

Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



Teil G Notfallmanagement

Erstausgabe 2016 / Berichtigung 8

Gültig ab 10.12.2023

Inhaltsverzeichnis

1. Notfallmanagement der NRE GmbH	4
2. Definitionen gefährlicher Ereignisse im Bahnbetrieb.....	5
3. Ausrüstungen des Notfallmanagers.....	8
4. Aufgaben des Notfallmanagers im Ereignisfall.....	9
5. Verhalten am Ereignisort.....	10
6. Auskünfte erteilen.....	10
7. Verständigung von Behörden in Ereignisfällen	11
UNFALLMELDETAFEL I	13
UNFALLMELDETAFEL II	15
UNFALLMELDETAFEL III	17

1. Notfallmanagement der NRE GmbH

Grundlage für das Notfallmanagement der NRE GmbH ist die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE).

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die NRE die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfskräften bzw. die Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Zugleiter / Notfallmanager.

Unfallmeldestelle gemäß BUVO-NE ist auf dem Streckennetz der NRE der Zugleiter Nossen.

Alle außergewöhnlichen Vorkommnisse im Betriebsablauf auf dem Streckennetz der NRE sind durch die Beteiligten **sofort** dem **Zugleiter Nossen** zu melden. Dieser verfährt entsprechend den Festlegungen der Unfallmeldetafel II und verständigt den Notfallmanager.

Der Notfallmanager am Ereignisort ist im Bedarfsfall durch Einsatzkräfte des betreffenden EVU zu unterstützen. Die BUVO-NE mit den Unfallmeldetafeln der NRE gelten auch für die jeweiligen EVU. Änderungen in den Unfallmeldetafeln werden von der NRE den EVU schriftlich mitgeteilt.

Das Arbeitsblatt **Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb** gemäß **Anlage 45** wird im Ereignisfall soweit möglich vom Notfallmanager geführt und ist nach Abschluss der Erstaufnahme der Eisenbahnbetriebsleitung zur Weiterführung zu übergeben. Diese untersucht das Ereignis abschließend, leitet erforderlichenfalls Maßnahmen ab und schließt die Führung des Berichtes ab.

2. Definitionen gefährlicher Ereignisse im Bahnbetrieb

In Anlehnung an die Definitionen der Richtlinie 2004/49/EG werden gefährliche Ereignisse grundsätzlich unterschieden in schwere Unfälle, Unfälle und Störungen. Da ein schwerer Unfall immer vom Begriffsinhalt des Wortes „Unfall“ mit erfasst ist, wird im Folgenden nur der Oberbegriff Unfall verwendet. Gefährliche Ereignisse im Sinne dieser Verfügung sind:

I. Unfall:

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

II. Störung:

- Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff
(schließt Fahrt ohne Fahrerlaubnis im Zugleitbetrieb ein)
- Unzulässige Einfahrt in einen besetzten Gleisabschnitt
- Störung am Bahnübergang
- Störung am Fahrzeug
- Störung an der Infrastruktur
- Störung durch betriebliche Fehlhandlung

Ist ein Ereignis beiden Ziffern zuzuordnen, ist Ziffer I. maßgebend. Für die Zuordnung ist das Ausgangs- bzw. Primäreignis ausschlaggebend. Die zuvor genannten gefährlichen Ereignisse sowie die zugehörigen Ereignisarten werden in den nachfolgenden Kapiteln definiert.

Unfall

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

Kollision

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

Zugkollision

Eine Zugkollision ist 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.

Hinweis:

Ein Aufprall auf Gegenstände ist zu melden, wenn hierdurch größere Schäden am Eisenbahnfahrzeug verursacht wurden. Ein Aufprall auf einen Gleisabschluss ist immer meldepflichtig. Tiere gelten als Gegenstände im Sinne dieser Definition. Eine Zugkollision mit Gegenständen auf Bahnübergängen wird als Bahnübergangsunfall eingestuft.

Sonstige Kollisionen

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

Entgleisung

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

Zugentgleisungen

Eine Zugentgleisung ist das Abheben eines Rades vom Gleis bei einer in Bewegung befindlichen Zugfahrt.

