

Einsätze im Bahnbereich

Gefahrenbereich

- Gefahrenbereich jeweils 3m ab Gleismitte zu beiden Seiten (bis 280 km/h Streckengeschwindigkeit)
- Gefahrenbereich 3,30m ab 280 km/h Streckengeschwindigkeit
- Betreten des Gefahrenbereichs erst nach BESTÄTIGTER Einstellung des Fahrbetriebs

Oberleitung

- 15 000 V Wechselspannung
- 16,7 Hz
- Höhe Fahrdrabt i.d.R. 5,50 – 6m über Gleis
- Absenkung der Höhe des Fahrdrabts auf 4,80 m möglich (Brücken)
- Sicherheitsabstand zur Oberleitung grundsätzlich 3m (Einschränkung auf 1,50m bei Rettungseinsätzen möglich)
- Restspannung ohne Erdung ca. 7000 V
- Bei gerissener Oberleitung Sicherheitsabstand von 10 m zum Auftreffpunkt des Fahrdrabts
- Abschaltung der Oberleitung und Bahnerden ist erforderlich, wenn o.a. Sicherheitsabstände unterschritten werden müssen
- Die Speiseleitungen können abgeschaltet werden, aber nicht bahngeerdet werden. Bahnerden bezieht sich nur auf Fahrdrähte

Verhalten im Gleis

- Auch bei eingestelltem Fahrbetrieb möglichst nicht im Gleiskörper aufhalten
- Nicht auf Schienenköpfe treten
- Quetschgefahr bei Weichen beachten (auch bei eingestelltem Fahrbetrieb können Weichen gestellt werden)
- Im Gleisbereich nicht aufhalten
- Rutschgefahr bei Holzschwellen beachten
- Pufferlücken meiden
- Abstand zu abgestellten Schienenfahrzeugen 2m
- Zur Sicherung von Bahnfahrzeugen gegen Wegrollen, nur geeignete Hemmschuhe oder Radvorleger aber keine Radkeile von Straßen-Kfz oder Rüstholz, usw. verwenden.

Notfallmanagement

- Personal des EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmens) → i.d.R. DB Netz AG
- Fachberater des Einsatzleiters
- Für abweichende EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind ggfs. weitere Fachberater notwendig
- Ggfs. Verbindung zur Notfalleitstelle der DB
- Trifft vor Ort Entscheidungen über den Bahnbetrieb in Abstimmung mit dem EL
- Notfallmanager soll 30 Min. nach Alarm verfügbar sein

Nachrichtenwege

1.) Meldung eines Unfalls durch Bahnpersonal

- Meldung an den zuständigen Fahrdienstleiter
- Anhalten des Zugverkehrs durch den Fahrdienstleiter auf dem betroffenen Streckenabschnitt
- Verständigung weiterer Fahrdienstleiter (allseitiges Einstellen des Zugbetriebs)
- Verständigung der Notfalleitstelle Bahn
- Notfalleitstelle Bahn informiert Notfallmanager
- Notfalleitstelle Bahn informiert örtliche Leitstelle (Alarmierung Fw., RD, Pol)
- Notfalleitstelle Bahn versendet Bestätigungsfax an die örtliche Leitstelle
- Örtliche Leitstelle alarmiert gem. AAO
- Örtliche Leitstelle informiert über Gleissperrung und Alarm Notfallmanager

2.) Meldung durch Privatpersonen

- Meldung geht an die örtliche Leitstelle
- Leitstelle alarmiert gem. AAO
- Örtliche Leitstelle informiert Notfalleitstelle Bahn
- Notfalleitstelle Bahn informiert zuständige Fahrdienstleiter
- Bestätigungen von „Einstellung des Fahrbetriebes“ und „Oberleitungs- Abschaltung“ auch unmittelbar(ohne Fax) durch den vor Ort befindlichen Notfallmanager möglich.

Einsatzszenario „Kind auf Kesselwagen“

Kind bei Bewusstsein	Kind bewusstlos
Kind ist durchgehend zu betreuen	Kind ist durchgehend zu betreuen (auch bewusstlose verstehen oft das gesprochene Wort)
Aufstehen des Kindes verhindern	Oberleitung abschalten lassen
Oberleitung abschalten lassen	Fahrbetrieb einstellen lassen
Fahrbetrieb einstellen lassen	Bahnerden (NFM oder beauftragte Fw.)
Bahnerden (NFM oder beauftragte Fw.)	Kesselwagen erst nach bestätigten Maßnahmen des NFM betreten
Kesselwagen erst nach bestätigten Maßnahmen des NFM betreten	Vorbereitende Maßnahmen durchführen (Material bereitstellen, ggf. Nachforderungen usw.)
Vorbereitende Maßnahmen durchführen (Material bereitstellen, ggf. Nachforderungen usw.)	Wenn Einstellung des Fahrbetriebs bestätigt. Kesselwagen gegen wegrollen sichern und Rettungsmaßnahmen durchführen
Wenn Einstellung des Fahrbetriebs bestätigt. Kesselwagen gegen wegrollen sichern und Rettungsmaßnahmen durchführen	