



---

## Hilfeleistungseinsätze im Gleisbereich der DB AG

Gültig ab 01.03.2002

Zielgruppe dieses Leitfadens

Mitarbeiter im Notfallmanagement der DB AG

Einsatzkräfte von Feuerwehren

Einsatzkräfte des THW

Einsatzkräfte von Rettungsdiensten

Einsatzkräfte der Polizei

Einsatzkräfte des BGS

## Impressum

**Deutsche Bahn AG  
Notfallmanagement, Brandschutz  
Taunusstraße 45-47  
60329 Frankfurt**

---

**Inhalt**

VORBEMERKUNGEN.....	5
GELTUNGSBEREICH.....	5
GLIEDERUNG DER DB AG .....	5
DAS NOTFALLMANAGEMENT .....	5
ALARMPLANUNG.....	9
KONTAKTAUFNAHME .....	10
ZUSAMMENARBEIT.....	11
EINSATZ IM GLEISBEREICH.....	12
OBERLEITUNGSANLAGE.....	13
GEFAHRGUT.....	17
KUPPELN VON FAHRZEUGEN .....	23
NOTFALLTECHNIK DER DB AG .....	24
SCHLUSSWORT .....	26

**Abbildungen**

Abbildung 1: Übersichtskarte der Niederlassungen DB Netz .....	7
Abbildung 2: Einsatzfahrzeuge des Notfallmanagers .....	8
Abbildung 3: Hektometertafel mit NBÜ-Kennzeichnung .....	9
Abbildung 4: Feuerwehr-Zuwegekarte .....	10
Abbildung 5: Fernsprechkasten .....	11
Abbildung 6: Oberleitungsanlage .....	13
Abbildung 7: Aufsteigen auf Fahrzeuge .....	14
Abbildung 8: Warnschild .....	15
Abbildung 9: Bahnerdungsgarnitur .....	16
Abbildung 10: Bahnerdung durch Notfallmanager .....	17
Abbildung 11: Großzettel (Placards) .....	19
Abbildung 12: Orangefarbene Kennzeichnung .....	20
Abbildung 13: Druckgaskesselwagen .....	22
Abbildung 14: Mineralölkesselwagen .....	22
Abbildung 15: Anschriftentafel .....	23
Abbildung 16: Bremsschlauch mit rotem Luftabsperrhahn (geöffnet) .....	24
Abbildung 17: 75 t-Kran .....	25
Abbildung 18: Oberleitungsgerätewagen .....	25
Abbildung 19: Schema Rettungszug .....	26

## Vorbemerkungen

- (1) Einsätze zur Hilfeleistung werden auch auf dem Gebiet der Bahnanlagen von den dafür kraft Gesetzes zuständigen Hilfsorganisationen, in der Regel Feuerwehren und Rettungsdienste, durchgeführt. Diese Einsätze unterscheiden sich hinsichtlich ihres Ablaufes und den Gefahren, die vom Eisenbahnbetrieb ausgehen, von Einsätzen im kommunalen Bereich.

**Ziel des Leitfadens**

Dieser Leitfaden soll den Einsatzkräften dieser Organisationen einen Überblick über die Organisation der DB AG, den Eisenbahnbetrieb und den Besonderheiten bei einem Einsatz auf Bahnanlagen geben, aber auch die Maßnahmen und Möglichkeiten der DB AG vorstellen. Er ist nicht anwendbar auf den Betrieb von anderen Eisenbahnunternehmen.

Wenn in diesem Handbuch von Einsatzleitung und Leitstelle gesprochen wird, so ist damit jeweils die nach dem jeweiligen Landesgesetz vorgesehene Einrichtung gemeint.

## Geltungsbereich

- (1) Dieser Leitfaden gilt im Bereich der Deutschen Bahn AG.

**Bereich**

## Gliederung der DB AG

- (1) Die Deutsche Bahn AG gliedert sich derzeit in den Konzernen selbst und in vier eigenständige Aktiengesellschaften:
- Die **DB Netz AG** baut, unterhält und vermarktet das Schienennetz.
  - Die **DB Station&Service AG** baut, unterhält und vermarktet die Bahnhofsgebäude.
  - Die **DB Cargo AG** betreibt Schienengüterverkehr.
  - Die **DB Reise&Touristik AG** betreibt Schienenpersonenfernverkehr.
  - Die **DB Regio AG** betreibt Schienenpersonennahverkehr.

**Organisation des Konzerns**

Hinzu kommen noch einige Tochterunternehmen, wie z. B. die Usedomer Bäderbahn und die Mitropa.

## Das Notfallmanagement

- (1) Mit der Gründung der DB AG ging die Verantwortung für die nicht polizeiliche Gefahrenabwehr auf die Bundesländer über. Der Gesetzgeber verpflichtet in § 4 (1) Allgemei-

