Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG

Unterstützung durch das Notfallmanagement

Deutsche Bahn AG | Betriebssicherheit, Notfallmanagement | Frankfurt (Main) | 2016

Diese Präsentation ist zusammen mit dem Leitfaden
„Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“
in der Fassung 2012 zu verwenden

Inhalt

1. Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten
2. Hilfeleistungseinsätze vorbereiten
3. Verhalten im und am Gleis
4. Das Notfallmanagement der DB AG
5. Schienenfahrzeuge
6. Einsätze mit Gefahrgut
7. Örtliche Vorbereitungen
8. Einsatz am Schadensort

Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Gefahrenabwehr in Deutschland
Zuständigkeiten

Länder

- Ausübung staatlicher Befugnisse (Art. 30 GG
  - z. B. Gefahrenabwehr)
- Recht zur Gesetzgebung (Art. 70 GG)
  - Brandschutzgesetze
  - Hilfeleistungs-gesetze
  - Feuerwehrgesetze
  - …

Kommunen/ Kreise

- Aufstellen und Unterhalten von Feuerwehren
- Löschwasser-versorgung
- Organisation der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr

Feuerwehren

- Durchführen der Maßnahmen zur
  - Brandbekämpfung
  - Hilfeleistung

Eisenbahnen

- Mitwirkungspflicht bei Maßnahmen der Brandbekämpfung und Technischen Hilfeleistung (§ 4 (3) AEG

Mitwirkungspflicht der Eisenbahnen
Gesetzliche Vorgabe

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) § 4 Absatz 3

„Die Eisenbahnen (…) sind verpflichtet, (…) an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken“

- Keine näheren Angaben zur Umsetzung
- Im Bereich der DB AG durch Notfallmanagement
- Präzisierung in Abstimmung mit den Ländern

Vereinbarung zwischen der DB AG und

den Innenministern und –senatoren der Länder

Hilfeleistungseinsätze vorbereiten

Eisenbahnunternehmen

Arten von Eisenbahnunternehmen

- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Eisenbahninfrastrukturunternehmer

- Betreibt, unterhält und vermarktet Infrastruktur, z. B. Gleisanlagen
- Bundesweit rund 190 Infrastrukturunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmer

- Betreibt Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahninfrastruktur
- Bundesweit über 400 EVU auch mit Sitz im europäischen Ausland

Ermitteln des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmers

Möglichkeiten

- Über Eisenbahnaufsicht
  - Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
    - Nur DB AG
  - Landeseisenbahnaufsicht
    - Alle übrigen Eisenbahnen
    - In den Ländern unterschiedlich organisiert
    - Teilweise an EBA übertragen

Grundsatz:
Entscheidend ist, wer das Gleis betreibt, nicht, wer darauf fährt**!**

Beachte:
Unterschiedliche EIU können parallel geführte Gleise betreiben!

Hilfestellung:
Vollständiges Verzeichnis aller EIU unter
www.eisenbahn-bundesamt.de

Maßnahmen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmer

Das Notfallmanagement der DB AG wird auf Strecken anderer Unternehmen grundsätzlich nicht tätig!

Gesetzliche Mitwirkungspflicht nach AEG gilt für alle Eisenbahnen in Deutschland
Klärung mindestens folgender möglicher Punkt im Rahmen der Vorbereitung

- Ansprechpartner im Ereignisfall?
- Melde- und Alarmierungswege im Ereignisfall
  - Wer kann wen wie informieren/ alarmieren?
- Prozessablauf für Sicherungsmaßnahmen
  - Bestätigen von Sicherungsmaßnahmen?
    - Einstellen Fahrbetrieb
  - Ggf. Bahnerden der Oberleitung?
- Fachberater vor Ort
  - Erreichbarkeit
  - Ungefähres Eintreffen

Verhalten im und am Gleis

Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Zwei Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Bewegte Schienenfahrzeuge

Oberleitung/ Stromschiene

Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Gefahrenmerkmale

Bewegte Schienenfahrzeuge

- Spurgebundenheit
  - verhindert ein Ausweichen
- Geschwindigkeiten
  - bis zu 300 km/h (83 m/s)
  - lange Bremswege
  - Sogwirkungen
- niedrige Geräuschpegel
  - erschweren Wahrnehmung

Elektrische Zugförderung

- Oberleitung
  - 15.000 Volt

Auch in gesperrten Gleise existieren Gefahren

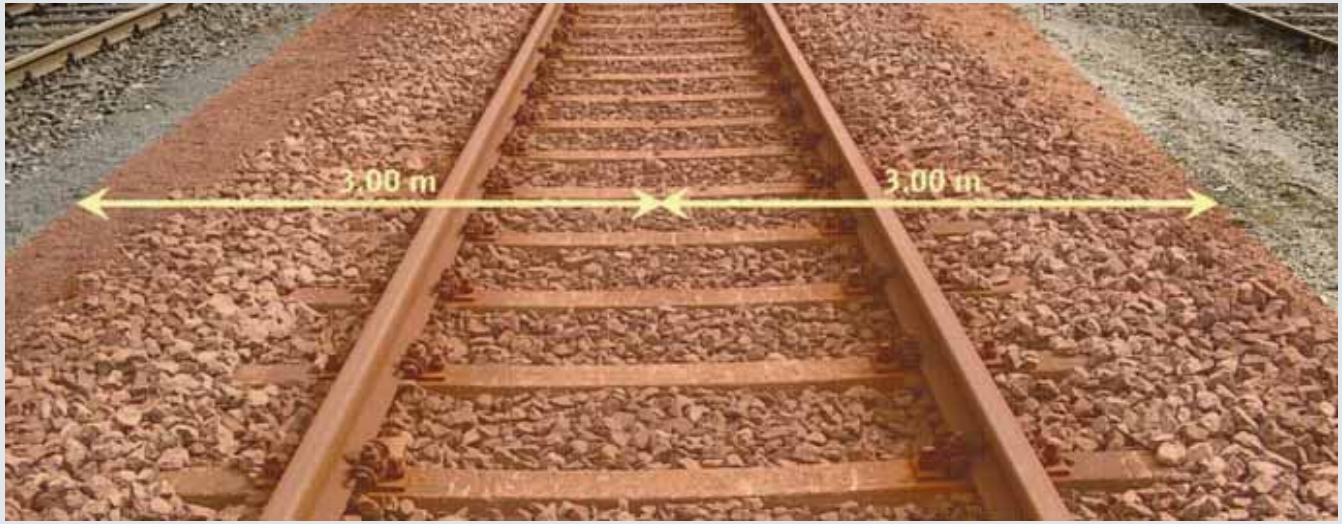
Verhalten im und am Gleis

- Auch gesperrte Gleise möglichst nicht betreten
- „Aufpassen!“
  - Kein Telefonieren
  - Keine Unterhaltung
- Nicht auf Schienenköpfe treten
  - Rutschgefahr, besonders bei feuchtem Wetter
- Im Gleis nicht laufen
  - Stolpergefahr durch Schotter und Schienenbefestigung
  - Rutschgefahr auf Schwellen
- Vor Weichen weichen
  - Nicht in den Bereich zwischen Backenschiene und Weichenzunge treten oder greifen
  - Vorsicht vor beweglichen Teilen
  - Moderne Weichen laufen schnell und mit großer Kraft um

