



Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG

Unterstützung durch das Notfallmanagement

Diese Präsentation ist zusammen mit dem Leitfaden
 „Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG“
 in der Fassung 2017 zu verwenden



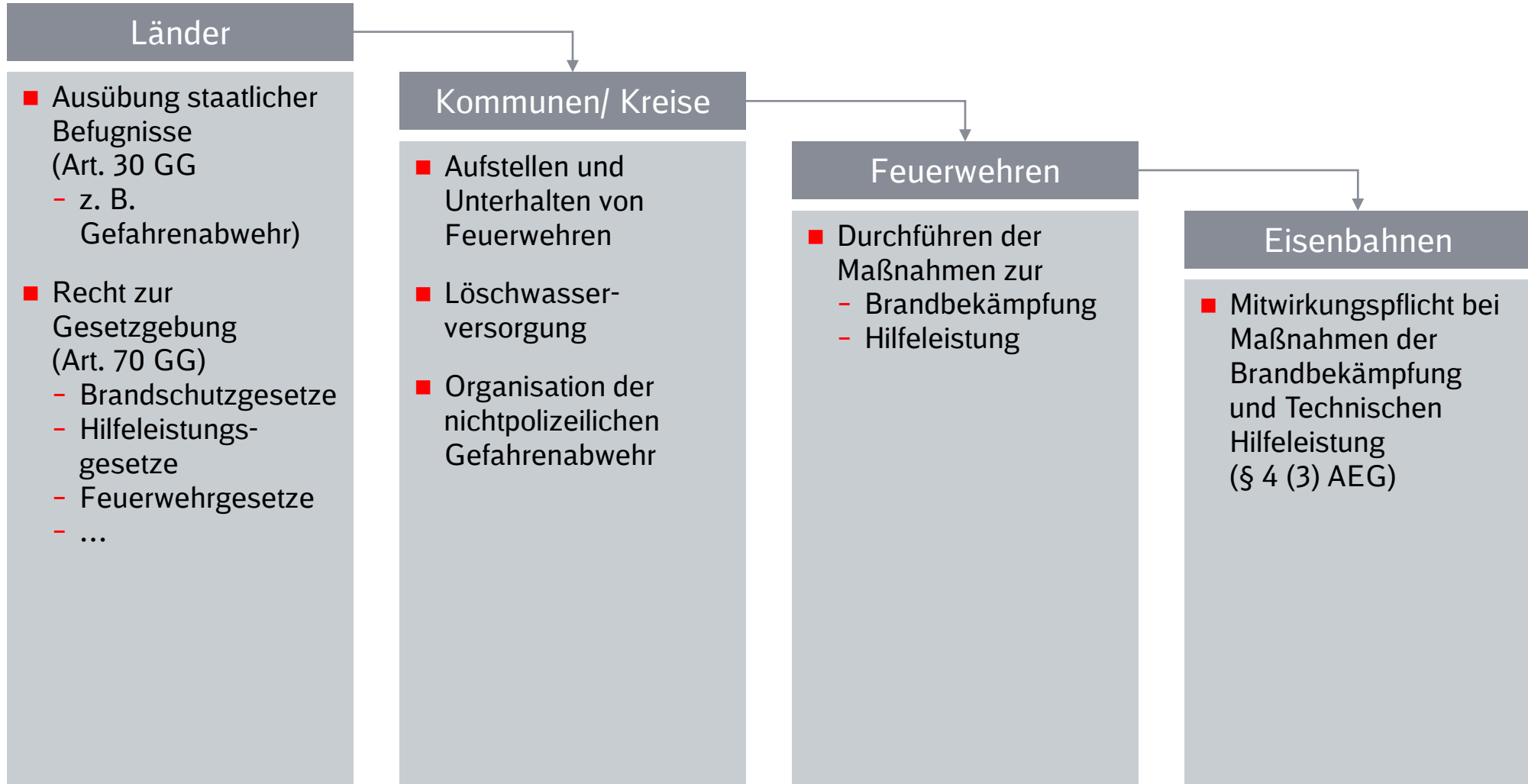
Inhalt

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

Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

Gefahrenabwehr in Deutschland

Zuständigkeiten



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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

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 Punkte 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 Eisenbahnfahrzeuge



Oberleitung/ Stromschiene

Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Gefahrenmerkmale

Bewegte Eisenbahnfahrzeuge

- 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 Gleisen 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?

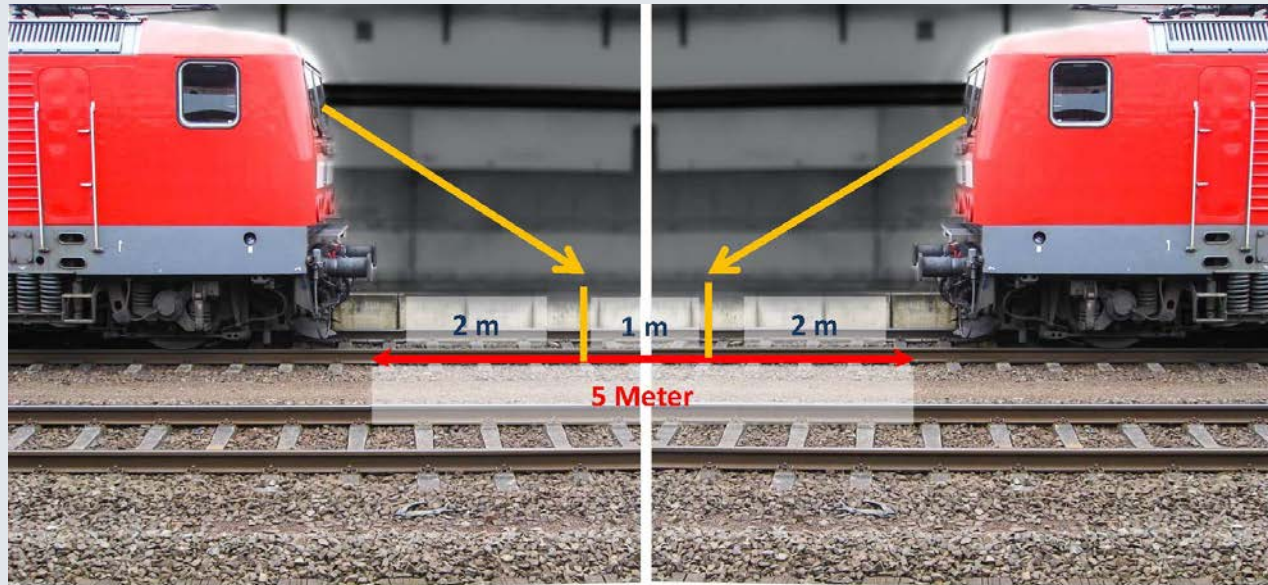
Gleisbereich

- Der Sicherheitsabstand zum Gleisbereich 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 Gleisbereichs setzt voraus, dass
 - der Fahrbetrieb eingestellt wurde und
 - die Bestätigung der Freigabe vorliegt



Abgestellte Eisenbahnfahrzeuge

Was ist zu beachten?