**Gesetzlicher Auftrag**

	<p>nes Eisenbahngesetz (AEG)<sup>1</sup> alle Eisenbahnen an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Die DB AG stellt diesen gesetzlichen Auftrag durch ihr Notfallmanagement sicher.</p>
<b>Ziel und Aufgaben</b>	<p>(2) Das Notfallmanagement ist zuständig für alle Ereignisse, die den störungsfreien Ablauf oder die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigen können. Es regelt alle Maßnahmen des abwehrenden Brandschutzes. Zugleich stellen seine Funktionsträger, die Notfallmanager, die Schnittstelle zu den kommunalen Brandschutzdienststellen dar. Dabei umfasst das Notfallmanagement alle organisatorischen, personellen und materiellen Maßnahmen.</p> <p>Das Ziel des Notfallmanagements besteht darin, Gefahren und Schäden für Menschen, Tiere, Umwelt und Sachen abzuwenden oder zu begrenzen.</p>
<b>Gliederung</b>	<p>(3) Das Notfallmanagement der DB AG besteht aus dem planerischen Notfallmanagement und dem operativen Notfallmanagement.</p>
<b>Grundlagen Notfallmanagement</b>	<p>(4) Die Grundlagen des Notfallmanagement festzulegen, ist Aufgabe des Konzerns DB AG. Die Vorgaben und das innerbetriebliche Regelwerk<sup>2</sup> werden hier erstellt und festgelegt. Ebenso erfolgen von hier Absprachen und Vereinbarungen mit den Bundesländern, dem Bund, dem Eisenbahn-Bundesamt und anderen übergeordneten Behörden.</p>
<b>Erreichbarkeit im Konzern</b>	<p>(5) Das Notfallmanagement der DB AG ist unter folgender Anschrift erreichbar:</p> <p>Deutsche Bahn AG Notfallmanagement, Brandschutz Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt</p>
<b>Operatives Notfallmanagement</b>	<p>(6) Das operative Notfallmanagement in der Region wird in der Regel von der DB Netz AG betrieben. Die DB Netz AG ist mit einer Zentrale in Frankfurt und sieben Niederlassungen bundesweit vertreten.</p> <p>Innerhalb der sieben Niederlassungen gibt es regionale Vertreter, die Streckenmanager. Ihre Aufgabe ist es, das Notfallmanagement örtlich anhand der Vorgaben des Konzerns zu organisieren. Ihnen unterstehen auch die Notfallmanager.</p>
<b>Erreichbarkeit der Niederlassungen</b>	<p>(7) Die Niederlassungen der DB Netz AG sind unter folgenden Anschriften erreichbar:</p>

<sup>1</sup> Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 zuletzt geändert durch Gesetz am 25.08.1998

<sup>2</sup> Konzernrichtlinie 423, Notfallmanagement, Brandschutz

DB Netz AG  
Niederlassung **Ost**  
Granitzstraße 55-56  
13189 Berlin

DB Netz AG  
Niederlassung **West**  
Hansastraße 15  
47058 Duisburg

DB Netz AG  
Niederlassung **Nord**  
Lindemannallee 3  
30159 Hannover

DB Netz AG  
Niederlassung **Süd**  
Richelstraße 3  
80634 München

DB Netz AG  
Niederlassung **Mitte**  
Pfarrer-Perabo-Platz 4  
60326 Frankfurt

DB Netz AG  
Niederlassung **Südwest**  
Schwarzwaldstraße 86  
76137 Karlsruhe

DB Netz AG  
Niederlassung **Südost**  
Brandenburger Straße 1  
04103 Leipzig



Abbildung 1: Übersichtskarte der Niederlassungen DB Netz

- (8) Die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche der Streckenmanager sind unterteilt in Notfallbezirke. **Notfallbezirke**
- Bundesweit sind 170 Notfallbezirke eingerichtet, die einen jeweils örtlich festgelegten Bereich umfassen. Diese Bereiche sind so gestaltet, dass der Notfallmanager der DB Netz AG vom Sitz des Notfallmanagers innerhalb von 30 Minuten einen Ereignisort erreichen kann.
- (9) Der Notfallmanager ist der Leiter eines Notfallbezirkes. **Notfallmanager**

In dieser Funktion ist er in seinem Bezirk direkter Ansprechpartner in allen Fragen bezüglich der Alarm- und Einsatzplanung und der örtlichen Besonderheiten. Er hält den Kontakt zu Feuerwehren, THW und Rettungsdiensten.

**Aufgaben des Notfallmanagers**

- (10) Im Einsatzfall ist er der Einsatzleiter der DB AG und ist als Fachberater Mitglied der Einsatzleitung.

Sein Aufgabengebiet umfasst die Abarbeitung aller Notfälle im Bereich der DB AG. Wird keine Einsatzleitung nach Landesgesetz gebildet, ist er der zuständige Einsatzleiter am Ereignisort.

Im Ereignisfall hat der Notfallmanager im wesentlichen folgende Aufgaben zu bewältigen:

- Durchführung der Bahnerdung soweit erforderlich.
- Sicherstellung der Sicherheit der Reisenden und der beförderten Güter.
- Sicherstellung des Schutzes der am Ereignisort tätigen Hilfskräfte gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb.
- Abstimmung der Aktivitäten zwischen den beteiligten Organisationen und Stellen zur Qualitätssicherung.
- Erreichen der schnellstmöglichen Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes.

**Ausrüstung des Notfallmanagers**

- (11) Der Notfallmanager ist ausgestattet mit einem als Fahrzeug der DB AG kenntlichem Pkw. Dieses Fahrzeug ist mit einer Sondersignalanlage ausgestattet. Zu den Ausrüstungsgegenständen gehört u. a. eine Erdungsgarnitur für die Bahnerdung der Oberleitung.



*Abbildung 2: Einsatzfahrzeuge des Notfallmanagers*

**Erkennbarkeit**

- (12) Der Notfallmanager ist am Ereignisort erkennbar an seiner orangefarbenen Warnkleidung mit dem Rückenaufdruck



„Notfallmanager“. Zusätzlich kann er sich mit einem Lichtbildausweis der DB AG legitimieren.

- (13) Notfallleitstellen sind ständig besetzte Stellen der DB Netz AG, die Meldungen über gefährliche Ereignisse im Betrieb der DB AG aufnehmen, weitergeben, erste Schutzmaßnahmen treffen und Hilfe aufrufen.

**Notfallleitstellen**

Über die Notfallleitstelle können Streckensperrungen und Abschaltungen von Oberleitungen beantragt werden. Weiterhin ist die Notfallleitstelle in der Lage, kurzfristig Informationen zu in Zügen befördertem Gefahrgut zu geben.

Die Notfallleitstellen haben direkten Kontakt mit den jeweils zuständigen Leitstellen der Landkreise und der kreisfreien Städte über die Notrufnummer 1 12. Ebenso können die Leitstellen über eine bundeseinheitliche Rufnummer (0 18 03xxxxx) die jeweils zuständige Notfallleitstelle jederzeit erreichen. Die Rufnummer ist den jeweiligen Leitstellen bekannt.