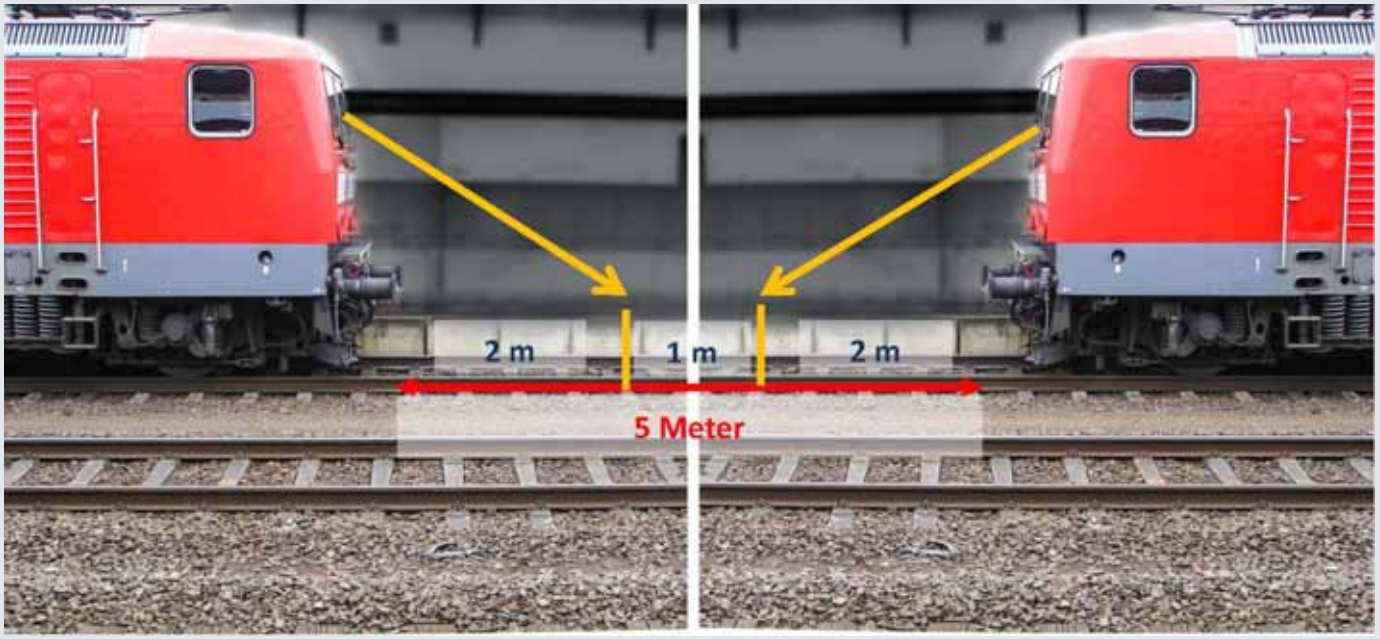
Gleisbereich
Wo beginnt die Gefahr?

Gefahrenbereich der Gleise

- Der Gefahrenbereich eines Gleises beträgt mindestens 3,00 Meter von der Gleismitte nach beiden Seiten. Ausnahme: Bei Geschwindigkeiten von mehr als 280 Km/h beträgt der Abstand 3,30 m.
- Das Betreten des Gefahrenbereichs setzt voraus, dass
  - der Fahrbetrieb eingestellt wurde und
  - die Bestätigung der Freigabe vorliegt



Abgestellte Schienenfahrzeuge
Was ist zu beachten?



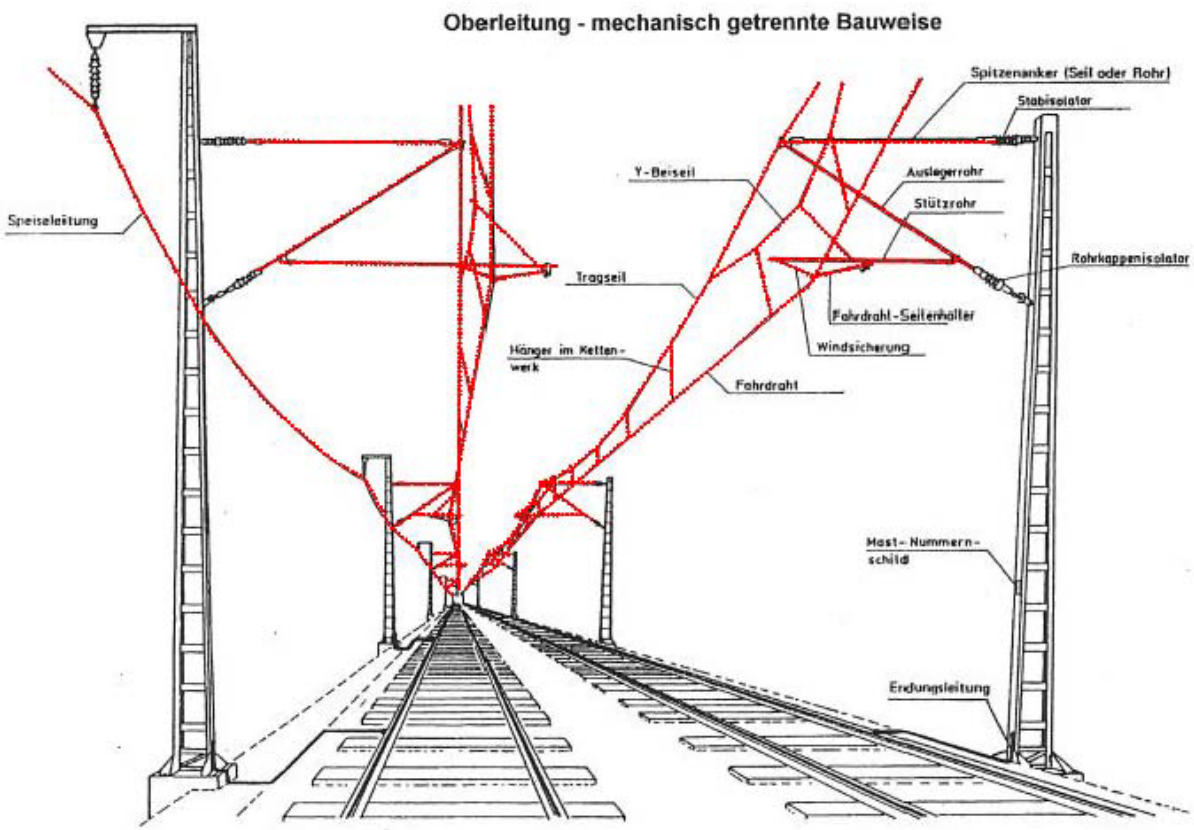
- Sicherheitsabstand zu abgestellten Fahrzeugen
  - Mindestens 2 Meter
- Sicherheitsbereich zwischen zwei Fahrzeugen
  - Mindestens 5 Meter

Pufferlücken meiden

Gefahren aus dem Strom

Oberleitungsanlage

- Ständige Spannung von **15.000 Volt**
- Schutzabstand zu unter Spannung stehenden Teilen bei Rettungsarbeiten nach DIN VDE 0132 mindestens 1,50 m.
- Vor Unterschreiten des Schutzabstandes die Oberleitung ausschalten und bahnerden.
- Bahnerdung zweifach vor und hinter der Ereignisstelle.
- Löschmitteleinsatz ohne Bahnerdung möglich unter Beachtung der nach DIN VDE 0132 geforderten Mindestabstände.
- Von herunterhängenden Oberleitungen Mindestabstand von 10 m einhalten, wenn nicht bahngeerdet.