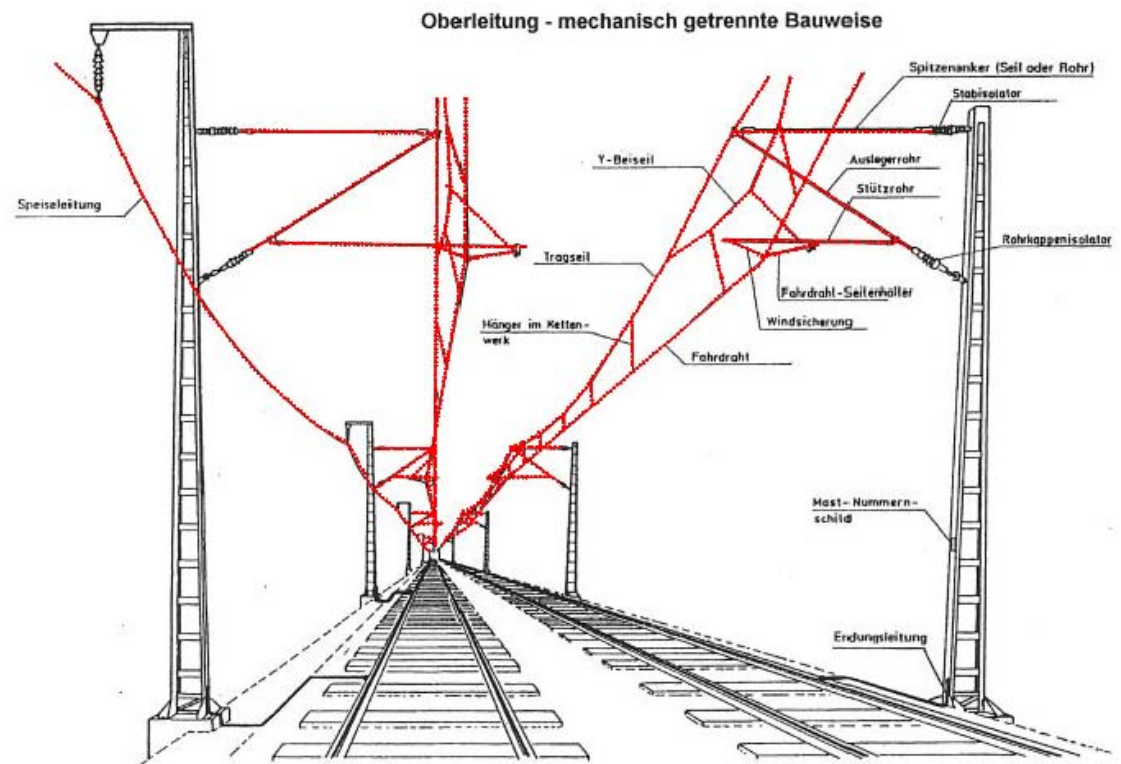


- Sicherheitsabstand zu abgestellten Fahrzeugen
 - Mindestens 2 Meter
- Sicherheitsbereich zwischen zwei Fahrzeugen
 - Mindestens 5 Meter

Elektrische Gefahren aus der Oberleitung

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.



Elektrische Gefahren aus der Oberleitung

Wo beginnt die Gefahr?

Gefahrensituationen

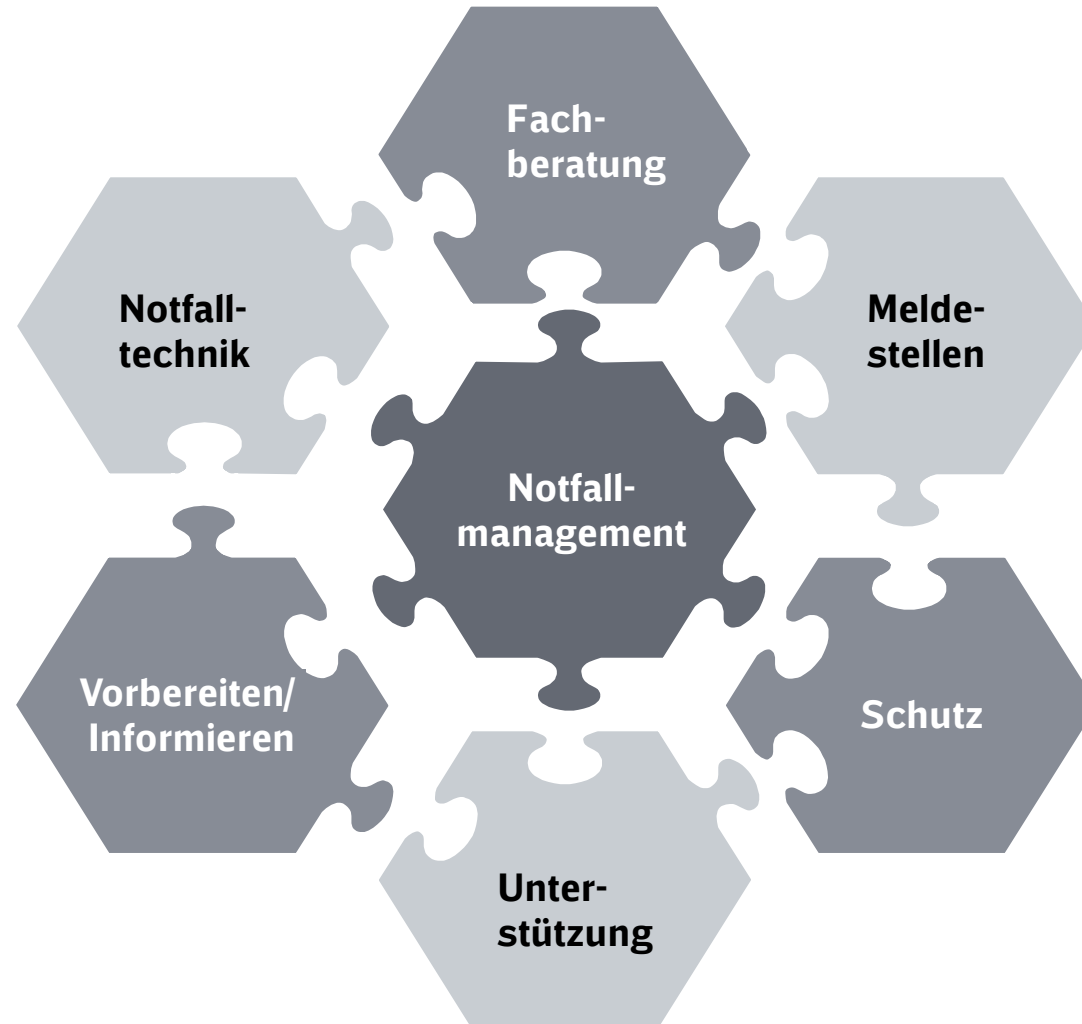
- Unterschreiten des Schutzabstandes
 - Personen
 - Gegenstände
- Beschädigung der Oberleitung
- Aufsteigen auf Schienenfahrzeuge
 - Dächer, Tritte oder Plattformen ab 2,00 m über Schienenoberkante
 - besonders gekennzeichnete Bereiche
- Ggf. bei Drehleitereinsatz in Gleisnähe

