

## 9 Einsatz am Schadensort

---

### 9.1 Meldewege

Für den Bereich der DB AG wurden generelle Meldewege mit den jeweiligen Innenministerien der Länder festgelegt. Sie umfassen den Bereich der gegenseitigen Verständigung und den Aufruf von Hilfe sowie die gegenseitigen Meldungen und Informationen für die Dauer des Hilfeleistungseinsatzes.

#### 9.1.1 Ereignismeldung

Ereignisse im Bereich der Bahn können durch Mitarbeiter der DB AG über die bahninternen Kommunikationswege gemeldet werden oder aber durch Dritte.

Bahninterne Stellen melden Ereignisse an den zuständigen Fahrdienstleiter, der den Bahnbetrieb steuert. Dieser hat direkte Eingriffsmöglichkeit in den Zugverkehr, d. h. er kann Züge über Zugfunk zum Halten auffordern oder aber an Signalen stellen und so den Fahrbetrieb einstellen. Der Fahrdienstleiter ergreift ggf. erste Sicherungsmaßnahmen und informiert die Notfalleitstelle, die wiederum die Feuerwehr über den Notruf 112 verständigt.

Meldungen von Dritten erfolgen in der Regel ebenfalls über den Notruf 112 an die kommunale Notrufabfragestelle. Diese verständigt die Notfalleitstelle, die die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen veranlasst und den Notfallmanager verständigt.

#### 9.1.2 Gegenseitige Informationen

Zwischen der Notfalleitstelle der Bahn und der kommunalen Leitstelle/ Notrufabfragestelle besteht eine gegenseitige Unterrichtsverpflichtung.

Die Notfalleitstelle wird die kommunale Leitstelle/ Notrufabfragestelle auch über solche Ereignisse im Bereich der Bahn unterrichten, die zwar keine Hilfeleistung erfordern, jedoch öffentlichkeitswirksam sein könnten und so ggf. zu Meldungen Dritter bei der Notrufabfragestelle führen. Hierbei kann es sich z. B. um Entgleisungen handeln, die keinen Personenschaden beinhalten und auch keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellen.

Entgegengesetzt verständigt die Notrufabfragestelle die Notfalleitstelle auch über solche Ereignisse, die den Bereich der Bahn zwar nicht unmittelbar berühren, die sich jedoch in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen ereignen, z. B. Brände.

---

### 9.2 Einsatzleitung

Die Einsatzleitung für Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr, d. h. den Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung, liegt gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Landesgesetze in der Regel bei der kommunal benannten Person. Bis zu deren Eintreffen hat der zuerst anwesende Einheitsführer die Einsatzleitung inne.

Andere BOS und auch die DB AG bilden für ihre Bereiche ebenfalls Einsatzleitungen bzw. stellen Einsatzleiter, die jedoch alle dem Einsatzleiter der Feuerwehr für die Dauer des Hilfeleistungseinsatzes als Fachberater unterstellt sind.

Für den Bereich der DB AG ist der Notfallmanager der Einsatzleiter.

---

### 9.3 Kommunikationswege

Im Verlauf des Hilfeleistungseinsatzes kommunizieren in der Hauptsache vier Stellen bzw. Personen miteinander:

- Die Notfalleitstelle
- Der Notfallmanager
- Die kommunale Leitstelle/ Notrufabfragestelle
- Der Einsatzleiter

Am Ereignisort erfolgt die Kommunikation zwischen Bahn und Feuerwehr ausschließlich zwischen dem Einsatzleiter und dem Notfallmanager. Der Notfallmanager ist der einzige Ansprechpartner der Bahn für den Einsatzleiter. Bei Bedarf wird der Notfallmanager weitere Fachberater der Bahn beteiligen.

Parallel dazu kommunizieren die kommunale Leitstelle und die Notfalleitstelle miteinander. Sowohl Notfallmanager als auch Einsatzleiter haben Kontakt zu „ihren“ Leitstellen.

Um eine sichere und vollständige Informationsweitergabe zu gewährleisten, darf von diesen mit den Ländern abgestimmten Meldewegen nicht abgewichen werden, d. h. der Notfallmanager kommuniziert ebenso wenig mit der kommunalen Leitstelle, wie der Einsatzleiter mit der Notfalleitstelle kommuniziert.

Die Bestätigung sicherheitsrelevanter Maßnahmen, wie z. B. Einstellen des Fahrbetriebs, erfolgt ausschließlich durch den Notfallmanager. Bis zu seinem Eintreffen wird die Einstellung des Fahrbetriebs durch die Notfalleitstelle bestätigt (siehe auch Abschnitt 4.3.1). Nur so ist eine gerichtsfeste Dokumentation gewährleistet.