Hinweis:

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

Sonstige Entgleisungen

Eine sonstige Entgleisung, ist das Abheben eines Rades vom Gleis bei einem in Bewegung befindlichem Eisenbahnfahrzeug.

Personenunfall

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

Personenunfälle am bewegten Eisenbahnfahrzeug

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

Hinweis:

Als Personenunfall sind auch Stürze aus einem in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeug sowie das Erfassen von Mitarbeitern der Eisenbahnunternehmen oder unberechtigten Dritten im Gleisbereich (Aufprall auf Personen) zu melden. Suizide und Arbeitsunfälle sind gemäß §8 Sozialgesetzbuch Siebtes Buch (SGB VII) grundsätzlich nicht zu melden. Unfälle mit Bahnübergangsbenedutzern sind als Bahnübergangsunfall zu melden.

Personenunfall am stehenden Eisenbahnfahrzeug

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

Bahnübergangsunfall (Zusammenprall)

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

Hinweis:

Ein Aufprall auf Gegenstände, die ein Bahnübergangsbenedutzer verloren hat, ist ebenfalls als Bahnübergangsunfall zu melden.

Fahrzeugbrand

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

Hinweis:

Vandalismus sowie Brandstiftung sind nicht zu melden. Fahrzeugbrände, die sich während der Abstellphase ereignen und nicht zur unmittelbaren Beeinträchtigung des sicheren Eisenbahnbetriebes führen, sind grundsätzlich nicht zu melden.

Sonstiger Unfall im Eisenbahnbetrieb

Unter einem sonstigen Unfall im Eisenbahnbetrieb ist jeder Personen-, Sach- und Umweltschaden zu verstehen, der nicht in den vorgenannten Punkten zuzuordnen ist bzw. darin nicht explizit ausgeschlossen wurde. Ereignisse, die nach Maßgabe spezieller Gesetze und Rechtsverordnungen meldepflichtig sind, gelten nicht als sonstiger Unfall.

Störung

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

Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff

Eine Vorbeifahrt eines Zuges am Haltbegriff ist das Passieren eines Haltebegriffs durch ein Eisenbahnfahrzeug ohne Erlaubnis des Verantwortlichen. Unter Haltbegriff sind zu verstehen:

- haltgebietende Signale
- keine Zustimmung zur Fahrt durch den Fahrdienstleiter/Zugleiter bei Nichtvorhandensein ortsfester Signale
- Stellen, an denen gemäß schriftlichem oder mündlichem Auftrag zu halten ist.

Hinweis:

Nicht unter dieser Ereignisart zu melden sind ablaufende Eisenbahnfahrzeuge sowie vorzeitige Signalhaltfälle, bei denen ein Fahrzeug nicht mehr vor dem Signal angehalten werden kann.

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 in unzulässiger Weise erteilt wurde.

Störung am Bahnübergang

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

Hinweis:

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

Störung am Fahrzeug

Eine Störung am Fahrzeug sind Unregelmäßigkeiten an sicherheitsrelevanten Einrichtungen des Eisenbahnfahrzeugs, die einem weiteren sicheren Eisenbahnbetrieb entgegenstehen und nach deren Erkennen 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 Infrastrukturstörung ist zwischen Störungen am Bahnkörper, an der Leit- und Sicherungstechnik sowie an den 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 Kapiteln Störungen zuzuordnen sind.

3. Ausrüstungen des Notfallmanagers

Der Notfallmanager sollte auf folgende Ausrüstung Zugriff haben:

- Warnkleidung, Schutzhelm sowie Arbeitshandschuhe
- Beil, Spaten, Brechstange, Bolzenschneider, Seil
- Bandmaß, Handleuchte, Digitalkamera, Alkoholtester, Ölkreide
- Warnflagge, Absperrband, Plastiksäcke, Abdeckfolien
- Erdungsutensilien
- Kontaktdaten, GPS-Koordinaten zu bestimmten Punkten der Strecke, ggf. topographische Karten
- Wagenlisten bei Zügen mit Gefahrgut

4. Aufgaben des Notfallmanagers im Ereignisfall

Der Notfallmanager der NRE muss 24 Stunden täglich erreichbar sein. Er nimmt erste Meldungen entgegen, alarmiert bei Erfordernis Polizei, Rettungskräfte, Aufsichtsbehörden, EVU's sowie Eisenbahnbetriebsleitung und Geschäftsführung der NRE und führt den **Bericht zum gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb** gemäß **Anlage 45** soweit zutreffend und möglich.

