

## **Zuständigkeiten für Brand- und Katastrophenschutz**

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann  
vom 21. November 2014

"Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung. Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Bei der Abstimmung der notwendigen Maßnahmen mit den örtlichen Rettungskräften ist der Bund nicht beteiligt. Daher liegen der Bundesregierung auch keine belastbaren Informationen über den Aufwand der Stadt für Brandschutzmaßnahmen vor.

Der Brand- und Katastrophenschutz sowie das Rettungswesen unterliegen ausschließlich der Zuständigkeit der Bundesländer. Die nach Landesrecht zuständigen Stellen haben zu entscheiden, ob sie vom Betreiber einer Anlage die Aufstellung einer Brandschutztruppe fordern und welche landesrechtlichen Grundlagen hierfür infrage kommen. "

Fazit:

Die Bundesregierung stellt damit klar, dass auch an Bahnanlagen der Brand- und Katastrophenschutz ausschließlich Sache der Länder ist. Damit ist es auch Aufgabe der Länder, Vorsorgemaßnahmen für den Fall von Gefahrgutunfällen auf der Schiene zu treffen, ggf. auch die Aufstellung einer hauptberuflichen Brandschutztruppe, die für die Bekämpfung von Gefahrgutunfällen speziell ausgebildet ist, von der DB Netz AG zu fordern und im Rahmen der länderspezifischen gesetzlichen Regelungen auch rechtlich durchzusetzen - sei es im Rahmen von Planfeststellungsverfahren oder auch unabhängig davon.

Übermittelt durch:

Bürgergruppe für Sicherheit und Lärmschutz an der Bahn  
Ludwig Steininger  
Riedlingerstr. 3  
D-85614 Kirchseeon bei München

## **Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Punkt 65 Abgeordneter Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
-Originaltext-

Welche jährlichen Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung für die Stadt Leinfelden-Echterdingen als Markungskommune des geplanten Fernbahnhofs am

Flughafen Stuttgart bei der Verwirklichung dieses Bahnhofs in Tieflage aufgrund der besonderen Anforderungen an die Löschvorsorge (z. B. Aufbau einer Berufsfeuerwehr in Ergänzung zur Freiwilligen Feuerwehr) entstehen, und **hält es die Bundesregierung für sinnvoll, die Einrichtung einer hauptberuflichen Brandschutztruppe zur Auflage für die Deutsche Bahn AG zu machen (siehe u. a. Filder-Zeitung vom 15. November 2014)?**

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann  
vom 21. November 2014

Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. **Bei der Abstimmung der notwendigen Maßnahmen mit den örtlichen Rettungskräften ist der Bund nicht beteiligt.** Daher liegen der Bundesregierung auch keine belastbaren Informationen über den Aufwand der Stadt für Brandschutzmaßnahmen vor.

Der Brand- und Katastrophenschutz sowie das Rettungswesen unterliegen ausschließlich der Zuständigkeit der Bundesländer. Die nach Landesrecht zuständigen Stellen haben zu entscheiden, ob sie vom Betreiber einer Anlage die Aufstellung einer Brandschutztruppe fordern und welche landesrechtlichen Grundlagen hierfür infrage kommen. Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.