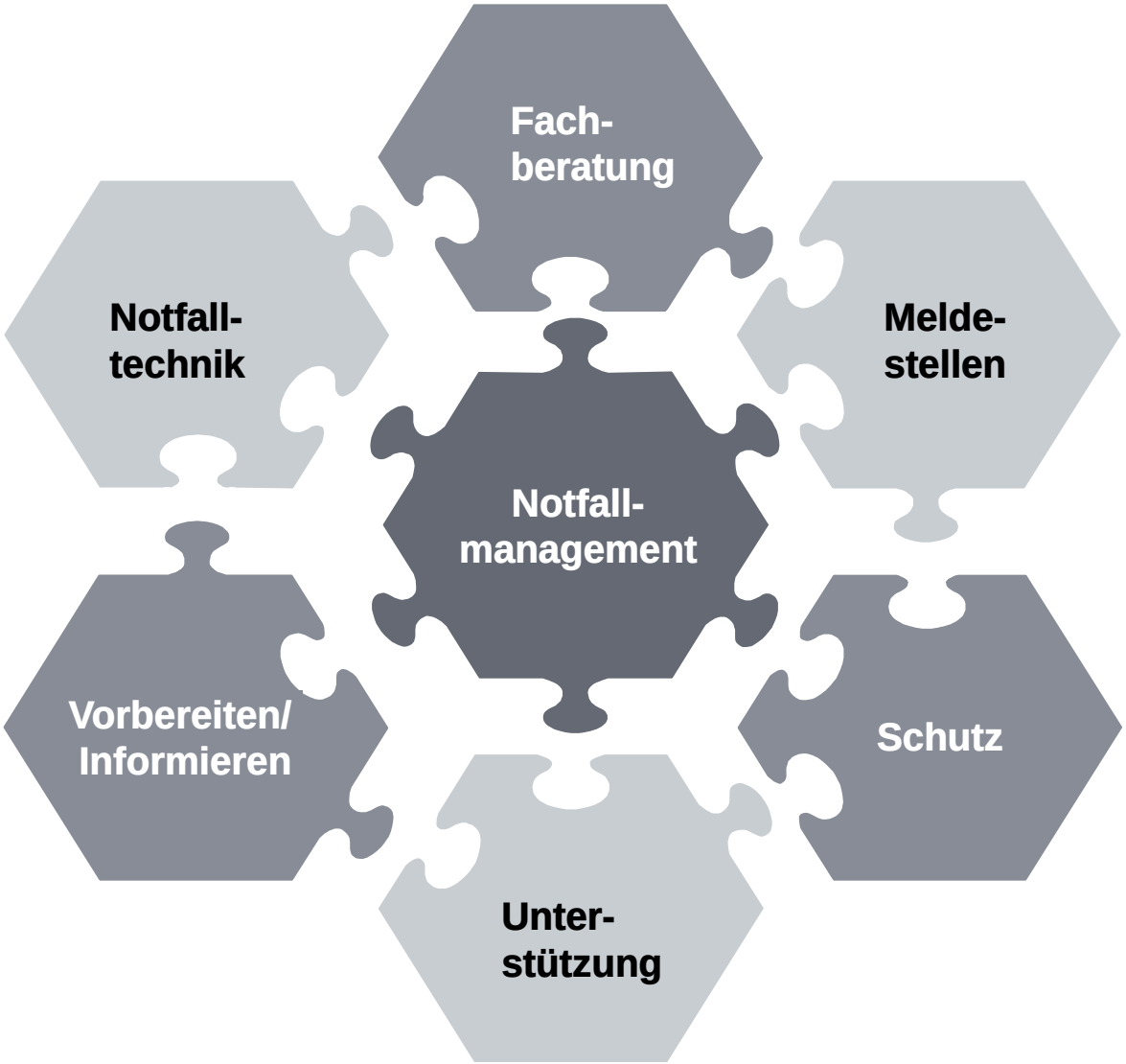
Gefahren aus dem Strom
Wo beginnt die Gefahr?

Gefahrensituationen

- Unterschreiten des Schutzabstandes
  - Personen
  - Gegenstände
- Beschädigung der Oberleitung
- Aufsteigen auf Schienenfahrzeuge
  - Dächer, Tritte oder Plattformen ab 2,00 m über Schienenoberkante
  - besonders gekennzeichnete Bereiche
- Ggf. bei Drehleitereinsatz in Gleisnähe

Ausschalten und Bahnerden erforderlich!

Das Notfallmanagement der DB AG


Fach-
beratung
Notfall-
technik
Melde-
stellen
Notfall-
management
Vorbereiten/
Informieren
Schutz
Unter-
stützung

Fachberatung

Aufgaben der Fachberatung

- Eisenbahnspezifische Fragen
- Besonderheiten des Bahnbetriebs
- Schienenfahrzeuge
- Reisendenbetreuung
- Schutzmaßnahmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmer

- Notfallmanager
- Notfalltechnik
- Fachdienste

Eisenbahnverkehrsunternehmer

- Notdienste
  - technisch
  - betrieblich
- Zugpersonal
  - Triebfahrzeugführer
  - Zugbegleiter

Fachberatung durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer Notfallmanager

Merkmale

- Benannter Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmers
- Ständige Erreichbarkeit
- Verfügbar nach maximal 30 Minuten
- Bahnseitiger Einsatzleiter
- Schutz vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb, z.B. Bahnerden
- Mitglied der Einsatzleitung
- Alleiniger Ansprechpartner für Einsatzleiter Feuerwehr
- Weisungsbefugt gegenüber anderen Bahnmitarbeitern
- Anfordern bahnseitiger Technik und weiterer Fachberater
- Hinwirken auf Wiederaufnahme des Bahnbetriebs

Fachberatung durch den Eisenbahninfrastrukturunternehmer Notfallmanager

Erkennbarkeit

- Warnkleidung mit Rückenaufdruck „Notfallmanager“
- Ggf. weißer Arbeitsschutzhelm
- Legitimation mit Lichtbildausweis DB AG

Ausrüstung

- Firmenfahrzeug mit Sondersignalanlage
- Gerät zum Bahnerden der Oberleitung
- Mobiltelefon
- Betriebsfunk
- Unterlagen

Fachberatung durch den Eisenbahnverkehrsunternehmer Notdienst

EVU-Notdienst

- Benannter Vertreter des Eisenbahnverkehrsunternehmers
- Betreuen von unverletzten Reisenden und Mitarbeitern
- Anordnen und Durchführen von Evakuierungen
- Sicherstellen der Weiterbeförderung von Reisenden
- Fachlich-technische Beratung zu Schienenfahrzeugen
  - Fahrzeugaufbau
  - technische Einrichtungen
  - Funktion
  - etc.

