

 TDI 90.01	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
		Stand: 10.12.2018

Titel: **Notfallmanagement der Transdev Instandhaltung GmbH**

Kennzeichnung:

Gültig ab: **01.01.2019**

Erstellt von:

.....
Datum, Unterschrift
(Sylvia Horst)

Gesehen/geprüft:

.....
Datum, Unterschrift
(Christian Wier)

Freigegeben:

.....
Datum, Unterschrift
(Sylvia Horst)

Berichtigungen zum Notfallmanagement

Nummer der Berichtigung	Gültig ab	Berichtigt am	Berichtigt durch
1	01.01.2019	Neuherausgabe	
2			
3			
4			
5			

Verteiler

- Geschäftsführer TDI und neg
- Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Örtlicher Betriebsleiter TDI
- Unfallmeldestelle
- Leiter Produktion TDI
- Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Nutzer der Serviceeinrichtungen der TDI
- Notfallmanager TDU und neg

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

1	Begriffe	3
2	Ziel und Zweck	4
3	Geltungsbereich	4
4	Unfallmeldestelle	4
4.1	Meldung von Unfällen	4
4.2	Erreichbarkeit der Unfallmeldestelle	4
4.3	Verantwortung der Unfallmeldestelle	4
5	Aufgaben des Notfallmanager	5
6	Stellung des Eisenbahnbetriebsleiters der TDI	5
7	Stellung des Notfallmanagers im Notfallbezirk bei der TDI	5
7.1	Grundsätze	5
7.2	Verständigung des Notfallmanagers	6
8	Notfallbereitschaft	6
9	Bereitschaftsplan	7
10	Meldewege	7
10.1	Grundsätze für das Melden	7
10.2	Gefährliche Ereignisse	7
10.3	Schematischer Handlungsablauf der Meldewege	8
10.4	Gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur der TDI in Husum	9
11	Dokumentation	9
12	Änderungsdienst	10
13	Mitgeltende Unterlagen	10
14	Anlagen	10
Anhang 1	Ausstattung des Notfallmanager der TDI	11
15	Ausrüstung - allgemein	11
16	Persönliche Ausrüstung des Notfallmanager	11
Anhang 2	Verzeichnis Durchgangsärzte und innerbetriebliche Arbeits- und Gesundheitsorganisation	12
Anhang 3	Verzeichnis der zuständigen Behörden und Dienststellen	13
17	DB Netz AG	13

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

18	Eisenbahnbetriebsleiter TDI	13
19	Unfallmeldestelle TDI	13
20	Geschäftsführung TDI	13
21	Zuständige Behörden:	14

1 Begriffe

BRW	Betriebsregelwerk
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
FiW	Fahrberechtigte im Werkstattbereich
Lrf	Lokrangierführer
neg	Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH
öBl	örtlicher Betriebsleiter
TD	Transdev
TDI	Transdev Instandhaltung GmbH
Tf	Triebfahrzeugführer
THW	Technisches Hilfswerk
Um	Unfallmeldestelle der TDI

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

2 Ziel und Zweck

Ziel des Handbuches ist die gesamthafte Organisation des Notfallmanagements bei Eintritt von gefährlichen und besonderen Ereignissen auf der Eisenbahninfrastruktur der Transdev Instandhaltung GmbH. Hierbei soll ein schnelles und effizientes Einleiten und Durchführen aller notwendigen Maßnahmen zur Schadensminderung und Wiederherstellung eines sicheren Betriebes gewährleistet werden. Die Sicherstellung der Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen, Rettungsdiensten, Behörden und Betriebspersonalen durch das Notfallmanagement ist dabei ein wesentlicher Bestandteil.

3 Geltungsbereich

Diese Prozessbeschreibung regelt ergänzend zur BUVO-NE (Anlage 5) die Abläufe des Notfallmanagements der Transdev Instandhaltung GmbH.

4 Unfallmeldestelle

4.1 Meldung von Unfällen

Die **Unfallmeldestelle** (Um) wird durch die Infrastrukturbereitschaft der TDI im Rahmen einer Rufbereitschaft abgebildet.

An die Unfallmeldestelle ergehen Unfallmeldungen grundsätzlich zuerst!

4.2 Erreichbarkeit der Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle TDI ist durchgehend besetzt und wie folgt zu erreichen:

Telefon:	+49 (0)4841 6623-328
Fax der Unfallmeldestelle:	+49 (0)4841 6623-392
E-Mail:	NfmTDI@transdev.de (ab 01.01.2019)
Adresse:	Rödemisfeld 2a, 25813 Husum

4.3 Verantwortung der Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle ist verantwortlich für:

- die Entgegennahme aller Notfallmeldungen,
- Information des Notfallmanagers
- Einleiten von Rettungsketten in Abstimmung mit dem Notfallmanager
- Unterstützung des Notfallmanagers

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

5 Aufgaben des Notfallmanager

Der Notfallmanager ist für das Einleiten aller erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des sicheren Betriebes verantwortlich, hierzu gehören insbesondere:

- Anfordern von Rettungs- und Hilfsdiensten (z.B. Notarzt, Feuerwehr, Polizei, THW) und weiterer Notfalltechnik.
- Absetzen weiterer Meldungen entsprechend Meldetafel II
- das Absetzen der eiligen Meldung entsprechend Meldekettens und an den EBL.
- die Entgegennahme und den Nachweis aller eingehenden und veranlassten Meldungen und Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ereignis stehen.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Beteiligten
- Wiederherstellung des Regelbetriebes

6 Stellung des Eisenbahnbetriebsleiters der TDI

Der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) ist für den sicheren Betrieb verantwortlich. Er erlässt nach Erfordernis für die Betriebsmitarbeiter Weisungen und stellt deren Einhaltung sicher.

Vertreter des EBL werden, außer in Notfällen, als EBL erst tätig durch:

- Übergabe der Betriebsleiterfunktion, die zwischen EBL und stellv. EBL abgestimmt ist
- Bei Erkrankung des EBL
- Im Vertretungsfall erhalten GF TDI, Notfallmanager, Unfallmeldestelle und der öBL eine entsprechende Information.

Während der Dauer der Vertretung obliegen dem Stellvertreter alle Pflichten und Befugnisse des EBL.

7 Stellung des Notfallmanagers im Notfallbezirk bei der TDI

7.1 Grundsätze

Wird nach den Bestimmungen der Brandschutz- und Rettungsdienste der Länder eine Einsatzleitung am Unfallort gebildet, übernimmt der Einsatzleiter der Feuerwehr die Leitung am Unfallort. Ihm wird der Notfallmanager des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als Fachberater zur Seite gestellt.

Die eisenbahnbetriebliche Leitung der Unfallstelle obliegt grundsätzlich dem Notfallmanager des EIU.

Der Notfallmanager der TDI übernimmt an der Unfallstelle die Leitung für den Bereich der TDI.

 <small>the mobility company</small>	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

Der Notfallmanager ist den Mitarbeitern der TDI sowie den Mitarbeitern die im Auftrag der EVU tätig sind, im Rahmen seiner Aufgaben, weisungsbefugt.

7.2 Verständigung des Notfallmanagers

Folgende Ereignisse bedürfen einer sofortigen Verständigung des Notfallmanagers der TDI durch die Unfallmeldestelle:

- Eisenbahnbetriebsunfälle im Zusammenhang mit Rangierleistungen bzw. auf der Infrastruktur der TDI mit Personenschäden oder erheblicher Beschädigung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen, (z.B. Zusammenstoß, Zusammenprall, Aufprall, Entgleisungen),
- alle Zwischenfälle mit Personenschäden einschließlich Unfällen mit Todesfolge (Personenunfälle, Suizide, usw.),
- Unfälle in die Kinder verwickelt sind,
- Streckensperrungen bzw. Nichtverfügbarkeit der Infrastruktur aufgrund von z.B. Unfällen, unvorhergesehene Infrastrukturschäden, Bombenentschärfungen, Gleis- oder Bahnhofssperrungen, Naturereignissen,
- unberechtigtes Vorbeifahren an „Halt“ zeigenden Signalen, Auffahren von Weichen,
- sonstige Ereignisse, bei denen Feuerwehr, THW oder andere Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben zum Einsatz kommen müssen,
- Beschädigungen oder sonstige Beeinträchtigungen von Anlagen und Fahrzeugen mit erheblichen Auswirkungen auf die Betriebssicherheit,
- Arbeits-/Wegeunfälle mit tödlichem Ausgang oder schwerer Verletzung,
- Massenunfälle im Zusammenhang mit Anlagen und Fahrzeugen (ab 4 betroffenen Personen),
- Feststellung von Alkoholdelikten in unmittelbarem Zusammenhang mit der Dienstausbildung von Betriebsmitarbeitern,
- tätliche Übergriffe auf Fahrgäste oder Mitarbeiter,
- sonstige Ereignisse, die erhebliches öffentliches Aufsehen erregen oder den Betriebsablauf maßgeblich beeinflussen.

Nicht jedes der aufgeführten Ereignisse bedarf der Anwesenheit des Notfallmanager der TDI am Ereignisort. Der Notfallmanager der TDI entscheidet eigenverantwortlich, ob er sich vor Ort begibt.

8 Notfallbereitschaft

Der Notfallmanager der TDI hat sich so im Verkehrsgebiet der TDI aufzuhalten, dass er in der Regel innerhalb von 120 min den Ereignisort erreichen kann.

Als Notfallmanager der TDI dürfen die in der Unfallmeldetafel II genannten Mitarbeiter tätig werden.

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

Die Notfallmanager tragen für Ihre Erreichbarkeit Sorge. Fällt die Mobiltelefonverbindung für einen längeren Zeitraum aus, so hat der Notfallmanager der TDI sicherzustellen, dass er anderweitig erreichbar ist.

Die Einnahme von Alkohol oder anderer, die Diensttauglichkeit beeinträchtigender Mittel, ist während des gesamten Bereitschaftsdienstes untersagt.

9 Bereitschaftsplan

Die TDI erstellt einen monatlichen Bereitschaftsplan der Unfallmeldestelle der in der Regel 4 Tage vor Inkrafttreten gültig ist.

Die Abstimmung zwischen den Notfallmanagern erfolgt bilateral zwischen TDI und neg. Die Notfallmanager informieren die Um zur Erreichbarkeit.

10 Meldewege

10.1 Grundsätze für das Melden

Grundsätzlich müssen bei eingehenden Meldungen zu Ereignissen zuerst Maßnahmen zur Abwehr weiteren Schadens ergriffen werden. Es muss in eigener Verantwortung umsichtig und entschlossen alles getan werden, um eine weitere Gefahr abzuwenden oder zu vermindern. Erst danach sollen Rettungsmaßnahmen eingeleitet und der Notfallmanager verständigt werden. Organisatorische Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes und zur Information der Reisenden oder Dritter werden zuletzt ergriffen.

10.2 Gefährliche Ereignisse

Bei Eintritt eines Ereignisses informiert der Triebfahrzeugführer(Tf)/Lokrangierführer (Lrf) die Unfallmeldestelle. Als Anwesender vor Ort ergreift der Tf/Lrf erste Maßnahmen nach Unfallmeldetafel I. Danach ist unverzüglich die Unfallmeldestelle der TDI zu verständigen. Die Meldung erfolgt ebenso unter Anwendung der Unfallmeldetafel I (Anlage 1).

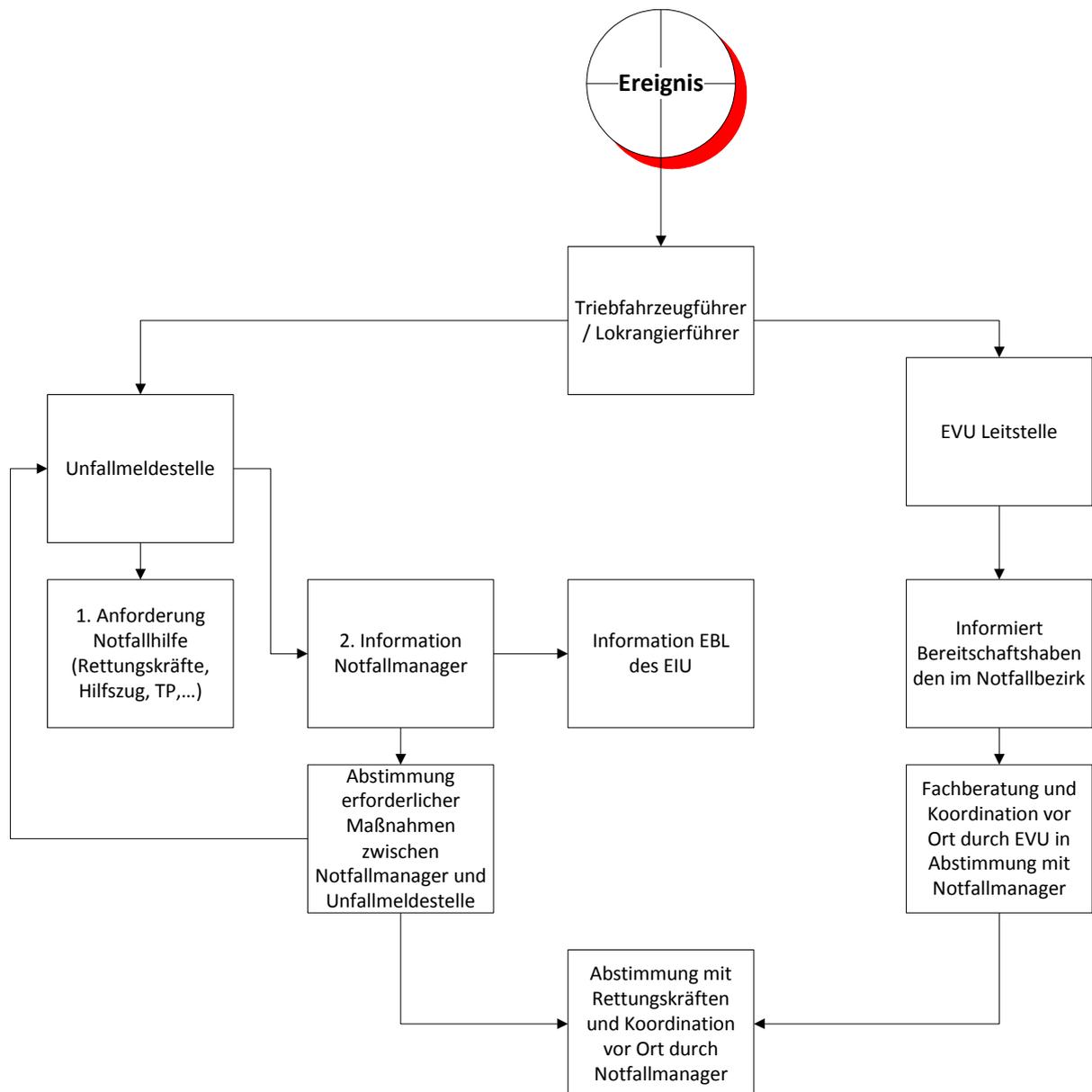
Die Unfallmeldestelle verständigt umgehend den Notfallmanager der TDI (Anlage 8) und führt erforderliche Abstimmungen mit den zuständigen Stellen/Personen unter Anwendung der Unfallmeldetafel II (Anlage 2) durch.

Der Notfallmanager der TDI nimmt vor Ort alle relevanten Daten zum Ereignis, im Vordruck „Ermittlungsblatt für den Ereignisfall“ (Anlage 4), auf. Er informiert nach eigenem Ermessen den EBL. Dieser entscheidet ob seine zusätzliche Anwesenheit am Ereignisort erforderlich ist. Der EBL informiert außerdem nach eigenem Ermessen die Geschäftsführung sowie die Pressebereitschaft der TD über das Ereignis und stellt dieser wichtige Informationen zur Weitergabe an die Presse oder staatliche Stellen zur

Verfügung. Gegenüber Dritten, insbesondere den Medien, ist es ihm nicht gestattet, Auskünfte zu geben.