Ausschalten und Bahnerden erforderlich!



Das Notfallmanagement der DB AG

Elemente des Notfallmanagement



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 Notfalleitstelle

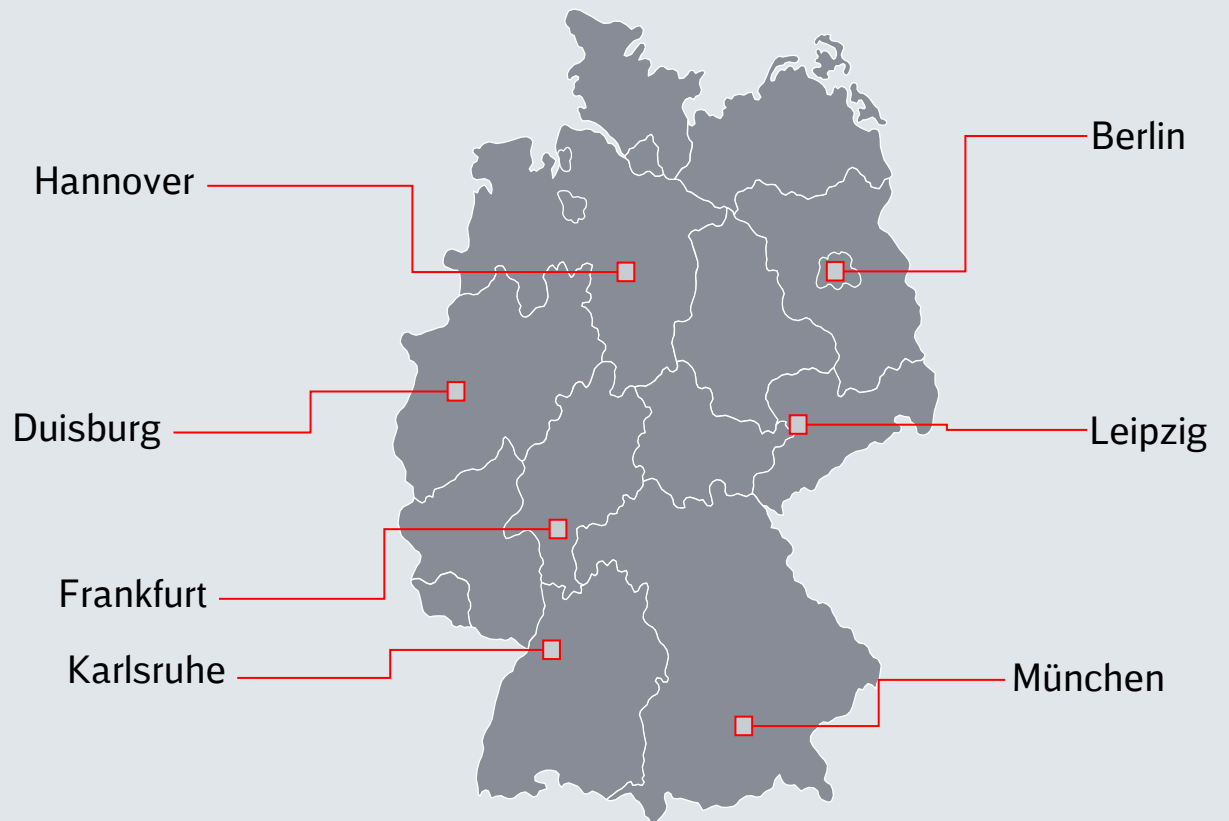
- Melde- und Ansprechstelle des Gleisbetreibers
- Notfallmeldung
 - Ereignisaufnahme
 - Ereignisbearbeitung
- Hilfeleistung anfordern
 - Ereignisse melden
 - Notruf 112
- Hilfeleistung unterstützen
 - Veranlassen von Schutzmaßnahmen
 - Anhalten von Zügen
 - Weitergabe von Informationen und Meldungen