Meldestellen

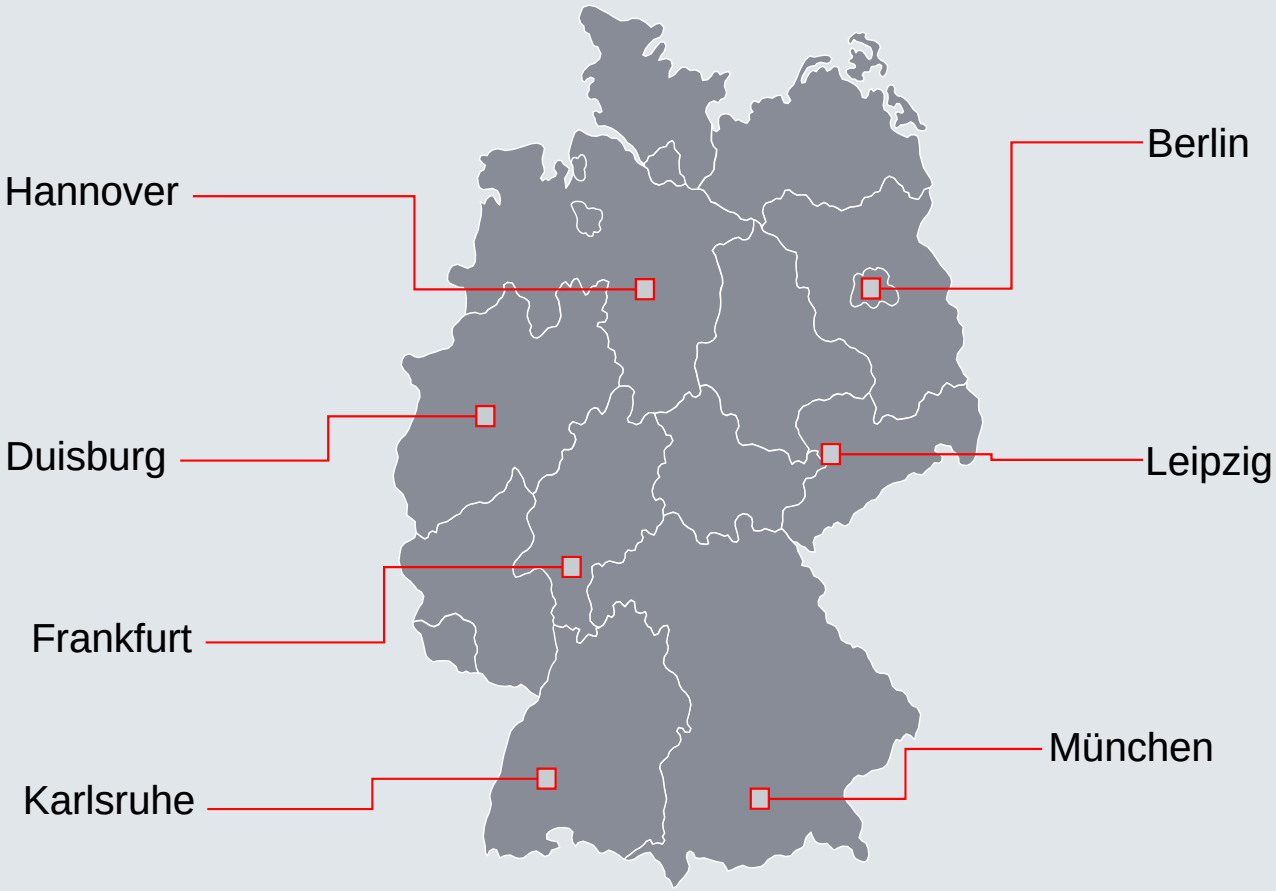
Die Notfallleitstelle

- Melde- und Ansprechstelle des Gleisbetreibers
- Notfallmeldung
  - Ereignisaufnahme
  - Ereignisbearbeitung
- Hilfeleistung anfordern
  - Ereignisse melden
  - Notruf 112
- Hilfeleistung unterstützen
  - Veranlassen von Schutzmaßnahmen
  - Anhalten von Zügen
  - Weitergabe von Informationen und Meldungen

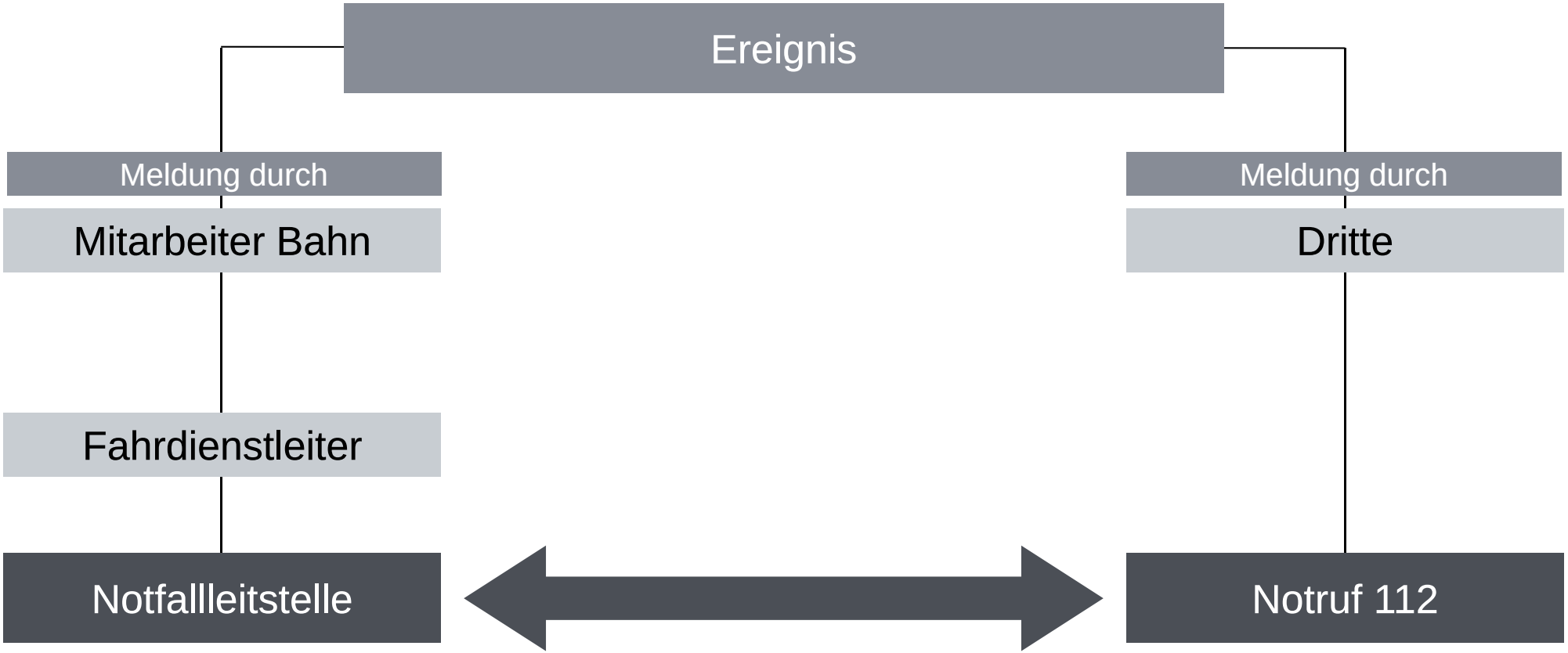
Meldestellen

Die Notfallleitstelle

- Sieben Notfallleitstellen bundesweit
- Ständig erreichbar
- Bundesweit einheitliche Rufnummer ergänzt durch Kennziffer (0800 3 XXXX)
- Erreichbarkeit aller Notrufnummern bundesweit (110/ 112)



Meldestellen
Meldewege



Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb
Einstellen des Fahrbetrieb

Merkmale

- Voraussetzung zum Betreten des Gefahrenbereichs der Gleise
- Unaufgefordert mit Aufruf von Hilfe
  - Außerhalb von Bahnhöfen alle Gleise
  - Innerhalb von Bahnhöfen im erforderlichen Umfang
- Bestätigung der Einstellung
  - Durch Notfallleitstelle mit Faxvordruck
  - Durch Notfallmanager mündlich
    - Dokumentation im Sicherungsplan

Das Fax der Notfallleitstelle verliert mit Eintreffen des Notfallmanagers seine Gültigkeit!

Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb
Einstellung Fahrbetrieb

Faxvordruck Notfallleitstelle

- Empfänger ist die kommunale Leitstelle
- Rechtssichere Bestätigung über Einstellung des Fahrbetriebs
  - Angabe des Bereichs
  - Anzahl der betroffenen Gleise
- Zusätzliche Informationen
  - Ereignisart
  - Ereignisort
  - Vorhandene weitere Informationen

DB

Notfallleitstelle der DB AG: _____ Datum: _____

Ereignisnummer oder Störfallnummer: _____

Fax an die Leitstelle: _____

1. Angaben zum Ereignis sowie Ereignisort:

Art des Ereignisses: _____

Bisher vorliegende Informationen:

☐ Verletzte gemeldet ☐ Brand gemeldet

☐ Austritt von Gefahrgut gemeldet: UN-Nr: _____

☐ Zuwegekartennr.: _____ Streckennr.: _____ Streckenkilometer: _____

☐ Zuwegekartennr.: _____ Streckennr.: _____ Streckenkilometer: _____

2. Einstellung des Fahrbetriebes

Nachfolgende Angaben werden mit Eintreffen des Notfallmanagers ungültig!