Am folgenden Werktag werden dem EBL durch den Notfallmanager der TDI alle Unterlagen und Schriftstücke zu dem Ereignis übergeben.

10.3 Schematischer Handlungsablauf der Meldewege



	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

10.4 Gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur der TDI in Husum

Bei Ereignissen auf der Infrastruktur der TDI informiert der Tf/Lrf gemäß Unfallmeldetafel I (Anlage 1). Als Anwesender vor Ort ergreift der Tf erste Maßnahmen nach Unfallmeldetafel I. Danach ist unverzüglich die Unfallmeldestelle der TDI gemäß Unfallmeldetafel I zu verständigen.

Die Unfallmeldestelle verständigt umgehend den Notfallmanager der TDI, welcher in diesem Fall als Notfallmanager des EIU und bei Beteiligung der Lrf der TDI, gleichzeitig als Bereitschaftshabender im Notfallbezirk (BNB) des EVU NOB auftritt. Die Unfallmeldestelle der TDI führt erforderliche Abstimmungen mit dem Notfallmanager und ggf. weiteren beteiligten Stellen unter Anwendung der Unfallmeldetafel II (Anlage 2) durch.

Der Notfallmanager der TDI nimmt vor Ort alle relevanten Daten zum Ereignis auf. Es wird der Vordruck „Ermittlungsblatt für den Ereignisfall“ (Anlage 4) verwendet. Er informiert den EBL entweder schriftlich (Mail) oder mündlich (mobil) über das Ereignis. Die Entscheidung zur Informationsweise obliegt dem Notfallmanager in Abhängigkeit vom Ereignisumfang und dessen Auswirkung. Der EBL entscheidet ob seine Anwesenheit am Ereignisort erforderlich ist. Der EBL der TDI/NOB informiert nach eigenem Ermessen die Geschäftsführung TDI und NOB über das Ereignis und stellt dieser wichtige Informationen zur Weitergabe an die Presse oder staatliche Stellen zur Verfügung. Gegenüber Dritten, insbesondere den Medien, ist es ihm nicht gestattet, Auskünfte zu geben.

Am folgenden Werktag werden dem EBL durch den Notfallmanager der TDI alle Unterlagen und Schriftstücke zu dem Ereignis übergeben.

Der EBL ist bei meldepflichtigen Ereignissen gemäß Unfallmeldetafel III (Anlage 3) dafür verantwortlich, dass der Bericht an die Aufsichtsbehörde (siehe Vordruck Anlage 7) erstellt und versendet wird. Ebenso setzt der EBL die „Eilige Meldung RiL-QUS-002“ (Anlage 6, Transdev intern) ab.

11 Dokumentation

Der EBL erhält zu jedem Ereignis eine Dokumentation und bewahrt diese 6 Jahre auf.

	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

12 Änderungsdienst

Änderungen dieser Richtlinie nimmt der EBL der TDI bei Notwendigkeit vor.

13 Mitgeltende Unterlagen

- Bedienungsanleitung der TDI
- RiL 423 Notfallmanagement, Brandschutz der DB Netz AG

14 Anlagen

- Anlage 1: EIU_Anlage 1 Unfallmeldetafel I
- Anlage 2: EIU_Anlage 2 Unfallmeldetafel II
- Anlage 3: EIU_Anlage 3 Unfallmeldetafel III
- Anlage 4: EIU_Anlage 4 Ermittlungsblatt für den Ereignisfall
- Anlage 5: EIU_Anlage 5 BUVO-NE
- Anlage 6: EIU_Anlage 6 Eilige Meldung RiL-QUS-002
- Anlage 7: EIU_Anlage 7 Untersuchungsbericht
- Anlage 8: EIU_Anlage 8 Notfallmanager TDI

15 Anhänge

- Anhang 1 Ausstattung des Notfallmanager der TDI
 - (1) Ausrüstung - allgemein
 - (2) Persönliche Ausrüstung des Notfallmanager
- Anhang 2 Verzeichnis der Durchgangsarzte und innerbetriebliche Arbeits- und Gesundheitsorganisation
- Anhang 3 Verzeichnis der zuständigen Behörden und Dienststellen

 the mobility company TDI 90.01	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
		Stand: 10.12.2018

Anhang 1 Ausstattung des Notfallmanager der TDI

(1) Ausrüstung - allgemein

Die Vollständigkeit und Brauchbarkeit der Ausrüstung ist vor Übernahme der Bereitschaft zu überprüfen.

Kat.	Stk.	Bezeichnung	Ausführung
Erste Hilfe	1	Verbandskasten	DIN 13 169
	5	Abdeckfolien	
	1	Isolierdecke	
Kommunikation	1	Mobiltelefon	Öffentliches Netz Richtlinie inkl. Anlagen und Merkblätter des Notfallmanagements der TDI,
	1	Sicherheitsrichtlinie Transdev (Ril QUS -002)	
	1	TDI 90.01 Notfallmanagement	
Spuren- und Beweissicherung	5	Ölkreide	min. 20 m 2 m
	1	Bandmaß	
	1	Digitalkamera	
	1	Gliedermaßstab	
	1	Akku-Leuchte	
	1	orange Farbsprühdose	
	2	Plastiksäcke	
Werkzeug	1	Absperrband	Rot-Weiß, 50 m
	1	Mehrzweck- od. Klappmesser	
	1	Hammer (mittelschwer)	
	1	Bolzenschneider	

(2) Persönliche Ausrüstung des Notfallmanager

Stk.	Bezeichnung	Ausführung
1	Warnweste	Fluoreszierendes Orange mit Reflexmaterial gem. DIN EN 471
1	Wetterschutzjacke	
1	Arbeitsschutzhelm	
1	Arbeitsschutzschuhe	mit Stahlkappe gem. EN 345
1	Arbeitshandschuhe	Leder
2	Kunststoffhandschuhe	
1	Powerbank	Mobile Ladeeinrichtung Handy

 <small>the mobility company</small>	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

Anhang 2 Verzeichnis der Durchgangsarzte und innerbetriebliche Arbeits- und Gesundheitsorganisation

Nach Eintritt eines Arbeits- oder Wegeunfalls ist ein Durchgangsarzt aufzusuchen. Folgende Ärzte/Krankenhäuser sind von der Berufsgenossenschaft als Durchgangsarzte für den Bereich der TDI zugelassen:

Medizinisches Zentrum Itzehoe
 Robert – Koch – Straße 2
25524 Itzehoe
 04821 7720

Westküsten – Klinikum Heide
 Esmarchstraße 50
25746 Heide
 0481 7850

Husum Klinikum Nordfriesland
 Erichsenweg 16
25813 Husum
 04841 6600

Asklepios Klinik Altona
 Paul – Ehrlich - Straße 1
22763 Hamburg
 040 1818 810

Christian Gräßmann
 Chirurgische Gemeinschaftspraxis
 Brinckmannstraße. 6
25813 Husum
 04841 691148

Dr. med. Carsten Decher
 Facharzt für Chirurgie/Unfallchirurgie
 Brinckmannstr. 6
25813 Husum
 04841 69110

Dr. med. Volker Wulf
 Facharzt für Chirurgie und Unfallchirurgie
 Brinckmannstraße 6
25813 Husum
 Telefon: 04841 69110

Dr. med. Jiri Klima
 Klinikum Nordfriesland gGmbH- Klinik
 Niebüll
 Gather Landstr. 75
25899 Niebüll
 Telefon: 04661/15-2211

Dr. med. Michael Schmitz
 Asklepios Nordseeklinik
 Norderstraße 81
25980 Sylt
 Telefon: 04651/841247

Betriebsarzt:

Herr Dr. med. Jägel (BAD Husum)
 04841 779630 (Sekretariat)

 <small>the mobility company</small>	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
		Stand: 10.12.2018
TDI 90.01		

Anhang 3 Verzeichnis der zuständigen Behörden und Dienststellen

(3) DB Netz AG

Notfallmanager Husum

Tel.: 0175 2209349

(4) Eisenbahnbetriebsleiter TDI

EBL Sylvia Horst, Husum, Rödemisfeld 2 a	Tel.:	04841 6623 380
	Mobil:	0151 1252 0966
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter Herr Hartmut Körbs	Tel.:	0541 2002 4374
	Mobil:	0160 7434 238

(5) Unfallmeldestelle TDI

Tel.:	04841 6623 328
-------	----------------

(6) Geschäftsführung TDI

Sylvia Horst, Geschäftsführerin Husum, Rödemisfeld 2 a	Tel.:	04841 6623-380
	Mobil:	0151 1252 0966
Andreas Schott, Leiter Engineering Husum, Rödemisfeld 2 a	Tel.:	04841 6623 341
	Mobil:	0171 2279 276

 <small>the mobility company</small>	Notfallmanagement Transdev Instandhaltung GmbH	RW
TDI 90.01		Stand: 10.12.2018

(7) Zuständige Behörden:

Landeseisenbahnverwaltung (LfB) Fax: 040/23908-5272
Herr Trappe Tel.: 040/ 23908-272

Staatsanwaltschaft Kiel Tel.: 0431/6040
Schützenwall 31-35
24114 Kiel

Bundespolizei:
Bad Bramstedt (Bundespolizeidirektion) Tel.: 04192/502-0
Flensburg Leitstelle 24/7: Tel.: 0461/3132-202/203
Zentrale: Tel.: 0461/31320

Landespolizei Husum Tel.: 04841/8300

Titel: Notfallmanagement der Transdev Instandhaltung GmbH

Kennzeichnung:

Gültig ab: 01.01.2019

Erstellt von: 10.12.2018
Datum, Unterschrift
(Sylvia Horst)

Gesehen/geprüft: 21.12.2018
Datum, Unterschrift
(Christian Wier)

Freigegeben: 03.01.2019
Datum, Unterschrift
(Sylvia Horst)

Berichtigungen zum Notfallmanagement

Nummer der Berichtigung	Gültig ab	Berichtigt am	Berichtigt durch
1	01.01.2019	Neuherausgabe	
2			
3			
4			
5			

Verteiler

- Geschäftsführer TDI und neg
- Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Örtlicher Betriebsleiter TDI
- Unfallmeldestelle
- Leiter Produktion TDI
- Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter TDI
- Nutzer der Serviceeinrichtungen der TDI
- Notfallmanager TDU und neg

Unfallmeldetafel I

Fahrzeug-Nr.: _____ Zug: _____ Ort: _____

Nach einem Unfall im Rangierbetrieb

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Auf dem Gelände der TDI in Husum Bw oder Husum Nord

Verständigung Unfallmeldestelle der TDI mit Standortmeldung gemäß Bedienungsanweisung TDI!

Ist eine Verständigung mit der Unfallmeldestelle nicht möglich, kann in Ausnahmefällen auch der Fahrdienstleiter der DB Netz AG verständigt werden.

- Was ist geschehen? (Zeit, Unfallort, Verletzte, Feuer)
- Was ist veranlasst bzw. muss veranlasst werden?
- Fahrzeuge und Bahnanlagen betriebsfähig?
- Gefährliche Stoffe freigeworden (Öle, Fette, Dieselkraftstoff ausgetreten)?
- Aufräumarbeiten notwendig?

Aufgaben der Unfallmeldestelle

Nachbargleise oder Straße/Überweg beeinträchtigt?

- Gleissperrung veranlassen, ggf. auch über Fahrdienstleiter
- Fahrzeuge und Unfallstelle sichern (Warnweste anlegen!)

Verletzte?

- Krankenwagen anfordern über Unfallmeldestelle
- Erste Hilfe leisten (Verbandkasten im Führerraum oder Werkstatt)

Feuer oder Feuergefahr?

- Stromabschaltung veranlassen/ZEV abschalten
- Feuerwehr anfordern (Unfallmeldestelle)
- Feuer bekämpfen (Feuerlöscher)

Leitung der Unfallstelle übernehmen!

- Spuren und Beweisstücke sichern
- Zeugen ermitteln (Name und Anschrift notieren)
- eintreffende Helfer einweisen
- für Absperrung sorgen

Notfallmanagement TDI	Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement
Unfallmeldetafel II	TDI.90.01A02 Seite 1 von 3

für die Unfallmeldestelle TDI Husum Bw und Husum Nord
(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name, Anschrift, Fax)
1.	<ul style="list-style-type: none"> - Strecke/Gleis sperren / Züge zurückhalten - Weitere Gefahrenabwehr 	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: <ul style="list-style-type: none"> a) Gefährliche Stoffe freigeworden? b) Gefahrennummer (UN- oder Placard-Nr.) c) Gefahrzettel d) Austrittsart e) Grundwasser gefährdet? 	112
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle(n)	110
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: <ul style="list-style-type: none"> a) Gefährliche Stoffe freigeworden? b) Gefahrennummer (UN- oder Placard-Nr.) c) Gefahrzettel d) Austrittsart e) Grundwasser gefährdet? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	Nfm der TDI verständigen entsprechend Bereitschaftsplan Bereitschaft der neg: 04661 98088 43 Bereitschaft TDI 0151-12520966
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Mitarbeiter abstimmen. <u>Wenn erforderlich:</u> Information an anschließende EIU	Nord-Ostsee-Bahn 0151-12520966 (EBL) RBSH Tp Kiel 0431-2479271 Leitstelle RDC AZS 04661 736 8746

Bedienungsanweisung EWG	Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement
Unfallmeldetafel II	TDI.90.01A02 Seite 2 von 3

	<u>Wenn erforderlich:</u> Weitere Stellen und Behörden verständigen.	Leitstelle BTE 04661 736 8747
		DB Netz Fdl Husum 04841-939355
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z.B. öBL/EBL, Pressestelle Wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle Signaldienst	EBL 0151-12520966 öBL Infra 0171-2279416 öBL Betrieb 01724158513
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z.B. Straßenkran / externer Hilfszug	Über RBSH Tp Kiel 0431-2479271

Notfallmanagement TDI	Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement
Unfallmeldetafel II	TDI.90.01A02 Seite 3 von 3

Mailadressen der wesentlichen Ansprechpartner der TDI:

Unfallmeldestelle der TDI	NfmTDI@transdev.de
Notfallmanagerin/ EBL/GF der TDI	Sylvia.Horst@transdev.de
Stellv. EBL	Hartmut.Koerbs@transdeb.de
öBI Infrastruktur der TDI	Christian.Wier@transdev.de
öBL Betrieb der TDI	Thomas.Loeffler@transdev.de

Unfallmeldetafel III

Die Unfallmeldetafel III legt fest, bei welchen gefährlichen Ereignissen

- die Eisenbahnaufsichtsbehörde bzw.
- die Polizei

zu verständigen ist.

BUVO-NE 5.6.3

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an:	
		Eisenbahn- aufsichts- behörde	Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten	-	Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr Zusammenhängen	-	Ja
4.1	dabei Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort)	Ja	-
5.1	dabei: Ereignisse an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll)	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	-
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmers liegt, Beweise zu sichern	Ja	Ja

Unfallmeldetafel III

Das **EIU** benachrichtigt in den in Unfallmeldetafel III genannten Fällen die zuständige Polizei.

Das **EVU** kann in den in Unfallmeldetafel III genannten Fällen die zuständige Polizei benachrichtigen.

Im Übrigen steht die Benachrichtigung der Polizei im Ermessen der handelnden Personen.

BUVO-NE 5.10

Das **EIU** meldet die in Unfallmeldetafel III aufgeführten gefährlichen Ereignisse eilig mündlich oder schriftlich an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Innerhalb des ersten Werktags nach dem Ereignis wird die eilige Meldung durch die im EIU zuständige Stelle konkretisiert.