Die Notfallleitstellen befinden sich jeweils am Sitz einer Niederlassung (siehe Abbildung 1) und bilden einen eigenen Arbeitsplatz in der Betriebszentrale (BZ).

- (14) 3-S-Zentralen nehmen für den Bereich von Personenverkehrsanlagen erste Meldungen entgegen und alarmieren die Rettungskräfte. Diese Zuständigkeit erstreckt sich ausschließlich auf den Bereich außerhalb von Gleisanlagen, d. h. Verkaufsf lächen, Rolltreppen u. ä..

**3-S-Zentralen**

In allen übrigen Fällen ist die Notfallleitstelle zuständig.

## Alarmplanung

- (1) Die Alarmierung der Einsatzkräfte erfolgt nach dem Rahmen- Alarm- und Einsatzplan Eisenbahn eines Bundeslandes bzw. nach der im jeweiligen Bundesland geltenden Regelung.
- (2) Ereignisorte werden anhand der jeweiligen Streckenkilometrierung beschrieben. An jeder Strecke sind im Abstand von 1.000 m Kilometertafeln und im Abstand von 200 m zusätzliche Hektometertafeln aufgestellt.

**Alarmierung**

**Streckenkilometer**



Abbildung 3: Hektometertafel mit NBÜ-Kennzeichnung

Kilometer bzw. Hektometertafeln können mit zusätzlichen orangefarbene Balken für die Kennzeichnung von Abschnitten mit Notbremsüberbrückung (NBÜ) ausgestattet sein (siehe Abbildung 3).

- Kartenmaterial** (3) Die DB AG hat den Landkreisen bzw. den kreisfreien Städten Kartenmaterial (Feuerwehr-Zuwegekarten) zur Verfügung gestellt. Es handelt sich dabei um Topographische Karten im Maßstab 1:25.000 (TK 25-Karten), in denen die Eisenbahninfrastrukturanlagen besonders gekennzeichnet wurden. Die Karten enthalten Angaben zu Streckenbezeichnungen, Bahnübergängen, Brücken, Bahnhöfen, Haltepunkten u. a. (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4: Feuerwehr-Zuwegekarte

## Kontaktaufnahme

- Kontakt zur Notfalleitstelle** (1) Die jeweilige Leitstelle eines Kreises bzw. einer kreisfreien Stadt hat die Möglichkeit des direkten Kontaktes mit der zuständigen Notfalleitstelle. Eine Kontaktaufnahme erfolgt, wie beschrieben, über die bundeseinheitliche Rufnummer, die den Leitstellen bekannt ist.
- „F-Kasten“** (2) Sollte es im Ausnahmefall erforderlich sein mit der betriebsüberwachenden Stelle direkt Kontakt aufzunehmen, so kann dies über die Streckenfernsprecher („F-Kasten“) geschehen (siehe Abbildung 5).
- Der Fernsprechkasten wird mit einem Vierkantschlüssel (9 mm) geöffnet.



Abbildung 5: Fernsprechkasten

- (3) Der Notfallmanager der DB AG wird in der Regel über die zuständige Notfalleitstelle benachrichtigt.

**Kontakt zum  
Notfallmanager**

Am Ereignisort wird sich der Notfallmanager zunächst zur Einsatzleitung begeben, um dort das weitere Vorgehen abzusprechen.

Für die weiteren Handlungen am Ereignisort hat es sich bewährt, dem Notfallmanager ein Funkgerät im 2m-Bereich zur Verfügung zu stellen oder ihn durch eine mit Funkgerät ausgestattete Einsatzkraft begleiten zu lassen, um so jederzeit einen Kontakt herstellen zu können.

## Zusammenarbeit

- (1) Die Notfallmanager der DB AG sind bemüht, durch enge Kontakte zu den Organisationen für die Gefahrenabwehr, die erforderliche und vorhandene Rettungskette so eng und stark wie möglich zu gestalten, um im Ereignisfall das störungsfreie Zusammenspiel der bahneigenen Stellen und der bahnfremden Organisationen sicherzustellen. Zu diesem Zweck finden permanent Gespräche zwischen Vertretern des Notfallmanagements und Vertretern der Hilfsorganisationen auf allen organisatorischen Ebenen sowie auch realitätsbezogene gemeinsame Übungen statt.

**Allgemeine Zu-  
sammenarbeit**

- (2) Nach dem jeweiligen Feuerwehr- und Katastrophenschutzrecht der Länder wird eine Einsatzleitung eingerichtet. Der Leiter des Feuerwehreinsatzes sowie seine Rechte und Pflichten werden durch das jeweilige Landesrecht bestimmt. Die Einsatzleitung wird nach Entscheidung des Einsatzleiters an einer von ihm zu bestimmenden Stelle eingerichtet.

**Gemeinsame  
Einsatzleitung**

Der Notfallmanager der DB AG ist Mitglied dieser Einsatzleitung. Er ist Fachberater und vertritt die Interessen der DB AG.

- (3) Die Einsatzleitung hat die Verantwortung für den Einsatz. Sie führt alle Einsatzkräfte am Ereignisort; sie koordiniert

**Aufgaben der  
Einsatzleitung**

die Versorgung und den Abtransport z. B. der Verletzten und sorgt für Verstärkungskräfte sowie für benötigtes Material und Gerät.

