



orka Newsletter | Regulierung

Krisenmanagement im Eisenbahnsektor

Der Schienenverkehr gilt als eines der sichersten Verkehrsmittel. Schwere Unfälle und Notfälle treten vergleichsweise selten auf. Jedoch dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dieses Risiko nicht unterschätzen: Sie sind verpflichtet auf den Ernstfall vorbereitet zu sein und ein durchdachtes und funktionsfähiges Krisenmanagement vorzuweisen.

Jeder Unfall und jeder Notfall weist eigene Besonderheiten auf und erfordert daher ein koordiniertes und auf den konkreten Einzelfall abgestimmtes Vorgehen. Wie weitreichend die Folgen eines solchen Ereignisses sein können, zeigt ein Vorfall in München vom 20.06.2026. Beim Rangieren kollidierten zwei Güterzüge. Mehrere

Wagen entgleisten, zwei davon stürzten von einer Brücke etwa fünf Meter in die Tiefe. Dabei kam ein Mensch ums Leben. Umherfliegende Teile beschädigten einen Linienbus und mehrere Fahrzeuge. Die Strecke und die Straße mussten aufgrund der Räumarbeiten und der entstandenen Schäden gesperrt werden.

Neben der Bewältigung der unmittelbaren Gefahrenlage stellen sich bei einem Eisenbahnunfall zahlreiche rechtliche und organisatorische Fragen. Die rechtlichen Herausforderungen im Falle eines Eisenbahnunfalls oder einer Notsituation sind vielschichtig und komplex. Eisenbahnrechtliche Vorgaben, zivilrechtliche Haftungsfragen und strafrechtliche

Ermittlungen laufen gegebenenfalls parallel – und jede dieser Ebenen erfordert eigenständige Strategien und Vorsichtsmaßnahmen.

Dieser Newsletter gibt einen Überblick über die wesentlichen Anforderungen an ein wirksames Krisenmanagement im Eisenbahnsektor und zeigt auf, welche rechtlichen, organisatorischen und kommunikativen Aspekte Unternehmen bereits im Vorfeld berücksichtigen sollten bzw. müssen.¹



Wesentliche Sicherheitspflichten

Die Sicherheitspflichten von EVU sind im Eisenbahnrecht umfassend geregelt. Nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) müssen die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen ihren Betrieb sicher führen.

EVU sind zudem nach § 4 Abs. 3 Nr. 2 AEG verpflichtet, mit den Behörden zusammenzuarbeiten, indem sie Informationen über ihre Ausstattung (Züge, Wagen etc.) und spezifische Risiken weitergeben,

interne Strukturen und Ansprechpartner bereithalten und ihr Personal entsprechend schulen.

EVU, die Personen befördern, sind zudem verpflichtet, Maßnahmen für den Notfall zu planen, um Fahrgäste im Falle schwerwiegender Störungen, wie beispielsweise Naturkatastrophen oder anderer Großereignisse, zu unterstützen. Diese Notfallpläne müssen gemäß § 4 Abs. 8 AEG mit anderen Eisenbahnunternehmen abgestimmt werden.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) überwacht die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Normen.

Safety Management System

Das Safety Management System (SMS) ist das Herzstück des Krisenmanagements im Eisenbahnsektor. Es umfasst Risikokontrolle, Unfall- und Notfallreaktion sowie die Meldung von Vorfällen. In Deutschland sind EVU nach § 4 Abs. 4 AEG verpflichtet, ein SMS zu unterhalten. Auf EU-Ebene definiert die Richtlinie (EU) 2016/798 die genauen Anforderungen an ein SMS.

Diese Verpflichtung gilt für alle größeren EVU, insbesondere für solche, die gemäß § 7a AEG eine Sicherheitsbescheinigung für ihren Betrieb benötigen. Allerdings sind auch andere Unternehmen verpflichtet, ein gleichwertiges System zu unterhalten, um die Einhaltung der Anforderungen an die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten.

Ein wirksames SMS folgt dem Plan-Do-Check-Act-Kreislauf und umfasst die Entwicklung, Implementierung und

¹ Dieser Newsletter dient der allgemeinen Information und ersetzt keine rechtliche Prüfung im Einzelfall. Für

eine individuelle Beratung zu Ihrer konkreten Situation stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Dokumentation von Regeln, Prozessbeschreibungen und Verantwortlichkeiten. Entscheidend ist, dass diese Strukturen an Rollen und Verfahrenshierarchien geknüpft sind – nicht an einzelne Personen.

Das SMS muss menschliches Fehlverhalten, Risiken aus Mitarbeiterinteraktionen sowie Gefahren durch neue Technologien berücksichtigen und das Sicherheitsbewusstsein im Unternehmen fördern.

Eisenbahnrecht: Der regulatorische Rahmen

Das deutsche Eisenbahnrecht setzt sich aus europäischem Recht, nationalem Bundesrecht – vor allem dem AEG – sowie zahlreichen Verordnungen und vertraglichen Vereinbarungen zusammen.