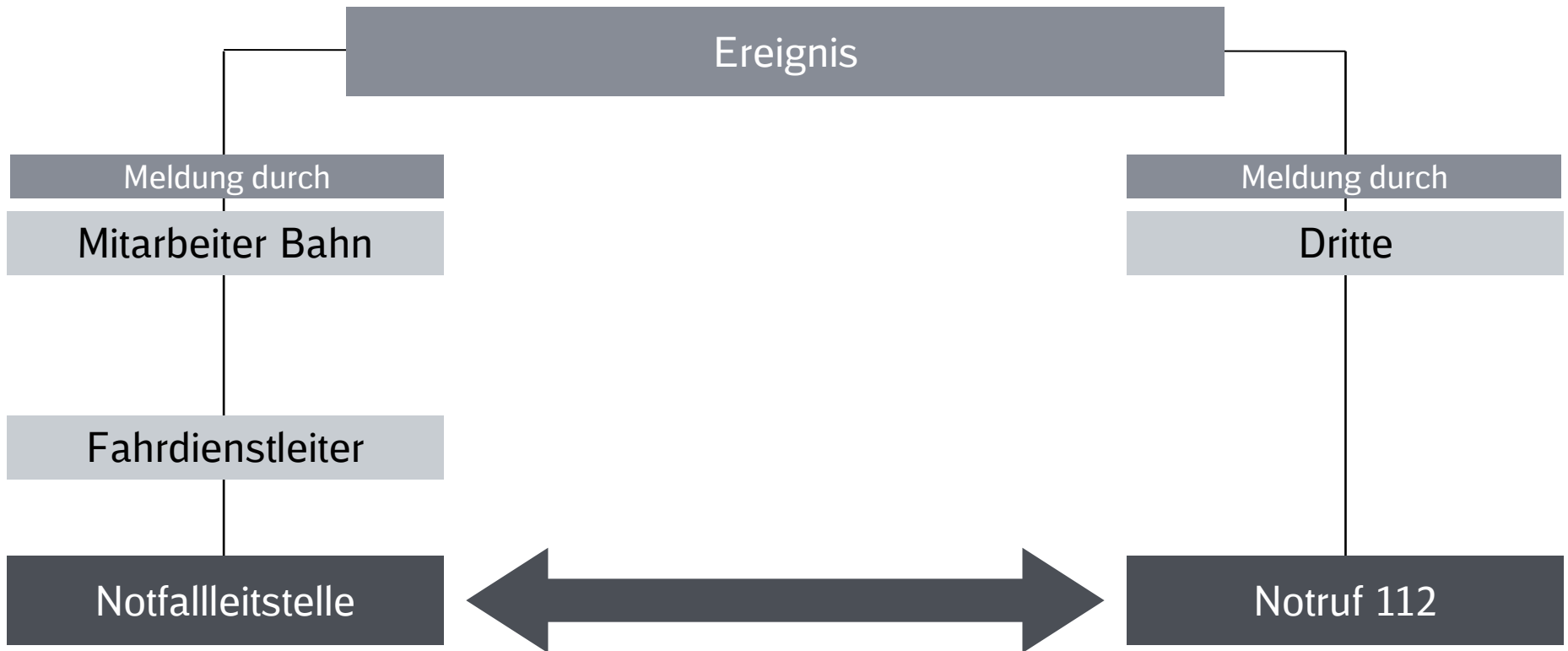
Meldestellen

Die Notfalleitstelle

- Sieben Notfalleitstellen 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 Fahrbetriebs

Merkmale

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

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



Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Einstellen des Fahrbetriebs

Faxvordruck Notfalleitstelle

- 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

Notfalleitstelle der DB AG: _____ Datum: _____
 Ereignisnummer oder Stöfallnummer: _____

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 _____

Gleise _____

Unterschrift Mitarbeiter Notfalleitstelle: _____

123.0140V04 Angaben zum Ereignisort und Bestätigung über Einstellung des Fahrbetriebs
 Fachdruck: TB4, Völkow Druck; Tel.: (0991) 295-54292
 Gültig ab: 13.04.2010 Seite 1

Schutz vor den Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Wiederaufnahme des Fahrbetriebs

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 (Achtungspfeiff) bei Annäherung



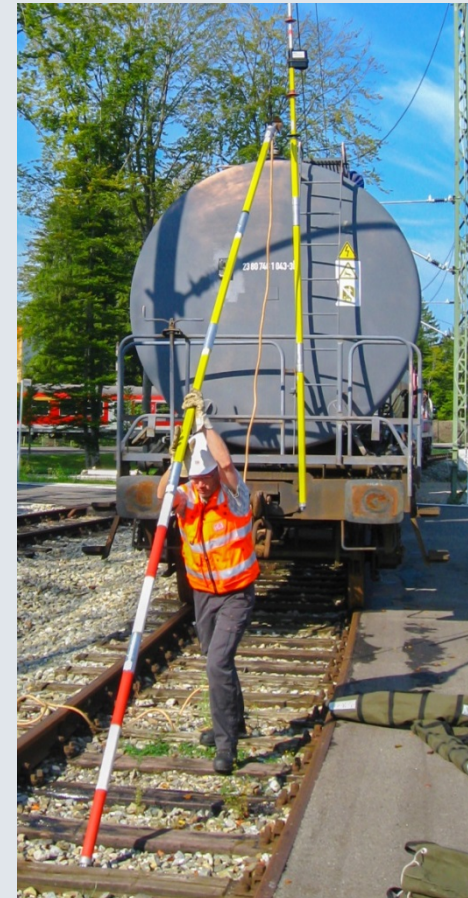
Schutz vor den elektrischen Gefahren aus der Oberleitung Bahnerden

Aufgabe der Bahn

- Voraussetzung zum Unterschreiten des Schutzabstandes zu unter Spannung stehenden Teilen durch
 - Personen oder
 - Gegenstände

