

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: ÖPNV im ländlichen Raum

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Das Notfallmanagement. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj und heute geht es um das, wie ich finde, sehr spannende und wichtige Thema Notfallmanagement bei der Eisenbahn.

Dazu habe ich heute zwei Gäste. Dominik Pinsdorf von der SBB Cargo Deutschland und Jan- Christian Schulz von der DB InfraGo. Dominik Pinsdorf ist örtlicher Betriebsleiter Bahnbetrieb und Infrastruktur und Teamleiter Betriebssicherheit. Jan Christian Schulz ist Fachreferent Planung Betrieb und Notfallmanager.

Schön, dass Sie beide heute da sind.

Dominik Pinsdorf:

Danke schön für die Einladung.

Jan-Christian Schulz:

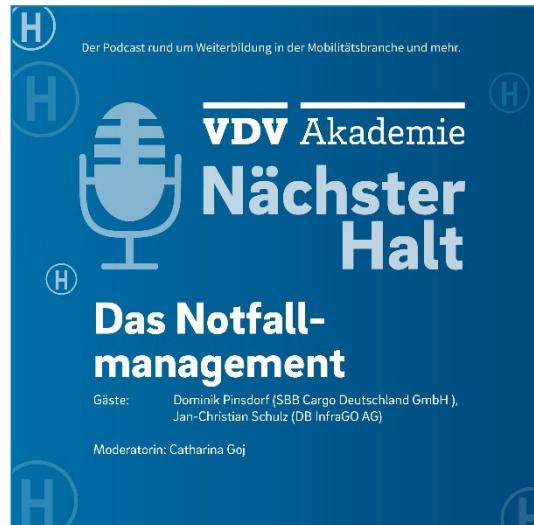
Auch von meiner Seite. Dankeschön.

Catharina Goj:

Was versteht man allgemein unter Notfallmanagement?

Dominik Pinsdorf:

Notfallmanagement ist eigentlich alles das, was die Eisenbahn betrifft, wenn ein Ereignis eintritt. Also vorbeugend natürlich im Brandschutz, aber auch natürlich bei Ereignissen. Da haben die



Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahninfrastruktur einige Vorgaben und Herausforderungen, die sie umsetzen müssen. Runtergebrochen, ganz einfach vom operativen Notfallmanagement hin bis zur Planung.

Wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen haben ja die Fahrzeuge, mit denen wir auf der Infrastruktur fahren. Und die Infrastruktur ist die, die ihre Infrastruktur instand hält und entsprechend uns zur Verfügung stellt.

Jan-Christian Schulz:

Ja, genau richtig. Also wir als Infrastruktur bilden sozusagen das Pendant zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Und wir sorgen mit unserem Notfallmanagement in Zusammenarbeit mit dem Notfallmanagement der Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür, dass im Rahmen von Störungen oder eben gefährlichen Ereignissen, die eintreten können, sowohl Prävention als auch dann eben im Ereignisfall Schadensverhütung erfolgt. Und so werden wir dann tätig in vielerlei Hinsicht. Da gibt es ganz unterschiedliche Einsatzbereiche.

Catharina Goj:

Kann man sagen, was für Ereignisse das sind? Was können Sie da mal ein Beispiel nennen? Dass die Zuhörenden wissen, was so ein

Schadensfall ist.

Jan-Christian Schulz:

Also das beginnt wirklich bei kleineren Ereignissen, wo ein externes Ereignis die Eisenbahn stört. Sagen wir mal so, das kann beispielsweise sein, dass ein Straßenverkehrsteilnehmer mit seinem PKW in den Gleisbereich gerät an einem Bahnübergang. Das geht aber auch hin zu größeren Ereignissen.

Klassisch wäre beispielsweise, dass im Rahmen von zu ermittelnden Umständen ein Wagen im Bereich der Eisenbahn entgleist. Das könnte rein theoretisch passieren. Und so gibt es eine ganze Palette an Ereignissen. Auch bei Personenschäden z. B. kämen wir zum Einsatz, wo dann das Notfallmanagement der Eisenbahn tätig wird.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade schon gesagt: Die Fahrzeuge gehören dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Gleise, Signalanlagen und so weiter und so fort dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie sind beide in einem Notfall auf der Strecke vor Ort, sind in den meisten Fällen beide betroffen. Es gibt wahrscheinlich gar keinen Fall, wo sie nicht beide betroffen sind oder? Wahrscheinlich. Oder bei Sturmschäden oder so, da kann es vielleicht mal sein?

Dominik Pinsdorf:

Ich würde mal sagen, ohne der Infrastruktur vorgeifen zu wollen, aber ich glaube, die Infrastruktur hat tatsächlich bei Sturmschäden erst mal natürlich, sofern wir nicht in dieses Sturmereignis hineingefahren sind, Oberleitungen beschädigt und wir haben auch eine Störung an unseren Fahrzeugen dadurch, hat die Infrastruktur da erstmal das Thema, diesen Schaden zu beheben.

Da muss noch nicht mal Feuerwehr oder Bundespolizei im Boot sein, sondern einfach nur der Schaden der Infrastruktur durch Unwetter.

Aber es gibt natürlich Ereignisse, wo wir als Eisenbahnverkehrsunternehmen auch mit beteiligt sind und dann ist das Zusammenspiel eben dann ganz, ganz wichtig für uns beide als Player vor Ort.