## Einsatz im Gleisbereich

- |   |   |
|---|---|
| <b>Grundsatz</b>                            | (1) <b>Aus Gründen der Sicherheit für die im Gefahrenbereich der Gleise tätigen Einsatzkräfte ist vor Betreten der Gleisanlagen die Bestätigung über die durchgeführte Gleisspernung abzuwarten!</b><br><br>Nur die konsequente Anwendung dieses Grundsatzes stellt das höchstmögliche Maß an Sicherheit zur Verfügung. Hierauf wird im Folgenden näher eingegangen.  |
| <b>Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs</b> | (2) Der Eisenbahnbetrieb stellt das sicherste Verkehrsmittelssystem überhaupt dar. Dennoch entstehen aus dem Betrieb der Eisenbahn in einem Einsatzfall im Gleisbereich Gefahren, die sich für betriebsfremde Personen dadurch vergrößern, dass der Betriebsablauf unbekannt ist.<br><br>Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb entstehen durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Spurgebundenheit der Schienenfahrzeuge, die ein Ausweichen vor einem Hindernis unmöglich macht,</li> <li>- die hohen Geschwindigkeiten, die bis zu 330 km/h erreichen können und die eine extrem starke Sogwirkung verursachen,</li> <li>- die langen Bremswege, die bis zu 2 km und mehr betragen können,</li> <li>- die niedrigen Geräuschpegel von fahrenden Zügen, die ein rechtzeitiges akustisches Wahrnehmen verhindern,</li> <li>- den Betrieb des für die elektrische Zugförderung notwendigen Oberleitungsnetzes.</li> </ul> |
| <b>Gefahrenbereich</b>                      | (3) Der Gefahrenbereich beträgt von der Gleismitte 3 Meter nach beiden Seiten. <b>Der Aufenthalt in diesem Bereich ist bei nicht gesperrten Gleisen lebensgefährlich!</b>   |
| <b>Betreten des Gleisbereichs</b>           | (4) Vor dem Betreten des Gefahrenbereiches eines Gleises ist dies für den Betrieb von Zufahrten zu sperren. Die Gleisspernung verhindert die Fortführung des planmäßigen Zugbetriebes und verhindert das Fahren von Zügen.  |
| <b>Gleissperrungen</b>                      | (5) Gleissperrungen können nur vom zuständigen Fahrdienstleiter durchgeführt werden. Sie werden veranlasst durch die Notfalleitstelle oder den Notfallmanager. Eine durchgeführte Gleisspernung für den Einsatz von Hilfskräften kann <b>nur</b> auf Veranlassung des Notfallmanagers <b>und</b> mit Zustimmung des Einsatzleiters wieder aufgehoben werden.  |
| <b>Bestätigung</b>                          | (6) Vor dem Betreten des Gefahrenbereiches muss die Bestätigung über die Gleisspernung von der Notfalleitstelle o-  |



chend ausgebildete und geprüfte Einsatzkräfte der Feuerwehr oder des BGS.

- Bahnerdung** (3) Bei einer Oberleitungsanlage ist zu unterscheiden zwischen unter Spannung stehenden und bahngeerdeten Teilen. Unter Bahnerdung versteht man eine gut leitende Verbindung zwischen leitfähigen, nicht zum Betriebsstromkreis gehörenden Teilen (z. B. Oberleitungsmast) und der Erdschiene.

Ein Isolator trennt unter Spannung stehende Teile von bahngeerdeten Teilen. Außerdem trennen Isolatoren auch verschiedene Schaltgruppen voneinander.

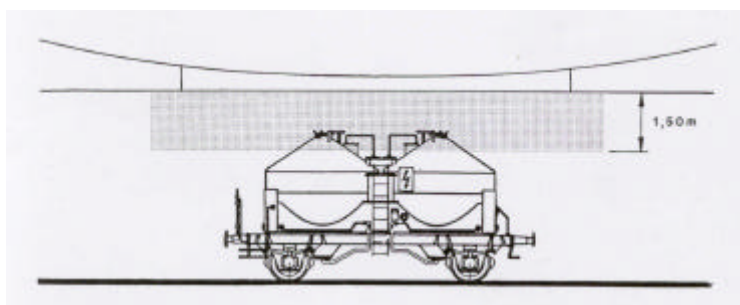
- Schutzabstände** (4) Von allen unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung und der Speiseleitung müssen generell die nach DIN VDE 0132 geforderten Schutzabstände eingehalten werden. Nicht eingewiesene Personen sollten einen Sicherheitsabstand von mindestens 3 m einhalten.

- Herabhängende Leitung** (5) Herabhängende Leitungen, auch dann wenn sie den Boden berühren, sind besonders gefährlich. Der Bereich im Umkreis von ca. **10 m** darf daher solange nicht berührt oder betreten werden, bis die gerissene Leitung ausgeschaltet und bahngeerdet ist.

*Hinweis:*

*Einzelne Feuerwehren haben regional Anweisungen heraus gegeben, die einen größeren Sicherheitsabstand fordern.*

- Aufsteigen auf Fahrzeuge** (6) Auf Gleisen mit unter Spannung stehender Oberleitung dürfen Tritte und Bühnen, die höher als 2 m über Schienenoberkante liegen, nicht betreten werden.



*Abbildung 7: Aufsteigen auf Fahrzeuge*

An diesen Stellen tragen Wagen und Triebfahrzeuge Warnschilder (siehe Abbildung 8).

Ohne vorherige Ausschaltung und Bahnerdung dürfen Dächer von Fahrzeugen nicht bestiegen werden.