Für das Betreten des Gefahrenbereichs der Gleise wurden mit Uhrzeit _____ die nachfolgenden Gleisbereiche der DB AG gegen die von bewegten Schienenfahrzeugen ausgehenden Gefahren gesichert.

Gleise, die nicht von der DB AG betrieben werden, sind hiervon ausgenommen!

☐ **Außerhalb von Bahnhöfen**

☐ Strecke _____ mit _____ Gleis(en)

Von _____ bis _____

☐ Strecke _____ mit _____ Gleis(en)

Von _____ bis _____

☐ Strecke _____ mit _____ Gleis(en)

Von _____ bis _____

☐ **Innerhalb des Bahnhofs** _____

☐ Alle Gleise

☐ Gleise _____ im Bereich _____

☐ Gleise _____ im Bereich _____

☐ Gleise _____

Unterschrift Mitarbeiter Notfallleitstelle: _____

123.0140/04 Angaben zum Ereignisort und Bestätigung über Einstellung des Fahrbetriebs

Seite 1

Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb
Wiederaufnahme Fahrbetrieb

Voraussetzungen

- Zustimmung des Einsatzleiters ist erforderlich
- Voraussetzung vor Zustimmung
  - Anlass weggefallen, d. h. keine Kräfte in dem betreffenden Gleis/ Abschnitt
  - Information über Freigabe an alle Kräfte
- Möglichkeiten des eingeschränkten Betriebs
  - Fahrt auf Sicht mit maximal 40 km/h
  - Fahrt mit maximal 5 km/h
  - Zusätzliches Pfeifsignal (Achtungspfiff) bei Annäherung

Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
Bahnerden der Oberleitung

Aufgabe der Bahn

- Voraussetzung zum Unterschreiten des Schutzabstandes zu Spannung führenden Teilen durch
  - Personen oder
  - Gegenstände
- Auf Anforderung oder bei Erfordernis
- Sicherstellung durch Notfallmanager
  - Eigene Durchführung
  - Beauftragung anderer Berechtigter

Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
Bahnerden durch Feuerwehren

Bahnerden durch Feuerwehr

- Zusätzlich zum Notfallmanager
- Möglich auf freiwilliger Basis
  - Kostenfreie Ausbildung
  - Kostenfreie Ausrüstung
- Voraussetzung für Durchführung
  - Einfache örtliche Verhältnisse
  - Notfallmanager nicht vor Ort
  - Zwingend für Einsatzbeginn erforderlich
- Entscheidung Einsatzleiter im Einzelfall
- Notfallmanager bleibt zuständig

Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
Bestätigung Ausschaltung

Faxvordruck Notfallleitstelle

- Empfänger ist die kommunale Leitstelle
- Rechtssichere Bestätigung über Ausschaltung der Oberleitung
  - Voraussetzung für Bahnerden durch Feuerwehr
- Angaben zu Oberleitungen im Tunnel
  - Oberleitungsspannungsprüf-einrichtung vorhanden?
  - Schaltungstechnischer Zustand der OLSP
- Keine Angabe oder Bestätigung über durchgeführte Bahnerdung!
- Bestätigung Bahnerdung ausschließlich im Sicherungsplan

Notfallleitstelle der DB AG: _____ Datum: _____

Ereignisnummer oder Störfallnummer: _____

Fax an die Leitstelle: _____

Bestätigung über die Ausschaltung von Oberleitungen

☐ **Oberleitung außerhalb von Tunneln**

Als Voraussetzung für das Bahnerden durch Einsatzkräfte der Feuerwehr wurde(n) mit Uhrzeit _____ die Oberleitung(en) folgender Bereiche ausgeschaltet:

☐ Im Bahnhof _____ Gleis(e) _____

☐ Alle Gleise im Bahnhof _____

☐ Strecke _____ mit _____ Gleis(en)

Von _____ bis _____

Vorsicht! Hochspannung! Bahnerdung erforderlich!

Unterschrift Mitarbeiter Notfallleitstelle: _____

☐ **Oberleitung im Tunnel** _____

☐ Tunnel **ohne** Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP).
Bahnerden mit Erdungsvorrichtungen vor Ort erforderlich!

☐ Tunnel mit Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP):

☐ Für den Einsatz von Fremdwirkungskräften wurde mit Uhrzeit _____ das Bahnerden mittels OLSP eingeleitet.
Schaltschrankanzeige beachten!

☐ Die Fernsteuerung der OLSP ist gestört.
Einleiten der Bahnerdung mittels Notaster im Schaltschrank möglich.
Schaltschrankanzeige beachten!

☐ Die OLSP ist gestört.
Bahnerden mit Erdungsvorrichtungen vor Ort erforderlich!

☐ Als Voraussetzung für das Bahnerden durch Einsatzkräfte der Feuerwehr wurde mit Uhrzeit _____ die Oberleitung ausgeschaltet.

Vorsicht! Hochspannung! Bahnerdung erforderlich!

Unterschrift Mitarbeiter Notfallleitstelle: _____

Seite 1

123.0141V01 Bestätigung der NFLS über Ausschaltung Oberleitung und Bedienung OLSP

Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung

Prinzip

- Vorbereitete Verbindung zwischen der Oberleitung und der Fahrschiene mit Mastschalter in Grundstellung offen.
- Herstellen der Verbindung durch ferngesteuertes Schließen des Mastschalters.
- Bahnerdung

Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung

Bedienung und Kennzeichnung

- Bedienschränke mit Anzeige- und Bedientableau an jedem Portal und an jedem Notausgang
- Anzeige über den Schaltzustand der Oberleitung durch Leuchtmelder
- Möglichkeit der Bahnerdung durch Nottaster bei Ausfall der Fernsteuerung
- Kennzeichnung der Arbeitsgrenzen der OLSP

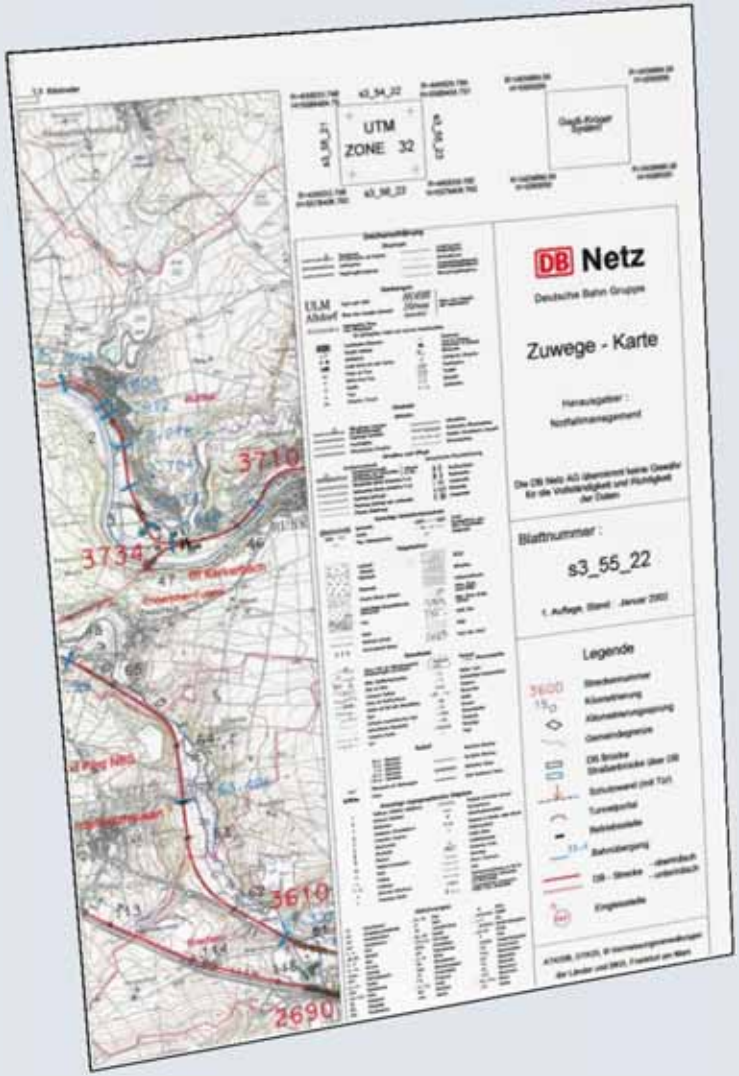
Schutz vor den Gefahren aus der Oberleitung
OLSP-Kurzbedienungsanleitung