Also das ist so ein Beispiel, was ich jetzt einfach mal so aus der aus der eigenen Geschichte auch kenne, sage ich mal, dass wenn Sturmereignisse sind, dass die Oberleitungen runterhängt aufgrund dieses Sturmereignis wir in diese Unfallstelle reinfahren. Somit sind wir direkt Betroffene und müssen unser Notfallmanagement in Verbindung mit dem Notfallmanagement der Infrastruktur aufbieten.

Jan-Christian Schulz:

Genau. Es gibt, sagen wir mal, Sekundärereignisse. Die hatte ich eben schon mal angesprochen, wo eigentlich eher ein externer Grund den Notfallmanager veranlasst, in den Einsatz zu gehen. Das wäre beispielsweise dieses Thema PKW unabsichtlichem Gleis.

Man könnte aber auch zum Beispiel davon sprechen, dass wir kommt immer mal wieder auch vor leider, dass man so Themen wie Brücken- Anfahrschäden hat, wo wir unsere Eisenbahnbrücken, die grundsätzlich erst mal sehr, sehr massiv sind, also die wirklich zu beschädigen, ist dann doch sehr schwer. Aber wir prüfen das. Also wenn es so ein Ereignis gibt, dass beispielsweise bei höheren Aufliegern von LKW, dass dort eine Kollision stattfindet, die kann auch noch so klein sein, da werden wir vor Ort tätig und prüfen, was für Maßnahmen zu treffen sind, damit die Betrieb Betriebssicherheit zu jedem Zeitpunkt erfüllt wird.

Dominik Pinsdorf:

Die Meldewege sind ja auch unterschiedlich von den Meldungen. Es kann extern gemeldet werden von einem Bürger oder eine Bürgerin. Es kann gemeldet werden von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Also das betroffene Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch genannt eine Abkürzung. Es kann aber auch sein, dass die Infrastruktur es meldet, dieses Ereignis. Also es gibt ja verschiedene Wege.

Aufforderung des Notfallmanager auch ausrücken, explizit aber auf Aufforderung. Wir werden alarmiert durch unsere Leitstelle. Der Meldeprozess ist ja so, der Triebfahrzeugführer hat ein Ereignis meldet das über die Notruffunktion entsprechend an die Infrastruktur, die Infrastruktur dieses zur Kenntnis, gibt das an die Notfallleitstelle weiter und die informiert die Rettungsleitstellen und Bundespolizei Leitstellen separat. Und so geht die Melde...

Catharina Goj:

Genau zu den Meldeketten kommen wir gleich noch mal kurz. Wenn jetzt beide betroffen sind. Wie läuft da die Zusammenarbeit von EVU und EIU ab?

Catharina Goj:

Wenn die Meldeketten jetzt beim EVU losgeht.

Jan-Christian Schulz:

Also vor Ort ist es grundsätzlich so, dass jeder, ich sage jetzt mal Player, seine Kompetenzen und seine Aufgaben hat. Das ist ganz wichtig. Also es gibt eine sehr gute, einen sehr guten Grund, warum wir beide vor Ort da sind.

Nichtsdestotrotz muss es an jeder Einsatzstelle immer eine Person geben, die den Hut auf hat. Das ist in dem Fall bahnseitig der Notfallmanager vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Und der reiht sich dann ein in die Einsatzleitung. Im Zweifel gemeinsam mit Externen, mit Behörden, also beispielsweise Bundespolizei, Feuerwehr, wo dann eine Einsatzleitung gebildet wird. Und Dominik wird jetzt gleich noch mal drauf eingehen, als Fachexperte kommt dann da der Notdienst des Eisenbahnverkehrsunternehmens hinzu. Der berät dann im Rahmen aller fahrzeugtechnischen und personaltechnischen Anliegen. Vielleicht kannst du noch was dazu erzählen.

Dominik Pinsdorf:

Wenn die Meldeketten beim EVU losgeht. Genau richtig, was in der Regel so immer. Ich würde mal sagen, dass eigentlich so der übliche Weg ist, sage ich mal die übliche häufigste Weg natürlich ist. Und dann wird der Notfallmanager auch alarmiert von der Infrastruktur der relativ zeitnah, wenn er die Daten dann hat, von Notdienst auch mit uns Kontakt aufnimmt und die Erstlage mit uns bespricht, er auch schon mal Fragen stellt: Welches Gefahrgut ist geladen? Ist der Triebfahrzeugführer ansprechbar? Wir haben den direkten Kontakt zum Triebfahrzeugführer. Das hat der Notfallmanager noch nicht auf der Anfahrt. Das haben nur wir erstmal und es gibt Ereignisse, wo wir dann auch rausfahren müssen.

Wir haben einen relativ großen Radius von 120 Minuten nach Aufforderung des Notfallmanagers müssen wir vor Ort sein. Das ist so diese Fristen, die wir einhalten müssen. Die Frist der Alarmierung sozusagen, haben wir bei 15 Minuten. Das heißt also, unser Notdienst kriegt die Information, wenn Sie nachts um drei wach gemacht werden, da müssen Sie auch die Augen reiben und müssen erst mal wieder physisch anwesend sein und um hier und jetzt sein. Und das ist auch eine

Dominik Pinsdorf:

Sehr gerne. Es ist natürlich so, dass wir auf

Herausforderung für die Kolleginnen und Kollegen, die dann im normalen Tagesgeschäft, das muss man immer dazu sagen. Bei uns ist es so, dass vom Ausbilder bis zum Teamleiter, bis zur Führungskraft die Notdienst-Kollegen aktiv sind, aber ihre normale Tätigkeit am Tag ausführen und somit, wenn ein gefährliches Ereignis im Bahnbetrieb entsteht, aus dem Alltag herausgerissen wird für dieses Notfallereignis, dann. Das muss man sich vergegenwärtigen. Ich denke mal, bei der Infrastruktur ist es ähnlich.

