dieses Dokument wurde sorgfältigst von den Experten der vfdb erarbeitet und vom Präsidium der vfdb verabschiedet. Der Verwender muss die Anwendbarkeit auf seinen Fall und die Aktualität der ihm vorliegenden Fassung in eigener Verantwortung prüfen. Eine Haftung der vfdb und derjenigen, die an der Ausarbeitung beteiligt waren, ist ausgeschlossen.

Vertragsbedingungen: Die vfdb verweist auf die Notwendigkeit, bei Vertragsabschlüssen unter Bezug auf vfdb-Dokumente die konkreten Leistungen gesondert zu vereinbaren. Die vfdb übernimmt keinerlei Regressansprüche, insbesondere auch nicht aus unklarer Vertragsgestaltung.

**Referat 5 – Brandbekämpfung – des Technisch-Wissenschaftlichen Beirats
der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V.
Postfach 1231, 48338 Altenberge.**

Inhalt

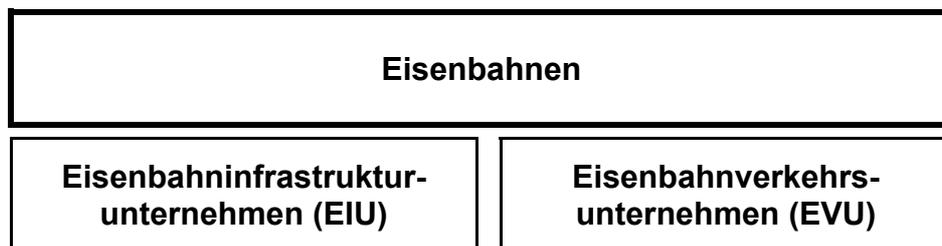
1. Einleitung.....	1
2. Organisation und Rechtsstellung der Eisenbahnen.....	3
2.1 Begriff „Eisenbahn“	3
2.2 Öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen	4
2.3 Aufsichts- und Genehmigungsbehörden.....	4
2.4 Betriebsführung.....	5
2.5 Eisenbahnbetriebsleiter.....	5
2.6 Gefahrgutversand	6
3. Gefahrenabwehr	6
3.1 Verantwortlichkeiten für Transporteinheiten und Infrastruktur.....	6
3.2 Informationsquellen.....	7
Beförderungspapiere	7
Wagenliste.....	8
Weitere Informationsquellen	8
Produktspezifische Informationen	8
3.3 Einsatzplanung	8
3.4 Ereignismeldung und Alarmierung	9
3.5 Einsatz	9
Schlusswort	10
Gesetzliche Grundlagen	11
Vorwort.....	11
Eisenbahnneuordnungsgesetz (EneuOG)	11
Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	11
Gesetze zum Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst.....	11
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)	12
Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG)	12
Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE)	12
Bundesgrenzschutzgesetz (BGSG)	12
Die Vereinbarung zwischen den Innenministern/ Senatoren für Inneres der Länder und der Deutschen Bahn AG	13

2. Organisation und Rechtsstellung der Eisenbahnen

2.1 Begriff „Eisenbahn“

„Eisenbahnen“ sind Unternehmen, die entweder

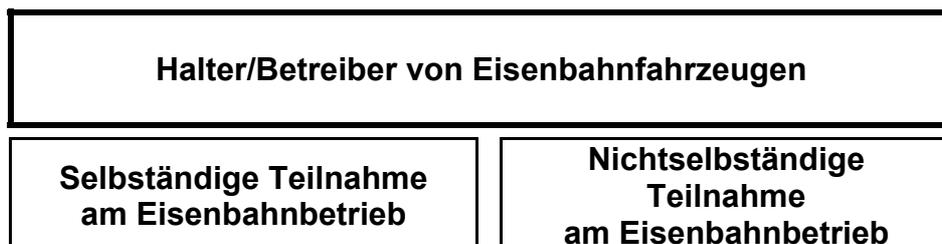
- als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)¹ eine Eisenbahninfrastruktur² betreiben oder
- als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)³ auf einer Eisenbahninfrastruktur Verkehrsleistungen erbringen oder
- sowohl eine Eisenbahninfrastruktur betreiben als auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.



Der Vollständigkeit halber sind an dieser Stelle die Halter/Betreiber von Eisenbahnfahrzeugen zu erwähnen, die sowohl

- selbständig⁴ bzw.
- nichtselbständig⁵

am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können, dabei jedoch keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.



