

Hilfeleistung, Meldung, Untersuchung, Berichterstattung und Auswertung bei Ereignissen im Anschlußbahnbetrieb

1. Diese Anweisung gilt für alle in Abschn. 2. aufgeführten Ereignisse in Anschlußbahnen. Sie gilt nicht
 - für Ereignisse, die bei der Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn zwischen dem Anschlußbahnhof und der Wagenübergabestelle eintreten,
 - für Ereignisse in Anschlußbahnen, an denen Betriebseisenbahner der Deutschen Reichsbahn beteiligt sind.

Diese Ereignisse sind von der Deutschen Reichsbahn nach ihren Vorschriften zu untersuchen und zu melden. Hat die Ursache des Ereignisses der Anschließer ganz oder teilweise zu vertreten, ist der Staatlichen Bahnaufsicht eine Abschrift des Unfallmeldeblattes zuzuleiten.

2. Nach der Art der Ereignisse werden unterschieden:
 - Bahnbetriebsunfälle,
 - Zuggefährdungen,
 - Personenunfälle,
 - sonstige Ereignisse.

2.1. Bahnbetriebsunfälle sind alle innerhalb der Anschlußbahn bei bewegten oder angestoßenen Regelfahrzeugen und Nebenfahrzeugen vorkommenden Unfälle, außer bei Kleinwagen und schienenfahrbaren Geräten. Die Bahnbetriebsunfälle werden ihrer Art nach unterschieden in Entgleisungen, Zusammenstöße, Zusammenpralle und sonstige Bahnbetriebsunfälle.

2.1.1. Als Entgleisung gilt jedes Abgleiten oder Abheben über Spurkranzhöhe eines oder mehrerer Räder eines Regelfahrzeuges oder Nebenfahrzeuges von seiner Fahrbahn — auch wenn das Regelfahrzeug oder Nebenfahrzeug sich von selbst wieder aufgleist — soweit die Entgleisung nicht Folge eines Zusammenstoßes oder Zusammenpralles ist.

2.1.2. Zusammenstöße sind das Auffahren von Regelfahrzeugen oder Nebenfahrzeugen auf bewegte oder stehende Regelfahrzeuge oder Nebenfahrzeuge in der gleichen oder aus der entgegengesetzten Fahrtrichtung, bei ineinanderlaufenden oder sich kreuzenden Fahrwegen (Flankenfahrt), wenn dabei

- Menschen getötet oder verletzt werden,
 - Zugfahrten betroffen sind,
 - Regelfahrzeuge oder Nebenfahrzeuge entgleisen oder beschädigt werden.
- 2.1.3. Ein Zusammenprall ist das Auffahren eines Eisenbahnfahrzeuges auf ein Straßenfahrzeug oder umgekehrt (ausgenommen Fahrräder und Handwagen).
- 2.1.4. Als sonstige Bahnbetriebsunfälle gelten
- das Auffahren auf Gleisabschlüsse mit Personen- oder Sachschaden,
 - alle Schäden, die durch Zug- oder Rangierfahrten sowie Fahrten mit Nebenfahrzeugen verursacht werden oder diesen zustoßen, soweit es sich nicht um Entgleisungen, Zusammenstöße, Zusammenpralle oder sonstige Ereignisse handelt. Ausgenommen sind Wagen- und Ladegutbeschädigungen sowie Sachschäden bis zu 1 000,— M bei Rangierfahrten.
- 2.2. Zuggefährdungen sind alle Ereignisse, bei denen eine konkrete Gefahr für eine Zugfahrt bestand.
- 2.3. Personenunfälle sind:
- Arbeitsunfälle, die im Zusammenhang mit dem Bewegen von Fahrzeugen eintreten,
 - Ereignisse, bei denen Personen im Zusammenhang mit dem Bewegen von Fahrzeugen auf andere Art und Weise als bei den unter Bahnbetriebsunfällen gemäß Abschn. 2.1. aufgeführten Ereignissen getötet oder verletzt werden.
- Selbstmorde und Selbstmordversuche zählen nicht zu den Personenunfällen. Solange nicht feststeht, daß es sich um einen Selbstmord oder Selbstmordversuch handelt, muß zunächst ein Personenunfall angenommen und entsprechend verfahren werden.
- 2.4. Sonstige Ereignisse sind:
- 2.4.1. Angriffe auf die Anschlußbahn, wie
- Gefährdungen und Behinderungen des Bahnbetriebes,
 - Anschläge gegenüber Betriebseisenbahnern im Dienst,
 - Schießen und Werfen nach Zügen und Rangierabteilungen.
- 2.4.2. Schadensfälle, die den Anschlußbahnbetrieb beeinträchtigen:
- Zerknalle von Kesseln oder Behältern (Dampfkessel, Treibstoff-, Gas- und Druckbehälter),
 - sonstige Schadensfälle an überwachungspflichtigen Anlagen,
 - größere Sachschäden, die mit Mängeln im Gesundheits- und Arbeitsschutz zusammenhängen (als Sachschäden im Sinne dieser Festlegung gelten Schäden über 20 000,— M),
 - Brände und Explosionen,
 - Auslaufen oder Entweichen flüssiger Treibstoffe, Öle, Giftstoffe oder anderer Chemikalien einschließlich verdichteter oder verflüssigter Gase.