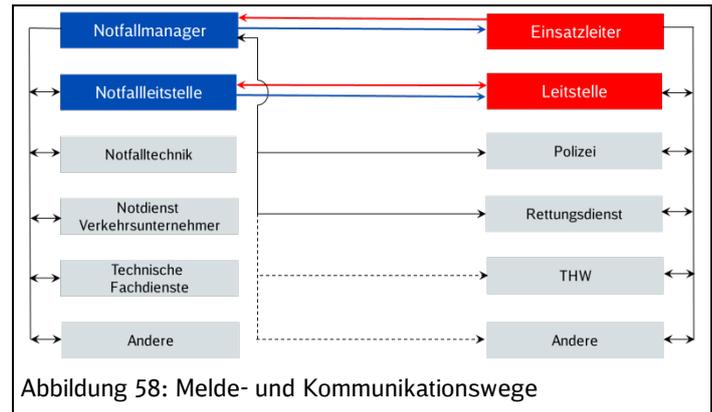


Abbildung 58: Melde- und Kommunikationswege

## 9.4 Maßnahmen am Schadensort

Oberstes Ziel, neben einem erfolgreichen Hilfeleistungseinsatz, ist es, mögliche Gefährdungen, auch und gerade für Einsatzkräfte, auszuschließen. Gerade in den ersten Momenten nach dem Eintreffen am Schadensort besteht für solche Gefährdungen jedoch eine besondere Anfälligkeit; zu einem Zeitpunkt, zu dem die Lage noch unklar ist und der Einsatzleiter sich noch keinen umfassenden Überblick verschaffen konnte. Dieser Abschnitt soll daher Hinweise geben, welche Maßnahmen durchgeführt werden sollten, um die Besonderheiten eines Einsatzes auf Bahnanlagen zu berücksichtigen.

### 9.4.1 Maßnahmen nach Eintreffen

Unbedingte Voraussetzung vor dem Betreten des Gleisbereichs ist die Einstellung des Fahrbetriebes (siehe auch Abschnitte 3.1 und 4.3.1). Hierzu muss zunächst geklärt werden, wo im Bereich der Einsatzstelle Gleise verlaufen und ob der Sicherheitsabstand noch eingehalten wird. Gerade im Bereich von Bahnübergängen, Hafen- und Industrieanlagen, bei denen die Schienen im Bereich der Straße verlaufen, besteht das Risiko, bereits während der Anfahrt den Gefahrenbereich der Gleise zu befahren oder auch Fahrzeuge in diesem Bereich abgestellt zu haben.

Bevor der Gleisbereich betreten wird, muss die Bestätigung über die Einstellung des Fahrbetriebes vorliegen. Die fernmündliche Bestätigung an den Einsatzleiter erfolgt durch die Leitstelle der Feuerwehr und sollte so konkret wie möglich sein, d. h. die genaue Bezeichnung der Gleise ggf. einschließlich Angabe der Streckenkilometer sowie die Anzahl der Gleise, in denen der Fahrbetrieb eingestellt wurde, sollte angegeben werden bzw. erforderlichenfalls durch den Einsatzleiter nachgefragt werden. Alle diese Angaben gehen aus dem Faxvordruck hervor, mit dem die Notfalleitstelle das Einstellen des Fahrbetriebs bestätigt (siehe auch Abschnitt 4.3.1). Gerade aus der Anzahl der Gleise kann sich bereits ergeben, dass nicht alle Gleise vom gleichen Unternehmen betrieben werden und damit ggf. auch in einzelnen Gleisen noch Zugverkehr stattfinden kann.

### „Sicherungsposten“/ Warnposten

Ausschließlich die Einstellung des Fahrbetriebs sichert den Schutz der Einsatzkräfte gegen Gefahren aus dem Bahnbetrieb. **Diese Maßnahme ist nicht ersetzbar!** Auch der Einsatz so genannter „Sicherungsposten“, d. h. Einsatzkräfte, die vor nahenden Zügen warnen sollen, ersetzt nicht die Einstellung des Fahrbetriebs und kann allenfalls zusätzlich zu einer solchen vorgenommen werden.

## Erkunden

Im Rahmen der ersten Erkundung des Ereignisortes sollte besonders auf folgende Punkte geachtet werden, bevor die Kräfte den Gleisbereich auch nach Einstellung des Fahrbetriebs betreten:

- Oberleitungen, die ggf. gerissen sind und zu Boden hängen oder vielleicht auch nur durchhängen und so den Abstand zu unter Spannung stehenden Teilen verringern. Im Zweifel muss eine Beurteilung durch den Notfallmanager erfolgen.
- Ungesicherte Fahrzeuge, die sich in Bewegung setzen könnten. Zur Sicherheit sollte nur seitlich auf Fahrzeuge zugegangen werden bis feststeht, dass die Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegungen gesichert sind.