- Auf Anforderung oder bei Erfordernis

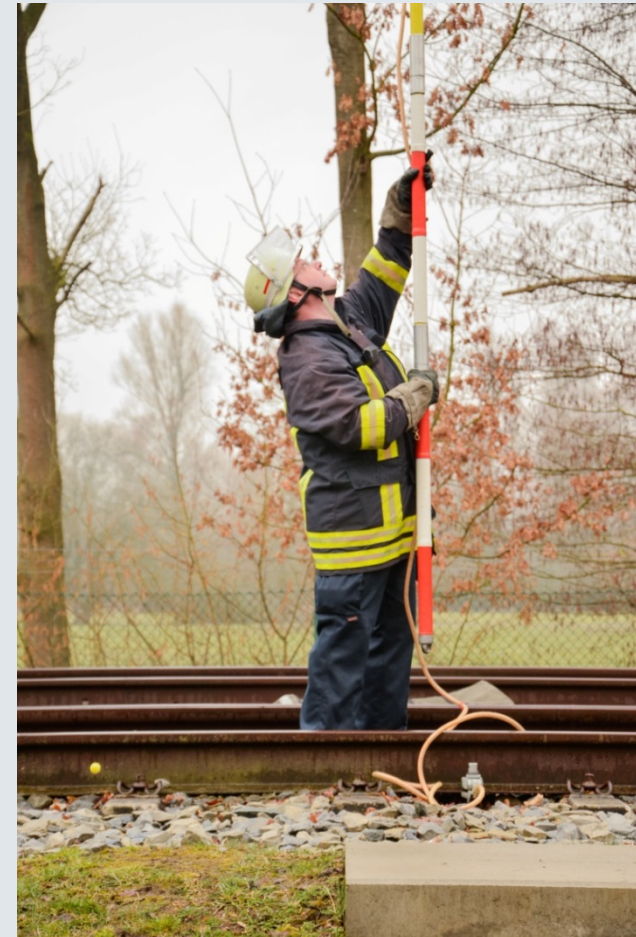
- Sicherstellung durch Notfallmanager
 - Eigene Durchführung
 - Beauftragung anderer Berechtigter



Schutz vor den elektrischen 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

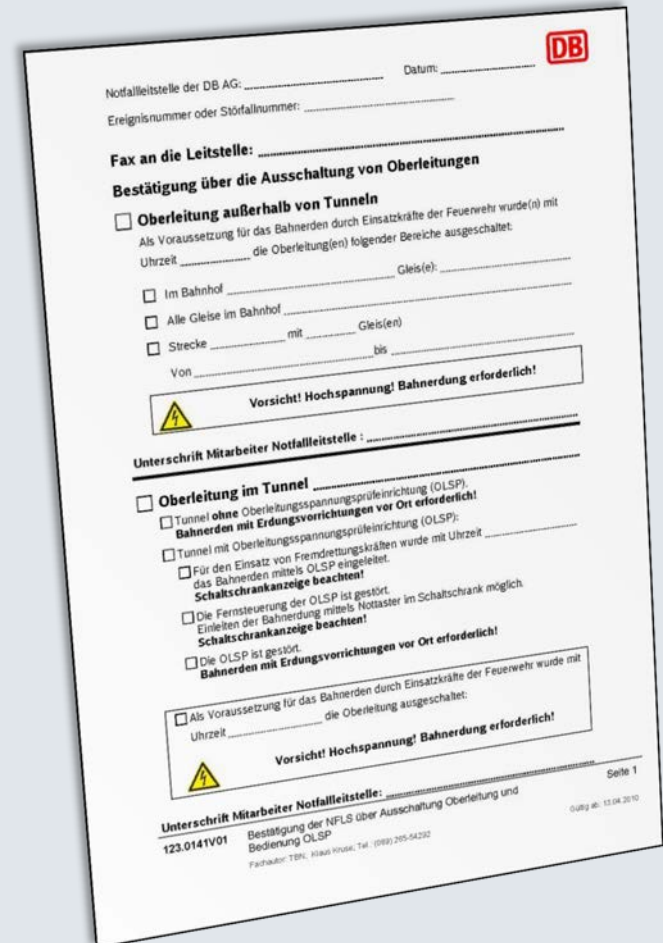



Schutz vor den elektrischen Gefahren aus der Oberleitung

Bestätigung der Ausschaltung

Faxvordruck Notfalleitstelle

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



Notfalleitstelle 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 Notfalleitstelle : _____

Oberleitung im Tunnel

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


Tunnel mit Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP):

Für den Einsatz von Fremdretzungskräften wurde mit Uhrzeit _____ das Bahnerden mittels OLSP eingeleitet.
Schaltshrankanzeige beachten!

Die Fernsteuerung der OLSP ist gestört.
Erhalten der Bahnerdung mittels Notaster im Schaltshrank möglich.
Schaltshrankanzeige 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 Notfalleitstelle: _____

123.0141V01 Bestätigung der NFLS über Ausschaltung Oberleitung und Bedienung OLSP
Fachautor: TPE, Klaus Hilde, Tel.: (089) 295-54232

Seite 1
Gültig ab: 13.04.2010

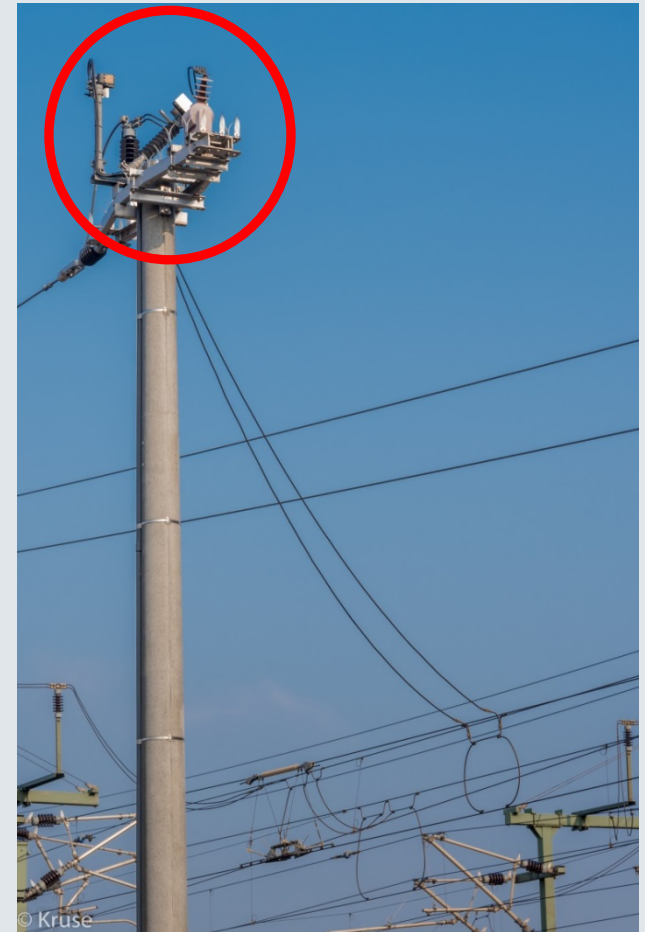
Schutz vor den elektrischen Gefahren aus der Oberleitung