Abbildung 8: Warnschild

- |  |   |
|--|---|
| (7) Das Entfernen von in der Oberleitung hängenden Zweigen, Ästen oder andere Gegenständen ist nur bei ausgeschalteter und bahngeerdeter Oberleitung zulässig.   | <b>Gegenstände in der Oberleitung</b>           |
| (8) Bei Bränden im Bereich der Oberleitung darf mit den Löscharbeiten ausnahmsweise bei noch eingeschalteter Oberleitung begonnen werden, wenn die Bedingungen nach DIN VDE 0132 erfüllt sind. Der Einsatzleiter bestimmt die Maßnahmen.   | <b>Löscharbeiten im Bereich der Oberleitung</b> |
| (9) Es ist lebensgefährlich, einen in unmittelbarer Nähe der Oberleitung oder der Speiseleitung befindlichen Verunglückten zu retten, wenn nicht zuvor sichergestellt wurde, dass die Oberleitungsanlage ausgeschaltet <b>und</b> bahngeerdet wurde.   | <b>Retten Verunglückter</b>                     |
| (10) Feuerwehren haben die Möglichkeit, ihre Einsatzkräfte von der DB AG im Bahnerden aus- und fortbilden zu lassen. Außerdem werden sie auf Kosten der DB AG mit Bahnerdungsgarnituren ausgerüstet.<br><br>Aus Gründen der Effizienz ist es zweckmäßig innerhalb eines Landkreises Feuerwehren zu benennen, die, über ihre Zuständigkeitsgrenzen hinaus, bei Eisenbahnunfällen mit alarmiert werden, um eine eventuelle Bahnerdung vornehmen zu können. Hierfür bieten sich Feuerwehren an, die z. B. über einen Rüstwagen verfügen. Die Festlegung hierzu muss unter Beachtung regionaler Besonderheiten zwischen den Beteiligten festgelegt werden. | <b>Bahnerden durch Feuerwehren; Allgemeines</b> |
| (11) Für die Durchführung der Bahnerdung ist der Notfallmanager verantwortlich; er führt sie in der Regel selber durch. Einsatzkräfte von Feuerwehren sollen eine Bahnerdung nur unter folgenden Bedingungen durchführen:<br><br>- der Notfallmanager ist noch nicht vor Ort,<br><br>- es liegen einfache Verhältnisse vor, z. B. freie Strecke oder kleine und übersichtliche Bahnhöfe oder Haltepunkte,  | <b>Bahnerden durch Feuerwehren; Anlässe</b>     |

- die einsatztaktische Lage erfordert eine **sofortige** Bahnerdung, da z. B. Menschenleben in akuter Gefahr sind.

Die Entscheidung liegt beim Einsatzleiter.

#### Ausbildung, Unterweisung

- (12) Die für die Bahnerdung vorgesehenen Feuerwehren müssen im Bahnerden nachweislich ausgebildet und unterwiesen sein. Die Ausbildungen werden durch die Niederlassungen der DB Netz AG in Absprache mit den Feuerwehren geregelt.

Die Unterweisung muss alle zwei Jahre wiederholt werden.

#### Ausrüstung der Feuerwehren

- (13) Die DB AG rüstet Feuerwehren, die sich bereit erklären, die Bahnerdung im Notfall zu übernehmen, mit Erdungsgarnituren aus (siehe Abbildung 9).

Eine komplette Erdungsgarnitur besteht immer aus

- einer fünfteiligen zusammensteckbaren Erdungsstange,
- zwei Erdungsseilen mit Fahrdrahterdungsklemme und Schienenfußerdungsklemme,
- einem fünfteiligen zusammensteckbaren Spannungsprüfer.



*Abbildung 9: Bahnerdungsgarnitur*

Auf Bahnhöfen sowie weiteren Betriebsstellen der DB AG werden Erdungsvorrichtungen vorgehalten. Über den Standort dieser Garnituren ist der Notfallmanager informiert.

#### Überprüfung

- (14) Die Erdungsgarnituren sind vor jeder Benutzung auf offensichtliche Schäden zu überprüfen. Darüber hinaus werden die Garnituren durch die DB AG im vorgeschriebenen Zeitraum überprüft und ggf. instand gesetzt.

Erdungsgarnituren, die im Einsatz beschädigt oder zerstört wurden, werden durch die DB AG kostenfrei ersetzt, sofern nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Beschädigung geführt haben.



- (15) Die Bahnerdung darf durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr erst erfolgen, wenn zweifelsfrei feststeht, dass die Oberleitung ausgeschaltet wurde und die Gleise gesperrt wurden. Die Bestätigung über die Ausschaltung der Oberleitung und die Gleissperrung erhält die zuständige Leitstelle von der Notfalleitstelle in Form eines Faxes. Die Leitstelle informiert den Einsatzleiter über BOS-Funk.

**Bahnerden durch Feuerwehren; Durchführung**



*Abbildung 10: Bahnerdung durch Notfallmanager*

- (16) Die Aufhebung der Bahnerdung wird durch den Notfallmanager nach Zustimmung durch den Einsatzleiter veranlasst.

**Aufheben der Bahnerdung**

## **Gefahrgut**

- (1) Die DB Cargo AG befördert große Mengen gefährliche Güter, das sind Stoffe und Gegenstände, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für