Jan-Christian Schulz:

Also auch wir haben unsere Aufteilung in Notfallbezirke, die fallen deutlich kleiner aus als bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel, weil wir eben doch häufiger in den Einsatz gehen bzw. auch, ich möchte jetzt nicht die Dringlichkeit den Eisenbahnverkehrsunternehmen absprechen. Dominik, nicht falsch verstehen, aber bei uns gibt es eben gewisse Einsatzszenarien, wo wir doch deutlich schneller eingreifen müssen, um z. B. auch die Arbeit der Rettungskräfte überhaupt erst zu ermöglichen. Da wäre zum Beispiel das Thema Streckensperrung Streckensperrung, insbesondere auch wenn es um Oberleitungsstrom geht. Da sind wir eben dann in der Verantwortung, den Einsatzraum zu schaffen und gegebenenfalls können auch erst dann, wenn wir tätig geworden sind, weitere Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden. Und dementsprechend sind wir vor Ort in der Regel auch deutlich schneller da als die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Notdienst des Eisenbahnverkehrsunternehmen. Unternehmens. Und vor Ort kümmern wir uns dann eben primär um die Sicherheit der Einsatzkräfte.

Wir kümmern uns aber natürlich auch an zweiter Stelle um die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes, weil unser größtes Interesse ist natürlich, dass die Züge fahren

und nicht stehen. Aber natürlich alles nur im Rahmen einer sicheren, eines sicheren Eisenbahnbetriebes. Das ist die absolute primäre Vorgabe. Und dazu kommt dann aber auch, dass wir eben in Zusammenarbeit mit dem Fachberater des Eisenbahnverkehrsunternehmen auch ermitteln und da eben dann auch den Behörden zur Seite stehen. Wie konnte dieses Ereignis eintreten? Was hat sozusagen bewirkt, dass dieses Ereignis so eingetreten ist, wie es eigentlich hätte nicht eintreten sollen. Ansonsten wären wir nicht da. Und da wird dann auch eine sehr ausführliche Dokumentation geführt. Also wir sind da wirklich auch sehr hinterher, im Notfallmanagement auch Ursachenermittlung zu betreiben, um dann künftig Lehren daraus zu ziehen, wie wir den Eisenbahnbetrieb sicherer machen können.

Catharina Goj:

Wichtig. Jetzt haben wir gerade schon einiges zur Meldekette gesagt. Wenn ein gefährliches Ereignis eintritt, das kann gerne noch ergänzt werden, vielleicht in dem Zuge aber auch jetzt haben wir immer vom Notfallmanager und vom Not oder der Notfallmanagerin und dem Notdienst gesprochen seitens des EVUs gesprochen. Wie viel Personen arbeiten denn so grundsätzlich aus ihren beiden Bereichen mit und wer hat da welche Aufgaben noch zusätzlich, außer die Chefs sozusagen im Ring?

Jan-Christian Schulz:

Ich fange einfach mal für die Infrastruktur an, Also bei uns ist es so, dass wir uns wie gesagt in mehrere Bereiche, in mehrere Notfallbezirke aufteilen. Da ist die ganz genaue Anzahl der Notfallmanager unterschiedlich.

Bei den Notfallmanagern oder zumindest in meinem aktuellen Notfallmanagementplan, da ist es auch bei manchen Kollegen ein bisschen anders. Manche haben da ein bisschen weniger, manche machen das so wie ich dann

doch auch regelmäßig, weil es auch irgendwo ein Interesse ist an der Tätigkeit, dass man so circa einmal im Monat eine sogenannte Bereitschaft übernimmt. Und in diesem Bereitschaftszeitraum ist man dann diensthabender Notfallmanager. Man ist immer noch rückversichert, auch mit einer Notfallmanager-Assistenz und Dementsprechend lässt sich das nicht allgemein für jeden Notfallbezirk gleich beziffern. Aber wir sind zumindest so abgedeckt, dass wir eine durchgehende 365 tägige Notfallbereitschaft im Jahr abdecken.

Catharina Goj:

Aber das ist immer nur eine Person in erster Linie und dann werden gegebenenfalls noch andere Kolleginnen genauso gezogen?

Jan-Christian Schulz:

In jedem Notfallbezirk gibt es immer einen diensthabenden Notfallmanager und zusätzlich darauf gibt es dann im Rahmen von Großereignissen, die man vielleicht auch planen kann, wie zum Beispiel Stürmen, manchmal noch so genannte Schattenbereitschaften. Aber was ist permanent sowieso immer gibt ist eine sogenannte Assistenz. Das variiert dann je Notfallbezirk noch mal so ein bisschen. Wie die genau aussieht. Aber wenn ich jetzt ein unvorhergesehenes Ereignis, wie es ja meistens ist, habe, wo dann eine Großschadenslage eintritt, dann kann ich eine örtliche Assistenz alarmieren, sodass ich als Notfallmanager vor Ort entlastet werde.

Weil das muss man einfach so sagen, es ist doch teilweise sehr viel, was da auf einen einprasselt. Und man möchte ja auch Herr der Lage bleiben oder Frau der Lage, um so korrekt zu sein. Und deswegen geht es eben darum, dass da dann so eine Assistenz noch zur Verfügung steht.