¹ Netzbetreiber wie beispielsweise DB Netz.

² U.a. der Schienenweg und ggf. die Oberleitung

³ Neben den Transportgesellschaften des DB-Konzerns gibt es auch zahlreiche andere Eisenbahngesellschaften, beispielsweise „Rail 4 Chem“, SBB Cargo, HGK u.a.

⁴ Beispielsweise selbstfahrende Baumaschinen

⁵ Einsteller von Privatwagen

2.2 Öffentliche und nicht öffentliche Eisenbahnen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen können sowohl als öffentliche Eisenbahnen als auch als nicht öffentliche Eisenbahnen betrieben werden. Öffentliche Eisenbahnen sind für jedermann nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung bzw. deren Infrastrukturen von jedem EVU nutzbar. Nicht öffentlichen Eisenbahnen⁶ fehlt gemäß Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) das Merkmal dieser „freien Zugänglichkeit“. Öffentliche und nicht-öffentliche Eisenbahnen können sich hinsichtlich der technischen Auslegung und hinsichtlich der Betriebsführung unterscheiden; diese Unterschiede sind einsatztaktisch aber nicht relevant.

Eisenbahnen			
Eisenbahnen des Bundes (EdB)		nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE)	
öffentlich	nicht öffentlich	öffentlich	nicht öffentlich

2.3 Aufsichts- und Genehmigungsbehörden

Eisenbahnen, die sich mehrheitlich im Besitz des Bundes befinden, werden als **Eisenbahnen des Bundes (EdB)** bezeichnet. Für diese ist die zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE) unterliegen der Aufsicht und Genehmigung durch die in Anlage 1 genannten Landesministerien auf Basis der jeweiligen landesrechtlichen Regelungen. Diese haben mit Ausnahme der Länder Hamburg, Berlin und Niedersachsen die Durchführung dieser Aufgaben bzw. Teile dieser Aufgaben an das Eisenbahn-Bundesamt übertragen. In diesen Fällen handelt das Eisenbahn-Bundesamt auf Weisung und für Rechnung des Landes.

Für die Ausübung der Eisenbahnaufsicht und die Anordnung von Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs ist für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen die Aufsichtsbehörde zuständig, in deren Zuständigkeit die jeweils genutzte Infrastruktur liegt.

⁶ Beispielsweise Werksbahnen

Aufsichtsbehörde	
Eisenbahn-Bundesamt	Landesministerien
Eisenbahnen des Bundes (EdB)	nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE)

Die Durchführung der behördlichen Gefahrgutkontrollen gemäß RID Abschnitt 1.8.1 obliegt im Bereich der Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahn-Bundesamt, im Bereich der übrigen Eisenbahnen den zuständigen Landesbehörden.

2.4 Betriebsführung

Gemäß § 4 Abs. 1 AEG sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in sicherem Zustand zu halten. Sie sind auch verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Für die Eisenbahnen des Bundes wurden die Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung in der „Vereinbarung zwischen den Innenministerien und –senatoren der Länder und der Deutschen Bahn AG vom 07. August 1998“ konkretisiert.

Für nicht bundeseigene Eisenbahnen steht eine entsprechende Regelung noch aus.

2.5 Eisenbahnbetriebsleiter

Durch die Trennung in Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen sind an den sicherheitsrelevanten Prozessen der Bahn zahlreiche, rechtlich selbständige Unternehmen beteiligt. Um zu gewährleisten, dass sicherheitsrelevante Entscheidungen über Unternehmensgrenzen hinweg den erforderlichen Vorrang vor unternehmerischen Interessen erhalten, wurde die Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters⁷ geschaffen. Die Aufgabe des Eisenbahnbetriebsleiters ist es unter anderem,

- die Wahrnehmung der Sicherheitspflichten gemäß § 4 Abs. 1 AEG nach einheitlichen Grundsätzen bei allen Eisenbahnen zu organisieren,
- ein von Organisationsänderungen bei den Eisenbahnen unbeeinflusstes Sicherheitsregime zu gewährleisten,
- der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gegenüber kurzfristigen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen den notwendigen Stellenwert zu geben,
- für eine Abstimmung zwischen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen Sorge zu tragen.