Bei Bedarf kann er sich bei der telefonischen Erstverständigung des Vordrucks **Protokoll Erstaufnahme Ereignisse (Anlage 46)** bedienen und die Angaben später in den Vordruck gemäß Anlage 45 übernehmen.

Der Notfallmanager ist ab dem Zeitpunkt seiner Verständigung Einsatzleiter. Am Ereignisort wird die Einsatzleitung in der Regel von den Rettungskräften oder der Polizei übernommen, sofern diese anwesend sind. Der Notfallmanager ist dann beratend tätig. Bei einer Großschadenslage bleibt der Notfallmanager in der Einsatzleitung vor Ort. Bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb dürfen Betriebsbedienstete und weitere Beteiligte den Ereignisort nur mit Zustimmung des Notfallmanagers verlassen.

Der Notfallmanager bestätigt den Rettungskräften bei Erfordernis schriftlich die Sperrung bestimmter Gleisabschnitte. Dafür ist der Vordruck „Bestätigung über Einstellung des Eisenbahnbetriebes“ gem. **Anlage 38** zu verwenden.

Mit Eintreffen der Eisenbahnbetriebsleitung (EBL, öBl) am Ereignisort, legt diese die weitere Vorgehensweise fest. Übernimmt die Eisenbahnbetriebsleitung die Einsatzleitung, so sind die Rettungskräfte und der Zugleiter Nossen darüber zu verständigen.

Jedes EVU hat vor Zugang zur Infrastruktur der NRE Aufgleismerkblätter und Einsatzmerkblätter für ein schnelles und effizientes Bergen der Eisenbahnfahrzeuge und zur Rettung von Verletzten vorzulegen.

Informationen zum beförderten Gefahrgut befinden sich auf dem Triebfahrzeug bzw. bei der Notfalleitstelle.

Bei meldepflichtigen Ereignissen ist durch das beteiligte EVU innerhalb von **120 Minuten** ein Fachberater zu stellen.

Bahnerden darf nur durch nachweislich Berechtigte erfolgen. Die Aufhebung der Erdung und das zuschalten der Oberleitung ist nur durch eine technische Fachkraft gestattet.

5. Verhalten am Ereignisort

- (1) Jeder Betriebsbedienstete hat sich im Rahmen seiner Möglichkeiten an Hilfsmaßnahmen zu beteiligen.
- (2) Beim Auffinden von verletzten Personen muss Erste Hilfe geleistet werden.
- (3) Bis zum Eintreffen des Notfallmanagers der NRE, ist das Zugpersonal, wenn das Zugpersonal nicht mehr in der Lage sein sollte oder ein anderer Betriebsbeamter vor Ort, für folgende Aufgaben laut Unfallmeldetafel I verantwortlich:
 - Einleiten von ersten Maßnahmen zur Abwendung weiterer Gefahren.
 - Unverzügliche Verständigung des zuständigen Zugleiters.
 - Einleiten der ersten Hilfsmaßnahmen.
 - Bei Freiwerden gefährlicher Stoffe ist die GGVSEB zu beachten.

6. Auskünfte erteilen

Nur der Notfallmanager oder, wenn anwesend der Eisenbahnbetriebsleiter, gibt Auskünfte an die untersuchende Polizei oder Staatsanwaltschaft über Hergang und Folgen des gefährlichen Ereignisses. Andere Betriebsbedienstete der NRE geben keine Auskünfte und sind nur zur Angabe von Namen, Vornamen, Geburtsdatum und Bezeichnung des Eisenbahnunternehmens berechtigt.