Dominik Pinsdorf:

Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist es ähnlich. Die Notfallbezirke sind eben größer. Das liegt einfach aufgrund der räumlichen Räumlichkeit, dass wir eben im ganzen Bundesgebiet fahren.

Wir haben bei der SBB Cargo Deutschland haben wir zwei Notfallbezirke, einmal den Norden, der eigentlich so der Westen wäre im Bereich der DB InfraGo in der Bezeichnung und den Bereich Süd, was so den Südwesten und den Süden angeht, also Mannheim, Karlsruhe, Freiburg die Schiene ist ein Notfallbezirk und dann haben wir den ganzen so ab Mainz, der linke Rhein, rechte Rhein bis nach Köln hoch. Da sitzen Kolleginnen und Kollegen und in Duisburg, die abwechselnd die Bereitschaft haben.

Es ist es so, dass ein Kollege oder eine Kollegin dann Bereitschaft hat in ihrer normalen Tätigkeit eben auch. Und es gibt viele Einsätze bei uns, auch die nicht unbedingt, dass die Erfordernisse, dass wir rausfahren müssen.

Es gibt Ereignisse, wo auch eine telefonische Bereitschaft erstmal notwendig ist und möglich ist auch erst auf Anforderung des Notfallmanagement der Bahn, also der Infrastruktur, fahren wir dann auch raus. Es gibt aber auch Ereignisse, wo wir auch das Interesse haben, ohne dass wir jetzt aufgefordert werden zu kommen an die Einsatzstelle, auch selber hinfahren.

Und wir haben auch Kollegen, die werden qualifiziert dazu, als Notdienst ganz normal. Das ist bei uns eine Schulungsmaßnahme für die Grundschulung. Einmal im Jahr werden die Kollegen geschult. Wir haben Übungen, auch wo die Infrastruktur planen und üben, auch um die Prozesse auch immer zu überprüfen. Und wie gesagt, und die Ereigniszahlen als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind natürlich viel, viel geringer wahrscheinlich als die bei der Infrastruktur, weil die Infrastruktur eben einen größeren Bereich hat und mit allen

Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammenarbeitet. Und wir arbeiten ja nur mit dem Infrastrukturunternehmen wieder. Und wir haben Kooperationen auch im Notfallmanagement. Also wir haben das Netzwerk Europäische Eisenbahn, wo ein Netzwerk sich gebildet hat, wo es Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr gibt, die vielleicht nicht so räumlich aufgestellt sind wie wir z. B. Da unterstützen wir uns gegenseitig im Management.

Also wir haben die Qualifikation auch, die wir anerkennen, dann entsprechend und haben auch dann die Befugnisse entsprechend für Fremde EVUs.

Catharina Goj:

Genau das wäre meine nächste Frage gewesen, da man sich die Infrastruktur ja teilt, ob man da auch auf ein Netzwerk zurückgreifen kann. Als wenn Sie sagen, dass es eine große Fläche, die sie da betreut, ist ja auch sinnvoll, mit der DB oder vielleicht mit privaten Unternehmen zusammenzuarbeiten.

Dominik Pinsdorf:

Bei den Privaten ist das so, tatsächlich, bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es Kooperationen. Man kann auch manchmal einkaufen. Wir haben in Hamburg haben wir so einen Fall, da kaufen wir dieses Notfallmanagement ein bei einem Dienstleister, weil wir da keinen Standort haben, wo wir kein Notfallmanagement sozusagen sitzen haben in der Bereitschaft.

Und um diese zwei Stunden einzuhalten, ist für uns wichtig, dass wir sagen, okay, wenn wir es nicht sicherstellen können, wollen wir es aber sicherstellen durch einen Dienstleister oder durch das Netzwerk Europäische Eisenbahn.

Ich weiß, dass der VDV auch ein Netzwerk hat im Bereich des Personenverkehrs, wo die Personenverkehrsunternehmen, sage ich mal,

ein Netzwerk gegründet haben. Da wird auch noch unterschieden. Also wir machen jetzt als Güterverkehrsunternehmen in der Regel nicht für Personenverkehrsunternehmen Notdienstbereitschaft, weil dazu noch ein bisschen was anderes gehört, wie zum Beispiel Evakuierung von Reisenden, weil das ist die Aufgabe des Eisenbahnverkehrsunternehmens im Akutfall. Und das ist noch eine andere Herausforderung, die man natürlich hat.

Aber im Güterverkehr ist es, läuft es über das Netzwerk europäische Eisenbahn. Da gibt es Verträge und die werden auch entsprechend dann umgesetzt vor Ort.

Catharina Goj:

Dann schauen wir jetzt mal so ein bisschen noch auf den Güterverkehr und die Gefahren, die der Güterverkehr auch mit sich bringen kann bei einem gefährlichen Ereignis. Denn Sie haben es gerade schon angesprochen die externen Mitarbeiter in so einem Schadensfall, die Rettungskräfte sind dabei auch sehr wichtig und entscheidend. Wie gehen Sie sicher, dass Rettungskräfte auch bei solchen Gefahren, z. B. wenn Flüssigkeit aus dem Kesselwagen auftritt, auch in der Lage sind, schnell zu reagieren und beispielsweise Kerosin ist geladen, dass es nicht entflammt wird oder ähnliches, dass sie wissen...