Das EIU berichtet der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde schriftlich über die gefährlichen Ereignisse – die gemäß Unfallmeldetafel III eilig zu melden sind – über die Eilmeldung hinaus, innerhalb zweier Wochen unter Verwendung eines Meldebogens.

Anlage 4 enthält ein Muster eines Meldebogens. BUVO-NE 6.1 und 6.2

<p>→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager</p>	<p>Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI</p>
--	---

Allgemeine Angaben zum Unfallereignis	Notfallmanager		EIU	
	Transdev Instandhaltung GmbH			
	Gemeldetes Ereignis (Bei Gefahrgutunfall ist zusätzlich die Anlage „Gefahrgut“ anzufertigen!)			
	Ereignisdefinitionen gemäß BUVO-NE und Allgemeinverfügung der EUB vom 10.11.2009			
	<input type="checkbox"/> Kollision	<input type="checkbox"/> Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff		
	<input type="checkbox"/> Entgleisung	<input type="checkbox"/> unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt		
	<input type="checkbox"/> Personenunfall	<input type="checkbox"/> Störung am Bahnübergang		
	<input type="checkbox"/> Bahnübergangsunfall (Zusammenprall)	<input type="checkbox"/> Störung am Fahrzeug		
	<input type="checkbox"/> Fahrzeugbrand	<input type="checkbox"/> Störung an der Infrastruktur		
	<input type="checkbox"/> Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb	<input type="checkbox"/> Störung durch betriebliche Fehlhandlung		
	Verständigt durch: Name des Meldenden (ggf. Zusatz Tf, SMA, BLZ), bei Fremden Anschrift und Telefon erfragen!			Uhrzeit
	Datum	Unfallzeit	Zug- Rangier- Sperrfahrt	
	Zugverband / Triebwagen, Fahrzeugnummer und Eigentümer, sowie für Wagen die Wagenliste beifügen!	Führendes Fzg.	Weitere Fzge.	
		Eigentümer		
Stellung des arbeitenden Tfz im Verband		<input type="checkbox"/> gezogen <input type="checkbox"/> geschoben <input type="checkbox"/> Funkferngesteuert		
Eintreffen am Unfallort	Einsatzbeginn	Strecke gesperrt um	Sperrung aufgehoben um	
Witterung		Sichtverhältnisse		
Strecke von		nach	In Bahnkilometer	
Zwischen Betriebsstelle		und Betriebsstelle		
Im Bahnhof		Genauere Bezeichnung der Stelle		
Verletzte Person(en)	Name	Vorname	Telefon	
	Postanschrift			
	Art der Verletzung			
	Name	Vorname	Telefon	
	Postanschrift			
Art der Verletzung / ambulante / stationär				

→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager	Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI

	Name		Vorname		Telefon		
	Postanschrift						
	Art der Verletzung						
	Sind mehr als 3 Personen verletzt, ist eine separate Liste anzulegen und hier nur die Anzahl einzutragen						
Zeugen	Name		Vorname		Telefon		
	Postanschrift						
	Name		Vorname		Telefon		
	Postanschrift						
Zugpersonal	Tf	Schichtnummer	Name		Vorname		Firma
		Schichtnummer	Name		Vorname		Firma
	Service	Schichtnummer	Name		Vorname		Firma
		Schichtnummer	Name		Vorname		Firma
	Sonstige	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma
		Tätigkeit	Name		Vorname		Firma
		Tätigkeit	Name		Vorname		Firma
	EIU	Notfallmanager des EIU					
		Name		Vorname		Dienststelle	
Telefon		Fax		E-Mail			
Bundespolizei	Ermittlungsbehörden (BPol, Polizei und Staatsanwaltschaft)						
	Dienststelle		Tagebuchnummer			Telefon	
	Postanschrift				Telefax / E-Mail		
	Dienstrang		Name			Vorname	
	Dienstrang		Name			Vorname	

→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager	Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI

Landespolizei	Dienststelle		Tagebuchnummer		Telefon		
	Postanschrift					Telefax / E-Mail	
	Dienststrang		Name		Vorname		
	Dienststrang		Name		Vorname		
Staatsanwaltschaft	Dienststelle		Tagebuchnummer		Telefon		
	Postanschrift					Telefax / E-Mail	
	Dienststrang		Name		Vorname		
	Dienststrang		Name		Vorname		
PTBS	PTBS Ersthelfer						
	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma	
	Eintreffen am Unfallort			Verständigt durch			
	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma	
	Eintreffen am Unfallort			Verständigt durch			
Sonstige	Sonstiges, fremdes Eisenbahnpersonal						
	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma	
	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma	
	Tätigkeit	Name		Vorname		Firma	
Straßenverkehrsteilnehmer	Beteiligte(s) Straßenfahrzeug(e) (Typ bitte ankreuzen)						
	<input type="checkbox"/> PKW Typ:		Kennzeichen		Name des Halters		Vorname
	<input type="checkbox"/> LKW Typ:		Kennzeichen		Name des Fahrers		Vorname
	<input type="checkbox"/> Landwirtsch. Zugmasch. Typ:		Kennzeichen		Postanschrift		
	<input type="checkbox"/> Anhänger		Kennzeichen				
	<input type="checkbox"/> Sonstiges		Kennzeichen				
	Haftpflichtversicherungsnummer				Name der Versicherung		

→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager	Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI

	Postanschrift der Versicherung		Telefon
	Name und Postanschrift Versicherungsnehmer, wenn nicht identisch mit Halter		
	Bemerkungen, sonstige Versicherungen, Schutzbriefe u.ä.		
Schienefahrzeug(e)	Daten beteiligte(s) fremde(s) Schienenfahrzeug(e)		
	Weitere Fahrzeuge und Wagen bitte auf separatem Blatt vermerken. Wenn möglich Wagenliste beifügen!		
	Zugnummer	Stellung des arbeitenden Tfz im Verband	Eigentümer
	Rangierfahrt <input type="checkbox"/> gezogen <input type="checkbox"/> geschoben <input type="checkbox"/> funkferngesteuert		Postanschrift
	Fahrzeugtyp Spitze	Fahrzeugnummer	
	Fahrzeugtyp Schluss	Fahrzeugnummer	
Eigenschaden	Daten zum Schaden eigene(s) Fahrzeug(e)		
	Beschreibung des Schadens		
	Eingeleitete Maßnahmen / geschätzte Schadenshöhe		
	<input type="checkbox"/> Bäume	<input type="checkbox"/> Entwurzelt	<input type="checkbox"/> Morsch
		<input type="checkbox"/> Gekippt o Ast o Vollständig	<input type="checkbox"/> Vorsatz (Auf Gleise gelegt o.ä.)
		<input type="checkbox"/> Gebrochen o Ast o Vollständig	Baumart und Größe
	<input type="checkbox"/> Tiere		
	<input type="checkbox"/> Sonstiges		
	Halter/ Eigentümer (auch für Grundstücke) Name oder Firma	Halter/Eigentümer Vorname	
	Postanschrift	Telefon	
Versicherungsnummer	Name der Versicherung		
Postanschrift der Versicherung	Telefon		

→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager	Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI

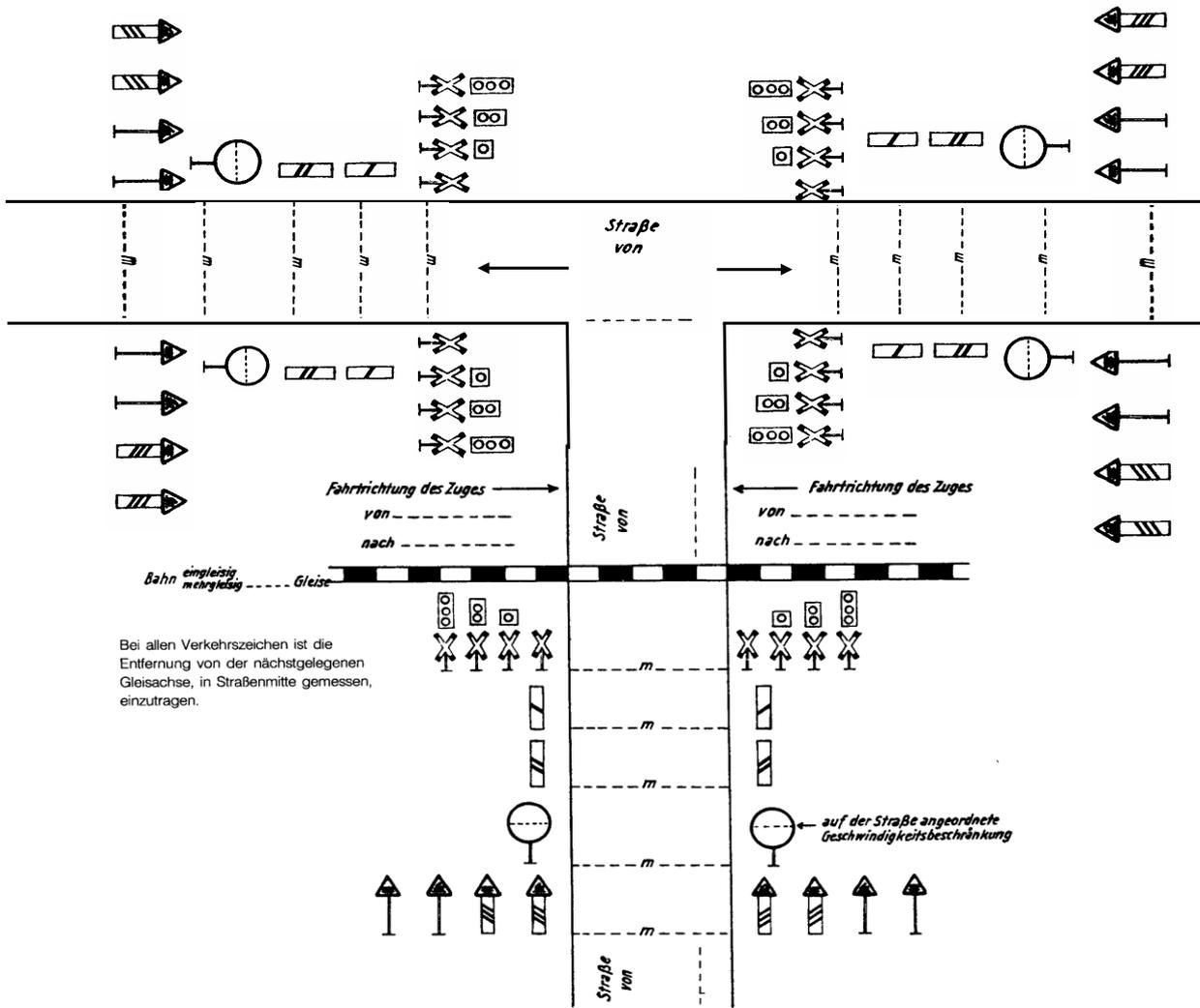
Fremdschaden	Daten zu Fremdschäden			
	Art des Schadens und woran ist Schaden entstanden?			
Ermittlungsdaten	Ermittlungsdaten			
	V _{zul} der Strecke	V _{ist} nach PZB	Schnellbremsung <input type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nein	Sand <input type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nein
	Unfallzeit nach PZB	Differenz PZB-Zeit zur Ist-Zeit	Beginn der Bremsung in km :	Fahrzeugstillstand in km
	Einschränkungen durch Befehl / Signal			
	Einschränkungen durch La			
	Abweichen von der Regelfahrordnung auf der freien Strecke			
	Fahren ohne Hauptsignalbedienung			
	Fahren auf Sicht			
	Bahnübergangssicherung			
	Technische Störungen an Sicherheitseinrichtungen (Fahrzeug oder Strecke)			
	Gefahrgutunfall?			
	Rangierdienst Zustimmung erhalten?			
	Mutmaßliche Ursache und Begründung			
		Datum	Name Bereitschaftshabender	Unterschrift Bereitschaftshabender

→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager	Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI

Örtlichkeiten	Bahnübergang für: (Kfz o.ä.)	Straßenname		Gemeindebezirk/Stadt
	Schwacher/mäßiger/starker Verkehr	Neigung in Fahrtrichtung		Oberfläche. (Asphalt, Beton, Pflaster)
	Art des Überweges (Feldweg, Gemeindegeweg, Bundesstr. o.ä.)	Kreuzungswinkel		Zustand. (neu, gut. Ausgefahren o.ä.)
	Schienenoberkante in gleicher Höhe mit Belag	Überwegbeleuchtung	Breite vor sowie Breite auf dem Überweg	
	Geschwindigkeitsbeschränkung für Straßenverkehr		Fahrbeschränkung (Anlieger frei, Durchfahrverbot für LKW o.ä.)	
	Sonstige Verkehrszeichen		Sichtbehinderung für Straßenverkehr (Blendung, Werbeschilder ect.)	
	Bahn: Neigung in Richtung	Gleisbogen in Fahrtrichtung Zug (links, rechts)		Halbmesser (geschätzt)
	Sichtdreieck freigehalten	Beschränkungen schienenseitig (La)		Spitzenlicht eingeschaltet/vollständig
	Ständige Sichtbehinderungen (Häuser)	Vorübergehende Sichtbehinderungen		Sichtweite Tf/Unfallstelle
	Schrankenanlage: (Halb/voll)	Sonstiges:		
	Datum	Name Bereitschaftshabender		Unterschrift Bereitschaftshabender

<p>→ Ermittlungsblatt für den Ereignisfall → Arbeitsunterlage für den Notfallmanager</p>	<p>Anlage 4 TDI 90.01 Notfallmanagement TDI</p>
---	--

Bü Skizze 1:
 Mit Fotos von allen 4 Quadranten unterstützen.





Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

(BUVO-NE)

– Ausgabe 2010 –

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen**



VDV-Hauptstadtbüro Berlin · Straße des 17. Juni 114 · D-10623 Berlin

Ihr Ansprechpartner: Dipl.-Volksw. Götz Walther

Telefon-Durchwahl: +49 30 39 99 32-13

Fax: +49 221 57979 8213

E-Mail-Adresse: walther@vdv.de

Anwender der
BUVO-NE

Datum: 22.06.2010

Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE), Ausgabe 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorliegende Ausgabe 2010 der Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) ersetzt die bisherige Ausgabe 1989.

Die BUVO-NE, Ausgabe 2010 wurde im Ausschuss für Eisenbahnbetrieb des VDV erarbeitet, in einem Gelbdruckverfahren wurde allen Fachleuten der Branche die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben. Die Beteiligung der Aufsichtsbehörden war im Gelbdruckverfahren und in den nachgelagerten Beratungen in der „Betrieblichen Arbeitsgruppe“ und dem LAEB gegeben, hier haben die Bundesländer die Ausgabe 2010 der BUVO-NE zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der VDV hat die Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder Ende Juni 2010 auf die Veröffentlichung der BUVO-NE, Ausgabe 2010 hingewiesen und dabei um Aufhebung bzw. Änderung der, die Ausgabe 1989 betreffenden Einföhrungserlasse gebeten.

Im Folgenden sind einzelne Erläuterungen und Hinweise zu den Bestimmungen der BUVO-NE, Ausgabe 2010 gegeben.

→ zu 1 Grundsätze

Kapitel 1 enthält grundsätzliche Aussagen zur Anwendung der BUVO-NE. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die BUVO-NE eine Grundlage für die Erstellung unternehmensinterner Regelungen ist.

→ zu 4 Begriffsbestimmungen

Die BUVO-NE, Ausgabe 2010 verwendet dieselben Begriffe wie die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) in ihrer Allgemeinverfügung vom 10.11.2009. Bei der Beschreibung der einzelnen Begriffe wurden im Rahmen des Gelbdruckverfahrens zur BUVO-NE einzelne Modifikationen gegenüber dem Wortlaut der EUB vorgenommen.