## Bahnerden der Oberleitung/ Speiseleitung

Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung sollten nur dann gefordert werden, wenn der Schutzabstand zu unter Spannung stehenden Teilen tatsächlich unterschritten werden muss bzw. die Gefahr hierzu besteht. Eine Forderung nach präventiver Bahnerdung sollte berücksichtigen, dass diese Zeit zur Durchführung benötigt und die Rettungsmaßnahmen entsprechend später beginnen lässt. Auch können durch die Ausschaltung einer Schaltgruppe ggf. weitere Gleise betroffen sein, die dann nicht mehr von Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer befahren werden können, obwohl der Einsatz dies zulassen würde, sodass vermeidbare Einschränkungen entstehen.

Die Durchführung einer Bahnerdung kann durch Unterstützung des Notfallmanagers beschleunigt werden, z. B. durch:

- Mithilfe beim Transport des Erdungsgerätes oder
- Mithilfe durch im Bahnerden unterwiesene Kräfte durch Setzen eines Erdungspunktes der erforderlichen zweifachen Erdung.

Sollte das Ereignis den Einsatz einer Drehleiter oder eines Hubrettungsfahrzeugs erfordern, muss beachtet werden, dass eine ggf. vorhandene Speiseleitung ebenfalls zuvor bahngeerdet werden muss. Bahnerdung der Oberleitung und der Speiseleitung verlaufen unabhängig voneinander. Die Speiseleitung kann zudem auch nicht durch den Notfallmanager bahngeerdet werden. Dies muss durch den elektrotechnischen Fachdienst erfolgen, der angefordert werden muss.

## Fahrzeugaufstellung

Zusätzlich zu den einsatztaktischen Grundsätzen einer Fahrzeugaufstellung und davon unabhängig sollte darauf geachtet werden, die Einsatzfahrzeuge nicht im Gleisbereich abzustellen. Auch hier gilt ein Sicherheitsabstand von mindestens drei Meter ab Gleismitte. Dieser beschränkt sich nicht nur auf die Fahrzeugbegrenzung, sondern auch auf eventuelle Fahrzeugeinrichtungen, wie z. B. geöffnete Schubfächer, Ladebühnen, Schlauchhaspeln usw. Grundsätzlich sollten Fahrzeuge stets und auch im Bereich von Gleisen, in denen der Fahrbetrieb eingestellt wurde, abseits der Bahnanlagen abgestellt werden. Hierauf ist besonders im Bereich von Hafenanlagen, Gleisanschlüssen oder anderen Bereichen, in denen die Schienen im Straßenbereich geführt werden, zu achten.

Werden Einsatzfahrzeuge in unmittelbarer Nähe der Gleise abgestellt, ist darauf zu achten, dass der Schutzabstand zur Oberleitung auch dann eingehalten wird, wenn der Dachbereich des Einsatzfahrzeugs betreten werden muss, um z. B. Gerät abzuladen.

### 9.4.2 Besonderheiten bei Tunnelanlagen

Ergänzend zu den Ausführungen in Abschnitt 9.4.1 sind bei Einsätzen in Tunnelanlagen weitere Punkte zu berücksichtigen. Neben der Einstellung des Fahrbetriebs ist auch die Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung Voraussetzung für ein Betreten des Tunnels (siehe auch Abschnitt 8.5.1). Bei Tunneln, die mit einer Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung ausgestattet sind (siehe auch Abschnitt 4.3.3.1) sollte daher der OLSP-Bedienschrank die erste Anlaufstelle des Einsatzleiters sein, um den schalttechnischen Zustand der Oberleitung zu kennen. Sollte

hier noch keine grüne Leuchtmelderanzeige erkennbar sein, kann auch der Nottaster bedient werden, um die Bahnerdung mittels OLSP auszulösen.

Besonders in den Fällen, in denen die Tunnelröhren für Straßenfahrzeuge befahrbar ausgeführt sind und/ oder der Rettungsplatz sich im Bereich der Gleise befindet, ist die Kontrolle, ob die Bahnerdung durchgeführt wurde, zwingende Voraussetzung vor einem Befahren des Gleisbereichs.

Sofern sich die Einspeisestelle zur Löschwasserversorgung außerhalb des Gleisbereichs befindet, kann die Befüllung der Leitung unabhängig von der Einstellung des Fahrbetriebs und von einem Ausschalten und Bahnerden der Oberleitung erfolgen. Auch diese Maßnahme sollte unverzüglich nach Eintreffen veranlasst werden.