Leuchtmelder	Bedeutung	Mögliche oder erforderliche Handlung/ Bemerkungen
Alle Anzeigen dunkel	**Hochspannung!** Die Oberleitungsanlagen im Tunnel sind **nicht** ausgeschaltet!	Das Betreten des Tunnels ist **nicht** möglich!
Rotes Dauerlicht	**Hochspannung!** Die Oberleitungsanlagen im Tunnel sind ausgeschaltet, aber **nicht** bahngeerdet.	Durch Betätigung des Nottasters („Oberleitung erden") kann das Bahnerden eingeleitet werden. Das Betreten des Tunnels ist **nicht** möglich.
Rotes Blinklicht	**Hochspannung!** Die Oberleitungsanlagen im Tunnel sind ausgeschaltet; das Bahnerden wird aktuell durchgeführt.	Keine Handlung erforderlich. Wechsel des Leuchtmelders abwarten. Das Betreten des Tunnels ist **nicht** möglich.
Grünes Dauerlicht	Die Oberleitungsanlagen im Tunnel sind ausgeschaltet und ordnungsgemäß bahngeerdet.	Das Betreten des Tunnels ist möglich.
Gelbes Blinklicht	Die Oberleitungsanlagen im Tunnel sind ausgeschaltet. Die ordnungsgemäße Bahnerdung ist nicht bestätigt, da die Kommunikation der einzelnen Stationen gestört ist.	Anzeige der Leuchtmelder an den übrigen im Notfallplan festgelegten Bedienstationen überprüfen. Betreten des Tunnels ist erst möglich wenn auch die Leuchtmelder an diesen Bedienstationen gelb blinken.

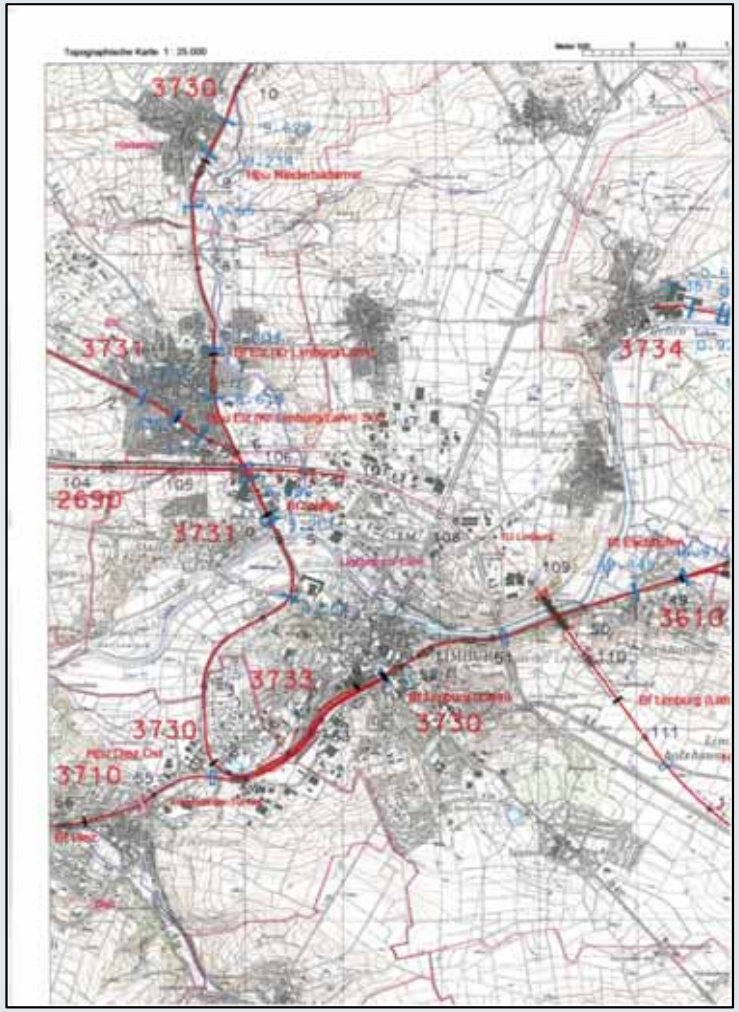
Unterstützung Kartenmaterial

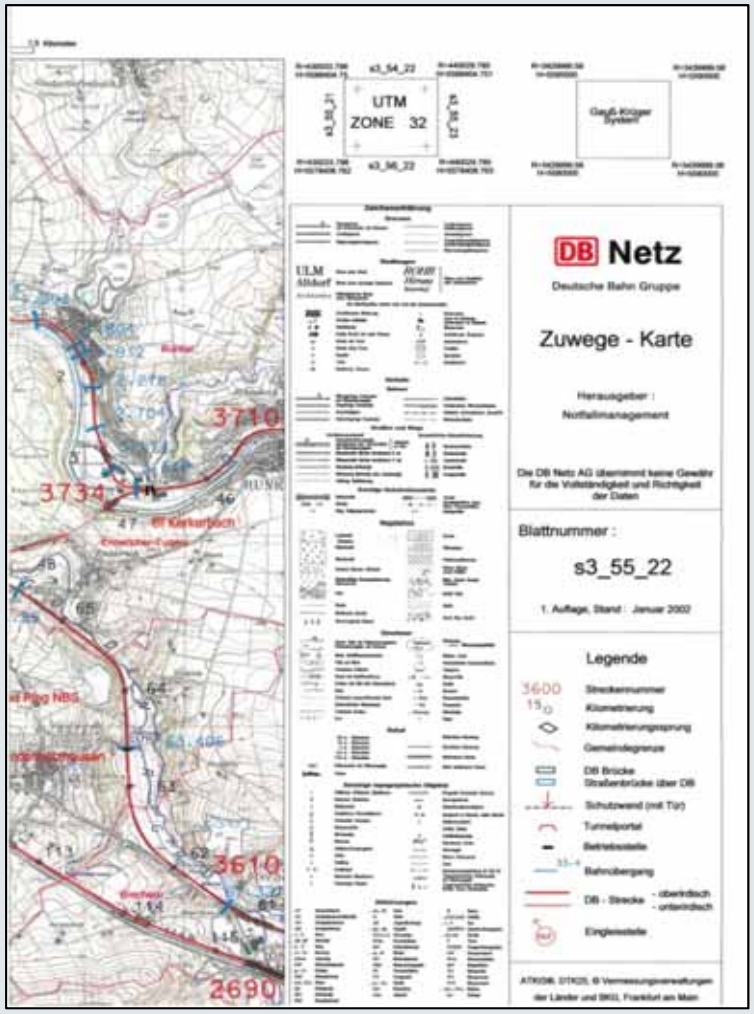
Zuwegekarten

- Auf Basis Topographischer Karten
- Maßstab 1:25.000
- Kennzeichnung von
  - Streckenverlauf
  - Streckennummer
  - Streckenkilometer
  - Tunnel
  - Überführungen
  - Bahnübergänge
  - Bahnhöfe/ Haltepunkte
  - etc.
- Regelmäßige Aktualisierung