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 elektrischen 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 elektrischen Gefahren aus der Oberleitung

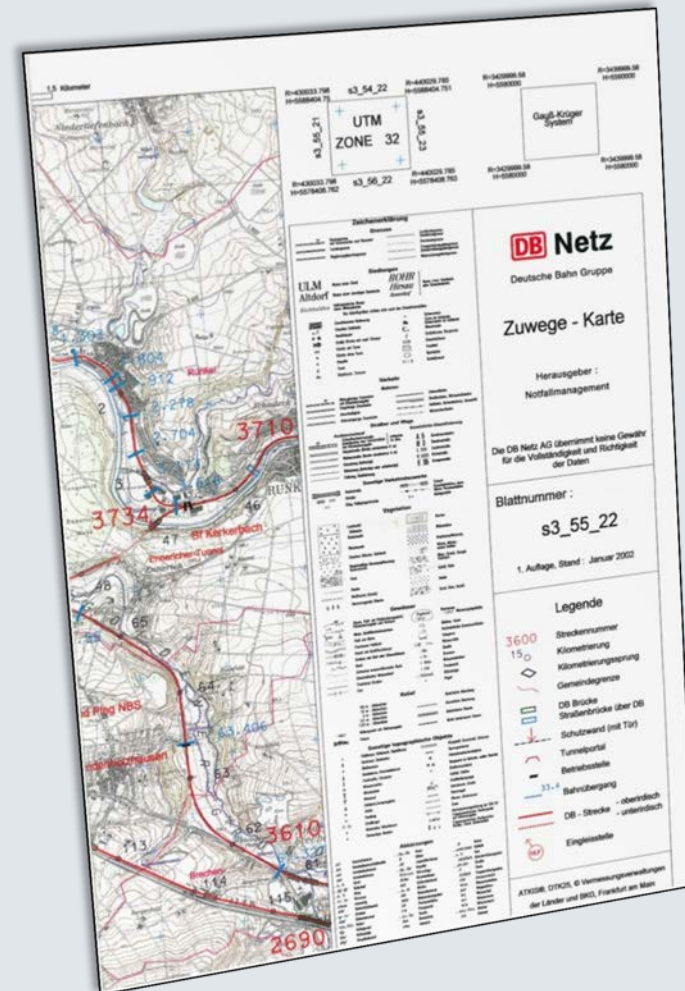
OLSP-Kurzbedienungsanleitung

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.