**Allgemeines**

- die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können.
- Es handelt sich hier um die gleichen Stoffe, die auch von anderen Verkehrsträgern transportiert werden.
- GGVSE** (2) Die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen (GGVSE) und ihren Anlagen, der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und den Anlagen A und B des Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung Gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).
- Großzettel (Placards)** (3) Bei der Beförderung gefährlicher Güter in Großcontainern, Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC), ortsbeweglichen Tanks, Kesselwagen, Batteriewagen, Wagen mit abnehmbaren Tanks sowie Wagen oder Großcontainer für die Beförderung in loser Schüttung sind diese entsprechend den Vorschriften des RID zu kennzeichnen.
- Die Abbildung 11 zeigt die Großzettel (Placards) nach dem seit dem 01. Juli 2001 gültigen RID.
- Orangefarbene Kennzeichnung** (4) Kesselwagen, Batteriewagen, Wagen mit abnehmbaren Tanks, Tankcontainer, MEGC, ortsbewegliche Tanks, sowie Wagen, Groß- und Kleincontainer für Güter in loser Schüttung sind außerdem mit einer rechteckigen, orangefarbenen Kennzeichnung versehen. Die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr muss im oberen Teil und die UN-Nummer im unteren Teil der orangefarbenen Kennzeichnung angegeben sein. (siehe Abbildung 12).
- Kennzeichnung von ungereinigten leeren Verpackungen** (5) Ungereinigte, nicht entgaste oder nicht entgiftete leere Verpackungen, leere Tanks (einschließlich Kesselwagen, Tankcontainer, Batteriewagen, abnehmbare Tanks, ortsbewegliche Tanks und MEGC) sowie leere Container und leere Wagen für Güter in loser Schüttung, die gefährliche Güter der einzelnen Klassen mit Ausnahme der Klasse 7 enthalten haben, sind mit den gleichen Kennzeichnungen und Gefahrzetteln oder Großzetteln (Placards) versehen wie im gefüllten Zustand.
- Straßenfahrzeuge im Huckepackverkehr** (6) Straßenfahrzeuge im Huckepackverkehr sind nach den Vorschriften des ADR gekennzeichnet.
- Beide Seiten der im Huckepackverkehr verwendeten Tragwagen sind mit Großzetteln (Placards) versehen. Bei Benutzung der rollenden Landstraße, bei sonstigen Beförderungen von Straßentankfahrzeugen sowie Straßenfahrzeugen mit gefährlichen Gütern in loser Schüttung ist das Anbringen von Großzetteln (Placards) an den Tragwagen nicht erforderlich.

### Gefahrzettel / Großzettel (Placards)

**Gefahr der Klasse 1**

Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff



Nr. 1  
Unterklasse 1.1, 1.2  
und 1.3



Nr. 1.4  
Unterklasse 1.4



Nr. 1.5  
Unterklasse 1.5



Nr. 1.6  
Unterklasse 1.6

**Gefahr der Klasse 2**

Gase



Nr. 2.1  
Entzündbares  
Gas



Nr. 2.2  
Nicht entzündbares,  
nicht giftiges Gas



Nr. 2.3  
Giftiges Gas

\*\* Angabe der Unterklasse - keine Angabe wenn die explosive Eigenschaft die Nebengefahr darstellt  
\* Angabe der Verträglichkeitsgruppe - keine Angabe wenn die explosive Eigenschaft die Nebengefahr darstellt

**Gefahr der Klasse 3**

Entzündbare flüssige  
Stoffe



Nr. 3

**Gefahr der Klasse 4.1**

Entzündbare feste Stoffe,  
selbstersetzliche Stoffe und  
desensibilisierte explosive  
feste Stoffe



Nr. 4.1

**Gefahr der Klasse 4.2**

Selbstentzündliche Stoffe



Nr. 4.2

**Gefahr der Klasse 4.3**

Stoffe die in Berührung mit  
Wasser entzündbare Gase  
entwickeln



Nr. 4.3

**Gefahr der Klasse 5.1**

Entzündend (oxidierend)  
wirkende Stoffe



Nr. 5.1

**Gefahr der Klasse 5.2**

Organische Peroxide



Nr. 5.2

**Gefahr der Klasse 6.1**

Giftige Stoffe



Nr. 6.1

**Gefahr der Klasse 6.2**

Ansteckungsgefährliche  
Stoffe



Nr. 6.2

**Gefahr der Klasse 7**

Radioaktive Stoffe



Nr. 7A  
Kategorie I - WEISS



Nr. 7B  
Kategorie II - GELB



Nr. 7C  
Kategorie III - GELB



Nr. 7D



Nr. 7E  
Spaltbare Stoffe

**Gefahr der Klasse 8**

Ätzende Stoffe



Nr. 8

**Gefahr der Klasse 9**

Verschiedene gefährliche  
Stoffe und Gegenstände



Nr. 9



Erwärmter Stoff

\*) Symbol, Text  
und Ziffer dürfen  
auch weiß sein

Abbildung 11: Großzettel (Placards)



Abbildung 12: Orangefarbene Kennzeichnung

- |  |  |
|--|--|
| <b>Kennzeichnung nach Vorschriften für den See- oder Luftverkehr</b> | (7) Versandstücke, Container, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer sowie Wagen, die eine Wagenladung Versandstücke mit ein und demselben Gut enthalten, dürfen, sofern die Transportkette eine See- oder Luftbeförderung einschließt, nach den Vorschriften des See- oder Luftverkehrs gekennzeichnet sein.  |
| <b>Informationen zur Ladung</b>                                      | (8) Im Ereignisfall ist die Kenntnis über die Art des Gefahrstoffes, dessen Eigenschaften sowie über die Position des Wagens im Zugverband von großer Bedeutung.<br><br>Diese Informationen lassen sich auf mehrere Arten ermitteln. Die Notfalleinstelle hat auf diese Daten Zugriff.   |
| <b>Beförderungspapier</b>  | (9) Zu jedem Wagen bzw. zu jeder Ladung mit gefährlichem Gut existiert ein Beförderungspapier, welches stets auf dem Triebfahrzeug mitgeführt wird.<br><br>Im Feld 31 des Beförderungspapiers sind folgende Angaben zum gefährlichen Gut eingetragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (soweit vorgeschrieben),</li> <li>- UN-Nummer,</li> <li>- offizielle Benennung des Stoffes oder Gegenstandes, ggf. ergänzt durch die technische, chemische oder biologische Benennung,</li> <li>- Klasse oder bei Klasse 1 die Unterklasse und Verträglichkeitsgruppe,</li> <li>- ggf. Verpackungsgruppe,</li> <li>- die Großbuchstaben „RID“.</li> </ul> |
| <b>Wagenliste</b>  | (10) Als weitere Informationsquelle kann die Wagenliste, die sich auf dem Triebfahrzeug des Zuges befindet, genutzt werden. Sie ist ein Verzeichnis aller im Zugverband beförderten Wagen mit Angaben wie Stellung im Zugverband, Wagennummer, Ladezustand und bei Beladung mit gefährlichem Gut die UN-Nummer und Klasse. Die Wagen sind entsprechend der Wagenreihung aufgeführt.  |

- (11) Gemäß § 8 GGVSE muss der Beförderer schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter) für häufig beförderte gefährliche Güter vorhalten. Die DB Cargo AG hat daher in einer Richtlinie<sup>3</sup> ihre schriftlichen Weisungen zusammen gefasst. Die Richtlinie wird auf den Triebfahrzeugen mitgeführt und befindet sich weiterhin in den Notfallleitstellen sowie in den Einsatzfahrzeugen der Notfallmanager.