Dominik Pinsdorf:

Ich glaube, wichtig ist, dass die Informationen sehr schnell zur Verfügung gestellt werden über die Ladung, über die Menge, über die Gefahr, die davon ausgeht und dass Einsatzkräfte relativ schnell sich ein Bild der Lage machen können, ob sie evakuieren müssen in einen Nahbereich, ob sie entsprechend andere Sachen beachten müssen, ob die Infrastruktur Schaden genommen hat, das muss der Notfallmanager gegebenenfalls auch wissen und dass das Management der Bahn. Das sind so die

Herausforderungen. Das heißt, die Informationen müssten schnell da sein.

Das heißt also, im Ereignisfall ist es so, wenn der Triebfahrzeugführer nicht mehr ansprechbar ist, aus welchen Gründen auch immer, muss digital müssen diese Unterlagen zur Verfügung gestellt werden. Zwischen den Leitstellen findet dann Kommunikation statt. Also mit unserer Notfallleitstelle sozusagen das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Notfallleitstelle der Infrastruktur, in diesem Fall der Betriebszentrale der Zuständigen.

Und da herrscht also im Hintergrund ein sehr reger Austausch, der dafür sorgt, dass diese Einsatzkräfte die Informationen haben, in diesem Fall die Einsatzleitung der Berufsfeuerwehr oder der Freiwilligen Feuerwehr vor Ort.

Catharina Goj:

Okay. Wir hatten es gerade schon, dass so ein Ereignis für sie sehr belastend sein kann. Und auch man muss sich fokussieren als Notfallmanager. Deswegen Stichwort: Vor und Nachbereitung. Also ich kann mir auch dann vorstellen, gerade, ja, es gibt verschiedene Fälle, verschiedene Notfälle, die man mit begleitet, dass es psychisch sehr belastend ist.

Wie kann ich mich auf solch ein Ereignis vorbereiten und welche Angebote gibt es auch im Nachhinein bei der InfraGo jetzt?

Jan-Christian Schulz:

Also ganz wichtig vorweg ist zu sagen, man kann sich auf gewisse Ereignisse niemals wirklich vorbereiten, weil es einfach doch eine so breite Palette an Ereignissen sein kann, die dann eintreten.

Wirklich schwere psychische Ereignisse, die sehr belastend sind, sind nicht die die überwiegende Mehrheit unserer Tätigkeit. Aber nichtsdestotrotz ist das Thema sehr, sehr wichtig und dementsprechend beginnt die

Vorbereitung darauf schon weit bevor man eigentlich mit dem Einsatz beginnt.

Also beispielsweise werden alle Notfallmanager in einer separaten mehrwöchigen Schulung geschult, wie man eben mit dem Thema umzugehen hat, wie man sich auf psychisch schwer belastende Ereignisse vorbereiten kann. Wie man aber auch ganz klar damit umgeht, wenn so ein Ereignis eingetreten ist, dass man genau weiß, wo kann man sich Hilfe holen. Da ist das Notfallmanagement der DB InfraGo sehr hinterher. Es gibt ein sehr umfangreiches Angebot an Hilfe, das man in Anspruch nehmen kann, auch anonym, wenn man das braucht. Und natürlich über dieses offizielle Angebot hinaus spielt auch der Kontakt und der Austausch mit den Kollegen, die vor Ort genau in dem gleichen Boot sitzen, sozusagen eine sehr wichtige Rolle. Und da sind dann wieder diese Notfallbezirke, von denen ich vorhin gesprochen hatte so ein Anhaltspunkt, weil wir dort als kleines Team auch zusammen auftreten und man sich ja auch regelmäßig über den Weg läuft.

Zumindest auch immer, wenn man die Übergaben macht, dann findet in der Regel so ein Austausch auch statt, was hat man die Woche erlebt und dann teilt man eben auch so Erfahrungswerte und das hilft einem sicherlich auch, um so ein bisschen was loswerden zu können, wenn man das Bedürfnis hat, weil man eben eine Person gegenüber hat, die das verstehen kann. Auf der anderen Seite aber auch, um Erfahrungen zu sammeln und zu wissen okay, wie kann ich künftig mich vielleicht selber besser verhalten?

Also man ist auf jeden Fall nicht, man wird nicht allein gelassen und man wird auch regelmäßig in wiederkehrenden Schulungen, die obligatorisch sind für die Notfallmanager, immer wieder erneut unterwiesen und es wird einem gezeigt, wie kann man eben mit solchen Ereignissen umgehen und wie kann man auch erkennen, dass man selber vielleicht Probleme

mit einem bestimmten Thema hat, weil auch das Erkennen von Belastung ist eine ganz eigene Sache für sich. Manchmal steckt man vielleicht gewisse Themen weg oder Dinge weg, die einem gar nicht so bewusst sind, dass das gegebenenfalls da oder da herkommt und da wird man definitiv sensibilisiert.

Catharina Goj:

Okay, wie ist das beim EVU?

Dominik Pinsdorf:

Beim EVU ist es ähnlich. Unsere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die wir haben, die sorgen dann natürlich dafür. Oder wir als EVU sorgen dafür, dass unsere Kollegen mit belastbaren Ereignissen umgehen können.

Das heißt, sie werden geschult über eine Psychologin, die ins Haus kommt, den Kollegen spricht, wie gewisse Verhaltensweisen entstehen können bei gewissen Ereignissen, wie man sich schützen kann, Strategien entwickeln kann.