→ zu 5 Notfallmanagementsystem

„Öffentlichen Betreibern von Schienenwegen“ wird empfohlen, bei der nach § 15 Abs. 1 EIBV erforderlichen Abstimmung des Notfallplans mit der für das EIU zuständigen Aufsichtsbehörde darauf hinzuweisen, dass das Notfallmanagementsystem anhand der Bestimmungen der BUVO-NE aufgestellt wurde.

→ zu 5.5.1 Aufgaben des Notfallmanagers / Notfallmitarbeiters

In Fußnote 8 wird auf die Möglichkeit einer behördlichen Unfallaufnahme hingewiesen. Die für das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Aufsichtsbehörde kann hierzu Regelungen erlassen.

Die Aufgaben und Befugnisse sowie sonstigen Verpflichtungen der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben hiervon unberührt.

→ zu 6.1 eilige Meldung

Mit der Verwendung des Begriffs „Eilige Meldung“ wird die heute eingespielte und als bewährt betrachtete Praxis bei der Meldung an die Aufsichtsbehörde fortgeführt.

→ zu Anlagen 1-5

Auf der vom Flöttman-Verlag vertriebenen CD-ROM „VDV-Eisenbahnvorschriften“ sind Dateien der Anlage 1-5 zur Weiterverwendung enthalten.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

gez. Götz Walther
Fachbereichsleiter



**Betriebsunfallvorschrift
für Nichtbundeseigene
Eisenbahnen
(BUVO-NE)**

– Ausgabe 2010 –

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen**

Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

Geschäftsführung:

Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB)
des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Leitung:

Dr.-Ing. Carsten Hein, Bremervörde

Sachbearbeitung:

Unterausschuss Eisenbahnbetriebsvorschriften:

Michael Engelhardt, Freiberg
Heinz-Egon John, Salzgitter
Stefan Kunig, Monheim am Rhein
Reiner Maier, Gütersloh
Rainer Meffert, Frankfurt am Main
Michael Meinhardt, Bitterfeld-Wolfen
Claus Mohring, Hechingen
Manfred Richter, Frankfurt am Main
Harald Uhle, Bremervörde
Götz Walther, Berlin

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, www.vdv.de

Vertrieb:

Floettmann-Verlag, Postfach 16 53, 33246 Gütersloh
Tel. (0 52 41) 86 08-27, Fax (0 52 41) 86 08-29,
www.floettmann.de, k.wiebe@floettmann.de

Dieses Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt.

Berichtigungen

Lfd. Nr.	gültig ab	Bemerkungen	berichtigt	
			am	durch

Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Grundsätze	4
2	Anwendungsbereich	5
3	Regelungsinhalt.....	6
4	Begriffsbestimmungen	7
4.1	Begriffsbestimmungen allgemein	7
4.2	Begriffsbestimmungen gefährliche Ereignisse	7
5	Notfallmanagementsystem	12
5.1	Einrichtung eines Unfallmeldewesens.....	13
5.2	Unfallmeldestelle.....	13
5.3	Organisation	13
5.4	Aufgaben	14
5.5	Notfallmanager / Notfallmitarbeiter	15
5.6	Unfallmeldetafeln.....	17
5.7	Unterlagen.....	19
5.8	Leitung an der Unfallstelle.....	20
5.9	Verhalten der Mitarbeiter.....	20
5.10	Benachrichtigung der Polizei	22
5.11	Technische Hilfeleistung	22
5.12	Maßnahmen zur Behebung der Unfallfolgen.....	23
5.13	Übungen	23
6	Unterrichtung der Eisenbahnaufsichtsbehörde	24
6.1	Eilige Meldung.....	24
6.2	Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde.....	24
6.3	Weitere Meldepflichten	25
7	Aufnahme und Untersuchung gefährlicher Ereignisse	26
7.1	Aufnahme eines gefährlichen Ereignisses.....	26
7.2	Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses	27
7.3	Interner Untersuchungsbericht	27
7.4	Auswertung des Berichts und Dokumentation der Erkenntnisse	29
Anlage 1	(zu 5.6.1) Unfallmeldetafel I.....	30
Anlage 2a	(zu 5.6.2) Unfallmeldetafel II	31
Anlage 2b	(zu 5.6.2) Meldetafel EVU	32
Anlage 3	(zu 5.10, 5.6.3 und zu 6.1) Unfallmeldetafel III	33
Anlage 4	(zu 6.2) Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde (Meldebogen)....	34
Anlage 5	(zu 7.3.3) Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen.....	37
Anlage 6	Verzeichnis der Abkürzungen	42

1 Grundsätze

Die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) beschreibt

- die organisatorische Vorsorge in Eisenbahnunternehmen in Bezug auf gefährliche Ereignisse,
- das Vorgehen bei Eintritt eines gefährlichen Ereignisses,
- die Meldung an die Eisenbahnaufsichtsbehörde¹ und gibt Hinweise zu Meldungen an andere Stellen und Behörden.
- die Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses einschließlich der Zusammenarbeit mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Die BUVO-NE konkretisiert hierfür die in § 4 Absatz 1 AEG in Verbindung mit § 2 EBO und § 12 TEIV normierten Verantwortlichkeiten der Eisenbahnen, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen. Sie konkretisiert darüber hinaus die in § 15 Absatz 1 EIBV normierten Pflichten zur Aufstellung eines Notfallplans.

In Bezug auf die Meldung und Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb konkretisiert die BUVO-NE die Pflichten der Eisenbahnen, die sich ergeben können aus:

- § 4 Absatz 1 AEG,
- § 7a Absatz 2 Nr. 1 AEG bzw. § 7c Absatz 2 Nr. 1 AEG, jeweils in Bezug auf Richtlinie 2004/49/EG, Anhang III, Nr. 2 h),
- § 4 Absatz 3 Nr. 2 EBV,
- § 2 Absatz 4 EUV

sowie landesrechtlichen Vorschriften.

Die BUVO-NE ist eine Grundlage für die Erstellung unternehmensinterner Regelungen zu den vorgenannten Themen.

¹ Nur für Eisenbahnen, die der Aufsicht der Bundesländer unterliegen, siehe Abschnitt 2.

2 Anwendungsbereich

Die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) gilt für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs und die darauf verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nichtöffentliche Eisenbahnen (Infrastruktur) können die BUVO-NE – soweit zutreffend – anwenden.

Einschränkung: Für die Meldung an die Eisenbahnaufsichtsbehörde/ Unfalluntersuchungsstelle gilt die BUVO-NE für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die unter der Aufsicht der Bundesländer unterliegen².

Inhalte, die sich gleichermaßen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) richten, sind über die gesamte Seitenbreite gedruckt.

Inhalte, die sich

an EIU

richten, sind in der linken Spalte gedruckt.

an EVU

richten, sind in der rechten Spalte gedruckt.

² **Hinweis:** Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sicherheitsgenehmigung unterliegen gemäß § 5 Absatz 1e Nr. 4 AEG der Aufsicht durch den Bund und müssen bezüglich der Meldung an die Untersuchungsbehörde gemäß § 2 Absatz 3 der Eisenbahnunfall-Untersuchungsverordnung (EUU) die Anweisungen der Untersuchungsbehörde des Bundes beachten (insbesondere Anordnung 6010 U -60uv/007-9101#002 der Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes gültig ab 01.01.2010).

3 Regelungsinhalt

Die BUVO-NE regelt

- den Aufbau eines Notfallmanagements,
- die Abgabe und Weitergabe der Unfallmeldung,
- die Organisation von Sofortmaßnahmen nach einem gefährlichen Ereignis,
- Maßnahmen zur Hilfeleistung,
- Maßnahmen zur Behebung der Unfallfolgen,
- die Zusammenarbeit mit der Eisenbahnaufsichtsbehörde,
- Verfahren zur Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb und
- den Inhalt und Aufbau des Unfallberichts.

4 Begriffsbestimmungen

4.1 Begriffsbestimmungen allgemein

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gemäß § 2 Absatz 1 AEG.

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Sinne dieser Richtlinie sind die öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 2 Absatz 1 AEG sowie die selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmenden Halter von Eisenbahnfahrzeugen gemäß § 31 AEG.

Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)

Hierzu zählen insbesondere Feuerwehr, Rettungsdienst, Technisches Hilfswerk und Polizei.

4.2 Begriffsbestimmungen gefährliche Ereignisse³

In Anlehnung an die Definitionen der Richtlinie 2004/49/EG werden gefährliche Ereignisse grundsätzlich unterschieden in schwere Unfälle, Unfälle und Störungen. Da der schwere Unfall immer in der Grundgesamtheit der Unfälle enthalten ist, wird im Folgenden nur der Oberbegriff Unfall verwendet. Gefährliche Ereignisse im Sinne der der BUVO-NE und der Anordnung 6010 U -60uv/007-9101#002 der Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sind:

Unfall (Abschnitt 4.2.1):

- Kollision
- Entgleisung
- Personenunfall
- Bahnübergangsunfall (Zusammenprall),
- Fahrzeugbrand
- Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb

³ Abschnitt 4.2 der BUVO-NE, Ausgabe 2010 entspricht inhaltlich, jedoch nicht wörtlich der Allgemeinverfügung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) vom 10.11.2009, veröffentlicht am 11.12.2009, Geschäftszeichen 6010 U -60uv/007-9101#002.

Störung (Abschnitt 4.2.2):

- Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff
- Unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt
- Störung am Bahnübergang
- Störung am Fahrzeug
- Störung an der Infrastruktur
- Störung durch betriebliche Fehllhandlung

Ist ein Ereignis beiden Abschnitten zuzuordnen, ist Abschnitt 4.2.1 maßgebend. Für die Zuordnung innerhalb der Abschnitte 4.2.1 und 4.2.2 ist das Ausgangs- bzw. Primäreignis ausschlaggebend.

4.2.1 Unfall

Ein Unfall ist ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis im Eisenbahnbetrieb oder eine Verkettung derartiger Ereignisse mit Personen-, Sach- oder Umweltschäden.

In die Kategorie Unfall fallen:

Kollision

Eine Kollision wird unterschieden in eine Zugkollision und eine sonstige Kollision.

Zugkollision

Das unbeabsichtigte Berühren (Auffahren) von Eisenbahnfahrzeugen oder das Auffahren eines Eisenbahnfahrzeugs auf einen Gegenstand (Aufprall auf Gegenstand), wobei mindestens ein führendes Fahrzeug als Zugfahrt verkehrt.

Ein Aufprall auf Gegenstände gilt als gefährliches Ereignis, wenn hierdurch größere Schäden am Eisenbahnfahrzeug verursacht wurden. Ein Aufprall einer Zugfahrt auf einen Gleisabschluss gilt immer als gefährliches Ereignis. Zu Gegenständen zählen auch Tiere. Eine Zugkollision mit Gegenständen auf Bahnübergängen, wird als Bahnübergangsunfall eingestuft.

Sonstige Kollision

Eine sonstige Kollision ist das unbeabsichtigte Berühren (Auffahren) von Eisenbahnfahrzeugen oder das Auffahren eines Eisenbahnfahrzeugs auf einen Gegenstand (Aufprall auf Gegenstand), wobei kein Fahrzeug als Zugfahrt verkehrt.

Ein Aufprall auf Gegenstände gilt als gefährliches Ereignis, wenn hierdurch größere Schäden am Eisenbahnfahrzeug verursacht wurden. Zu Gegenständen zählen auch Tiere. Eine sonstige Kollision mit Gegenständen auf Bahnübergängen, wird als Bahnübergangsunfall eingestuft.

Entgleisung

Eine Entgleisung wird unterschieden in eine Zugentgleisung und eine sonstige Entgleisung.

Zugentgleisung

Eine Zugentgleisung ist das Abheben eines Rades von der Schiene bei einer in Bewegung befindlichen Zugfahrt.

Zu einer Zugentgleisung zählen auch Wiedereingleisungsunfälle sowie der zweispurige Lauf eines Eisenbahnfahrzeuges während einer Zugfahrt.

Sonstige Entgleisung

Eine sonstige Entgleisung ist das Abheben eines Rades von der Schiene bei einem in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeug.

Die Hinweise zu Zugentgleisung gelten sinngemäß.

Personenunfall

Ein Personenunfall wird unterschieden in Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug bzw. Personenunfall am stehenden Eisenbahnfahrzeug.

Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug

Ein Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug ist allgemein die Verletzung einer Person durch ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug. Fahrzeugteile, Ladung oder Ladungssicherung zählen in diesem Zusammenhang zum Eisenbahnfahrzeug.

Als Personenunfall gelten auch Stürze aus einem in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeug sowie das Erfassen von Mitarbeitern der Eisenbahnunternehmen oder unberechtigten Dritten im Gleisbereich (Aufprall auf Personen). Unfälle mit Bahnübergangsbenedutzern gelten als Bahnübergangsunfall.

Personenunfall am stehenden Eisenbahnfahrzeug

Personenunfälle am stehenden Fahrzeug sind insbesondere Unfälle, die sich während des planmäßig vorgesehenen Wechselprozesses – beim Versuch ein Eisenbahnfahrzeug zu betreten oder zu verlassen – ereignen.

Bahnübergangsunfall (Zusammenprall)

Ein Bahnübergangsunfall (Zusammenprall) ist das Zusammentreffen eines Eisenbahnfahrzeuges mit einem Bahnübergangsbenedutzer auf einem Bahnübergang.

Ein Aufprall auf Gegenstände, die ein Bahnübergangsbenedutzer verloren hat, gilt ebenfalls als Bahnübergangsunfall.

Fahrzeugbrand

Als Fahrzeugbrand gelten Feuer oder Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich der Ladung), die bei der Beförderung vom Abgangs- zum Zielbahnhof, in diesen Bahnhöfen oder bei Unterwegshalten oder Unterwegsbehandlung auftreten.

Vandalismus sowie Brandstiftung und Fahrzeugbrände, die sich während der Abstellung ereignen und nicht zur unmittelbaren Beeinträchtigung des sicheren Eisenbahnbetriebes führen, gelten nicht als Fahrzeugbrand im Sinne der BUVO-NE.

Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb

Ein sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb ist jeder Personen-, Sach- und Umweltschaden, der nicht den vorgenannten Unfallarten zuzuordnen ist bzw. darin nicht explizit ausgeschlossen wurde.⁴

4.2.2 Störung

Eine Störung ist ein Ereignis im Eisenbahnbetrieb, das den sicheren Betrieb eines Zuges – ohne unmittelbaren Personen-, Sach- oder Umweltschaden – beeinträchtigt.

In die Kategorie Störung fallen:

Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff

Als Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff gilt das Passieren eines Haltbegriffs durch ein Eisenbahnfahrzeug ohne Erlaubnis des Verantwortlichen. Unter Haltbegriff sind zu verstehen:

- haltgebietende Signale,
- fehlende Zustimmung zur Fahrt durch den Fahrdienstleiter/Zugleiter (wenn diese erforderlich ist),
- Stellen, an denen gemäß schriftlichem oder mündlichem Auftrag zu halten ist.

Vorzeitige Signalhaltfälle, bei denen ein Zug nicht mehr vor dem Signal angehalten werden kann, gelten nicht als Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff.

⁴ **Hinweis:** Der Satz „Ereignisse, die nach Maßgabe spezieller Gesetze und Rechtsverordnungen meldepflichtig sind, gelten nicht als sonstiger Unfall.“ aus Abschnitt 2.1.6 der Allgemeinverfügung der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) vom 10.11.2009, veröffentlicht am 11.12.2009, Geschäftszeichen 6010 U -60uv/007-9101#002 wird in die BUVO-NE nicht übernommen, siehe dazu jedoch Abschnitt 6.3 der BUVO-NE.

Einfahrt in besetzten Gleisabschnitt

Eine Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt ist das Einfahren eines Zuges in einen Gleisabschnitt, der bereits mit anderen Fahrzeugen besetzt ist, wenn die Zustimmung durch den Verantwortlichen unzulässiger Weise erteilt wurde.