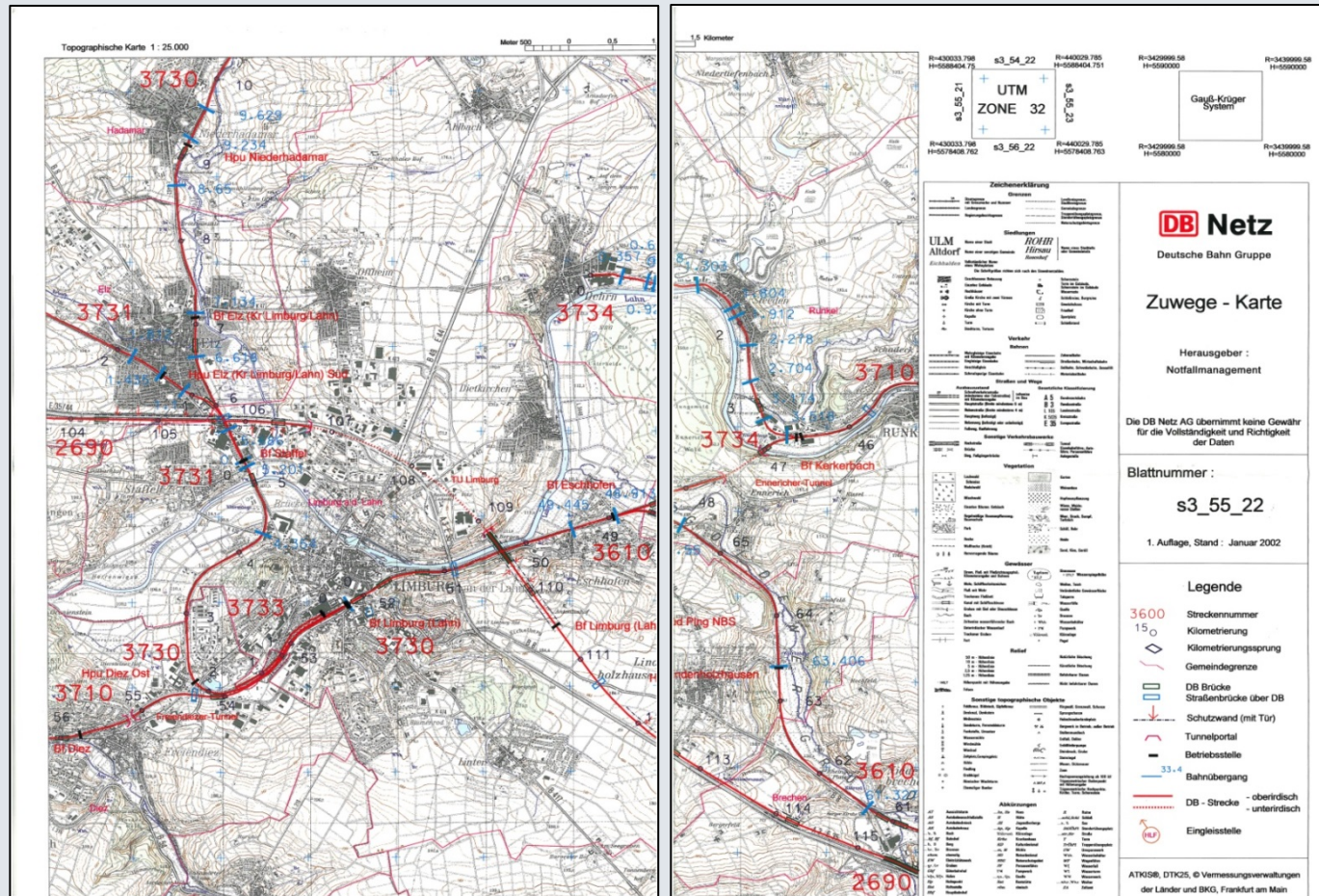
Unterstützung Kartenmaterial

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

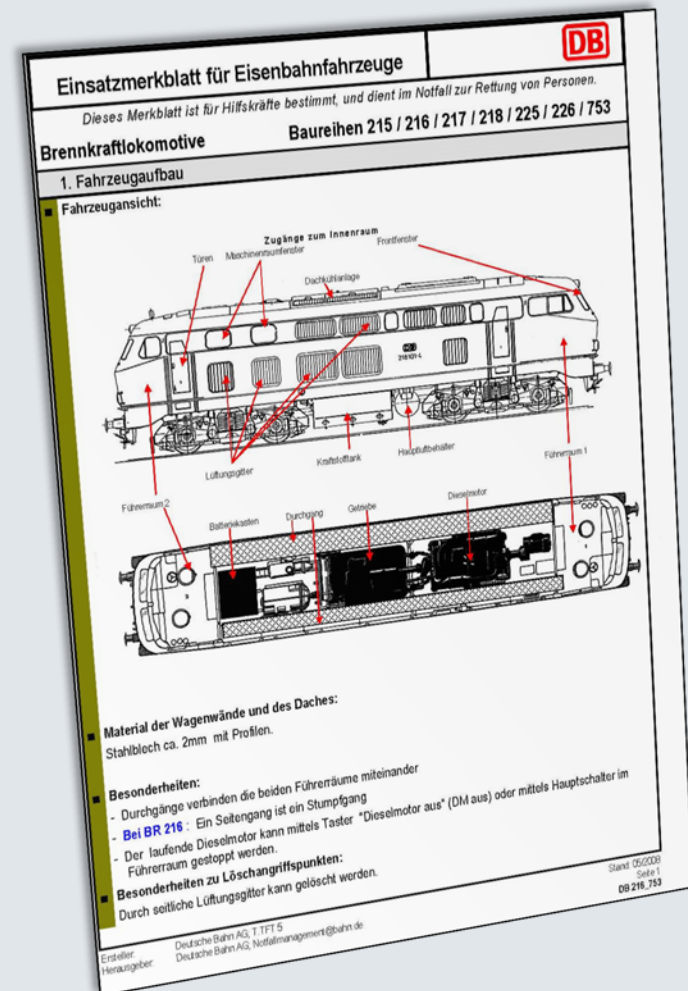
- Eigengewicht ca. 85 kg
- Nutzlast ca. 1.000 kg
- Maße: 2,20 m x 1,65 m
- Handbügel klappbar
- Feststellbremse
 - „Totmannprinzip“
 - Ausschaltbar
- Transport von Gerät und verletzten Personen



Unterstützung Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge

Einsatzmerkblätter

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



Vorbereiten/Informieren Einsätze im Gleisbereich

Schulungen unterstützen

- Bahnübungsanlagen
 - an mehreren Landesfeuerweherschulen
 - Gleisanlage
 - Fahrzeuge
 - Oberleitung
 - ...
- Fachliche Begleitung von Seminaren
- Regionale Informationsveranstaltungen



Vorbereiten/Informieren Einsätze mit Gefahrgut

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 mit Gefahrgut

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 2017
 - Ausführliche Beschreibung
 - Im Internetauftritt als
Download verfügbar
[www.deutschebahn.com/
notfallmanagement](http://www.deutschebahn.com/notfallmanagement)

- Chartsatz
 - als Ergänzung zum Leitfaden
 - Im Internetauftritt als
Download verfügbar
[www.deutschebahn.com/
notfallmanagement](http://www.deutschebahn.com/notfallmanagement)



Notfalltechnik

Lasten anheben

- Aufgleistechnik
 - Schienengebundener Hilfszug
 - Schweres Hebegerät bis 100 t
 - Anfahrzeiten 90 bis 120 min
- Hebetchnik
 - Schienenkran mit Tragkraft von 100 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



Eisenbahnfahrzeuge

Wesentliche Fahrzeugeinrichtungen

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



- Zentrale Energieversorgung
 - 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
- Notausstiegfenster
 - Markierte Sollbruchstelle
 - Von innen mit Nothammer
 - Von außen mit Schlagwerkzeug