Gegenüber Dritten werden Auskünfte im Zusammenhang mit Hergang und Schuldfrage nur durch die Geschäftsführung der NRE oder einer von ihr beauftragten Person abgegeben.

7. Verständigung von Behörden in Ereignisfällen

Die Landespolizei (LaPo) ist zu verständigen, wenn es zweckmäßig erscheint und:

- gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb mutwillig herbeigeführt werden, auch wenn nur ein Verdacht besteht,
- gefährliche Eingriffe verübt wurden, auch wenn nur der Verdacht besteht,
- Anschläge bzw. Überfälle auf Reisende und Mitarbeiter verübt wurden,
- Personen zu Schaden gekommen sind oder getötet wurden,
- ein Ereignis mit Straßenverkehrsteilnehmern eintritt und es im Interesse der NRE liegt,
- eine Gefahr durch das Freiwerden gefährlicher Güter besteht,
- aus dem Zug gestürzte Personen gesucht werden müssen.

Die Landeseisenbahnaufsicht Sachsen muss umgehend informiert werden, wenn:

- eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden,
- Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten (Krankenhausaufenthalt unter 24 Stunden),
- Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich verletzter Person, ausgenommen Suizid,
- Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen,
- Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden,
- Ereignisse, die geeignet sind, allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt z.B. immer vor, wenn die Presse vor Ort ist)
- Ereignisse, an denen Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind,
- tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge oder Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen, Vandalismus mit Unfallfolge,
- Explosionen, größere Brände sowie Brände in Zügen,
- Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 Stunden unterbrochen wird,
- Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen stehen

Inhalt der umgehenden Meldung an die Landeseisenbahnaufsicht Sachsen:

- Name des EIU und Telefonnummer,
- Ereignisart, grobe Einschätzung der Lage,
- Ereignisort mit km sowie zuständiger und benachbarter Betriebsstellen,
- Ereignistag, Uhrzeit,
- ggf. UN-Nummer

Zu den umgehenden Meldungen muss ein Unfallbericht innerhalb von **zwei Wochen** der Landeseisenbahnaufsicht Sachsen vorliegen. Er muss nach Pkt.6 der BUVO-NE erstellt werden. Der Unfallbericht muss **fünf Jahre** ab Datum des Einstellungsbescheides aufbewahrt werden.

Durchführung der Unfalluntersuchung

Für die Unfalluntersuchung ist die Eisenbahnbetriebsleitung verantwortlich. Bei Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, können die Vordrucke der Tatbestandsaufnahme gemäß BUVO-NE (Anhang) verwendet werden.

Mittel zur Aufklärung:

- Feststellungen auf Grund örtlicher Besichtigung,
- Stellungnahmen der beteiligten Mitarbeiter (Aussageverweigerungsrecht beachten, Einsichtnahme durch Behörden),
- Aussagen von Zeugen,
- Auswertung von Beweisstücken

Je nach Ereignis ist bereits durch den Notfallmanager vor Ort auf folgendes zu achten:

- Stellung der Weichen, Fahrstraßen, Signale und Blockfelder,
- Sichtbarkeit und Beleuchtung der Signale,
- Handhabung des Zugmelde-/Zugleitbetriebes, der Fahrwegprüfung und der Bremsprobe,
- Zustand des Oberbaus, Lage der Weichenzungen, Entgleisungsspuren,
- Wetter und Sicht- und Schienenverhältnisse,
- Zustand der Fahrzeuge und Bremsen,
- Stellung der Absperrhähne, der Lastwechsel, der Steuerventile und des Führerbrems- und Zusatzbremsventils,
- Bremsweg, Bremsgewicht, Bremshundertstel, Einsatz Bremssand,
- Sicherung von Beweisstücken und Spuren (fahrdienstliche Unterlagen, Sprachspeicher),
- Aufnahme von Lichtbildern und Skizzen,
- Befragung der Mitarbeiter und bahnfremder Zeugen.

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Döbeln (ausschl.) - Nossen - Meißen-Trieb. (ausschl.) Betriebsstelle: Bf Nossen
Nossen - Awanst Rhäsa
Nossen – Freiberg (ausschl.)