Störung am Bahnübergang

Eine Störung am Bahnübergang ist das Befahren des Bahnübergangs durch einen Zug ohne ordnungsgemäße Sicherung des Bahnübergangs.

Durch Straßenverkehrsteilnehmer ausgelöste Störungen, die z. B. eine Schnellbremsung zur Folge haben, gelten nicht als Störung am Bahnübergang.

Störung am Fahrzeug

Eine Störung am Fahrzeug sind Unregelmäßigkeiten an sicherheitsrelevanten Einrichtungen des Eisenbahnfahrzeugs, die einem weiteren sicheren Eisenbahnbetrieb entgegenstehen und nach deren Offenbarung ein Zug durch eine Schnellbremsung, einen Nothaltauftrag oder auf andere Weise – zur Vermeidung eines Unfalls – unverzüglich zum Halten gebracht werden muss.

Störung an der Infrastruktur

Von einer Störung an der Infrastruktur ist auszugehen, wenn ein Zug aufgrund der Situation durch eine Schnellbremsung, einen Nothaltauftrag oder auf andere Weise – zur Vermeidung eines Unfalls – unverzüglich zum Halten gebracht werden muss.

Bei einer Störung an der Infrastruktur ist zwischen Störungen am Bahnkörper, an der Leit- und Sicherungstechnik sowie der elektrotechnischen Anlagen zu unterscheiden.

Störung durch betriebliche Fehlhandlung

Von einer betrieblichen Fehlhandlung ist auszugehen, wenn ein Zug aufgrund einer betrieblichen Handlung durch eine Schnellbremsung, einen Nothaltauftrag oder auf andere Weise – zur Vermeidung eines Unfalls – unverzüglich zum Halten gebracht werden muss.

Hierzu zählen alle durch betriebliche Fehlhandlungen ausgelösten Störungen, die nicht den vorgenannten Störungen zu zuordnen sind.

5 Notfallmanagementsystem

Im Rahmen ihrer Sicherheitspflichten haben EIU

EVU

ein Notfallmanagementsystem aufzubauen und vorzuhalten. Das Notfallmanagementsystem ist regelmäßig auf Aktualität zu prüfen. Die Handhabung ist im Rahmen von Betriebskontrollen oder Übungen zu überprüfen.

Durch Einrichtung eines Notfallmanagementsystems kommt ein EIU (öffentlicher Betreiber der Schienenwege) der Pflicht zur Aufstellung eines Notfallplans gemäß § 15 Absatz 1 EIBV nach⁵.

Wesentliche Elemente des Notfallmanagementsystems des EIU

EVU

sind insbesondere:

- die Einrichtung eines Unfallmeldewesens,
- die Einrichtung mindestens einer Unfallmeldestelle,
- die vorausschauende Bereitstellung von Informationen, die im Ereignisfall erforderlich sind,

- die organisatorische Vorbereitung auf im Ereignisfall erforderliche Maßnahmen, insbesondere:
 - Betreuung der eigenen betroffenen Mitarbeiter,

- die Einrichtung eines Unfallmeldewesens,
- die Einrichtung mindestens einer Meldestelle⁶,
- die vorausschauende Bereitstellung von Informationen, die im Ereignisfall erforderlich sind,
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit Unterlagen, Angaben zur Ladung und Festlegung zur Besetzung von Zügen mit Personal,
- die organisatorische Vorbereitung auf im Ereignisfall erforderliche Maßnahmen, insbesondere:
 - Betreuung der eigenen betroffenen Mitarbeiter,

⁶ **Hinweis:** Die Abstimmung des Notfallplans gemäß § 15 Absatz 1 EIBV erfolgt mit der für das EIU zuständigen Aufsichtsbehörde.

⁷ **Hinweis:** Damit steht das EVU im Ereignisfall als Ansprechpartner für das örtlich betroffene EIU zur Verfügung

- Mitwirkung bei der Organisation und Überwachung der Evakuierung eines liegengebliebenen bzw. verunfallten Zuges, Betreuung der Reisenden,
- Organisation der Wiederaufnahme des Betriebes.

- Organisation und Überwachung der Evakuierung eines liegengebliebenen bzw. verunfallten Zuges, Betreuung der Reisenden,
- Organisation der Wiederaufnahme des Verkehrs bzw. von Ersatzverkehren.

5.1 Einrichtung eines Unfallmeldewesens

Das Unfallmeldewesen regelt die Meldewege und Meldungen innerhalb der EIU und EVU, zwischen den EVU und den EIU sowie mit den zuständigen Behörden, unabhängig von der Eingangsstelle der Ereignismeldung.

5.2 Unfallmeldestelle

Das EIU hat mindestens eine ständig erreichbare Unfallmeldestelle einzurichten. Vom Grundsatz der ständigen Erreichbarkeit kann abgewichen werden, wenn

- kein Eisenbahnbetrieb durchgeführt wird

und

- keine elektrische Fahrleitung vorhanden ist.

Das EVU hat eine Meldestelle einzurichten, die für das EIU und für die eigenen Mitarbeiter erreichbar ist, solange das EVU Eisenbahnbetrieb durchführt.

Die Bestimmungen der GGVSEB und des RID sind zusätzlich zu beachten.

Die Daten zur Erreichbarkeit der Unfallmeldestelle und der Meldestelle sind zwischen EIU und EVU auszutauschen.

5.3 Organisation

der Unfallmeldestelle

Die Aufgabe der Unfallmeldestelle kann, wenn nur ein Zug auf der Infrastruktur des EIU (im Zuständigkeitsbereich der

der Meldestelle

Die Aufgabe der Meldestelle kann einem geeigneten Mitarbeiter (Rufbereitschaft) übertragen werden.

Unfallmeldestelle) eingesetzt wird, einem geeigneten Mitarbeiter (Rufbereitschaft) übertragen werden.

Mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Unfallmeldestelle

kann vertraglich ein Dritter betraut werden, z. B.:

- ein anderes EIU,
- ein Dienstleister,
- eine zentrale Unfallmeldestelle in Häfen oder Industrieparks.

Meldestelle

- ein anderes EVU,
- ein Dienstleister,
- ein EIU.

Das EIU

hat die vertraglich an Dritte vergebenen Aufgaben so zu überwachen, als ob sie im eigenen Unternehmen erbracht würden.

Das EVU

5.4 Aufgaben

der Unfallmeldestelle

Die Unfallmeldestelle ist die zentrale Stelle eines EIU, die im Ereignisfall für ein bestimmtes Gebiet

- Notrufe und Meldungen über Ereignisse und Gefahren im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entgegennimmt,
- die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) verständigt,
- wenn erforderlich die Polizei verständigt (siehe Abschnitt 5.10, Unfallmelde- und Einsatzleitstellen III),
- betriebliche Maßnahmen der EIU und der EVU veranlasst,
- den landesrechtlich zuständigen Einsatzleitstellen der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) und der zuständigen Polizei weitere Informationen über die Betriebszustände der Eisenbahnanlagen sowie

der Meldestelle

Die Meldestelle des EVU

- veranlasst im Ereignisfall die erforderlichen Maßnahmen,
- steht dem EIU und auf dessen Vermittlung hin auch den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) als Ansprechpartner zur Verfügung.

sachdienliche Hinweise zur Brandbekämpfung und Unfallhilfe gibt.

Die Unfallmeldestelle wendet die Unfallmeldetafel II an.

Die Meldestelle des EVU wendet die Meldetafel EVU an.

5.5 Notfallmanager / Notfallmitarbeiter

Das EIU benennt einen Notfallmanager. Der Notfallmanager muss erreichbar sein, solange die Unfallmeldestelle erreichbar ist; siehe Abschnitt 5.2.

Das EIU legt fest, welche Kompetenzen der Notfallmanager hat.

Die Unfallmeldestelle unterrichtet den Notfallmanager. Der Notfallmanager entscheidet selbstständig, welche Maßnahmen er ergreift, und ob seine Anwesenheit vor Ort erforderlich ist.

Das EVU benennt einen Notfallmitarbeiter. Der Notfallmitarbeiter muss erreichbar sein, solange die Meldestelle EVU erreichbar ist; siehe Abschnitt 5.2.

Das EVU legt fest, welche Kompetenzen der Notfallmitarbeiter hat.

Die Meldestelle EVU unterrichtet den Notfallmitarbeiter. Der Notfallmitarbeiter entscheidet selbstständig, welche Maßnahmen er ergreift, und ob seine Anwesenheit vor Ort erforderlich ist.

Der Notfallmanager des EIU kann den Notfallmitarbeiter des EVU anfordern⁷. Der Notfallmanager des EIU hat Weisungsbefugnis gegenüber den Mitarbeitern des EIU und des EVU.

5.5.1 Aufgaben des Notfallmanagers / Notfallmitarbeiters

Der Notfallmanager leitet den Einsatz der eigenen Hilfskräfte und koordiniert die externen Hilfskräfte (außer BOS). Wenn Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) anwesend sind, stellen diese den Einsatzleiter.

Der Notfallmanager

- sorgt für die Betreuung der Mitarbeiter
- steht dem Einsatzleiter der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) (beratend) zur Verfügung,

Der Notfallmitarbeiter des EVU

- steht dem Notfallmanager des EIU zur Verfügung,

⁷ vgl. § 15 Absatz 2 EIBV

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • veranlasst weitere Maßnahmen nach Unfallmeldetafel II, • stellt sicher, dass die direkt beteiligten EVU informiert werden, • gibt, soweit erforderlich, Meldungen an interne und externe Stellen ab, • sorgt für die Absperrung der Unfallstelle, • sorgt für Abschaltung und Erdung der Fahrleitung • leitet die Aufnahme des gefährlichen Ereignisses ein⁸, • sichert Beweise und • ermittelt Zeugen. | <ul style="list-style-type: none"> • stellt die zur Hilfeleistung erforderlichen Daten der Fahrzeuge und Mitarbeiter des EVU zusammen und stellt diese dem EIU zur Verfügung, • überwacht die Maßnahmen der Meldestelle EVU zur Betreuung oder Evakuierung der Reisenden und ergreift, wenn erforderlich, weitere Maßnahmen, • sorgt für die Betreuung der Mitarbeiter. Wenn das EVU eine eigene Untersuchung durchführt, • leitet der Notfallmitarbeiter des EVU die Aufnahme des gefährlichen Ereignisses ein⁸, • sichert Beweise und • ermittelt Zeugen. |
|---|--|

Der Notfallmanager ist vor Ort der Ansprechpartner für die Einsatzkräfte und erste Kontaktperson für die Staatsanwaltschaft hinsichtlich von Tatsachen, die das Ereignis betreffen. Gleiches gilt für die Polizei, sofern diese im Auftrag der Staatsanwaltschaft den Hergang des Ereignisses ermittelt. Ferner ist hinsichtlich von Auskünften zum Ereignis der Abschnitt 5.9.5 zu beachten.

5.5.2 Ausstattung des Notfallmanagers / Notfallmitarbeiters

Das EIU stellt sicher, dass der Notfallmanager sich als solcher ausweisen kann.

Das EIU rüstet den Notfallmanager seinem Einsatzgebiet entsprechend aus, z. B. mit persönlicher Schutzausrüstung, Handlampe, Absperrband, Kraftfahrzeug, Mobilfunktelefon, Digitalkamera, notwendigen Vordrucken sowie, falls erforderlich: Erdungsausrüstung.

Das EVU stellt sicher, dass der Notfallmitarbeiter EVU sich als solcher ausweisen kann.

Das EVU rüstet den Notfallmitarbeiter seinem Einsatzgebiet entsprechend aus, z. B. mit persönlicher Schutzausrüstung, Handlampe, Kraftfahrzeug, Mobilfunktelefon, Digitalkamera, notwendigen Vordrucken.

⁸ Falls eine behördliche Unfallaufnahme stattfindet, darf das Eisenbahnunternehmen mit der eigenen Unfallaufnahme nur beginnen, wenn die Behörden dafür ihre Zustimmung gegeben haben bzw. den Ereignisort "frei" gegeben haben.

Das EIU stellt dem Notfallmanager Unterlagen gemäß Abschnitt 5.7 zur Verfügung.

Das EIU gibt dem EVU Hinweise zur Erreichbarkeit der Unfallstelle.

5.6 Unfallmeldetafeln

Die nach einem Ereignis erforderlichen Maßnahmen und die Wege der Alarmierung im eigenen Unternehmen sowie die Verständigung der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) legt das EIU in den Unfallmeldetafeln I und II fest.

5.6.1 Unfallmeldetafel I

Die Unfallmeldetafel I legt fest,

- wie sich die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb nach einem gefährlichen Ereignis zu verhalten haben,
- welche Meldungen an die Unfallmeldestelle und ggf. an Dritte zu geben sind.

Die Unfallmeldetafel I wird vom EIU aufgestellt und regelmäßig aktualisiert.

Die Unfallmeldetafel I ist so kurz wie möglich abzufassen. Ein Muster ist in Anlage 1 enthalten.

Die Unfallmeldetafel I kann in unterschiedlichem Umfang aufgestellt werden, z. B.

- für die eigenen Betriebsstellen des EIU,
- für die EVU.

Weitere, allgemeine Regeln für das Verhalten der Mitarbeiter enthält Abschnitt 5.9.

Mit der Unfallmeldetafel I sind auszustatten:

- die besetzten Betriebsstellen des EIU,
- die Notfallmanager des EIU,
- die im Bereich des EIU verkehrenden EVU.

Das EVU wendet die vom EIU aufgestellte Unfallmeldetafel I an. Die EVU können anstelle der Verteilung der Unfallmeldetafel I die Informationen aus der Unfallmeldetafel I in eigene Anweisungen integrieren.

Die EVU sind für die Weitergabe der vollständigen Informationen, die regelmäßige Aktualisierung und die entsprechende Aus- und Fortbildung ihrer Mitarbeiter verantwortlich.

5.6.2 Unfallmeldetafel II / Meldetafel EVU

Betriebliche Maßnahmen und Verständigung der zuständigen Stellen

Die Unfallmeldetafel II ist eine Arbeitsanweisung für die Unfallmeldestelle. Die Unfallmeldetafel II wird vom EIU aufgestellt und regelmäßig aktualisiert. Ein Muster ist in Anlage 2a enthalten.

In der Unfallmeldetafel II legt das EIU für die Unfallmeldestelle fest:

- Einleitung der erforderlichen betrieblichen Maßnahmen, z. B.:
 - Strecken- oder Gleissperrung,
 - Abschaltung der Fahrleitung,
 - weitere Gefahrenabwehr;
- Verständigung der:
 - Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS),
 - Polizei (siehe Abschnitt 5.10);
- Verständigung des Notfallmanagers,
- Benachrichtigung des/der EVU,
- Verständigung weiterer Behörden oder Stellen (siehe Abschnitt 6.3),
- Organisation der Betreuung der Mitarbeiter.

Die Unfallmeldetafel II enthält insbesondere die Daten zu:

- den zuständigen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS),
- zuständige Polizeidienststelle,
- Erreichbarkeit der Notfallmanager und Betriebsleiter,
- Erreichbarkeit der EVU.

Alternativ zur Aufnahme der Erreichbarkeit (Rufnummern) der EVU in der Unfallmeldetafel II kann bei Zügen des Gelegenheitsverkehrs die Erreichbarkeit des EVU im Fahrplan des Zuges vermerkt werden, die Unfallmeldestelle erhält ein Exemplar des Fahrplans.

Die Meldetafel EVU ist eine Arbeitsanweisung für die Meldestelle. Die Meldetafel EVU wird vom EVU aufgestellt und regelmäßig aktualisiert. Ein Muster ist in Anlage 2b enthalten.