In der Vorbereitung, dass man bei gewissen Ereignissen vielleicht nicht überall hinschaut, dass man irgendwelche schlimmen Dinge sieht vor Ort. Da werden wir schon geschult und wir haben parallel noch tatsächlich ausgebildete Erstbetreuer. Natürlich psychischen Ereignissen oder gefährlichen Ereignissen, die entsprechend eine hohe Belastbarkeit bei den Triebfahrzeugpersonal auch auslöst. Also es kann passieren, dass sie an einer Einsatzstelle kommen und der Triebfahrzeugführer oder die Triebfahrzeugführerin sehr apathisch ist oder im Schockzustand ist. Und dann müssen Sie als Notdienst ja nicht nur der Infrastruktur gerecht werden, sondern Sie müssen auch den Kolleginnen und Kollegen gerecht werden vor Ort. Und das ist natürlich immer an einer großen Einsatzstelle, nicht immer einfach den Überblick zu behalten. Und da haben wir extra geschulte Personale, die entsprechend dann auch, sage ich mal, dieses Personal am Telefon

betreuen oder eben auch vor Ort dann betreuen und da gibt es auch regelmäßige Schulungen.

Und was auch wichtig ist und das haben wir bei uns auch, dass wir den Kolleginnen und Kollegen, sage ich mal, nach einem Ereignis merken, sie haben eine Belastung, weil sie etwas gesehen haben, was nicht so schön ist, dass sie das auch als Arbeitsunfall melden, dass die Berufsgenossenschaft entsprechend auch dann in Kraft tritt. Das ist also ein Berufsunfall-Ereignis dann, wenn da irgendwelche Ereignisse noch daraus entstehen, dass man psychologische Unterstützung benötigt usw. und auch im Worst Case jetzt bis zur Berufsunfähigkeit sogar kommen könnte in dem Bereich. Das passiert Gott sei Dank nicht so häufig. Aber wenn aber das abgesichert tatsächlich auch.

Jan-Christian Schulz:

Also da möchte ich auf jeden Fall auch noch ergänzen. Das ist uns auch als Notfallmanagerin ein sehr großes Anliegen, vor Ort eben auch festzustellen, können diese Personale, die mit dem Ereignis in Verbindung stehen, das muss jetzt nicht immer zwangsläufig, man denkt ja in der Regel wahrscheinlich immer am ehesten an diesen Personenschaden.

Aber es gibt auch andere Ereignisse, die wirklich sehr aufwühlend sein können, und das ist auch unsere Aufgabe festzustellen. Geht es den Kollegen vor Ort gut, gemeinsam mit dem Rettungsdienst natürlich vor Ort überhaupt erst mal die psychologische Ersthilfe zu stellen, darauf sind wir auch zumindest für sagen wir mal die erste Arbeit vor Ort geschult, aber auch auf der anderen Seite eben darum zu entscheiden Kann ich den Kollegen oder die Kollegin auch wieder sicher weiterarbeiten lassen?

Ich möchte ja auch sicherstellen, dass nicht aus einem Ereignis heraus gleich das nächste

Ereignis passiert, weil der Kollege oder die Kollegin eben nicht in der Lage war, sich wirklich 100 % zu konzentrieren. Und das ist ein Thema, was Betriebssicherheit angeht und da sind wir sehr, sehr genau.

Dominik Pinsdorf:

Wir auch! Bei uns ist auch so ganz klar ist, lieber mal einen Kollegen mehr ablösen und den Kollegen ablösen, als in den Dienst lassen zu lassen. Wir haben eigentlich immer so die Regel, dass wir die Kollegen dann beim Personenschaden als Beispiel jetzt ablösen lassen. Es fährt kein Zug mehr weiter bei uns. Das ist ganz klar. Und für den ersten Teil sind wir als Notdienst verantwortlich. Aber der Teil, wenn man zur Ruhe kommt, wenn die Kolleginnen und Kollegen zur Ruhe kommen, da muss man einen Ansprechpartner haben.

Und nicht jeder hat Familie zu Hause und hat jemanden zum Sprechen. Und dafür sorgen wir dann auch, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit gibt, dass wir mit unserem Partner ist die IAS in Deutschland, die dann eine Hotline hat, wo man anrufen kann, entsprechend.

In vielen Bereichen gibt es auch eine Notfallseelsorge, die das dann auch anbietet, weil sie schon vor Ort auch dann vor Ort hinkommen zu einem Ereignisort und auch eine Telefonnummer lassen. Notfallseelsorge gibt es in Großstädten ein gutes Netzwerk und dann eben danach der Vorgesetzte sich mit dem Kollegen und mit der Kollegin beschäftigt und sich ein bisschen mit dem Fingerspitzengefühl schaut: Wie kann man den Kollegen wieder eingliedern? Gibt es Hilfsangebote noch weiter, die man braucht? Da gibt's so viel und die Personalabteilung, dann im nächsten Stepp dann. Also es gibt verschiedene Phasen dieser Betreuung. Einmal die Akutbetreuung, dann die Betreuung, wenn man zur Ruhe gekommen ist unmittelbar nach dem Ereignis. Und dann die Langfristigkeit,

dass der Kollege oder die Kollegin wieder in Einsatz kommen kann. Und das ist ein Prozess. Und dieser Prozess, der muss gelebt werden, und der wird auch gelebt, weil die psychische Gesundheit ist, das ist das A und O für alle Beteiligten, und das ist uns sehr, sehr wichtig und eben auch die Betriebssicherheit, wie der Kollege Schulz das gerade schon beschrieben hat.

Catharina Goj:

Das haben wir schon viel über Schulungen gehört, wo die Notfallmanager und die Fachexperten im Notdienst geschult werden. Welche Voraussetzungen muss man denn eigentlich mitbringen, um überhaupt Notfallmanagerin oder auch Fachexperte im Notdienst zu werden?

