(BUVO-NE)

Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

(BUVO-NE)

– Ausgabe 2010 –

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN
Hauptstadtbüro Berlin

VDV-Hauptstadtbüro Berlin · Leipziger Platz 8 · D-10117 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 Einführungserlasse 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:
Flöttmann-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 Eisenbahnaufsichtsbehörde[1] 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 unterliegen[2].

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 (EUV) 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 Ereignisse[3]

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 Fehlhandlung

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. Primärereignis 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 Bahnübergangsbenutzern 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 Eisenbahnfahrzeugs mit einem Bahnübergangsbenutzer auf einem Bahnübergang.

Ein Aufprall auf Gegenstände, die ein Bahnübergangsbenutzer 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 nach[5].	

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 Einrichtung eines Unfallmeldewesens, • die Einrichtung mindestens einer Meldestelle[6], • 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,	• 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 | Meldestelle
kann vertraglich ein Dritter betraut werden, z. B.:

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

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

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

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, Unfallmeldetafel 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 anfordern[7]. 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

- 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 ein[8],
- sichert Beweise und
- ermittelt Zeugen.

- 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 ein[8],
- 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 Verkehrsabwicklung (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 ausbildet[9].

5.9.3 Betreuung

Der Notfallmanager sorgt für Betreuung betroffener Mitarbeiter und Reisenden[10].

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/erstehilfe/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 Verfahren[11] 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 (soweit 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 beigefügt. 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 freigeworden (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 (Muster[1])

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

		Wenn „Ja“ sind nach Abschnitt 6.1 die jeweiligen Ereignisse **eilig zu melden**, bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktags. Wenn eilig gemeldet, dann nach Abschnitt 6.2 innerhalb zweier Wochen Bericht an Eisenbahnaufsichtsbehörde.	
Lfd. Nr.	**Folgen bzw. Umstände des Ereignisses**	**Meldung an Einsenbahnaufsichtsbehörde**	**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
- ☐ Personenunfall
- ☐ 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

- Bericht (Meldebogen), Seite 2 -

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 vorhergehende 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 beigefügt.

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

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: .....

Bogen rechts / links ---------- Halbmesser ..... m.

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, Anrufschranke, 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)

.....

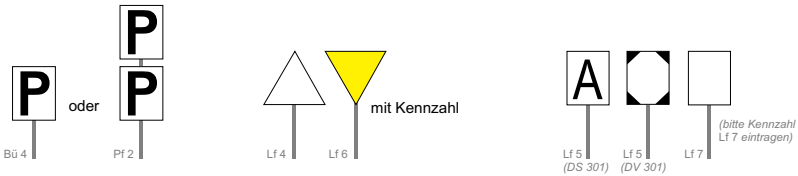
sonstige Einrichtungen (Hecktor, Drehkreuz, Umlaufsperren)

.....

**) 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)



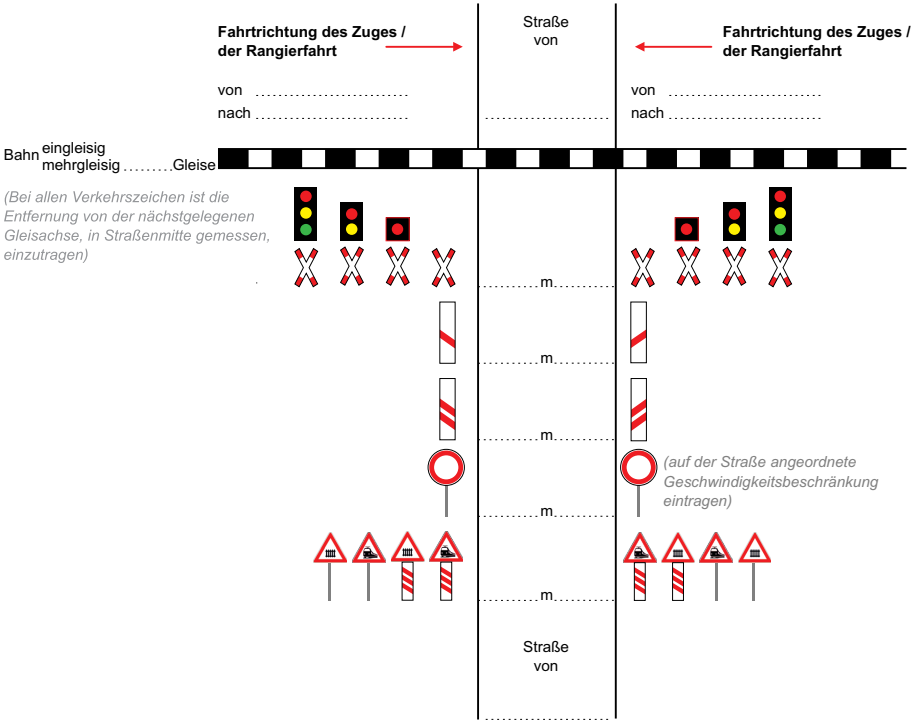
.....m vor Bahnübergang .....m vor Bahnübergang .....m vor Bahnübergang

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

.....

---

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.)

276
..... m
vor Bahnübergang

101
mit Zusatzzeichen
Zz .....

283
..... m
vor Bahnübergang

286
..... m
vor Bahnübergang

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

Mindestbremshundertstel ..... vorhandene Bremshundertstel .....

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	*Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)* – 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