**Unfallmerkblätter**

Bei gefährlichen Gütern, für die keine schriftliche Weisung in dieser Sammlung vorgehalten wird, ist der Absender verpflichtet, dem Beförderer eine schriftliche Weisung (Unfallmerkblatt) zu übergeben beziehungsweise auf eine voll anwendbare schriftliche Weisung (Unfallmerkblatt) hinzuweisen.

- (12) Ein großer Teil der mit der Eisenbahn transportierten gefährlichen Güter wird in Kesselwagen befördert. Hauptsächlich handelt es sich dabei um flüssige Stoffe oder verflüssigte Gase. Je nach Natur der Stoffe sind die Tanks bezüglich Material, Armaturen und Sicherheitseinrichtungen unterschiedlich ausgelegt. Der Fassungsraum des Tanks kann bis zu 120 m<sup>3</sup> betragen.

**Kesselwagen**

Die bei der DB AG eingestellten Kesselwagen sind Privateigentum von verschiedenen Betreibern.

- (13) Kesselwagen werden nach ihren baulichen Merkmalen sowie den unterschiedlichen physikalischen bzw. chemischen Eigenschaften der Transportgüter eingeteilt.

**Kesselwagenarten**

<b>Kesselwagen für Druckgase</b>	<b>Kesselwagen für flüssige Stoffe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mit Untenentleerung</li> <li>➤ mit Obenentleerung</li> <li>➤ für tiefgekühlt verflüssigte Gase</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mit Untenentleerung (Mineralölkesselwagen oder Chemiekesselwagen)</li> <li>➤ Mit Obenentleerung (Chemiekesselwagen)</li> <li>➤ mit Oben- und Untenentleerung (Chemiekesselwagen)</li> </ul>

- (14) **Druckgaskesselwagen** sind äußerlich an einem etwa 30 cm breiten orangefarbenen Streifen, der den Tank in Höhe der Tankachse umschließt, erkennbar (siehe Abbildung 13). In der Regel werden die Gase in verflüssigtem Zustand unter Druck und im geringen Umfang auch in tiefgekühltem Zustand befördert. Die Be- und Entladung erfolgt in den meisten Fällen über flurbetätigte (bodenbedienbare) Füll- und Entleerungseinrichtungen (Untenentleerung).

**Druckgaskesselwagen**

<sup>3</sup> Richtlinie 424, Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter



Abbildung 13: Druckgaskesselwagen

### Kesselwagen für flüssige Stoffe

- (15) **Kesselwagen für flüssige Stoffe** werden unterschieden in Mineralölkesselwagen und Chemiekesselwagen.

Mineralölkesselwagen sind mit Sicherheitsventilen ausgerüstet, welche den möglichen Über- oder Unterdruck begrenzen sollen. Sie werden in der Regel über den Dom befüllt und über die unteren Armaturen entleert. Für ein leichteres Handling bei der Entladung sind sie häufig mit einem Zwangsbelüftungssystem ausgerüstet. Wagen mit einem Zwangsbelüftungssystem lassen sich an dem weißen Farbring, der den Tank umschließt, erkennen (siehe Abbildung 14).

Chemiekesselwagen haben entsprechend der Gefährlichkeit des Ladegutes im Tankscheitel die Befüll- und Entladearmaturen. Weniger gefährliche Chemikalien dürfen auch in Kesselwagen mit unten liegenden Armaturen befördert werden.



Abbildung 14: Mineralölkesselwagen

(16) Kesselwagen haben auf beiden Seiten eine Anchriftentafel (siehe Abbildung 15) auf welcher selbst oder auf dem Tank u. a. folgende Angaben zu finden sind:

#### Anchriftentafel

- Name des Betreibers,
- Lastgrenze nach den Eigenschaften des Wagens sowie der zu befahrenden Kategorien von Strecken,
- offizielle Benennung für die Beförderung der zur Beförderung zugelassenen Stoffe,
- Wagenummer,
- Eigenmasse des Kesselwagens,
- Fassungsraum,
- Tankcodierung.



Abbildung 15: Anchriftentafel

## Kuppeln von Fahrzeugen

(1) Die Verbindung bzw. Trennung von Schienenfahrzeugen wird als Kuppeln bzw. Entkuppeln bezeichnet. Dies darf in der Regel nur von eingewiesenen Personen durchgeführt werden.

#### Allgemeines

Die Fahrzeuge sind in der Regel mit einer Schraubenkupplung untereinander verbunden. Hinzu kommen Luftleitungen (Hauptluftleitung und Hauptluftbehälterleitung) für Bremsen und Türschließeinrichtungen, Leitungen der Zugsammelschiene und ggf. auch Steuerkabel bei Zügen mit Steuerwagen.

Besondere Schwerwagenzüge, z. B. Erztransporte, sind mit automatischen Kupplungen (AK) ausgerüstet. Triebwagenzüge sind in der Regel mit einer automatischen „Scharfenbergkupplung“ ausgerüstet. Bei dieser Kupplungsart sind alle Versorgungsleitungen in der Kupplung enthalten.

Güterwagen mit Schraubenkupplung können im Notfall leicht entkuppelt werden, indem die Schraubenkupplung gelöst und ausgehängt wird.

Automatische Kupplungen können entweder von der Seite durch eine Mechanik oder nur vom Führerstand des Fahrzeugs entkuppelt werden.