3. Einteilung der Ereignisse

3.1. Nach ihrem Umfang werden die Ereignisse wie folgt eingeteilt:

I. Grades	II. Grades	III. Grades	IV. Grades
wenn	wenn	wenn	wenn
— Menschen getötet oder mehr als 5 Menschen schwer verletzt wurden,	— bis zu 5 Menschen schwer verletzt wurden, — der Sachschaden über 20 000,— M beträgt,	— Menschen leicht verletzt wurden und vsl. mehr als 3 Tage Arbeitsausfall eintritt,	— Menschen leicht verletzt wurden und vsl. bis zu 3 Tagen Arbeitsausfall eintritt,
— der Sachschaden über 200 000,— M beträgt,	— Zuggefährdungen eintraten,	— der Sachschaden über 2 000,— M beträgt,	— der Sachschaden bis 2 000,— M beträgt.
— Angriffe auf die Anschlußbahn erfolgten,			

3.2. Als schwerverletzt gilt ein Mensch, der bei einem der genannten Ereignisse schweren Körperschaden erlitten hat (z. B. Verlust von Gliedmaßen, komplizierte Splitterbrüche, Knochenbrüche beider Arme, beider Beine, Brustverletzungen verbunden mit starkem Blutverlust, Wirbelsäulen- und Beckenbrüche, Oberschenkelbrüche, Brüche beider Knöchel, Schädelbrüche, Verletzungen entscheidender Nervenstränge, schwere Verbrennungen).

3.3. Als getötet im Sinne dieser Anweisung gilt eine Person, die innerhalb von 24 Stunden nach dem Ereignis verstorben ist.

3.4. Als Sachschaden gilt der Aufwand, der voraussichtlich für die Wiederherstellung des funktionsfähigen und betriebssicheren Zustandes der beschädigten Anlagen und Fahrzeuge erforderlich ist zuzüglich der Verluste und Beschädigungen an Gütern. Die Kosten für die Aufräumarbeiten bleiben unberücksichtigt.

4. Vorbereitende Maßnahmen des Anschließers

4.1. Der Anschließer hat einen geeigneten Dienstposten als Unfallmeldestelle der Anschlußbahn zu bestimmen, an den alle Ereignisse zu melden sind. Der Anschließer hat festzulegen, wer berechtigt ist, die Leitung an der Unfallstelle zu übernehmen. Die Festlegungen sind in die Dienstordnung aufzunehmen.

4.2. Die für Hilfeleistungen, Behebung der Folgen, Meldungen und Untersuchungen erforderlichen Einrichtungen und Unterlagen sind vom Anschließer vorzubereiten und ständig in ordnungsmäßigem Zustand zu halten. Als Grundlage für die zu treffenden Maßnahmen und abzugebenden Meldungen hat der Anschließer einen Unfallmeldeplan nach Anlage aufzustellen.