Alle Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gesetzlich verpflichtet, einen Eisenbahnbetriebsleiter zu bestellen. Dieser ist grundsätzlich von der Einsatzplanung bis zum Schadenfall Ansprechpartner für alle sicherheitsrelevanten Fragen.⁷

⁷ Diese Aufgaben können auf andere Stellen innerhalb des Unternehmens delegiert sein.

2.6 Gefahrgutversand

An der Beförderung von gefährlichen Gütern sind u.a. beteiligt:

- Absender
- Verloader / Befüller
- Beförderer (EVU)
- Empfänger

Der Absender ist für die Richtigkeit der Frachtpapiere, der Verloader und/oder Befüller sind für den technischen Zustand und die Kennzeichnung der Ladeeinheiten, und der Beförderer für die Transportsicherheit sowie das Wahrnehmen der gesetzlichen Meldepflichten bei Unregelmäßigkeiten verantwortlich. Spezifische Produktinformationen können beim Hersteller, Empfänger oder auch über TUIS erhalten werden.

Gefährliche Güter dürfen nur in Transportmitteln befördert werden, die für die jeweilige Gutart zugelassen sind (Regelung nach RID⁸ / ADR⁹ und IMDG-Code¹⁰), z.B.:

- Kesselwagen
- Güterwagen/Container für Gefahrgüter in loser Schüttung
- Tankcontainer
- handelsübliche Gebinde als Stückgut in Güterwagen, Container und Wechselbrücken

3. Gefahrenabwehr

3.1 Verantwortlichkeiten für Transporteinheiten und Infrastruktur

Ein wesentliches Ziel der Bahnreform ist es, in Europa einen freien Verkehrsmarkt zu schaffen und den Wettbewerb der Eisenbahnen zu ermöglichen. Dazu ist es notwendig, den Eisenbahnunternehmen den Zugang zu allen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen zu ermöglichen. Hierdurch, sowie durch Vermietung, Verpachtung oder Veräußerung von Bahnanlagen entstehen komplizierte Rechtsverhältnisse, die Auswirkungen auf Verantwortlichkeiten, Meldewege und die Maßnahmen der Gefahrenabwehr haben.

Nach der Bahnreform ist einerseits eine Situation entstanden, bei der verschiedene, rechtlich selbständige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur befahren (wie Spediteure auf der Straße).

Ebenso können sich einzelne Gleise oder ganze Bereiche einer scheinbar zusammenhängenden Infrastruktur (z.B. bei mehrgleisigen Streckenabschnitten/Bahnhofsbereichen) in der Verantwortung verschiedener Eisenbahninfrastrukturunternehmen befinden.

⁸ RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses – Ordnung für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn

⁹ ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route – Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

¹⁰ IMDG-Code: International Maritime Dangerous Goods-Code – Internationaler Code über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

Im Einsatzfall können Missverständnisse und Fehleinschätzungen der örtlichen Situation nicht nur erhebliche Zeitverluste, sondern auch konkrete Gefahren für die Einsatzkräfte verursachen, wenn z. B. in einem Einsatzfall mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen betroffen sind, aber nur bei einem Unternehmen das Sperren der Gleise und ggf. Abschalten und Erden der Oberleitung veranlasst wird. Eine gegenseitige Information der Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf keinesfalls unterstellt werden.

3.2 Informationsquellen

Im Falle von Unfällen kann die Gefahrenabwehr durch Nutzung dieser transportbegleitenden Informationen wesentlich unterstützt werden, wenn beispielsweise auf Grund der Unfallfolgen die Kennzeichnung von Gefahrgutwagen oder –containern nicht mehr ablesbar ist und die Beförderungspapiere auf der Lokomotive nicht zugänglich sind.

Beförderungspapiere

Als Informationsquelle stehen dem Einsatzleiter der Feuerwehr neben der Kennzeichnung der Ladeeinheiten die Beförderungspapiere bzw. dazugehörige Beiblätter zur Verfügung. Diese enthalten mindestens Informationen zu:

- Absender
- Empfänger
- Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Gefahrnummer¹¹)
- Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes (UN Nummer)
- Benennung des Stoffes / Produktname
- Nummer des Gefahrzettels/Gefahrgutklasse
- Verpackungsgruppe
- Transportmenge
- Wagen / Containernummer

Der bekannte „Hauptzettel“ hat gefahrgutrechtlich keine Relevanz.

Während der Zugfahrt sind die Beförderungspapiere gemäß GGVSE/RID im Zug, i.d.R. auf dem Triebfahrzeug, mitzuführen.

Während des Rangierens oder bei abgestellten Wagenzügen werden die Beförderungspapiere nach örtlichen Regelungen hinterlegt, die

- bei den Eisenbahnen des Bundes über die Notfalleitstelle der DB Netz AG,
- bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen beim Eisenbahnbetriebsleiter

abgefragt werden können. Es wird dringend empfohlen, diese örtlichen Regelungen bereits im Rahmen der Einsatzplanung abzufragen.

¹¹ Vormalig „Kemlerzahl“

Wagenliste

Als Besonderheit der Eisenbahn gegenüber dem Straßenverkehr wird in Zügen stets eine Wagenliste mitgeführt. Diese stellt eine Übersicht dar, über

- die Reihenfolge der einzelnen Wagen im Zug,
- die Wagennummer,
- Technische Daten (teilweise),
- UN-Nummern der beförderten Gefahrgüter und
- Nummern der Gefahren.

Anhand der Wagenliste ist im Einsatz eine eindeutige Identifizierung der Ladung von nicht betroffenen Wagen möglich. Bei den verunfallten Wagen, kann aus der Lage der Wagen an der Unfallstelle in Zusammenhang mit der Wagenliste eine gezielte Erkundung durchgeführt werden.

Weitere Informationsquellen

Bei Eisenbahnen des Bundes kann die jeweilige Leitstelle der öffentlichen Gefahrenabwehr Informationen zu transportierten gefährlichen Gütern bei der Notfallleitstelle der DB AG abrufen.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes benutzen, sind im Rahmen des Netzzugangsvertrags verpflichtet, dem EIU eine während des Transports erreichbare Stelle zu benennen, die über die transportierten gefährlichen Güter Auskunft geben kann. Diese Stellen können ebenfalls über die Notfallleitstellen erfragt werden. **Der zeitliche Rahmen, innerhalb dessen die Information zur Verfügung stehen muss, ist gesetzlich nicht geregelt.**

Für Infrastrukturen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen existieren örtliche Regelungen nach Weisung des Eisenbahnbetriebsleiters. Es wird dringend empfohlen, diese örtlichen Regelungen bereits im Rahmen der Einsatzplanung abzufragen.

Produktspezifische Informationen

Weitergehende Informationen zu dem Produkt, wie z.B. Sicherheitsdatenblätter, können über Hersteller, Empfänger oder TUIS¹² ermittelt werden.

3.3 Einsatzplanung

Auch homogen erscheinende Bahnanlagen können in Teilbereichen von unterschiedlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) betrieben werden. Eine Abgrenzung vor Ort ist in den meisten Fällen nicht erkennbar. Dies kann bedeuten, dass im Einsatzfall Maßnahmen, wie das Einstellen des Zugverkehrs, das Abschalten der Oberleitung und das Sicherstellen eines sicheren Zuganges zur Einsatzstelle unter Umständen mit mehreren beteiligten Unternehmen abgesprochen und von diesen bestätigt werden müssen. Aus diesen Gründen ist es zwingend notwendig, dass die

¹² Transport Unfall Informations- und Hilfeleistungssystem der chemischen Industrie

Feuerwehr die Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche dokumentiert und in der Einsatzplanung und –abwicklung berücksichtigt.

Besondere Objekte wie große Bahnhöfe oder Tunnel erfordern in jedem Fall eine spezifische Einsatzplanung.

3.4 Ereignismeldung und Alarmierung

Die Mitarbeiter der DB AG haben gefährliche Ereignisse gemäß Konzernrichtlinie „Notfallmanagement, Brandschutz“ der DB AG an die Notfalleitstelle der DB Netz AG zu melden.

Bei Ereignissen auf Bahnanlagen sind sowohl interne Notfalleinheiten als auch die öffentliche Gefahrenabwehr zu alarmieren. Diese Aufgabe wird für den Bereich der DB AG durch die Notfalleitstelle der DB Netz AG wahrgenommen. Erfolgt die Erstmeldung an die Notrufabfragestellen (Notruf 110 bzw. 112), alarmieren diese die Einheiten der öffentlichen Gefahrenabwehr und die Notfalleitstelle der DB Netz AG. Diese gegenseitige Alarmierungspflicht ist in Vereinbarungen zwischen den Innenministerien - /senatoren der Länder und der DB AG geregelt.

Nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE), die das Netz der DB Netz AG benutzen, sind vertraglich verpflichtet, die Meldewege der Richtlinie „Notfallmanagement, Brandschutz“ einzuhalten.

Auf Netzen von NE`s existieren unternehmensspezifische Regelungen.

Dritte melden in der Regel Ereignisse unter den bekannten Notrufnummern.

3.5 Einsatz

In der einsatztaktischen, fachlichen Abarbeitung eines Gefahrgutunfalls besteht zwischen Schiene und Straße kein Unterschied. Die Einsatzabwicklung erfolgt nach den Grundsätzen der Feuerwehr-Dienstvorschrift 500 sowie nach den Grundsätzen für Einsätze im Gleisbereich. Daher ergeben sich in Bezug auf die Einsatzplanung der Feuerwehr keine prinzipiellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Vor dem Betreten der Gleisanlagen sind bei der zuständigen Leitstelle der öffentlichen Gefahrenabwehr grundsätzlich folgende Informationen abzufragen:

- Einstellung des Zugverkehrs
- Sperrung der Gleise
- Spannungszustand der Oberleitung

Bis zur Bestätigung der Einstellung des Zugverkehrs und der Sperrung der Gleise durch die zuständige Leitstelle der öffentlichen Gefahrenabwehr, erfolgt der Einsatz in Bereitstellung.

Schlusswort

Durch die Bahnreform hat sich die Situation in Bezug auf die Gefahrenabwehr im Bereich von öffentlichen Eisenbahnen vor allem in zwei Aspekten verändert:

- Bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen haben als Verkehrsunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zu jeder öffentlichen Eisenbahninfrastruktur. Hierdurch ist eine Situation wie im Straßenverkehr entstanden, bei der zahlreiche rechtlich selbständige Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einer Infrastruktur verkehren. Im Unterschied zum Straßenverkehr ist jedoch der Betreiber der Infrastruktur bei der Bahn privatrechtlich organisiert.
- Durch Vermietung, Verpachtung oder Veräußerung von Teilen von Bahnanlagen können im Einzelfall komplexe rechtliche Situationen entstehen.

Für die Feuerwehren sind die Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche die bei Notfällen eine besondere Bedeutung haben, hinsichtlich einer reibungslosen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Feuerwehr an der Einsatzstelle nicht immer sofort erkennbar.

Im Wege der Einsatzplanung sind die Voraussetzungen für eine zuverlässige und schnelle Kommunikation und Zusammenwirken zwischen Feuerwehr und Eisenbahn herzustellen.

Gesetzliche Grundlagen

Vorwort

Im Folgenden werden die wesentlichen Gesetze, Verordnungen und Anweisungen auszugsweise wiedergegeben. Ein Teil davon besitzt nur für Eisenbahnen des Bundes Gültigkeit.

Eisenbahnneuordnungsgesetz (EneuOG)

Auf Grundlage des Eisenbahnneuordnungsgesetzes wurden am 01. Januar 1994 die damaligen Sondervermögen des Bundes – Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn – in die Deutsche Bahn AG als ein Unternehmen des privaten Rechtes überführt. Dies hatte neben anderen umfangreichen Veränderungen auch zur Folge, dass die Verantwortung für die Gefahrenabwehr, die bis dahin von der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn getragen wurde, kraft Gesetzes auf die Bundesländer und damit auf die kommunalen Brandschutzdienststellen überging.

Im Eisenbahnneuordnungsgesetz wurden keine speziellen Aussagen zur Gefahrenabwehr gemacht. Somit gilt das jeweilige Landesrecht – in diesem Fall das jeweilige Landesbrandschutz- und Rettungsgesetz.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Allgemeine Eisenbahngesetz regelt die Genehmigung von Eisenbahnen, die Aufsicht über Eisenbahnen, die Planfeststellung und Grundsätze des Netzzugangs. Von besonderer Wichtigkeit ist in diesem Zusammenhang § 4 Abs. 1:

- Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.
- Sie sind auch verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Hinweis:

Die Bundesländer bestanden auf einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). In § 4 AEG wurde der Zusatz aufgenommen, dass die Eisenbahnen an Maßnahmen der Gefahrenabwehr mitzuwirken haben. Dieses gilt für alle Eisenbahnen, nicht nur für die DB AG.

Gesetze zum Brandschutz, Katastrophenschutz und Rettungsdienst

Die in den Ländern geltenden Brandschutz-, Katastrophenschutz- und Rettungsdienstgesetze bilden die Grundlage und sind Voraussetzung für eine wirksame Gefahrenabwehr im Bereich der Eisenbahnen des Bundes.

Diese enthalten bindende Festlegungen der gesetzlichen Verpflichtung zur Hilfeleistung in Not- und Unglücksfällen.

Hinweis:

Die Verkehrswege der Eisenbahnen sind vom Grundsatz her denen der anderen Verkehrsträger (Straße und Binnenwasserstraße) gleichzusetzen und stellen kein besonderes Risikopotential dar.

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung regelt die grundsätzlichen Anforderungen an die Sicherheit und an die Einheit im Eisenbahnwesen und verweist hinsichtlich der technischen Details auf die anerkannten Regeln der Technik.

Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG)

Hierin sind generelle Regelungen über die Beförderung gefährlicher Güter aller Verkehrsträger enthalten, wie z.B. Begriffsbestimmungen, Sicherungsmaßnahmen und die Überwachung. Es bildet die rechtliche Grundlage für die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn.

Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE)

Nach § 4 (1) haben die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten nach Unterabsatz 1.4.1.1 (RID) die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Nach § 4 (2) bilden die beförderten gefährlichen Güter eine besondere Gefahr für andere. Insbesondere wenn gefährliches Gut bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten austritt oder austreten kann, und die Gefahr nicht rasch zu beseitigen ist, hat

1. der Fahrzeugführer im Straßenverkehr,
2. der Beförderer im Schienenverkehr, das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der Beförderer und das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen

die dem Ort des Gefahren Eintritts nächstgelegenen zuständigen Behörden unverzüglich zu benachrichtigen oder benachrichtigen zu lassen und mit den notwendigen Informationen zu versehen oder versehen zu lassen.

Hinweis: Im Unterschied zum Straßenverkehr sind Unfälle mit Gefahrgut auch an den Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu melden, da dieser verpflichtet ist, an der Gefahrenabwehr mitzuwirken.

Bundesgrenzschutzgesetz (BGSG)

Nach § 1 (7) bleibt die Zuständigkeit der Polizei des Landes auf dem Gebiet der Bahnanlagen unberührt.

Der Bundesgrenzschutz hat nach § 3 die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die

1. den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder

2. beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen können. Polizeivollzugsbeamte (PVB) eines Landes können nach § 64 (1) Amtshandlungen zur Wahrnehmung von Aufgaben des Bundesgrenzschutzes vornehmen

1. auf Anforderung oder mit Zustimmung der zuständigen Bundesgrenzschutzbehörde.
2. zur Abwehr einer gegenwärtigen Gefahr, zur Verfolgung von Straftaten im Sinne des § 12 Abs. 1 auf frischer Tat sowie zur Verfolgung und Wiederergreifung von aus dem Gewahrsam des Bundesgrenzschutzes Entwichenen, wenn die zuständige Bundesgrenzschutzbehörde die erforderlichen Maßnahmen nicht rechtzeitig treffen kann.

In den Fällen der Nummer 2 ist die zuständige Bundesgrenzschutzbehörde unverzüglich zu unterrichten.

Werden Polizeivollzugsbeamte(PVB) eines Landes nach Absatz 1 tätig, so richten sich ihre Befugnisse nach dem für die Polizei des Landes geltenden Recht.

Die Vereinbarung zwischen den Innenministern/ Senatoren für Inneres der Länder und der Deutschen Bahn AG

Die Innenministerien der Länder und die DB AG halten die enge Zusammenarbeit im Rahmen der Gefahrenabwehr für erforderlich und erarbeiten zu diesem Zweck eine Vereinbarung. Diese beinhaltet konkrete Maßnahmen bzw. ist Grundlage zur Ausarbeitung von Einzelheiten durch eine gemeinsam eingerichtete Arbeitsgruppe.

Die Vereinbarung wird am 07. August 1998 sowohl von den Innenministerien der Länder, als auch vom Vorstand der DB AG unterzeichnet und beinhaltet **u. a.** Themengebiete wie:

- Planunterlagen
- Bahnspezifische Rettungsgeräte
- Alarmierung und gegenseitige Unterrichtung
- Ausbildung und Übung
- Fachberatung

ⁱ Verordnung über die Bestellung und Bestätigung, so wie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV) vom 07.07.2000, BGBl. I S. 1023