Unterstützung Kartenmaterial





Unterstützung
Orientierung am Ereignisort

Streckenkilometrierung

- Kilometertafel
  - Abstand 1.000 m
  - In der Regel beidseits der Strecke
- Hektometertafel
  - Abstand 200 m
  - In der Regel beidseits der Strecke

Unterstützung
Bahnspezifisches Gerät

Rüstsatz Bahn

- Einheitlicher Rüstsatz bestehend aus
  - fünf Schleifkorbtragen,
  - zwei Rollpaletten,
  - einer Arbeitsplattform
- Gemeinsame Festlegung mit Bundesländern
- Bundesweit rund 500 Rüstsätze
- Lagerung und Transport durch Feuerwehr

Unterstützung
Bahnspezifisches Gerät

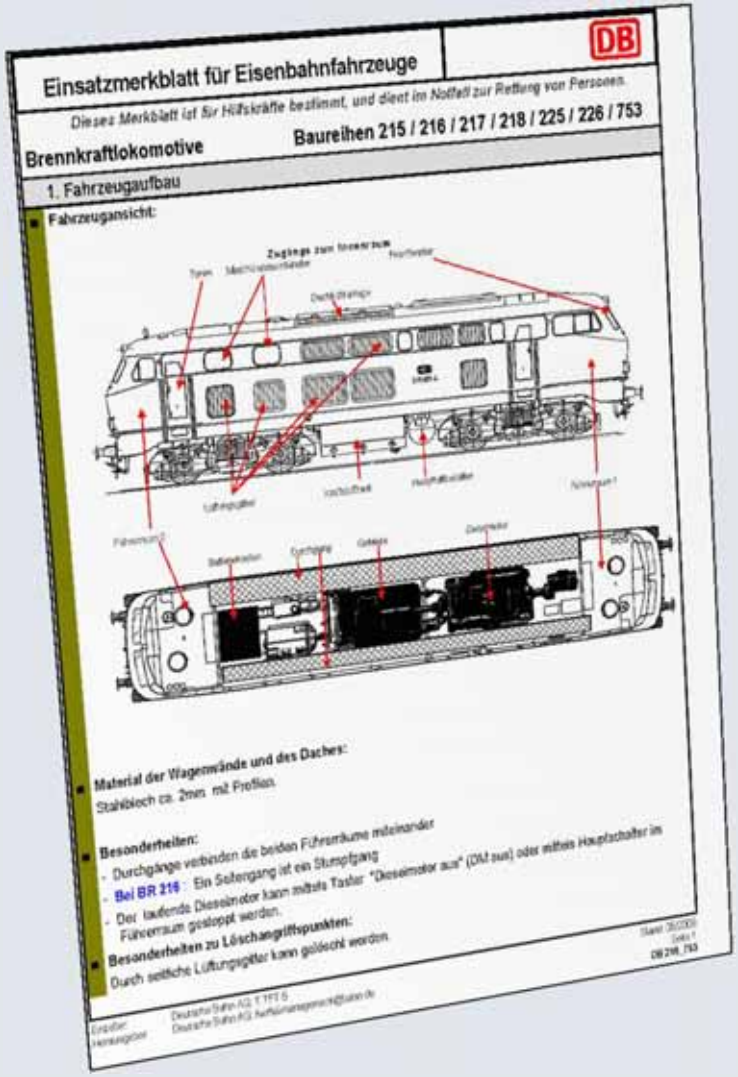
Merkmale der Rollpalette

- Eigengewicht ca. 85 kg
- Nutzlast ca. 1.000 kg
- Maße: 2,20 m x 1,65 m
- Handbügel klappbar
- Feststellbremse
  - „Totmannprinzip“
  - Ausschaltbar
- Transport von Gerät und verletzten Personen

Unterstützung
Informationen zu Schienenfahrzeugen

Einsatzmerkblätter

- Für Reisezugwagen und Lokomotiven
- Merkblätter enthalten Angaben zu
  - Fahrzeugaufbau
  - Baustoffen
  - Betriebsstoffen
  - Gefahrenpunkten
  - Eindringmöglichkeiten
  - Notausstiegsmöglichkeiten
  - Löschansatzpunkte
- Ständige Weiterentwicklung
- Verfügbar im Internet (www.deutschebahn.com/notfallmanagement)


Einsatzmerkblatt für Eisenbahnfahrzeuge

Dieses Merkblatt ist für Hilfskräfte bestimmt, und dient im Notfall zur Rettung von Personen.

Brennkraftlokomotive

Baureihen 215 / 216 / 217 / 218 / 225 / 226 / 753

1. Fahrzeugaufbau

Fahrzeugansicht:

Material der Wagenwände und des Daches:

Stahlblech ca. 2mm mit Profilen

Besonderheiten:

- Durchgänge verbinden die beiden Führerräume miteinander
- Bei BR 216: Ein Seitengang ist ein Stumpfgang
- Der laufende Dieselmotor kann mittels Taster "Dieselmotor aus" (DM aus) oder mittels Hauptschalter im Führerraum gestoppt werden.

Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Durch seitliche Lüftungsgitter kann gelöscht werden

Vorbereiten/Informieren
Einsätze im Gleisbereich

Schulungen unterstützen

- Bahnübungsanlagen
  - an mehreren Landesfeuerwehrschulen
  - Gleisanlage
  - Fahrzeuge
  - Oberleitung
  - …
- Fachliche Begleitung von Seminaren
- Regionale Informationsveranstaltungen

Vorbereiten/Informieren
Einsätze im Gleisbereich

Ausbildungszug Gefahrgut

- Seminare
  - Praktischer und theoretischer Teil
  - Kostenfrei für Feuerwehren
- Bundesweiter Einsatz
- Praxisnahe Übung zum Abdichten von Leckagen
- Einbindung in Übungen möglich

Vorbereiten/Informieren
Einsätze im Gleisbereich

Ausbildungszug Gefahrgut

- Leckagewagen
  - neun verschiedene Leckagepunkte
- Armaturenwagen
  - verschiedene Armaturen und Domdeckel
- Unterrichtswagen
  - Präsentationstechnik

Vorbereiten/Informieren
Nachlesen

Unterlagen

- Leitfaden „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“
  - Aktuelle Ausgabe 2012
  - Ausführliche Beschreibung
  - Im Internetauftritt als Download verfügbar www.deutschebahn.com/notfallmanagement
- Chartsatz
  - als Ergänzung zum Leitfaden
  - Im Internetauftritt als Download verfügbar www.deutschebahn.com/notfallmanagement

Notfalltechnik

Lasten anheben

- Aufgleistechnik
  - Schienengebundener Hilfszug
  - Schweres Hebegerät bis 100 t
  - Anfahrzeiten 90 bis 120 min
- Hebetechnik
  - Schienenkran mit Tragkraft von 75 t und 160 t
  - Ergänzung im Einzelfall durch Straßenkran
- Sonstige Fahrzeuge
  - Technische Hilfsfahrzeuge
    - z. B. zur Beseitigung von Oberleitungsschäden, Rückbau von Oberleitungen als Voraussetzung für Kraneinsatz

Schienenfahrzeuge

Wesentliche Fahrzeugeinrichtungen

- Luftschläuche mit Druck von
  - 5 bar
  - 10 bar
- Wendezugsteuerkabel
  - Datenübertragung