4.3. Der Anschließer hat halbjährlich zu überprüfen und zu gewährleisten, daß die Unfallunterlagen auf allen Dienstposten dem neuesten Stand entsprechen. Die Prüfungen sind im Unfallmeldeplan zu bestätigen.

4.4. In Anschlußbahnen mit Zugfahrtdienst oder starkem Rangierbetrieb ist mindestens jährlich eine Unfallübung durchzuführen.

5. Sofortmaßnahmen

5.1. Die Sicherung der Unfallstelle bzw. des Ereignisortes und die Abwehr weiterer Gefahren hat allen anderen Handlungen vorzuzugehen.

- 5.2. Der Verantwortliche der Unfallstelle hat zu veranlassen:
- die Sicherung der Unfallstelle,
 - die Bergung Verunglückter,
 - die Abgabe der Meldungen nach dem Unfallmeldeplan.
- 5.3. Der Leiter an der Unfallstelle ist dafür verantwortlich, daß die erforderlichen Hilfskräfte, Hilfs- und Rettungsmittel schnellstens an die Unfallstelle gebracht und eingesetzt werden. Er trifft Maßnahmen zur Versorgung der Verletzten und für die Beleuchtung der Unfallstelle.
6. **Bergung Verunglückter**
- Mit der Rettung und Bergung Verunglückter ist sofort zu beginnen. Hierbei sind am Unfallort nur solche Veränderungen vorzunehmen, die zur schnellen Hilfe notwendig sind. Die vorgefundene Lage Verunglückter ist örtlich zu kennzeichnen. Für die Bergung Verunglückter und für die Beseitigung der Unfallfolgen hat der Anschließer zu sorgen.
7. **Abgabe eiliger Meldungen**
- 7.1. Die in Abschn. 2. aufgeführten Ereignisse sind der Unfallmeldestelle des Anschlußbahnhofes innerhalb 30 Minuten zu melden.
- 7.2. Folgende Ereignisse sind außerdem sofort an die Staatsanwaltschaft und an die Deutsche Volkspolizei zu melden:
- Tod eines oder mehrerer Menschen,
 - erhebliche Gesundheitsschädigung eines oder mehrerer Menschen,
 - Massenunfall,
 - unmittelbare Gefahr für das Leben oder erhebliche unmittelbare Gefahr für die Gesundheit von Menschen,
 - Brand oder Explosion,
 - unmittelbare Brand- oder Explosionsgefahr,
 - bedeutender wirtschaftlicher Schaden,
 - das Führen von Fahrzeugen und die Ausübung der beruflichen Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr unter Einfluß alkoholischer Getränke, anderer berauschender oder die Reaktionsfähigkeit wesentlich verminderner Mittel.
- Führt das Untersuchungsorgan der Deutschen Volkspolizei die Untersuchungen, bedürfen die Beräumung der Unfallstelle und die Untersuchungen durch den Anschließer der Zustimmung der Deutschen Volkspolizei.
- 7.3. Die zuständige Arbeitsschutzinspektion ist umgehend zu verständigen, wenn Menschen schwer verletzt oder getötet wurden, bei Massenunfällen oder wenn größere Sachschäden eingetreten sind, die mit Mängeln im Gesundheits- und Arbeitsschutz zusammenhängen können.
- 7.4. Eilige Meldungen müssen Angaben über Ort, Zeit, Hergang und Folgen und — soweit möglich — über die Ursache des Ereignisses enthalten. Angaben, die zum Zeitpunkt der Abgabepflicht unvollständig bzw. noch nicht möglich sind, müssen als Ergänzung nachgemeldet werden.
8. **Beseitigung der Unfallfolgen**
- 8.1. Der Aufbewahrungsort der Geräte, Rettungsmittel und Aufgleisgeräte des Anschließers ist in der Dienstordnung/Unfallmeldeplan festzulegen.
- 8.2. Wenn der Anschließer entgleiste Fahrzeuge nicht selbst aufgleisen darf oder die eigenen Mittel für das Aufgleisen der Fahrzeuge und das Beseitigen der

Unfallfolgen nicht ausreichen, hat er die Hilfe der Deutschen Reichsbahn oder anderer Anschlußbahnen anzufordern.

8.3. Zur Räumung der Gleise stehen folgende Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung:

- Gerätewagen, die mit Werkzeugen und Geräten zum Aufgleisen, Aufräumen und Beleuchten der Unfallstelle sowie für schnelle Hilfe mit einem großen Rettungskasten ausgerüstet sind,
- technische Sonderwagen, wie Kranwagen, Hilfsdrehgestellwagen.

8.4. Die in Abschn. 8.3. aufgeführten Fahrzeuge sind bei der Unfallmeldestelle des Anschlußbahnhofes anzufordern. Bei der Anforderung sind die Folgen des Ereignisses anzugeben, damit vor der Abfahrt des Hilfszuges der Umfang der erforderlichen Hilfe beurteilt werden kann.

9. Untersuchung des Ereignisses

9.1. Der Anschließer ist für die umfassende Untersuchung aller Ereignisse (ausgenommen bei Untersuchungen durch die Deutsche Volkspolizei gemäß Abschn. 7.2.) verantwortlich. Kann der Anschließer die Ursache des Ereignisses nicht klären oder gibt es bei den Untersuchungen hierüber unterschiedliche Meinungen oder ist der Anschlußbahnleiter unmittelbar an der Entstehung des Ereignisses beteiligt, hat der Leiter des Anschlußbahnhofes die Untersuchung im Auftrag des Anschließers durchzuführen. Das Untersuchungsergebnis ist vom Anschließer durch Unterschrift im Unfallbericht zu bestätigen. Es sind sofort Maßnahmen einzuleiten, um gleiche oder ähnliche Vorkommnisse zu verhindern.

9.2. Liegt die Ursache des Ereignisses bei der Deutschen Reichsbahn, ist ein Beauftragter der Deutschen Reichsbahn an der Untersuchung zu beteiligten, von dem das Untersuchungsergebnis im Meldeblatt für Unfälle auf Anschlußbahnen unterschriftlich anzuerkennen ist. Sinngemäß ist zu verfahren, wenn an dem Ereignis andere Anschließer oder Mitbenutzer beteiligt sind.

9.3. Bei der Untersuchung ist besonders zu achten auf

- die Stellung der Signale, Hebel, Weichen, Blockfelder, anderer Sicherungsanlagen, der Zugbeeinflussungseinrichtungen und der sonstigen beweglichen Einrichtungen; die Zeit und Art ihrer Bedienung,
- die Beleuchtung der örtlichen Signale und der Zugsignale,
- die Handhabung des Zugmeldedienstes,
- die Wetter- und Sichtverhältnisse,
- die Schlüpfrigkeit, Vereisung, Bestreuung usw. der Schienen an der Unfallstelle,
- die Zeit und den Ort der von Zug- oder örtlichen Personalen oder von anderen Personen abgegebenen Signale und Warnzeichen und die Art der gegenseitigen Verständigung,
- den Zustand und die Handhabung der Rangiermittel und Rangiergeräte,
- die Fahrgeschwindigkeit, Zugbildung, Zug- und Bremsmasse und die sich daraus ergebenden Bremshundertstel, die Art der Bremsbedienung, den Beginn der Bremswirkung, die Stellung der Führerbremssventile, Steuerventile und Absperrhähne, die Betätigung der Sandstreuer,
- den Zustand der Fahrzeuge, insbesondere der Radsätze, ihre Verbindung mit dem Untergestell, auf den Zustand der Bremsen, Tragfedern, Zug- und Stoßeinrichtungen, die Gattung, das Eigentum und die Be-