In der Meldetafel EVU legt das EVU für die Meldestelle fest:

- Weiterleitung einer bei der Meldestelle eingegangenen Unfallmeldung an die Unfallmeldestelle des EIU,
- Verständigung des Notfallmitarbeiters EVU,
- Verständigung weiterer Behörden oder Stellen (siehe Abschnitt 6.3),
- Organisation der Betreuung der Mitarbeiter,
- Organisation der Betreuung der Reisenden und der weiteren Verkehrsentwicklung (Umleitung, Busnotverkehr) einschließlich der dafür erforderlichen Abstimmung mit dem EIU; Information der Reisenden.

Die Meldetafel EVU enthält insbesondere die Daten zu:

- Erreichbarkeit des (der) Unfallmeldestelle(n) des (der) EIU.

Alternativ zur Aufnahme der Erreichbarkeit (Rufnummern) der Unfallmeldestelle(n) des (der) EIU in der Meldetafel EVU kann bei Zügen des Gelegenheitsverkehrs die Erreichbarkeit (Rufnummern) der Unfallmeldestelle(n) des (der) EIU im Fahrplan des Zuges vermerkt werden, die Meldestelle EVU erhält ein Exemplar des Fahrplans.

- Verweis auf Dienstpläne und Rufnummern der Notfallmitarbeiter EVU,

- Erreichbarkeit weiterer Behörden oder Stellen.

- Erreichbarkeit weiterer Behörden oder Stellen.

Die bevorzugt zu verwendende Kommunikationsart ist festzulegen. Die Daten (Telefon, Fax, e-mail) zur Erreichbarkeit der jeweiligen Stellen sind bekanntzugeben.

Mit der Unfallmeldetafel II sind auszustatten:

- die Unfallmeldestelle des EIU
- die Notfallmanager des EIU

Mit der Meldetafel EVU sind auszustatten:

- die Meldestelle des EVU
- die Notfallmitarbeiter des EVU

5.6.3 Unfallmeldetafel III

Die Unfallmeldetafel III legt fest, bei welchen gefährlichen Ereignissen

- die Eisenbahnaufsichtsbehörde (vgl. Abschnitt 6.1) bzw.
- die Polizei (vgl. Abschnitt 5.10)

zu verständigen ist. Die Unfallmeldetafel III ist in Anlage 3 enthalten.

5.7 Unterlagen

5.7.1 Erstellung von Unterlagen

Zur eindeutigen Lokalisierung einer Ereignisstelle und zur Einsatzplanung erstellt das EIU Unterlagen, die

- spezifische Eisenbahninfrastrukturdaten, z. B. Bezeichnung von Betriebsstellen, Kilometrierung, Bahnübergänge mit Bezeichnung, Schutzwände mit Zugängen, Zuwegungen,
 - allgemeine geographische Daten, z. B. Bezeichnung der von der Bahn berührten Ortschaften, Namen von kreuzenden und parallel verlaufenden Straßen, Wegen und Wasserläufen
- enthalten.

Diese Unterlagen sind

- der Unfallmeldestelle und
- dem Notfallmanager

im jeweils erforderlichen Umfang zur Verfügung zu stellen.

5.7.2 Bereitstellung von Unterlagen an externe Stellen

Das EIU stellt die nach 5.7.1 erstellten Unterlagen im erforderlichen Umfang

- den für Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen der Kreise bzw. kreisfreien Städte und
- auf Verlangen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Verfügung.

Das EIU unterrichtet diese Stellen über

- die Erreichbarkeit und
- die räumliche Zuständigkeit der Unfallmeldestelle des EIU.

5.8 Leitung an der Unfallstelle

Wenn die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) vor Ort sind, so obliegt diesen die Leitung an der Unfallstelle. Der Notfallmanager steht den BOS beratend zur Verfügung, siehe Abschnitt 5.5.1

Sind keine Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) anwesend, obliegt die Leitung an der Unfallstelle dem Notfallmanager des EIU.

5.9 Verhalten der Mitarbeiter

5.9.1 Abgabe der Unfallmeldung / Meldung einer Störung

Ist ein Unfall eingetreten, ist eine Unfallmeldung – gemäß Unfallmeldetafel I – so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher an die Unfallmeldestelle des EIU zu erstatten. Die Unfallmeldung muss eindeutig und möglichst kurz sein. Abkürzungen von Orts- und Bahnhofsnamen sind nicht anzuwenden. Die erste Meldung darf nicht durch Feststellung von Einzelheiten verzögert werden; erforderlichenfalls ist sie durch weitere Meldungen zu ergänzen. Alle Unfallmeldungen sind eilig.

Ist eine Störung im Sinne des Abschnittes 4.2.2 eingetreten, ist eine Meldung über die Störung so schnell wie möglich über Funk oder Fernsprecher an die Unfallmeldestelle des EIU zu erstatten.

5.9.2 Hilfeleistung

Jeder Mitarbeiter hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen.

Das Eisenbahnunternehmen legt fest, ob und wie es die Mitarbeiter zur Leistung von Erster Hilfe bei Reisenden und unbeteiligten Dritten ausbildet⁹.

5.9.3 Betreuung

Der Notfallmanager sorgt für Betreuung betroffener Mitarbeiter und Reisenden¹⁰.

Die Unfallmeldestelle | Die Meldestelle EVU
organisieren in gegenseitiger Abstimmung die weitere Betreuung der Mitarbeiter und Reisenden.

5.9.4 Ergreifen erster Maßnahmen

Bis zum Eintreffen des Notfallmanagers ergreift – soweit möglich – ein anwesender Mitarbeiter des EIU ansonsten ein Mitarbeiter des EVU (in der Regel der Zugführer oder Triebfahrzeugführer), die ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren und zur Einleitung von ersten Hilfsmaßnahmen gemäß Unfallmeldetafel I. Welche Maßnahmen ergriffen werden, wird den Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb während der Ausbildung vermittelt.

5.9.5 Aussagen und Auskünfte der Mitarbeiter

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne von Abschnitt 4.2 ist der Notfallmanager vor Ort der erste Ansprechpartner für die zur Untersuchung zuständigen Stellen. Mitarbeiter der EIU und der EVU dürfen keine Äußerungen zum gefährlichen Ereignis gegenüber Dritten machen (insbesondere zu Hergang, Ursachen, Beteiligungen, Verursachungsbeiträgen und Verschuldensfragen); dies obliegt allein den zuständigen staatlichen oder durch das Eisenbahnunternehmen bestimmten Stellen. Die Mitarbeiter der EIU und der EVU sind je-

⁹ Hinweise hierzu gibt z. B. das Merkblatt „Anleitung zur Ersten Hilfe“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) BGI 503 (<http://www.dguv.de/ersthilfe/de/pdf/bgi503.pdf>). Dieses Merkblatt richtet sich in erster Linie an Mitarbeiter, die die Unternehmen im Rahmen § 26 BGV A1 „Grundsätze der Prävention“ zum Ersthelfer ausbilden.

¹⁰ Weitergehende Hinweise zur entsprechenden Organisation und Ausbildung enthält die VDV-Mitteilung 9031 „Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach einem Extremerlebnis“.

doch im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verpflichtet, die notwendigen Angaben gegenüber der Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Staatsanwaltschaft sowie der zuständigen Stelle des eigenen Unternehmens zu machen. Schuldanerkenntnisse dürfen nicht abgegeben werden

Wenn ein Mitarbeiter als Zeuge oder Beschuldigter von der Polizei vernommen wird, hat er Zurückhaltung zu üben. Gegenüber der Polizei besteht als Zeuge oder Beschuldigter keine Pflicht, Angaben zur Sache zu machen (vgl. § 161a StPO).

Das Unternehmen weist die Mitarbeiter auf ihr Auskunftsverweigerungsrecht (entsprechend § 55 StPO) hin. Der Mitarbeiter kann, außer den Angaben zur Person, die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 52 Absatz 1 StPO bezeichneten Angehörigen der Gefahr aussetzen würde, wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit verfolgt zu werden.

Die Mitarbeiter der EIU und der EVU haben bei förmlicher zeugenschaftlicher Vernehmung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde oder die Staatsanwaltschaft nach entsprechender Belehrung nur Tatsachen zu bekunden und dürfen keine Vermutungen, Interpretationen oder Wertungen äußern. Hat der so befragte Mitarbeiter keine exakte Erinnerung mehr, hat er dies den zuständigen Stellen mitzuteilen. Bei Zweifeln über die eigene Stellung im sich anschließenden Verfahren¹¹ kann der Betroffene einen Rechtsbeistand konsultieren, bevor er Angaben zur Sache macht.

5.10 Benachrichtigung der Polizei

Das EIU benachrichtigt in den in Unfallmeldetafel III genannten Fällen die zuständige Polizei.

Das EVU kann in den in Unfallmeldetafel III genannten Fällen die zuständige Polizei benachrichtigen.

Im Übrigen steht die Benachrichtigung der Polizei im Ermessen der handelnden Personen.

5.11 Technische Hilfeleistung

Die technische Hilfeleistung umfasst das Räumen der Strecke (Abschleppen), die technische Hilfeleistung zur Rettung oder Gefahrenabwehr und die technische Hilfeleistung zur Beseitigung von Unfallfolgen.

¹¹ Dies gilt in Situationen, in denen unklar ist, ob ein Mitarbeiter als Zeuge oder als Beschuldigter vernommen werden soll.

5.11.1 Räumen der Strecke

Die EVU sind nach § 15 Absatz 2 EIBV verpflichtet, die Räumung einer Strecke von liegengebliebenen Zügen zu unterstützen. Das EIU erteilt hierzu im Einzelfall betriebliche Weisungen an das EVU.

5.11.2 Notfalltechnik – Einsatz nach Abschluss der Rettungsarbeiten

Der Einsatz von Notfalltechnik – nach Abschluss der Rettungsarbeiten – zu Bergungsmaßnahmen, die z. B. die Wiederaufnahme des Verkehrs vorbereiten sollen, wird individuell vereinbart.

5.12 Maßnahmen zur Behebung der Unfallfolgen

Die Rettung von Personen, die Brandbekämpfung und die Vermeidung von Folgeschäden (Gefahrenabwehr) haben absoluten Vorrang.

Das EIU leitet nicht am Ereignis beteiligte Züge – wenn möglich – um.

Das EIU informiert von einer Streckensperrung betroffene EVU und teilt – wenn möglich – die voraussichtliche Dauer mit. Das EIU sorgt nach Abschluss der Rettungsarbeiten und nach Abschluss der Untersuchung des Ereignisses (nach Freigabe durch Ermittlungsbehörden (Staatsanwaltschaft, Eisenbahnaufsichtsbehörde)) für die Beseitigung der Schäden (so weit vorhanden) und für eine rasche Wiederaufnahme des Betriebs. Es unterrichtet hierüber die EVU.

Das EVU organisiert, wenn erforderlich, einen Ersatzverkehr.

Das EVU leistet Unterstützung bei der Beseitigung der Unfallfolgen.

Das EVU wirkt mit bei der Wiederaufnahme des Betriebes, z. B. mit Ersatztriebfahrzeug(en).

5.13 Übungen

Das EIU beteiligt sich in angemessenen Abständen an Übungen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS). Die EVU beteiligen sich an diesen Übungen in Abstimmung mit dem EIU.

6 Unterrichtung der Eisenbahnaufsichtsbehörde

6.1 Eilige Meldung

Das EIU meldet die in Unfallmeldetafel III (Anlage 3) aufgeführten gefährlichen Ereignisse eilig mündlich oder schriftlich an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde. Innerhalb des ersten Werktags nach dem Ereignis wird die eilige Meldung durch die im EIU zuständige Stelle konkretisiert.

6.2 Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde

Das EIU berichtet der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde schriftlich über die gefährlichen Ereignisse – die gemäß Unfallmeldetafel III eilig zu melden sind – über die Eilmeldung hinaus, innerhalb zweier Wochen unter Verwendung eines Meldebogens.

Nach Anordnung der Aufsichtsbehörde werden Störungen im Sinne des Abschnittes 4.2.2 unter Verwendung eines Meldebogens innerhalb zweier Wochen der Aufsichtsbehörde gemeldet.

Anlage 4 enthält ein Muster eines Meldebogens. Beim Ausfüllen des Meldebogens verwendet das EIU die im Rahmen der Untersuchung (vgl. Abschnitt 7) gewonnen Erkenntnisse.

6.3 Weitere Meldepflichten

Weitere Meldepflichten nach gefährlichen Ereignissen können sich ergeben z. B.

- aus dem Verkehrsstatistikgesetz,
- im Rahmen des Sicherheitsberichts nach § 6 ESiV,
- aus dem Gefahrgutrecht (Meldung an Wasserbehörde/Wasserschutzbehörde und Gewerbeaufsicht),
- aus dem Steuerrecht an den Zoll,
- bei Arbeitsunfällen an den Unfallversicherungsträger,
- aus dem Verwendungsvertrag bei der Beteiligung von Fahrzeugen fremder Halter.

Etwaige Meldepflichten an Versicherungen ergeben sich aus den entsprechenden Verträgen.

7 Aufnahme und Untersuchung gefährlicher Ereignisse

Unabhängig von etwaigen Untersuchungen durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Unfalluntersuchungsstelle oder die Staatsanwaltschaft sind die Eisenbahnunternehmen nach den in Abschnitt 1 zitierten Rechtsquellen verpflichtet, gefährliche Ereignisse selbst zu untersuchen. Die Untersuchung durch die Eisenbahnunternehmen erfolgt

- durch jedes betroffene Unternehmen einzeln
- oder
- nach Vereinbarung gemeinsam von mehreren Unternehmen, z. B. EVU, EIU.

Auch bei einer getrennten Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses haben sich die beteiligten Eisenbahnunternehmen bei der Untersuchung zu unterstützen, insbesondere durch die Bereitstellung von Informationen.

7.1 Aufnahme eines gefährlichen Ereignisses

War das gefährliche Ereignis eilig an die für die Infrastruktur zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde zu melden (vgl. Abschnitt 6), so teilt die Eisenbahnaufsichtsbehörde dem Eisenbahnunternehmen mit, ob sie eine eigenständige Aufnahme (Unfallaufnahme) durchführt.

Veränderungen am Ereignisort, z. B. Lage der Beweismittel, dürfen nur vorgenommen werden, wenn der unveränderte Zustand dokumentiert wurde und Polizei, Staatsanwaltschaft und Eisenbahnaufsichtsbehörde im Rahmen ihrer Unfallaufnahme zustimmen oder wenn diese auf eine eigenständige Unfallaufnahme verzichten. Das gilt nicht für die Rettung von Personen oder zur Vermeidung weiterer Schäden an Gegenständen oder der Umwelt.

Gesicherte Beweisstücke und Spuren sind auf Anordnung auch nachträglich an Polizei, Staatsanwaltschaft oder Eisenbahnaufsichtsbehörde zu übergeben, dies gilt auch für Fotos, Videos, Datenaufzeichnungen und Skizzen. Vor der Übergabe soll jedoch, wenn möglich, ein Duplikat für die eigene Untersuchung der Eisenbahnunternehmen erstellt werden.

Bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, ist der Tatbestand nach Abschnitt 7.3.3 aufzunehmen.

7.2 Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses

Die im Eisenbahnunternehmen beauftragte Stelle führt die Untersuchung durch.

7.2.1 Einzelheiten der Untersuchung

Die Untersuchung berücksichtigt je nach Lage des Falles insbesondere:

- a) Stellung der Weichen, Fahrstraßen, Signale und Blockfelder, Zählwerkstände,
- b) Sichtbarkeit und Beleuchtung der Signale,
- c) Handhabung des Zugmelde-/Zugleitbetriebs, der Fahrwegprüfung und der Bremsprobe,
- d) Zustand des Oberbaues, Lage der Weichenzungen, Entgleisungsspuren,
- e) Wetter und Sichtverhältnisse, schlüpfrige Schienen,
- f) Zusammensetzung des Zuges, Zustand der Fahrzeuge und Bremsen, Stellung der Absperrhähne, der Lastwechsel, der Steuerventile und des Führerbremsventils, Bremsweg, Bremsspur, Sandung, Bremsgewicht, Bremshundertstel,
- g) Sicherung von Beweisstücken und Spuren (z. B. fahrdienstliche Unterlagen, Sprachspeicher, Fahrtverlaufsaufzeichnungen), Aufnahme von Lichtbildern, Skizzen,
- h) Aussagen bahnfremder Zeugen (Anschriften aufschreiben),
- i) Befragung der Mitarbeiter.

7.2.2 Anforderung von Informationen

Hat das untersuchende Eisenbahnunternehmen keinen direkten Zugriff auf die unter 7.2.1 genannten Informationen, so kann es diese beim betroffenen Eisenbahnunternehmen anfordern.

7.3 Interner Untersuchungsbericht

Das Eisenbahnunternehmen legt fest, wie der Untersuchungsbericht zu erstellen ist und wie er im Unternehmen verwendet wird.

7.3.1 Inhalt des Untersuchungsberichts

Der Untersuchungsbericht enthält – wenn möglich unter Verwendung von Skizzen bzw. Fotografien – insbesondere folgende Punkte:

- a) Tag, Zeit, Ort und Wetter,
- b) Art des Ereignisses,
- c) Hergang,
- d) festgestellte Ursache des Ereignisses bzw. eingeleitete Maßnahmen zur Ermittlung der Ursache,

- e) verunglückte Personen (Name, Anschrift, Alter), Art der Verletzung; dabei Angabe, ob es sich um Mitarbeiter der beteiligten Eisenbahnen (einschließlich von der Eisenbahn beauftragte Dritte), Reisende oder Dritte handelt,
- f) Art und geschätzte Höhe des Schadens an Bahn- und sonstigen Anlagen, Ladung, Umwelt, Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen,
- g) Betriebsstörungen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung sowie zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Weiterbeförderung der Reisenden,
- h) Meldung an andere Stellen, z. B. Polizei; Maßnahmen dieser Stellen,
- i) andere Beteiligte Eisenbahnunternehmen (EVU, EIU) und Angaben zu der dort die Untersuchung führenden Stelle,
- j) Angaben, ob öffentliches Aufsehen bestand bzw. ob in den Medien über das Ereignis berichtet wurde.

7.3.2 Angaben zu beteiligten Mitarbeitern

Sofern ein Fehlverhalten eines Mitarbeiters in Frage kommt, werden im Untersuchungsbericht folgende zusätzliche Angaben gemacht :

- a) Name, Funktion und Lebensalter,
- b) Tag des Eintritts in den Eisenbahndienst,
- c) Zeitpunkt, seit dem er in der betreffenden Funktion und auf dem Dienstposten ständig oder als Vertreter tätig ist,
- d) am Tag des gefährlichen Ereignisses und am Vortag geleistete Dienstschichten,
- e) letzte vorhergehende Fortbildung des Mitarbeiters,
- f) letzte Überwachung des Mitarbeiters,
- g) letzte Tauglichkeitsuntersuchung des Mitarbeiters mit Ergebnis.

Der Untersuchungsbericht enthält dabei nur die für den Unfall und eisenbahnrechtlich relevanten Angaben. Zu weiteren personenbezogenen Angaben kann auf eine Personalakte verwiesen werden.

7.3.3 Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen

Bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, werden dem Untersuchungsbericht die Tatbestandsaufnahme nach Anlage 5 und eine Lageskizze beigelegt. In dieser ist darzustellen:

- Himmelsrichtung durch Nordpfeil,
- Unfallstelle durch rotes Kreuz,
- Weg und Fahrtrichtung der Straßen- und Eisenbahnfahrzeuge durch verschiedene Farben,
- Neigung und Krümmung von Bahn und Straße,
- tatsächliche Sichtverhältnisse in der für den Unfall in Frage kommenden Sichtfläche,
- Standort der Straßen- und Eisenbahnfahrzeuge nach dem Unfall,

- Standort der Schranken, der Blinklicht- oder Lichtzeichenanlage, des Wärters,
- Standort der Eisenbahnsignale und Straßenverkehrszeichen mit Entfernungsangaben.

7.4 Auswertung des Berichts und Dokumentation der Erkenntnisse

Das Eisenbahnunternehmen wertet den Untersuchungsbericht aus und prüft, ob sich aus der ermittelten Ursache Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebssicherheit folgern lassen und dokumentiert diese Ergebnisse im Untersuchungsbericht.

Anlage 1 (zu 5.6.1)

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I (Muster)

Strecke / Netz _____ Betriebsstelle: _____

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen: (Notruf absetzen – FV-NE § 19 (7))

Funk Kanal: _____ Telefon: _____
Mobilfunk: _____

... Streckensperrung / Gleissperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Strecke von ... nach ... ; Bahn-km

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

... Gefährliche Stoffe freigegeben (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löscher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Notfallmanager des EIU bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand: _____

Datum _____

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II (Muster)

für die Unfallmeldestelle
(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	
	zuständige Feuerwehr(en)	
	zuständige Rettungsdienste	
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen. Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle wenn erforderlich: Bautechnische Dienstelle Signaldienst Fahrleitungsdienst	
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

Stand:

Anlage 2b (zu 5.6.2)

(Eisenbahnverkehrsunternehmen)

Meldetafel EVU (Muster¹)

für die Meldestelle EVU _____

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer)
1.	Weiterleitung einer eingegangenen Unfallmeldung an die Unfallmeldestelle (EIU).	
2.	Verständigung Notfallmitarbeiter EVU.	
3.	Andere Behörden und Stellen verständigen; z.B. Zoll, wenn Zollgut betroffen	
4.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren.	
5.	Betreuung/Evakuierung der Reisenden organisieren und mit EIU abstimmen.	
6.	Umleitungen oder Busnotverkehr wenn nötig organisieren Fahrgastinformation veranlassen	
7.	Nach Rücksprache mit Notfallmitarbeiter des EVU: - Werkstatt benachrichtigen - Lauffähigkeitsuntersuchung veranlassen - Ersatztriebfahrzeug/-zug organisieren	

Stand:

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

¹ Kann auch außerhalb des örtlichen Geltungsbereichs der BUVO-NE angewendet werden.

Unfallmeldetafel III

		<p>Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags.</p> <p>Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.</p>	
Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an Eisenbahnaufsichtsbehörde	Meldung an Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden.	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten.		Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen.		Ja
4.1	dabei: Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort).	Ja	
5.1	dabei: Ereignisse, an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind.	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffen in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll).	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen.	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern.	Ja	Ja

Anlage 4 (zu 6.2)

Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde (Meldebogen)

interne Ereignis-Nr.

Bericht (Muster)

zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb

a)

Datum: **Uhrzeit:**

Ort (Bahn / Gleis / Weiche / km):

Straße (B / L / K / sonstige):

Wetter/Sicht:

b) **Art des Ereignisses** (bitte ankreuzen)

Unfall (gemäß BUVO-NE, Abschnitt 4.2.1):

- Kollision
- Entgleisung
- Personunfall
- Bahnübergangsunfall (Zusammenprall)
- Fahrzeugbrand
- Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb

Störung (gemäß BUVO-NE, Abschnitt 4.2.2):

- Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff
- Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt
- Störung am Bahnübergang
- Störung am Fahrzeug
- Störung an der Infrastruktur
- Störung durch betriebliche Fehlhandlung

c) **Hergang** (Sachverhalt, Bremsverhältnisse, Zahl der Achsen, Gewicht, bei Zügen Art und Nr. der Züge)

d) **Ursache** (soweit bereits festgestellt bzw. eingeleitete Maßnahmen zu deren Feststellung)

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

e) verunglückte Personen

Tote:
.....
(Name, Alter, Anschrift) Mitarbeiter der Eisenbahn / Reisender / Dritte *)

Schwerverletzte:
.....
(Name, Alter, Anschrift) Mitarbeiter der Eisenbahn / Reisender / Dritte *)

Leichtverletzte:
.....
(Name, Alter, Anschrift) Mitarbeiter der Eisenbahn / Reisender / Dritte *)

f) Art und geschätzte Höhe des Schadens

Gesamtschaden:	EUR	0,00
davon Bahnanlagen:	EUR	0,00
Eisenbahnfahrzeuge:	EUR	0,00
Straßenfahrzeuge:	EUR	0,00
sonstige Anlagen	EUR	0,00
Ladung	EUR	0,00
Umwelt	EUR	0,00

g) Betriebsstörungen und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung sowie zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Weiterbeförderung der Reisenden (z.B. Streckensperrung)

h) Meldung an andere Stellen (Polizei usw.) Maßnahmen dieser Stellen

Eisenbahnaufsichtsbehörde:

Landespolizei (Tg-Buch-Nr.):

Bundespolizei (Tg-Buch-Nr.):

Staatsanwaltschaft:

Inspektion Kriminalitätsbekämpfung

.....

i) andere Beteiligte Eisenbahnunternehmen

(EVU/ EIU und Angaben zu der dort die Untersuchung führenden Stelle – Anschrift, Rufnummer, E-Mail)

.....

.....

*) Nichtzutreffendes streichen

j) Angaben, ob öffentliches Aufsehen bestand bzw. ob in den Medien über das Ereignis berichtet wurde (mit Name und Zeit).

k) Angaben zu beteiligten Mitarbeitern (sofern ein Fehlverhalten eines Mitarbeiters in Frage kommt, zusätzliche Angaben. In den Bericht werden dabei nur die für den Unfall und eisenbahnrechtlich relevanten Angaben aufgenommen, zu weiteren personenbezogenen Angaben kann auf eine Personalakte verwiesen werden).

- a) Name, Funktion und Lebensalter
- b) Tag des Eintritts in den Eisenbahndienst,
- c) Zeitpunkt, seit dem er in der betreffenden Funktion und auf dem Dienstposten ständig oder als Vertreter tätig ist,
- d) am Tag des gefährlichen Ereignisses und am Vortag geleistete Dienstschichten,
- e) letzte vorübergehende Fortbildung des Mitarbeiters,
- f) letzte Überwachung des Mitarbeiters,
- g) letzte Tauglichkeitsuntersuchung des Mitarbeiters mit Ergebnis.

l) Gefährliche Ereignisse die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen

Bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, werden dem Bericht die Tatbestandsaufnahme nach BUVO-NE, Anlage 5 und eine Lageskizze beigelegt.

m) Schlussfolgerungen (eingeleitete Maßnahmen, Auswertung des Ereignisses usw.)

n) Bemerkungen

Aufgestellt:

.....
(Ort) (Datum) (Unterschrift, Funktion)

Anlagen: *)

- Tatbestandsaufnahme nach BUVO-NE Anlage 5 (nur bei Unfällen mit Straßenverkehrsteilnehmern)
- Lageskizze (Nordpfeil, Unfallstelle durch rotes Kreuz, Bewegungsrichtung der Beteiligten)
- Ausdruck Fahrtverlaufsbeschreibung (z. B. Aufzeichnung PZB 90)
- Dienstliche Äußerung
-

*) Nichtzutreffendes streichen

- Bericht (Meldebogen), Seite 3 -

interne Ereignis-Nr.

Gefährliche Ereignisse, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen - Tatbestandsaufnahme (Muster) -

Bei gefährlichen Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, oder bei Beschädigung von Sicherungsanlagen an Bahnübergängen wird das Ereignis anhand der Tatbestandsaufnahme aufgenommen.

Anlage zum Bericht / Untersuchungsbericht vom

Anlage zur Tatbestandsaufnahme: Lageskizze

Generell gilt: Nichtzutreffendes streichen, Angaben erforderlichenfalls ergänzen!
Angaben nur auf die Geh- oder Fahrrichtung der Unfallbeteiligten beziehen.

A. Tag, Zeit, Witterung

1. Datum Wochentag

2. Uhrzeit Tageslicht, Dämmerung, Dunkelheit, Mondlicht

3. Wetter
Sicht (z. B. Nebel, Sicht etwa 10 m)
Windrichtung und -stärke
Straßenglätte

B. Örtlichkeit

1. Bahnübergang: ja / nein falls "nein":
Bahn neben / in der Straße

2. Unfallort: Bahn-km in
zwischen und
Gemeindebezirk

3. Bahn: Neigung und Richtung:
Gefälle 1: Steigung 1:
rechts
Bogen ----- Halbmesser m.
links

Eine Datei dieses Musters ist beim VDV erhältlich.

4. Straße:

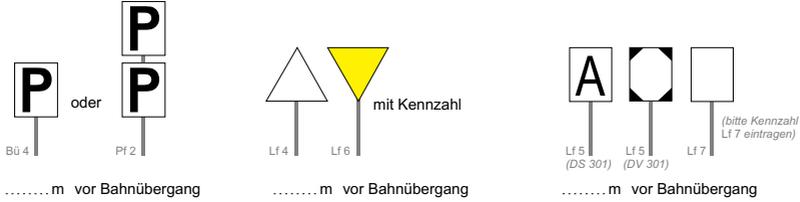
- a) Bundesstraße Nr., Landesstraße Nr., Kreisstraße Nr.
Ortsverbindungsweg, Gemeindestraße, Feldweg, Waldweg, Privatweg, Überfahrt, Fußweg :
von nach
Straßenname
- b) schwacher / mäßiger / starker Verkehr
- c) Oberfläche: Beton, Asphalt, Teer, Großpflaster, Kleinpflaster, unbefestigt :
.....
- d) Zustand (z.B. Fahrbahn, gewölbt, Schlaglöcher, Glätte, schmierig)
vor dem Bahnübergang:
zwischen den Schienen:
Schienenoberkante und Fahrbahnbelag in gleicher Höhe ja / nein
Breite vor dem Bahnübergang m
auf dem Bahnübergang m
- e) Neigung und Kreuzungswinkel:
Gefälle 1: Steigung 1:
Kreuzungswinkel zwischen Bahn und Straße

C. Sicherung

1. Bahnübergang: Schranke (fern-/ nahbedient, Anrufschränke, Gitterbehang, rückstrahlend, mit Lichtzeichen
Blinklicht (rot), mit Halbschranken
rechts / links / beiderseitig **), mit Wecker, in Betrieb (Zeuge) / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht
.....
- Lichtzeichenanlage (Rot-Gelb / Rot-Gelb-Grün), mit Halbschranken
rechts / links / beiderseitig **), mit Wecker, in Betrieb / gestört, mit Überwachungssignal / fernüberwacht
.....
- Sicherung durch Posten (Zugbegleiter / Rangierer / mit Signalfahne, rotleuchtender Handlampe, Signalhorn)
.....
(Name)
- nichttechnisch gesichert (Übersicht und hörbare Signale / Übersicht / hörbare Signale)
.....
- sonstige Einrichtungen (Hecktor, Drehkreuz, Umlaufsperrn)
.....