Die Durchsetzung dieser Regeln obliegt weitgehend dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das als nationale Sicherheitsbehörde fungiert und für die Eisenbahnsicherheitsaufsicht und regulatorische Durchsetzung zuständig ist. Für unabhängige Sicherheitsuntersuchungen bei schweren Unfällen ist die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) zuständig – mit dem Ziel, zukünftige Unfälle zu verhindern, ohne Schuldzuweisungen vorzunehmen.

EVU sind umfassenden Meldepflichten unterworfen. Beispielsweise müssen gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb nach § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung unverzüglich der BEU gemeldet werden. Ergänzend verlangt die Eisenbahnsicherheitsverordnung die Einreichung eines jährlichen Sicherheitsberichts bei der Sicherheitsbehörde bis zum 31. Mai jedes Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr.

Krisenbewältigung am Unfallort

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) der DB InfraGO enthalten detaillierte Vorschriften zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu deren Nutzung. Die INB verweisen auf interne, nach Themen gegliederte Richtlinien („Ril“), die dadurch Bestandteil des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zwischen DB InfraGO und EVU sind. Die INB werden jährlich aktualisiert, auch die Richtlinien werden laufend überarbeitet. Ihre Regelungen sind Gegenstand regulatorischer Überprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA).



Nach der Ril 423.1140 zum Notfallmanagement übernimmt der Notfallmanager des Infrastrukturunternehmens die Koordination am Unfallort. EVU sind verpflichtet, es zu unterstützen, ihm Bericht zu erstatten und zur Umsetzung von Notfallmaßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich beizutragen.

EVU müssen im Falle eines Vorfalls schnell kompetente und bevollmächtigte Vertreter bereitstellen, die innerhalb von 120 Minuten vor Ort sein können. Die meisten kleineren (oder sehr regional

aufgestellten) EVU schließen Kooperationsvereinbarungen, um diese Verpflichtung erfüllen zu können.

Die EVU müssen zeitnah genaue Informationen bereitstellen, einschließlich Details zu den beteiligten Zügen, potenziellen Gefahren und verantwortlichen Ansprechpartnern. Zudem sind sie verpflichtet, Rettungsdienste (wie Feuerwehr oder Technisches Hilfswerk) mit eisenbahnspezifischem Wissen zu unterstützen, wenn nötig.

Zudem müssen die EVU die Sicherheit und Versorgung von betroffenen Passagieren und anderen Personen soweit möglich fördern. Passagiere sind über ihre Rechte und die weiteren Maßnahmen zu informieren.

Zivilrecht: Haftungsfragen und Schadensersatz

Nach einem Unfall können komplexe Haftungsfragen entstehen. Die Schadensersatzansprüche können sowohl vertraglicher als auch deliktischer Natur sein.

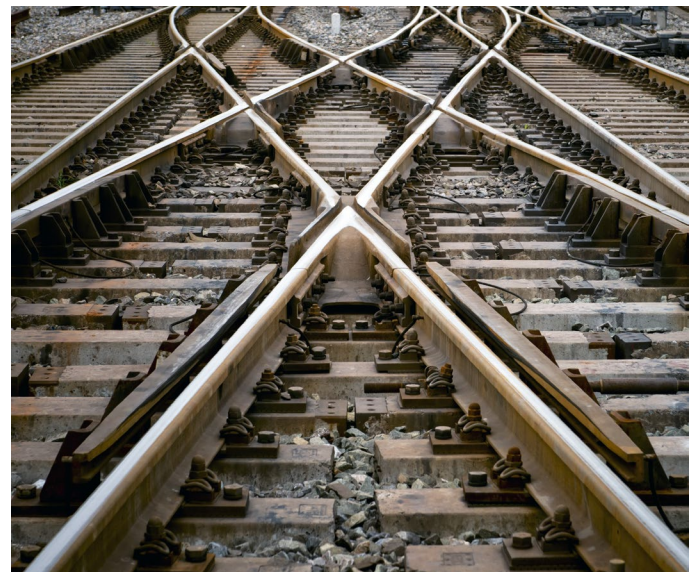
Meist bestehen Verträge mit Passagieren, Infrastrukturbetreibern, Aufgabenträgern, Fahrzeugherstellern, Wartungsbetrieben und Versicherungen. Diese bilden die Basis für mögliche Schadensersatz- und Regressansprüche.

Ergänzend gilt das deutsche Haftpflichtgesetz, das eine strenge Gefährdungshaftung vorsieht. Verschulden ist nicht erforderlich, allerdings sind die Entschädigungen in der Höhe begrenzt: 300.000 Euro für Sachschäden und 600.000 Euro für Personenschäden.

Darüber hinaus kann die deliktische Haftung nach §§ 823 ff. BGB bei Verletzung

von Leben, Körper, Gesundheit oder Eigentum bestehen. Eine Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB setzt jedoch vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten voraus. Im Gegensatz zum Haftpflichtgesetz ist die Haftung nach § 823 BGB nicht der Höhe nach begrenzt.