Jan-Christian Schulz:

Also ich glaube, die Grundvoraussetzungen für uns alle ist erstmal, dass wir alle geschult sind im Eisenbahnbetrieb.

Das bedeutet alle Notfallmanager und Notfallmanagerinnen, aber auch die Notdienste sind betrieblich und technisch so weit geschult, dass man von einem tiefergreifenden Wissen im Eisenbahnbetrieb ausgehen kann. Die Voraussetzungen zum mindest im Bereich der Infrastruktur, um das Thema Notfallmanagement angehen zu können. Da gibt es eine Qualifizierungsrichtlinie und für alle Interessenten gegebenenfalls, die Lust auf das Thema Notfallmanagement hätten, sei gesagt Man kann sich in das Thema Notfallmanagement hinein entwickeln, indem man einen Fachwirt Bahnbetrieb bei der IHK absolviert. Es gibt aber auch die Möglichkeit, beispielsweise über ein Eisenbahningenieurswesen Studium einzusteigen oder eben als Technischer Meister. Auch da gibt es Fortbildungsangebote, die man sich dann

nochmal speziell im Bereich Eisenbahnbetrieb Bahnbetrieb fortbilden kann. Und das wäre sozusagen die grob gesagt erst mal die Voraussetzung dafür, um in das Thema Notfallmanager/ Notfallmanagerin einsteigen zu können.

Dominik Pinsdorf:

Bei EVU ist es ähnlich. Wir haben ja die Eisenbahnbau betriebsordnung, die ganz klar beschreibt, wer bei der Eisenbahn betrieblich eine Ausbildung haben muss und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Das ist der sogenannte Betriebsbeamte. So war es tatsächlich auch in der Eisenbahnbau betriebsordnung. Da gibt es ein Mindestalter, da gibt es Qualifikationsrichtlinie, was wo drin steht, er muss eben im Bahnbetrieb Kenntnisse haben, er muss tauglich sein, er muss gesund sein, er muss Erfahrung haben und zuverlässig sein ist auch noch ein Thema, das immer noch eine Rolle spielt. Und dann ist es bei uns aber so, dass wir sagen ein Lokführer, der ja eigentlich perse, sag ich mal, die Qualifikation laut EBO hat, kann aber keinen Notdienst machen, weil er im Schichtdienst arbeitet. Den können wir gar nicht einsetzen.

... und zu nah dran auch vielleicht ist genau.

Aber bei uns ist es wirklich so: Die Führungskräfte tatsächlich übernehmen diese Tätigkeit und natürlich vom Ausbilder über den Teamleiter örtlicher Betriebsleiter, Eisenbahnbetriebsleiter, Safety Managerin, Safety Manager. Was es alles so gibt für Rollen. Also alles eine gewisse Verantwortung, auch im Alltag bei der Eisenbahn. Also das große Ganze sehen auch tatsächlich.

Und ja, bei uns ist es so zwei Tage Schulung. Wir haben eigentlich eins drei Tage, wir haben einen Tag die Schulung des Betriebsregelwerkes, weil wir auch Kollegen haben, die jetzt keine

Triebfahrzeugführererausbildung haben, aber vielleicht den Wagenmeister Ausbildung haben als Vorkenntnis oder auch ein Studium und ähnlichem, aber nicht so im operativen Bahnbetrieb unterwegs sind. Die werden noch in diesem Betriebsregelwerk geschult. Unterweisung im Gleisbereich ist ein gängiges Thema. Und dann die Grundschulung zum Notdienst selber, wo man noch mal die Prozesse intern sich anschaut. Also wir haben ja interne Regelwerke, die ganz klar beschreiben, wie das Notfallmanagement aufgebaut sein muss und bei welchen Ereignissen wir rausfahren müssen, welche Meldepflichten wir haben. Das wird geschult. Die gesetzlichen Grundlagen auch. Warum hat man ein Notfallmanagement? Das wird geschult. Und dann hat man noch mal so ein Teil, diesen psychologischen Teil tatsächlich auch noch mal, der regelmäßig geschult wird.

So, und dann können die Kollegen entsprechend dann eingesetzt werden in dieser Bereitschaft, wenn sie diese Voraussetzung erfüllen. Und das ist relativ nicht so, nicht so vielleicht wie bei der Infrastruktur, dass man da zwei, drei Wochen auf einem Seminar ist, aber wir haben auch das bieten wir an, einen Erfahrungsaustausch an.

Das heißt, die Notdienst-Kollegen kommen regelmäßig zusammen und reden über Einsätze, vor allen Dingen auch bei neuen Kollegen, die im Einsatz sind. Ich bin jetzt, habe jetzt die operative fachliche Leitung unseres Notfallmanagement bei der SBB Cargo Deutschland und ich mache das immer sehr gerne so, dass, wenn ein Kollege neu die Bereitschaft hat, dass er einen Schattenbereitschaft hat, dass er mich anrufen kann und sich einen Tipp einholen kann. Weil, wie Christian Schulz das schon sagte es ist, man kann sich auf manche Ereignisse nicht so richtig vorbereiten.

In der Theorie kann ich alles in Prozesse abbilden, aber draußen, wenn fünf Leute was

von einem wollen, da muss ich für mich entscheiden und Prioritäten setzen.