Bauarten, Baureihen Anschriften

Reisezugwagen

D - DB 50 80 31 - 34 085 - 6 ABnrz^{418.4}

Länderkürzel

Fahrzeughalter-
kennung

Gattungsbezeichnung
mit Bauartnummer

Triebfahrzeuge

93 80 5 411 011-0 D-DB

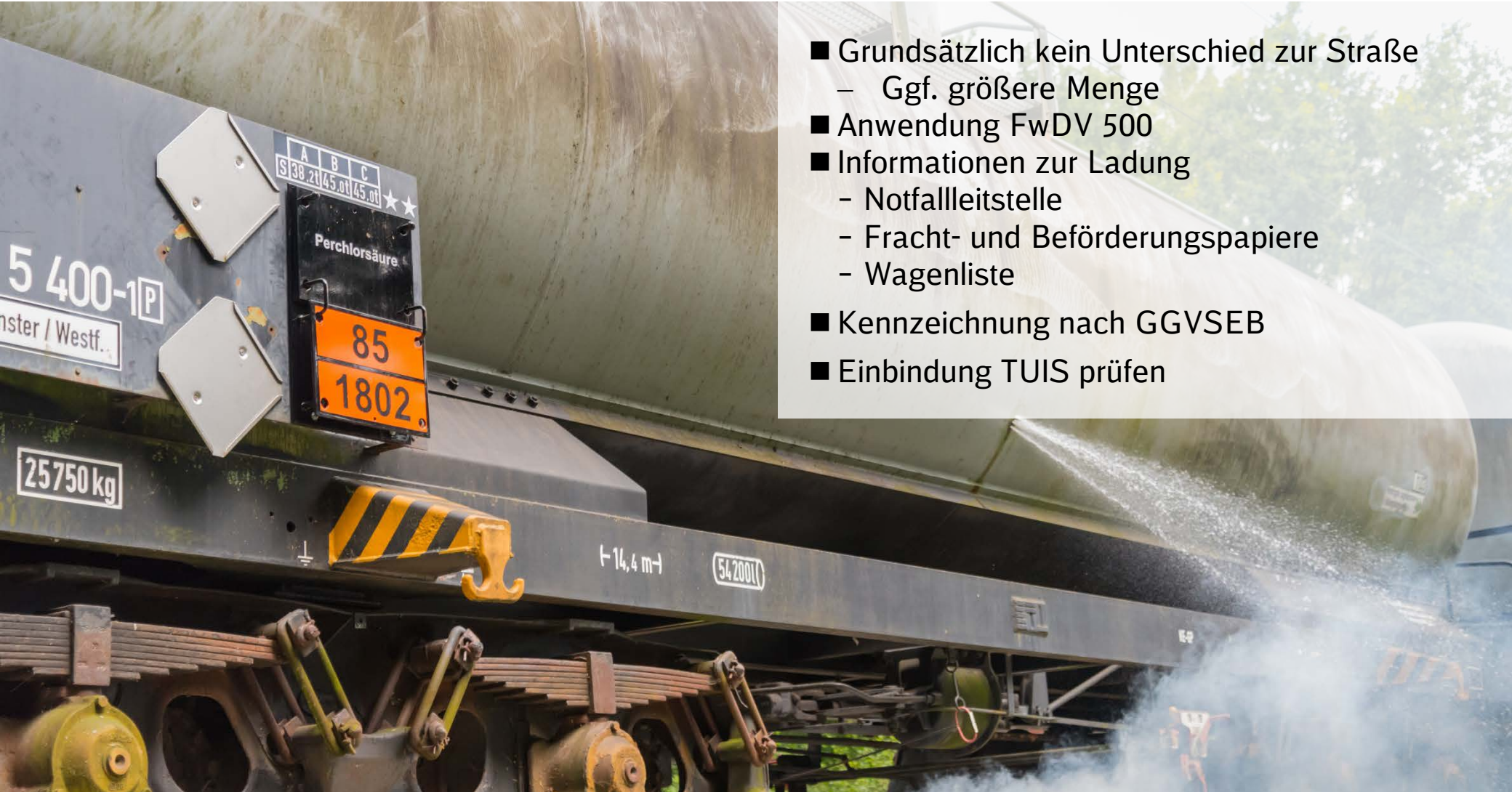
Baureihen-
nummer

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
 - ...



Einsätze am Schadensort

Einsätze durchführen

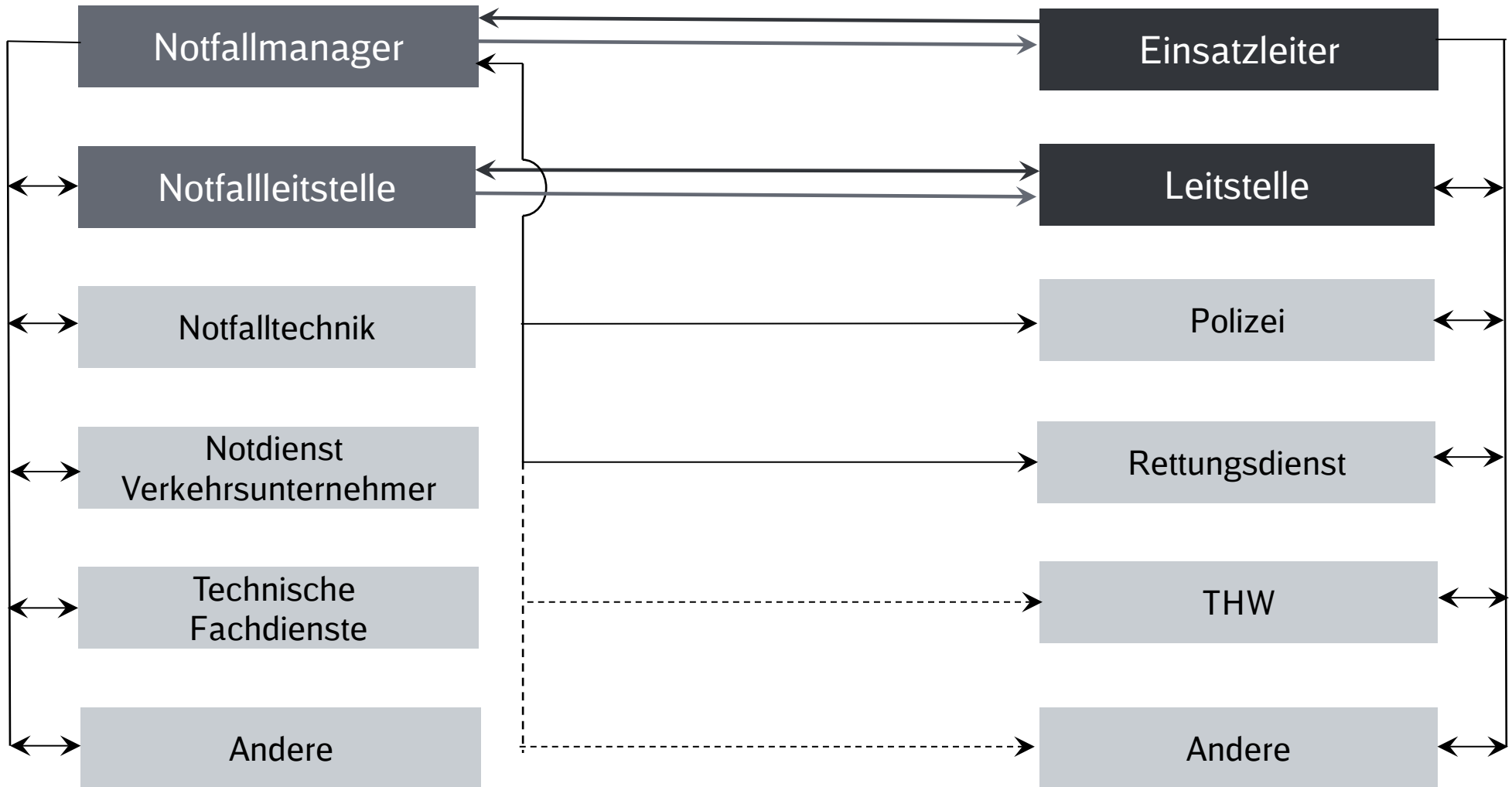
Hinweise

- Gleisbereich 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