Die Haftung gegenüber Passagieren richtet sich primär nach der Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Eisenbahnpassagiere, die seit dem 7. Juni 2023 in der gesamten EU gilt. Sie legt europaweite Mindeststandards für Rechte, Pflichten und Haftungen von EVU gegenüber ihren Passagieren und Mitarbeitern fest.



Strafrecht: Ermittlungen und Verantwortung

Das Strafrecht spielt nach einem schweren Eisenbahnunfall eine zentrale Rolle, insbesondere wenn Personen verletzt oder getötet wurden. Die Ermittlungen werden in der Regel von der Bundespolizei und der Staatsanwaltschaft durchgeführt.

Die relevanten Straftatbestände umfassen vorsätzliche/fahrlässige Körperverletzung (§§ 223, 229 StGB), Totschlag/fahrlässige Tötung (§§ 212, 222 StGB), sowie die Gefährdung des Bahnverkehrs (§§ 315, 315a StGB). Hinzu kommt die Verletzung der Aufsichtspflicht nach § 130 OWiG durch Leitungspersonen, die (in Verbindung mit § 30 OWiG) gerade auch für die EVU zu erheblichen Geldbußen führen kann.

Die Ermittlungsbefugnisse der Behörden sind weitreichend und umfassen neben der Vernehmung von Personen insbesondere auch Durchsuchungen und Beschlagnahmen z. B. von (elektronischen) Dokumenten.

Das EVU darf auch eigene Maßnahmen ergreifen. Diese sollten mit den Ermittlungsbehörden abgestimmt werden. Insbesondere dürfen keine Beweismittel zerstört werden. Die Befragung von Mitarbeitern muss umsichtig erfolgen.

Nationale Unterschiede

International bzw. grenzüberschreitend tätige EVU sind häufig konfrontiert mit von Land zu Land erheblichen Unterschieden. Während das materielle Recht oftmals – insbesondere auf Grundlage des europäischen Rechts – weitgehend vereinheitlicht ist, können sich etwa die Zuständigkeiten und Kompetenzen örtlicher Behörden (bedingt durch bspw. föderale Strukturen) und Verfahrensvorschriften (wie etwa das nationale Strafprozessrecht) stark unterscheiden.

Versicherung und Risikomanagement

Versicherungsverträge regeln die Pflichten des Unternehmens bezüglich der Meldung des Schadenereignisses, zur notwendigen Zusammenarbeit, zur Offenlegung relevanter Risiken und zur Schadensminderung. Viele unfallbezogene Maßnahmen erfordern die Zustimmung des Versicherers oder eine Zusammenarbeit mit diesem.

Handlungsempfehlungen

EVU müssen sich strukturiert auf Krisensituationen vorbereiten. Die wichtigsten Schritte im Überblick: Überprüfung des SMS auf Aktualität und Vollständigkeit, Prüfung, ob Meldepflichten gegenüber EBA, BEU und anderen Behörden eingehalten werden, Vorbereitung von Notfallplänen und Kommunikationsstrategien, Schulung von Mitarbeitern sowie Überprüfung von Versicherungsverträgen und Haftungsrisiken.



Fazit

Vorbereitung ist der beste Schutz. Ein effektives Krisenmanagement erfordert nicht nur organisatorische Fähigkeiten, sondern auch fundiertes rechtliches Verständnis. Die komplexen Wechselwirkungen zwischen Eisenbahnrecht, Zivilrecht und Strafrecht sowie die parallelen Verfahren verschiedener Behörden machen es unerlässlich, dass EVU vorbereitet sind und die rechtlichen Rahmenbedingungen kennen.

Wer vorbereitet ist, kann in einer Krise souverän handeln. Ein gut durchdachtes Krisenmanagement, schafft nicht nur Rechtssicherheit – es schützt auch den Ruf des Unternehmens und zeigt Passagieren, Behörden und der Öffentlichkeit, dass Sicherheit Priorität hat.

Gerne unterstützen wir Sie bei der rechtssicheren Konzeption, Überprüfung und Umsetzung Ihres Krisenmanagements. Ziel ist es, rechtliche und organisatorische Risiken nicht erst im Krisenfall zu bewältigen, sondern bereits im Vorfeld klare Strukturen zu schaffen, damit im Ernstfall schnell, koordiniert und rechtssicher gehandelt werden kann.



Ihre Ansprechpartner



Dr. Anselm Grün
Rechtsanwalt, Partner

T +49 30 509320-114
anselm.gruen@orka.law



Volker Herrmann, LL.M.
Rechtsanwalt, Partner

T +49 30 509320-136
volker.herrmann@orka.law



Dr. Bastian Mehle
Rechtsanwalt, Salary Partner

T +49 30 509320-115
bastian.mehle@orka.law



Dr. Dominika Stachurski, LL.M.
Rechtsanwältin, Salary Partnerin

T +49 30 509320-120
dominika.stachurski@orka.law



Dr. Nils Neumann, LL.M.
Rechtsanwalt, Counsel

T +49 30 509320-116
nils.neumann@orka.law



Rosa Danner
Rechtsanwältin, Associate

T +49 30 509320-163
rosa.danner@orka.law

One Team.
One Goal.