Rollpaletten können, sofern sie abseits des Gleisbereiches gelagert werden, vorbereitet werden. Das Aufgleisen darf allerdings erst nach Einstellung des Fahrbetriebes und Bahnerdung der Oberleitung erfolgen.

### **9.4.3 Gefahren an der Einsatzstelle**

Auch im Bereich der Eisenbahn gelten die nach der Gefahrenmatrix AAAA C EEEE zu berücksichtigenden Gefahren an der Einsatzstelle. Diese Gefahren können je nach Art des Ereignisses auch im Eisenbahnbereich auftreten, sind jedoch nicht zwangsläufig eisenbahnspezifisch.

Hiervon ausgenommen ist unter bestimmten Bedingungen der Einsatz auf dem Wagendach eines Schienenfahrzeugs. Neben der elektrischen Gefahr durch eine ggf. vorhandene Oberleitung besteht hier auch die Gefahr des Absturzes (siehe Abbildung 59 auf Seite 64). Der Dachbereich der meisten Eisenbahnfahrzeuge ist nicht für ein sicheres Betreten ausgelegt, sodass Geländer oder feste Gehbereiche fehlen, die Dächer in der Regel sogar leicht abgerundet sind, was die Gefahr eines Absturzes erhöht.

Neben der Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung, um der elektrischen Gefahr zu begegnen, werden hier Anschlag- oder Festpunkte benötigt, um eine sichere Absturzsicherung durchzuführen. Festpunkte an den Fahrzeugen, wenn überhaupt vorhanden, eignen sich dafür weniger gut, da sich diese nicht oberhalb der zu sichernden Person befinden. Gerade bei Verwendung einer einfachen Sicherung mit einem Feuerwehrgurt kann es hier zu Verletzungen bei Hineinfallen in den Gurt kommen.

Eine weitere Möglichkeit besteht jedoch dann, wenn eine Oberleitung vorhanden ist. Hier kann das Sicherungsmittel in der ausgeschalteten und bahngeerdeten Oberleitung bzw. dem darüber verlaufenden Tragseil befestigt werden (siehe auch Abbildung 60 auf Seite 64).

---

## **9.5 Einsatz von Notfalltechnik**

Sofern es der Einsatz erfordert, kann durch den Notfallmanager die erforderliche bahneigene Notfalltechnik angefordert werden (siehe auch Abschnitt 4.6).

Es muss im Einzelfall entschieden werden, ob schienengebundene Technik, z. B. Schienenkrane, oder straßengebundene Technik, d. h. Autokrane, zum Einsatz kommen können oder müssen.

Bei schienengebundener Technik ist zu beachten, dass der Gleiskörper am Ereignisort noch befahrbar ist bzw. der Einsatzort der Technik vom Gleis her erreichbar ist. In Einzelfällen kann es erforderlich werden, sowohl schienengebundene als auch straßengebundene Technik gemeinsam einzusetzen.

Bei einem Kraneinsatz ist zudem zu berücksichtigen, dass die maximal mögliche Hebelast mit zunehmender Auslage des Kranauslegers stark abnimmt. Dieser Effekt tritt bei Autokranen sehr viel stärker auf als bei Schienenkranen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass Notfalltechnik niemals ein Mittel des ersten Angriffs ist. Jeder Einsatz von Notfalltechnik, unabhängig davon, ob schienen- oder straßengebunden, benötigt eine zeitliche Vorbereitung von ggf. mehreren Stunden. Diese Vorbereitung hängt nicht nur mit der Anfahrt zusammen, sondern auch mit den erforderlichen Vorbereitungen vor Ort.

Mögliche Schwierigkeiten vor einem Kraneinsatz:

<b>Schienenkran</b>	<b>Autokran</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zustand des Gleises</li> <li>■ Anfahrtmöglichkeiten</li> <li>■ Entfernung Gleis zum Einsatzort; Erreichbarkeit mit Ausleger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anfahrtmöglichkeiten außerhalb von Straßen</li> <li>■ Aufstellmöglichkeit in bebauten Gebieten</li> <li>■ Tragfähigkeit des Untergrundes</li> <li>■ Entfernung Aufstellort zum Einsatzort; Erreichbarkeit mit Ausleger</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausschaltung und Bahnerdung der Oberleitung. Ggf. Rückbau der Oberleitungsanlage mit erforderlichen Fahrzeugeinsatz.</li> </ul>	



Abbildung 59: Absturzgefahr besteht in den Dachbereichen von Eisenbahnfahrzeugen



Abbildung 60: Sicherung an der geerdeten Oberleitung