Wer kriegt welche Informationen gerade wie, wie schnell? Wer ist am wichtigsten an der Einsatzstelle? So, und dann ist es immer so, dass mich dann jemand anruft und sagt Mensch: Dominik, kannst du mir mal sagen, wie würdest du das jetzt machen oder wie würdest du das ansprechen? Also so ein Joker im Hintergrund zu haben ist immer ganz gut, glaube ich, noch im Hintergrund einfach nur

Weil wir wollen ja gemeinsam, dass der Betrieb wieder ans Laufen kommt und dass die Einsatzkräfte vor Ort sicher arbeiten. Und dazu tragen wir alle bei.

Catharina Goj:

Okay, am besten ist es natürlich, wenn gar keine Gefahren oder gefährliche Ereignisse auftreten. Gibt es etwas, was vielleicht auch die Fahrgäste dazu beitragen können? Mir fallen ein paar Szenarien an Bahnanlagen vielleicht ein, wo Sie sagen ja, wenn alle das und das machen würde, dann hätten wir weniger gefährliche Ereignisse.

Dominik Pinsdorf:

Also ich kann ja nur aus EVU-Sicht sprechen, aber wir sind ja glaube ich im gleichen Boot, was das angeht, also Personen im oder am Gleis.

Die Bahnanlagen sind kein Spielplatz und es gehen Gefahren davon aus, wir fahren schnell hohe Geschwindigkeiten in manchen Bereich. Wir haben die Schnellfahrstrecke zwischen Köln und Frankfurt, wo wir mit 300 Kilometer Stunden fahren. Wir haben die linke Rheinseite, wo wir zum Teil mit 160 Kilometer fahren. Wir haben hohe Geschwindigkeiten, wir haben viel Masse, wir fahren Gefahrgut durch die Gegend. Eisenbahn ist kein Spielplatz.

Wenn man nichts mit der Eisenbahn zu tun hat und keinen Auftrag hat, hat man sich nicht auf Bahnanlagen aufzuhalten, außer es ist der offizielle Bahnsteig. Das ist so das, was ich jetzt mal so als Botschaft gerne senden möchte, weil wir haben viele Störungen auch und das sind nun mal Störungen, wo noch kein Ereignis eingetreten ist.

Also es wird, wo wir als EVU nur in der Streckensperrung stehen, aber wo das Management der Bahn schon aktiv wird. Wenn die Meldung ist Person am Gleis oder im Gleis, dann ist da ja schon ein Ereignis, was ausgelöst wird, wo präventiv Züge zurückgehalten werden, dass kein Ereignis entsteht.

Aber dann gibt es eben die Fahrgäste, die dann natürlich dann auch sauer sind, weil die Züge Verspätung haben.

Jan-Christian Schulz:

Na ja, also dieses Thema natürlich: Verständnis, da kann man immer für appellieren, aber wir ich denke mal, wir alle sind auch schon Zug gefahren. Natürlich, jeder von uns weiß, dass das, dass das nervig sein kann oder dass man einen dringenden Termin erreichen muss und es ist uns vor Ort als Notfallmanagement auch sehr bewusst. Also wie gesagt, für uns ist es ist die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auch mit einer der höchsten Prioritäten, aber eben nur immer im Rahmen der Sicherheit. Und jeder von uns freut sich, seinen Termin zu erreichen. Aber vor allem freut sich jeder von uns, abends wieder sicher nach Hause zu kommen. Und dementsprechend appellieren kann man irgendwo auch ein wenig an das Thema Verständnis. Aber vor allem und das ist ganz wichtig, dass meistens die Kollegen vor Ort, also die Zugbegleiterinnen, die Triebfahrzeugführenden oder auch die Notfall, die Personen im Notfallmanagement, dass die meistens nicht unbedingt was dafür können.

Und dann wäre es unfair gegenüber diesen Leuten, das dann auszulassen.

Dominik Pinsdorf:

Ich denke mal, man kann sagen, wir arbeiten erst sicher. Also der Grundsatz bei der Eisenbahn ist erst sicher arbeiten, dann pünktlich und dann wirtschaftlich. Das sind so die Reihenfolge, wo.. das unser Grundsatz, an dem wir jeden Tag arbeiten bei der Eisenbahn und das ist natürlich für jemanden, der pünktlich sein möchte, nicht verständlich, dass er natürlich nicht versteht, warum es die Eisenbahn sicher? Doch, sie ist sicher. Aber sie ist nur sicher, wenn alle sich an die Regeln halten. Ja, und das ist, glaube ich, die Botschaft immer noch da draußen bei den Zuhörern und Zuhörerinnen, dass man einfach Verständnis hat. Es sperrt hier keiner willkürlich irgendwelche Strecken, sondern es ist leider immer aus dem Ereignis hervorgegangen. Und wir wollen ja die Menschen im Zug schützen. Aber wir wollen aber auch die Person, die das Ereignis auslösen, vielleicht bei Personen als Beispiel auch schützen.

Catharina Goj:

In der Hoffnung, dass sie es dann nicht noch mal tun. Oder dass andere aus diesem schlechten Beispiel vielleicht lernen.

Vielen Dank für Ihren Besuch heute und es hat mir total viel Spaß gemacht. Super spannendes Thema. Ich hoffe, die Zuhörenden finden das genauso spannend wie ich. Und auch wenn es ein spannender Job ist, ich hoffe oder wünsche Ihnen möglichst wenig gefährliche Ereignisse und noch weniger Personenschäden.

Dominik Pinsdorf:

Dankeschön. Um weniger Einsätze!

Jan-Christian Schulz:
Danke.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcastvdvakademie.de erreichbar.