**) Örtliche Besonderheiten wie zusätzliche Optiken an Peitschenmast für Seitenwege usw., erforderlichenfalls in Skizze darstellen

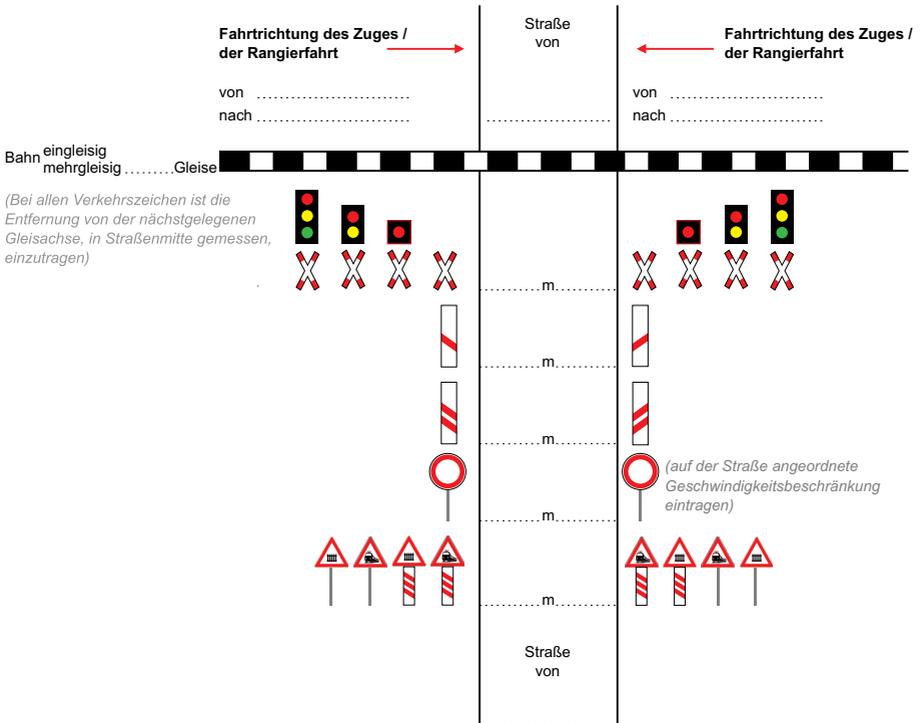
2. Bahn: Welche Signale sind aufgestellt und in welchem Abstand vom Kreuzungsmittelpunkt?
(z.B. Signal Bü 4, Pf 2, Lf 4, Lf 5)



Sonstige Signale (z.B. Trapeztafeln, Überwachungssignale, Rautentafeln, Merktafeln, Langsamfahrtsignale):

.....

3. Straße: Welche Straßenverkehrszeichen sind aufgestellt?
(Nicht vorhandene Zeichen sind im Bild zu streichen, zusätzliche nachzutragen)



(Zusatzschilder oder Zusatzangaben sind einzutragen, nicht rückstrahlende Verkehrszeichen sind durch "nr" zu kennzeichnen.)



Zustand und Sichtbarkeit: (auch außergewöhnliche Höhe und besondere Beleuchtung der Verkehrszeichen)

.....

4. Sichtverhältnisse in Augenhöhe des beteiligten Straßenverkehrsteilnehmers

- a) 6 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 10$ km/h m
- b) 41 m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} = 50$ km/h m
- c) m vor dem Andreaskreuz oder vor der Haltelinie für $V_{St} =$ km/h
oder bei einer Wegeneigung über 7% m
- d) 2,75 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Fuß- und Radwegen)
- e) 6,50 m vor der nächstgelegenen Gleisachse (nur bei Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr) m

Sind ständige Sichthindernisse vorhanden, welche?

.....

Kann die Bahn vor diesen Sichthindernissen eingesehen werden?

(Sichthindernisse und Sichtlinien in Lageskizze eintragen)

Sonstige vorübergehende Sichthindernisse zur Zeit des Unfalls:

5. Beleuchtung:

- a) Überwegbeleuchtung
- b) Schrankenleuchten
(bei a) und b) Art und Zahl der Beleuchtungskörper angeben)
- c) Straßenbeleuchtung, Lichtreklame (Blendung?)
- d) Spitzensignal: Spitzenlichter, aufgeblendet/abgeblendet, Handlampe (z. B. bei geschobener Einheit und Spitze besetzt)
- e) Zuginnenbeleuchtung vom bis Wagen

D. Unfallangaben:

1. Bahn:

- a) Zug-Nr. / Rangierfahrt / Nebenfahrzeug
von nach
- b) Zusammensetzung: Tfz-Nr. (besetzter Führerstand, vorn, Mitte, hinten) (ziehend, schiebend, allein)
Wagen (Reihenfolge)
- c) Zuggewicht t , Bremsgewicht t
Mindestbremsleistung vorhandene Bremsleistung
- d) festgestellter Bremsweg m
- e) Geschwindigkeit: zulässige km/h, tatsächliche Geschwindigkeit km/h,
- f) Achtungssignal gegeben? ja / nein, wo wie oft
Zeugen :
- g) Wurde Schnellbremsung durchgeführt? Ja / nein Magnetschienenbremse? Ja / nein
- h) Sandstreuer betätigt? Ja / nein

2. Straßenverkehrsteilnehmer:

- a) Fahrzeugart und -type
Amtl. Kennzeichen des Kfz des Anhängers
Fahrzeughalter
- b) Besetzung Personen
Ladung (Art und Gewicht)
Eigengewicht des Fahrzeugs
- c) Zustand des Fahrzeugs der Bereifung
Führerhaus ganz / teilweise geschlossen, Fenster geöffnet / geschlossen
Bremsbedienung
welcher Gang eingeschaltet ?
welche Beleuchtung eingeschaltet ?
- d) Festgestellte Bremsspur m
- e) Unfallbeteiligter bzw. Fahrer: Name:
Anschrift
ortskundig / ortsunkundig Sicherheitsgurt angelegt
Verdacht auf Alkohol oder Drogen Blutuntersuchung
körperliche Gebrechen
sonstige Behinderungen (Ablenkung oder Behinderung durch Mitfahrer, Radio, Übermüdung, beschlagene Scheiben,
Blendung, Ladung, sonstigen Straßenverkehr, Ohrenschützer usw.)
.....
.....
.....
- f) Gefahrene Geschwindigkeit:
geschätzt km/h, von wem?
nach Angabe des Fahrers km/h, nach Fahrtschreiber km/h
- g) Benutzte Straßenseite: rechts / Mitte / links

3. Polizei: Unfall aufgenommen? Ja / nein, welche Stelle?

.....
.....
.....

Tagebuchnummer/Aktenzeichen der Polizei.....

Aufgestellt:

....., den

.....
(Unterschrift, Funktion)

Anlage 6

Verzeichnis der Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BOS	Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen
EIBV	Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESiV	Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems
EUV	Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn(en)
RID	<i>Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)</i> – Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
SGB	Sozialgesetzbuch
StPO	Strafprozeßordnung
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel

FO	Eilige Meldung - EVU Transdev GmbH	
FO-QU-028a		Revision: 04/06.2014

Lokaler Ansprechpartner [Local Sender]		Beteiligtes Unternehmen [Entity involved]	
Position		Bundesland / Netz [Country / Contract]	
Telefon [Phone]		Ereignisort / [event location] (Strecke von – nach)	
Zentrale Rufbereitschaft [National contact person]	+49 30 200 73-299	Datum / Uhrzeit [Event date and hour]	

Ereignis am..[Accident/Incident at...]

Bahnhof/Haltepunkt / [station] | Bahnübergang / [level crossing] | Bahnanlage / [railway property]

mutmaßlicher Suizid / [presumably suicide]:

Sind Kinder/ Jugendliche unter den Verletzten/ Getöteten? ja [yes]/ nein [no]

[Children/Adolescents (fatally) injured?]

Ereignis (bitte alle zutreffenden Felder ankreuzen) / [Event Nature]

Unfall [accident]

- Verkehr** (Straße, Schiene, Wasser) außer- oder innerhalb der Abstellung / [Traffic]
- Anderer Unfall** (Sturz, Ausrutschen, Leckage, Verschmutzung, ...) / [Other accident]

Feuer, Explosion, Überschwemmung / [Fire, explosion, flood]

- Naturereignis** (Regen, Schnee, Hagel, Erdbeben ...) / [Natural event]
- andere Ursachen** (Strom, Gebäude ...) / [other causes]

Aggression, Vandalismus, Böswilligkeit, Einbruch, Diebstahl / [Aggression, vandalism, malevolence,...]

- gegen eine **Person**, / [against person]
- gegenüber **Eigentumswerten** (Fahrzeuge, Abstellung, Infrastruktur, ...) / [against assets]
- gegenüber der **IT**, Informations- und Kommunikationssysteme / [against IT]

Nichtbeachtung von Gesetzen, Vorschriften sowie von Verträgen / [Non-Compliance identified]

- Rechts-, Sozial-, Umweltgesetze, Gesundheit und Arbeitssicherheit, ...) / [law, regulation, contract]
- Verfahren / Richtlinien / [procedures, policy]
- Verpflichtungen / [commitment, engagement]

Mitarbeiter, GF, Unternehmen verwickelt in bzw. beschuldigt wegen / [Internal attitude related issue]

- Diebstahl, Korruption, Betrug, Interessenkonflikte / [Internal theft]
- Diskriminierung, Belästigung / [respect]
- sonstige Rechtsstreitigkeiten, Klage, Strafe, Untersuchungen (juristische oder behördlich) / [other litigation complaint, penalty, investigation, ...]

Diebstahl oder Betrug durch **Externe** / [External theft]

Streik, Demonstrationen / [Strike, demonstration]

Ausfälle, Störung (Fahrzeug, Infrastruktur, Informationssystem, Kommunikation ...) / [malfunction, failure]

anderer Vorfall, der Auswirkungen auf Personen, Dienstleistungen, Image o.ä. haben könnte (Auftragsverlust) / [other event likely to have an impact on persons, goods or image]

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular an folgende Verteilerlisten:

alert.transdev@transdev.fr und AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de

FO	Eilige Meldung - EVU Transdev GmbH	
FO-QU-028a		Revision: 04/06.2014

**Unmittelbare und künftige Folgen des Ereignisses (bitte alle Folgen einschätzen) /
[Immediate and future consequences of the event]:**

Geschätzte Auswirkungen [estimated impact]		Signifikante Auswirkungen Meldepflicht innerhalb 18 Stunden [significant consequences]	Erhebliche Auswirkungen Sofortige Meldepflicht [major consequences]
Medien, Web, Kunde [Media, Web, client]	<input type="checkbox"/>	Regional	<input type="checkbox"/> National oder Gruppe / [National or group]
Verletzte Personen [injured people]	<input type="checkbox"/>	≥ 3 Personen ins Krankenhaus [≥ 3 Taken to hospital]	<input type="checkbox"/> ≥ 1 dauerhafte Verletzung o. Lebensgefahr [≥ 1 permanent injuries or life threatened]
Detail Personal / [staff]	<input type="checkbox"/>	Personen ins Krankenhaus / [Taken to hospital]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
Fahrgäste / [passengers]	<input type="checkbox"/>	Personen ins Krankenhaus / [Taken to hospital]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
Dritte / [3 rd parties]	<input type="checkbox"/>	Personen ins Krankenhaus / [Taken to hospital]	Tote / [deceased] Dauerhafte Verletzungen / Lebensgefahr / [permanent injuries or life at risk]
Production Tool	<input type="checkbox"/>	Zerstörung ≥ 1 Fahrzeug (auch teilweise) bzw. ≥ 1 Gebäude) / [total destruction ≥ 1 vehicle or building]	<input type="checkbox"/> Zerstörung von mehreren Fahrzeugen oder mehreren Gebäude / Infrastruktur [destruction of several vehicles/ buildings]
Umwelt / [environment]	<input type="checkbox"/>	Verschmutzung, entsprechende Maßnahmen erforderlich [pollution, requiring depolluting action]	<input type="checkbox"/> Verschmutzung mit Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit [pollution with impact on public health]
Betriebsstörung [business disruption]	<input type="checkbox"/>	≥50% des Unternehmens ≥ 1 Tag Dauer [≥50% of entity; ≥ 1 day long]	<input type="checkbox"/> ≥50% des Unternehmen ; ≥ 7 Tage Dauer [≥50% of entity ; ≥ 7 days long]
Untersuchungen, Beschwerden, Geldstrafen, Verstöße [Investigation, ...]	<input type="checkbox"/>	von 1 M€ bis 10 M€ [from 1 M€ to 10 M€]	<input type="checkbox"/> ≥ 10 M€ <input type="checkbox"/> Rechtliche Untersuchung und / oder Strafverfahren gegen Personal/Betrieb [legal investigation and/or crime case]
Finanzielle Auswirkungen / [Economic]	<input type="checkbox"/>	von 1 M€ bis 10 M€ [from 1 M€ to 10 M€]	<input type="checkbox"/> ≥ 10 M€

Details

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular an folgende Verteilerlisten:
alert.transdev@transdev.fr und AVLeiligeMeldungBahn@transdev.de

Untersuchungsbericht zu gefährlichen Ereignissen auf der Infrastruktur(EIU) der Transdev Instandhaltung GmbH (TDI)

Datum der Berichtserstellung: xxx

Untersuchungsführer:

EBL stv. EBL öBL stv. öBL

Sylvia Horst

Name des Untersuchungsführers

Angaben zum gemeldeten Ereignis:

<input type="checkbox"/>	Bahnübergangs-Unfall
<input type="checkbox"/>	Unfall
<input type="checkbox"/>	Entgleisung
<input type="checkbox"/>	Sonstiges: auf Anweisung EBL

Ereignis-Nummer: xx-20xx

Ereignistag: xx.xx.20xx

Uhrzeit: xx:xx

Ereignisort: TDI Husum, ...

Zug Nr.: -

Rangierfahrt: ...

Untersuchungsbericht

**Untersuchungsbericht
- auszufüllen vom Untersuchungsführer -**

-Text-

Ggf. Bilder, Skizzen

-Text-

A. Verunglückte Personen:

...

B. Art und geschätzte Höhe des Schadens:

...

C. Angaben, ob öffentliches Aufsehen bestand bzw. in den Medien über das Ereignis berichtet wurde:

...

D. Festgestellte oder mutmaßliche Ursache des Ereignisses:

...

E. Eingeleitete Maßnahmen, Auswertung des Ereignisses

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Belehrung | <input type="checkbox"/> Nachschulung |
| <input type="checkbox"/> Kennnismachweis | <input type="checkbox"/> Überwachungsfahrt |
| <input type="checkbox"/> Begleitfahrten | <input type="checkbox"/> Simulatorfahrten |
| <input type="checkbox"/> Feststellung Tauglichkeit | |
| <input type="checkbox"/> sonstiges | |

...

- systemische Korrekturmaßnahme, Änderungsbedarf, Abstimmung mit Dritten (DB Re-gio, etc.)

...

F. Empfehlung von weiteren Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Ereignisse:

...

G. Beigefügte Anlagen

- Ermittlungsblatt Unfallbereitschaft
- Lageskizze
- Bahnübergänge
- Hergangsbeschreibung Tf
- Bilder
- Fahrtverlaufsaufzeichnung (PZB 90)
- Sonstiges

...

Untersuchungsbericht

xx.xx.20xx

xxx

Unterschrift

Datum

Funktion

Übersicht der Notfallmanager sowie der Bereitschaftshabenden der Unfallmeldestelle

1. Notfallmanager

Firma	Name	Funktion	Erreichbarkeit
Transdev Instandhaltung GmbH	Horst, Sylvia	EBL	0151 1252 0966
Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll	Allgemeine Rufnummer der Bereitschaft		04661 98088 43
	Dewald, Ingo	EBL, Notfallmanager	
	Schaefer, Thorsten	öBI, Notfallmanager	
	Schaar, Dirk	Notfallmanager	
	Jensen, Sören	Notfallmanager	
	Sattarzudeh, John	Notfallmanager	
	Sielaff, Michael	Notfallmanager	

2. Unfallmeldestelle

Firma	Name	Funktion	Erreichbarkeit
Transdev Instandhaltung GmbH	Allgemeine Rufnummer der Bereitschaft		04841 6623 328
	Nils Paulsen	TA	04841 6623 361
	Helge Thomsen	TA	04841 6623 338 0160 9058 3122
	Christian Demmin	AV	04841 6623 314 0171 227 8928
	Daniel Huber	AV	04841 6623 342 0175 430 4983
	Heiko Feihl	Ma Engineering	04841 6623 363