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

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

Funk Kanal: E 23 Telefon Unfallmeldestelle (Zugleiter): 0151-11360711
(Bf Nossen)

- ... 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. Placard-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 der Rettungskräfte eintrifft, diese über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand: 11/2023

- Seite bleibt frei. -

NRE GmbH

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle

(Strecken/Bereiche)

Zugleiter Nossen

Döbeln (ausschl.) - Nossen - (Meißen-Triebischtal (ausschl.), Nossen - Awanst Rhäsa und Nossen – Freiberg (ausschl.))

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, E-Mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - weitere Gefahrenabwehr	Zugleiter Nossen: 0151-11360711 Fax: 035242-651242
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigegeben b) (UN- oder Placard-Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	für Streckenabschnitt Döbeln (ausschl.) - km 70,608 Chemnitz: 0371-4888200 für Streckenabschnitt km 70,608 - Meißen-Triebischtal (ausschl.) Dresden: 0351-501210 für Streckenabschnitt Nossen - Awanst Rhäsa - Starbach Dresden: 0351-501210 für Streckenabschnitt Nossen – km 5,170 NM Dresden: 0351-501210 Für Streckenabschnitt km 5,170 NM – Freiberg (ausschl.) Chemnitz: 0371-4888200
	zuständige Feuerwehr(en)	Notruf 112
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	Notruf 110
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigegeben e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	Benachrichtigung durch den Zugleiter Nossen gemäß Bereitschaftsplan der NRE GmbH bzw. über die Notfallnummer des diensthabenden Notfallmanagers: Tel.: 0151-11360712
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind. Mit EVU Betreuung und Evakuierung der Reisenden abstimmen.	Hector Rail GmbH Tel: 0234-50780121; Fax: 0234-507801820 ITL GmbH Tel: 0151-52724 102 Triangula Logistik GmbH Tel.: 037297-853730; Fax: 037297-853731 BSAS Eisenbahnverkehrs GmbH & Co. KG Tel.: 0151-1952 5102 DB Netz AG, Notfalleitstelle Tel.: 0341-9686666; Fax: 0341-9686669 Landeseisenbahnaufsicht Sachsen Tel.: 0351-4243400; Fax: 0351-4243270
	Wenn erforderlich: Information an anschließende EIU Wenn erforderlich: Weitere Stellen oder Behörden verständigen.	
6.	Betreuung und Ablösung der betr. Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU verständigen, z.B. öBl / EBL, Pressestelle	Geschäftsführer: Eckart Sauter 0160-5508 386 EBL BC / RN: Frank Voigt 0163-7284 600 stv. EBL BC / RN: Udo Hinrichsen 0151-18857 311 EBL NM: Matthias Warstat 0172-6347 954 öBl: Holger Demnitz 0151-28588 008
	wenn erforderlich: Bautechnische Dienststelle Signaldienst / LST	LST: Innorail GmbH 0172-5995 045 Fahrbahn: Thomas Wildner 0173-3821 371 KIB: Steffen Hein 0160-97833 953
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	Hilfzugsalarmierung über THW Ortsverband Dresden Tel: 0700-84925276 (Zugführer vom Dienst)

Stand: 11/2023

- Seite bleibt frei. -

Unfallmeldetafel III

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an LEA Sachsen	Meldung an Polizei
		Wenn „Ja“ sind die jeweiligen Ereignisse eilig zu melden , bei Bedarf Konkretisierung innerhalb eines Werktages. Wenn eilig gemeldet, innerhalb von zwei Wochen Bericht an die Eisenbahnaufsichtsbehörde	
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen schwer verletzt oder getötet wurden	ja	ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten	nein	ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	ja	ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr zusammenhängen	nein	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	ja
5.1	dabei: Ereignisse bei denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind	ja	ja
6	tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge, Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Anzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll)	ja	ja
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	ja	ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	ja	nein
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr mehr als 24 h unterbrochen wird.	ja	nein
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder das Grundwasser gefährdenden Stoffen	ja	ja
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmens liegt, Beweise zu sichern	ja	ja

Stand: 11/2022