### Entkuppeln durch Dritte

- (2) Ausschließlich in Ausnahmefällen zur Abwendung weiterer Gefahren, z. B. zum Bewegen beschädigter Gefahrgutwagen, können Güterzugwagen auch durch Bahnfremde entkuppelt werden. Reisezugwagen sollten aufgrund der Verbindung einer durchgehenden Leitung für elektrische Energie, die Zugsammelschiene, nur von ausgewiesenen Personen entkuppelt werden. Die Zugsammelschiene führt Spannungen von ca. 1.000 Volt.

### Hauptluftleitung

- (3) Die Hauptluftleitung führt einen Betriebsdruck von **5 bar**. Um sie zu trennen, müssen zuvor **beide** Luftabsperrhähne (Bremsähne) geschlossen werden, indem sie nach oben umgelegt werden. Daraufhin kann die Leitung getrennt

Luftabsperrhahn

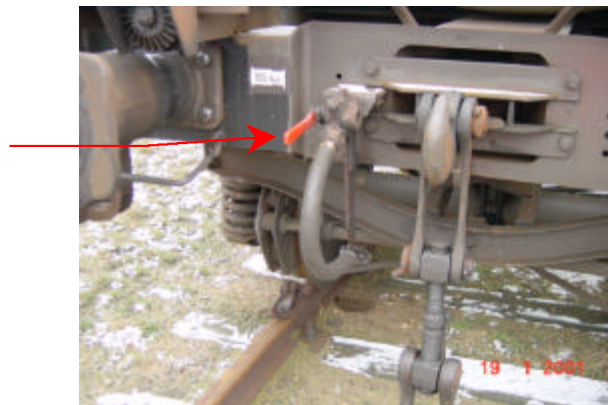


Abbildung 16: Bremsschlauch mit rotem Luftabsperrhahn (geöffnet)

werden, indem die Kupplungsköpfe, an denen die beiden Bremsschläuche verbunden sind, angehoben werden.

### Sichern der Fahrzeuge

- (4) Vor dem Trennen sind die Fahrzeuge unbedingt gegen unbeabsichtigtes Entrollen zu sichern (z. B. Handbremse oder Hemmschuh).

Ungesichert abgestellte Schienenfahrzeuge können infolge des geringen Reibwertes zwischen Rad und Schiene wesentlich schneller in Bewegung geraten als Straßenfahrzeuge.

## Notfalltechnik der DB AG

### Allgemeines

- (1) Die DB AG hält für die Beseitigung von Ereignisfolgen spezielle Notfalltechnik vor. Mit Ausnahme der Rettungszüge handelt es sich hierbei um Technik, die nicht ausschließlich bei gefährlichen Ereignissen eingesetzt wird, sondern auch bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten sowie zur Beseitigung von Unregelmäßigkeiten.



- (2) Die Einheitshilfsgerätewagen (EHG) und Einheitshilfszüge (EHZ) sind mit ihrer Ausrüstung für das Aufgleisen und Abschleppen von Eisenbahnfahrzeugen konzipiert. Jeder EHG / EHZ ist mit einem Leiter und sechs Mitarbeitern besetzt. Die EHG / EHZ sind flächendeckend über das Bundesgebiet verteilt.

**Einheitshilfs-  
gerätewagen,  
Einheitshilfszug**

Ihre Anforderung ist jederzeit durch den Notfallmanager bzw. die Notfallleitstelle möglich.

- (3) Die DB AG hält an sechs Standorten schienengebundene Kräne mit einer Tragkraft von 75 t bzw. 160 t vor.

**Schienenkräne**

Die Entscheidung, ob diese Kräne oder Straßenkräne zum Einsatz kommen, wird durch die Einsatzleitung vor Ort entschieden.

Ihre Anforderung ist jederzeit durch den Notfallmanager bzw. die Notfallleitstelle möglich.



*Abbildung 17: 75 t-Kran*

- (4) Die Oberleitungsgerätewagen (siehe Abbildung 18) werden für Reparatur- und Wartungsarbeiten an der Oberleitung eingesetzt.

**Oberleitungsge-  
rätewagen**

Ihre Anforderung ist jederzeit durch den Notfallmanager



*Abbildung 18: Oberleitungsgerätewagen*

bzw. die Notfalleitstelle möglich.

- Rettungszüge** (5) Rettungszüge sind Bestandteil des Rettungskonzeptes für Tunnel auf den Schnellfahrstrecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart. Auf diesen Strecken werden sie bei Bedarf sowohl in Tunneln als auch auf freier Strecke eingesetzt. Der Einsatz ist allerdings im Einzelfall auch außerhalb dieser Strecken möglich.

Die Rettungszüge sind in folgenden Bahnhöfen stationiert:

- Hildesheim,
- Kassel,
- Fulda,
- Würzburg,
- Mannheim,
- Kornwestheim.

Die Rettungszüge sind ständig einsatzbereit und innerhalb weniger Minuten abfahrtsbereit. Die Besetzung erfolgt mit Einsatzkräften der an den Standorten zuständigen Berufsfeuerwehr.



Abbildung 19: Schema Rettungszug

Ein Rettungszug stellt notfallmedizinische Erstversorgung sowie Löschwasser, feuerwehrtechnisches Gerät und Kommunikationsmittel bereit. Die Beladung entspricht der Normbeladung eines LF 16 und RW 2.

## Schlusswort

Mit dieser Übersicht wollen wir Ihnen einen Überblick über die Besonderheiten bei Hilfeleistungseinsätzen auf Bahnanlagen geben und auf die Gefahren, die aus dem Eisenbahnbetrieb entstehen können hinweisen. Der persönliche Kontakt und der Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Mitarbeitern vor Ort kann und kann und soll dadurch nicht ersetzt werden.

Offene Fragen werden wir jederzeit gerne beantworten.