- Zentrale Energie-versorgung
  - 1.000 Volt

Eindringen in Reisezugwagen

Möglichkeiten

- Zugangstüren
  - i. d. R. 2 Türen je Seite
  - Notentriegelung
- Stirnseiten
  - Ggf. durch Gummibalg am Wagenübergang
- Fenster
  - Öffnen mit Schneidgerät, z. B. Trennschleifer
- Notausstiegsfenster
  - Markierte Sollbruchstelle
  - Von innen mit Nothammer
  - Von außen mit Schlagwerkzeug

Bauarten, Baureihen
Anschriften

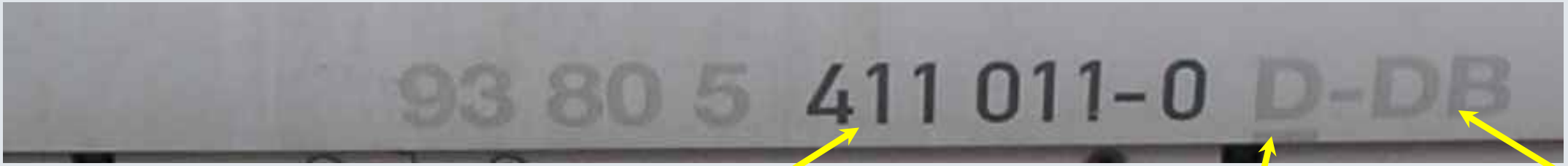
Reisezugwagen

Länderkürzel

Fahrzeughalter-
kennung

Gattungsbezeichnung
mit Bauartnummer

Triebfahrzeuge



Baureihen-
nummer

Länderkürzel

Fahrzeughalter
-kennung

Einsätze mit Gefahrgut

Unregelmäßigkeiten bei der Gefahrgutbeförderung

- Grundsätzlich kein Unterschied zur Straße
  - Ggf. größere Menge
- Anwendung FwDV 500
- Informationen zur Ladung
  - Notfallleitstelle
  - Fracht- und Beförderungspapiere
  - Wagenliste
- Kennzeichnung nach GGVSEB
- Einbindung TUIS prüfen

Örtliche Vorbereitungen

Einsätze vorbereiten
Örtliche Besonderheiten beachten

Hinweis

- Gleisbetreiber ermitteln
  - Erreichbarkeit
  - Ansprechpartner
  - Sicherungsmaßnahmen
- Zuwegungen
  - Ggf. mit Unterstützung Gleisbetreiber
- Zwangspunkte auf Anfahrtswegen
  - Bahnübergänge
  - Eingeschränkte Durchfahrtshöhen
  - Eingeschränkte Brückenbefahrbarkeit
  - …

Kein Sonderrecht auf Bahnübergängen!

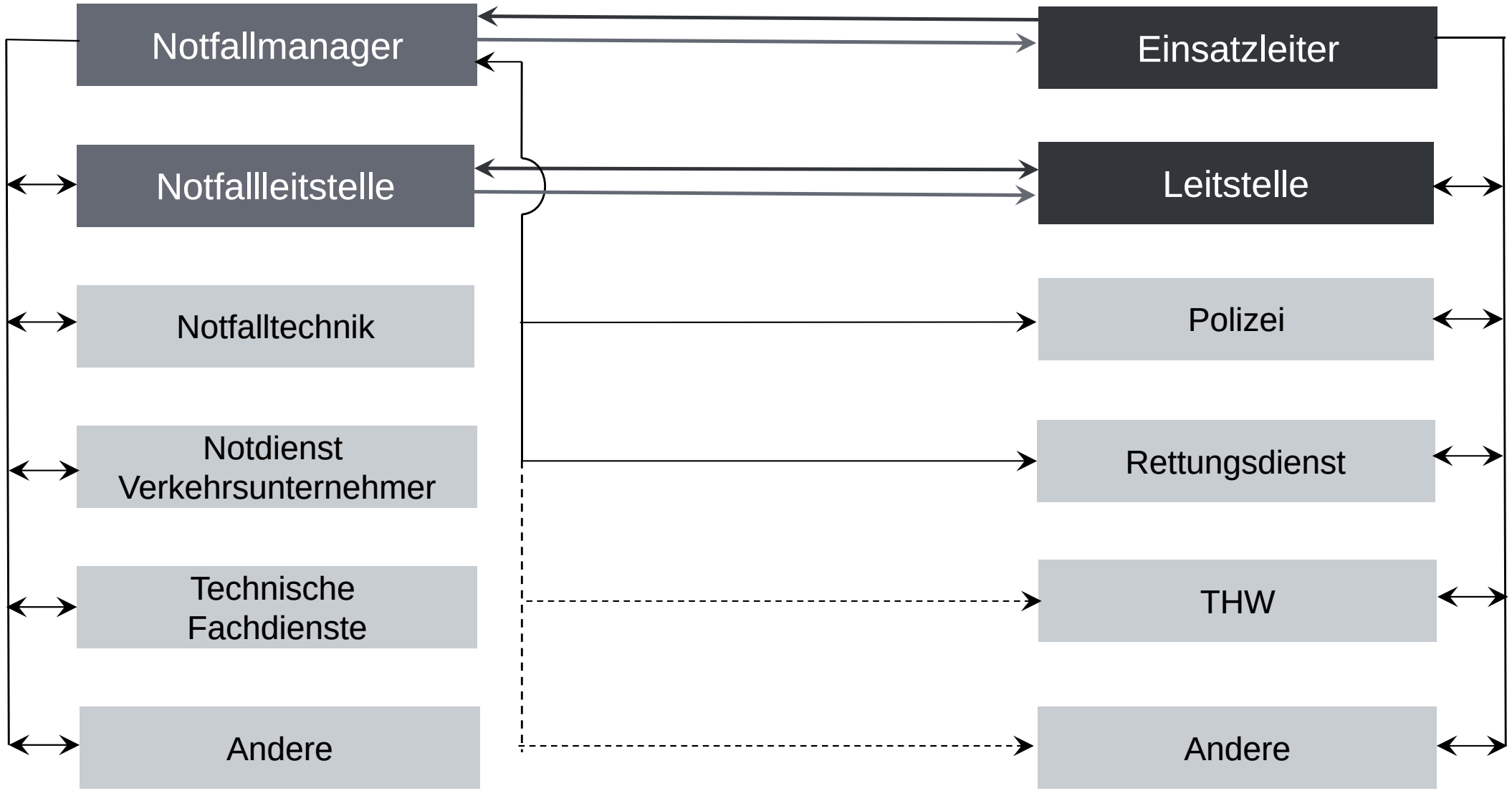
Einsatz am Schadensort

Einsätze durchführen

Hinweise

- Gefahrenbereich erst betreten, wenn Fahrbetrieb eingestellt
  - Genauen Wortlaut der Bestätigung übermitteln lassen
  - Tatsächliche Anzahl der Gleise mit Bestätigung abgleichen
  - Sicherungsposten nur zusätzlich
  - Keine gleisseitige Absperrung mit Einsatzfahrzeugen
- Prüfen, ob Bahnerdung tatsächlich erforderlich
- Alle Maßnahmen eng mit dem Notfallmanager abstimmen
- Bei Arbeiten auf Fahrzeugen geerdete Oberleitung zur Sicherung nutzen

Einsätze durchführen
Kommunikationswege einhalten



Fragen, Hinweise, Ansprechpartner finden

Kontaktdaten

Deutsche Bahn AG
Betriebssicherheit, Notfallmanagement
Karlstraße 6
60329 Frankfurt (Main)

E-Mail: notfallmanagement@deutschebahn.com

www.deutschebahn.com/notfallmanagement

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit