



Wie das Eisenbahn-Bundesamt bei Sicherheitsmängeln vorgehen kann

13. August 2026, 08:17

Funktionieren Notrufe und Alarmierungsketten in Eisenbahntunneln nicht zuverlässig, können Betreibern erhebliche aufsichtsrechtliche Konsequenzen drohen. Je nach Gefahrenlage und Verhältnismäßigkeit können behördliche Maßnahmen auch eine Beschränkung oder Untersagung des Betriebs umfassen.

Wenn im Notfall eine Alarmierung nicht zuverlässig funktioniert, kann dies aufsichtsrechtliche Maßnahmen bis hin zu einer Einschränkung des Bahnbetriebs auslösen: Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verfügt über weitreichende Aufsichtsbefugnisse und kann bei festgestellten sicherheitsrelevanten Mängeln Maßnahmen anordnen, die im Einzelfall auch eine Beschränkung oder Untersagung des Bahnbetriebs umfassen können.

Ob eine vollständige Sperrung erforderlich ist, hängt von der konkreten Gefahrenlage, der Schwere des Mangels, möglichen Ersatzmaßnahmen und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme ab. Die behördliche Eingriffskette stützt sich dabei auf Bundesgesetze, Betriebsvorschriften und europäische Sicherheitsanforderungen.

EBA wartet auf Auswertung von Pannen-Übung

Bei einer Brandübung mit einem ICE im Sandbergtunnel bei Traßdorf (Ilm-Kreis) auf der Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg kam es am 8. August zu extremen Verzögerungen der Rettungsmaßnahmen, da Pannen in den Alarmierungswegen – unter anderem bei der Weiterleitung zwischen Bahn-Notfalleitstelle und der regionalen Rettungsleitstelle sowie darüber hinaus – auftraten. Thüringens Innenminister Georg Maier (SPD) forderte daraufhin eine lückenlose Aufklärung und strukturelle Reformen der Leitstellen.

Nach den massiven Problemen, die bei der Rettungsübung auftraten, wartet das Eisenbahn-Bundesamt derzeit auf die Auswertung des Infrastrukturbetreibers. Eine EBA-Sprecherin erklärte gegenüber *Bahnblogstelle*, nach Kenntnisstand der Behörde werte die DB InfraGO die Übung derzeit noch aus. „Das EBA lässt sich über das Ergebnis informieren“, teilte die Behördensprecherin mit.

Aus dem ausstehenden Ergebnis lässt sich derzeit weder auf einen Sicherheitsverstoß noch auf eine Erforderlichkeit zur Sperrung des Sandbergtunnels schließen. Erst nach der Auswertung und behördlichen Bewertung der relevanten Erkenntnisse kann beurteilt werden, ob aufsichtsrechtliche Maßnahmen erforderlich sind.

Strenge Betreiberpflichten für Schieneninfrastruktur

Ausgangspunkt für behördliche Maßnahmen ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Nach § 5a AEG haben die Eisenbahnaufsichtsbehörden insbesondere die Aufgabe, Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von Betriebsanlagen ausgehen. Sie können Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße anordnen.

Infrastrukturbetreiber wie die DB InfraGO AG sind nach § 4 Abs. 3 AEG verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Nach § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Bahnanlagen zudem so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen.

Eine lückenhafte oder fehlerhafte Notfallkette kann diesen Sicherheitsanforderungen widersprechen, wenn dadurch die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs oder die vorgesehene Notfall- und Rettungsorganisation beeinträchtigt wird. Stellen Prüfer fest, dass Notfallmeldungen Rettungsdienste nicht zuverlässig erreichen, kann dies daher einen Rechtsverstoß darstellen.

Europäische Sicherheitsanforderungen

Flankiert werden die nationalen Vorgaben durch die europäische Technische Spezifikation für die Interoperabilität zur Sicherheit in Eisenbahntunneln (TSI SRT). Für Eisenbahntunnel werden die Anforderungen an Sicherheit, Brand- und Katastrophenschutz durch diese technischen und betrieblichen Vorgaben konkretisiert. Die TSI SRT enthält beispielsweise Anforderungen an Notfallkommunikation, Notfallpläne und Übungen für Tunnel von mehr als einem Kilometer Länge. Dabei gelten je nach Anforderung unterschiedliche Schwellenwerte.

Solche technischen und betrieblichen Vorgaben können für die Beurteilung der Betriebssicherheit relevant sein, bilden aber nicht selbst die Rechtsgrundlage für eine Betriebsbeschränkung. Die TSI SRT selbst begründet keine eigenständige Befugnis des EBA, einen Tunnel zu sperren. Die konkrete aufsichtsrechtliche Eingriffsbefugnis richtet sich nach dem nationalen Eisenbahnrecht, insbesondere nach § 5a AEG.

Rettungsübungen als Härtetest

Vor der Inbetriebnahme ist eine Vollübung mit Evakuierungs- und Rettungsverfahren vorgesehen. Zudem muss der Notfallplan festlegen, wie häufig Tunnelbesichtigungen sowie Tisch- oder andere Übungen stattfinden.

Aufgedeckte Mängel bei einer Übung oder technische Störungen führen jedoch nicht automatisch zu einer Betriebsbeschränkung. Maßgeblich sind unter anderem die genaue Gefahrenlage, mögliche Ausweich- oder Kompensationsmaßnahmen sowie die betroffene Infrastruktur.

Entscheidend ist zudem, zwischen den Verantwortungsbereichen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und den für die Gefahrenabwehr zuständigen staatlichen beziehungsweise kommunalen Stellen zu unterscheiden. Nicht jede Störung innerhalb der Alarmierungs- und Rettungskette begründet daher automatisch einen Verstoß gegen eisenbahnrechtliche Pflichten des Infrastrukturbetreibers.

Führen die festgestellten Defizite jedoch zu einem relevanten Verstoß gegen Sicherheitsanforderungen, kann das EBA auf Grundlage seiner Aufsichtsbefugnisse weitere Maßnahmen prüfen und gegebenenfalls anordnen. Dabei sind insbesondere die konkrete Gefahrenlage und die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme zu berücksichtigen.