- triebsnummer des mutmaßlich zuerst entgleisten Fahrzeuges, auf den Ort und die Zeit der letzten Untersuchungen,
- den Zustand des Oberbaues, die Gleislage nach Höhe, Richtung (im Gleisbogen nach dem Pfeilhöhenmeßverfahren), der Spurweite, Fahrkantenflucht, Stufen an Schienenstößen, auf die Lage der Weichenzungen und ggf. der beweglichen Flügelschienen an Federherzstücken, auf Aufsteigspuren und Laufspuren entgleister Fahrzeuge,
 - die Herstellung von Profilabdrücken von Rad und Schiene, wenn die Unfallursache im Zusammenwirken zwischen Rad und Schiene zu suchen ist,
 - den Zustand des Bahnkörpers, der Brücken, Tunnel, Stützmauern usw. (auch Entwässerung und Vorflut),
 - den Zustand sonstiger baulicher Anlagen, Unebenheiten der Wege usw.,
 - den Zustand der maschinentechnischen Anlagen, ihrer Schutzvorrichtungen, die Art der Bedienung,
 - den Zustand der Fahrleitungen und der sonstigen Starkstromleitungen, ihrer Träger, auf die Bedienung der Schaltvorrichtungen,
 - die Verladeweise der Frachten,
 - Wahrnehmungen über das Verhalten Verunglückter beim Unfall,
 - Mittel oder Anzeichen, durch die ein Ereignis vorsätzlich herbeigeführt worden ist,
 - den körperlichen und seelischen Zustand der an dem Unfall unmittelbar Beteiligten (z. B. Überlastung, Ermüdung, Alkoholeinfluß),
 - die Tauglichkeit und Befähigung der am Unfall Beteiligten,
 - die Ausrüstung der Beteiligten mit der BOA, der Dienstordnung der Anschlußbahn und sonstigen Vorschriften,
 - die örtliche Einweisung, die regelmäßige Unterweisung bzw. Belehrung über Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz sowie die Personalprüfung der Betriebseisenbahner,
 - die Beachtung der BOA, der Dienstordnung und sonstiger Vorschriften,
 - Kennzeichnung, Sichtflächen, Beleuchtung, Sicherung usw. bei höhen- gleichen Kreuzungen.
- 9.4. Für weitere Untersuchungen sind Beweisstücke und Spuren sicherzustellen und, soweit notwendig, durch fotografische Aufnahmen festzuhalten.
- 9.5. Dienstliche Äußerungen der Beteiligten und Aussagen anderer Personen sind niederzuschreiben und durch Unterschrift anerkennen zu lassen.
- 9.6. Das Untersuchungsergebnis ist zur Beurteilung bzw. zur Klarstellung des Herganges und der Ursache durch weitere Unterlagen zu vervollständigen (z. B. Zeichnungen oder Skizzen mit Maßen und Zahlen, falls nötig Gutachten über den Zustand von Anlagen und Fahrzeugen).
- 9.7. Die zur Klarstellung des Sachverhaltes notwendigen Untersuchungen müssen binnen 3 Tagen nach Eintritt des Ereignisses soweit abgeschlossen sein, daß mindestens das vorläufige Untersuchungsergebnis festliegt.
10. **Unfallbericht an die Staatliche Bahnaufsicht**
- 10.1. Über Bahnbetriebsunfälle, Zuggefährdungen und sonstige Ereignisse ist spätestens nach 5 Tagen vom Anschließer mit Meldeblatt für Unfälle auf Anschlußbahnen (Vordruck Best.-Nr. 199251 des Drucksachenverlages der Deutschen Reichsbahn) an die Staatliche Bahnaufsicht zu berichten. Bei

Untersuchungen durch die Deutsche Volkspolizei gemäß Abschn. 7.2. ist der ergänzende Unfallbericht nachzureichen. Das Meldeblatt für Unfälle auf Anschlußbahnen ist der Staatlichen Bahnaufsicht in einfacher Ausfertigung direkt und dem Leiter des Anschlußbahnhofes in zweifacher Ausfertigung zu übersenden.

10.2. Personenunfälle mit schweren Verletzungen oder tödlichem Ausgang sind der Staatlichen Bahnaufsicht unmittelbar mit einer Durchschrift der Unfallanzeige zu melden.

11. **Unfallauswertung**

Alle Ereignisse sind nach Abschluß der Untersuchung unverzüglich durch den Anschließer auszuwerten und im Dienstunterricht zu behandeln. Ist ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, ist die Auswertung erst nach Abstimmung mit dem Staatsanwalt oder dem Untersuchungsorgan durchzuführen.