



Bundesministerium
des Innern



Eigensicherung „Verhalten auf Bahnanlagen“



Herausgeber:

Bundesministerium des Innern
Alt Moabit 101 D
10559 Berlin

Redaktion:

Bundespolizeidirektion
Sachgebiet 13-2 – Bahnpolizei
Tel.: 0261/399 – 0
Roonstraße 13
56068 Koblenz

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	5
2	Begriffsbestimmungen	7
3	Verhalten im Gleisbereich	9
3.1	Gleise überqueren	11
3.2	Verhalten in Baustellenbereichen	13
3.3	Vorbeifahrende Schienenfahrzeuge	14
3.4	Besonderheiten in Schnellfahrabschnitten	15
3.5	Verhalten in Tunnelanlagen	17
4	Mitfahrt auf Schienenfahrzeugen	19
5	Elektrische Anlagen; Bahnstrom	23
5.1	Allgemeines, Bahnerden	23
5.2	Elektrische Anlagen im Bereich der S-Bahnen mit Stromschieneneinspeisung	25
6	Verhalten im Bereich von Anlagen für den Güterumschlag	27
7	Gefährliche Güter	29
8	Entkuppeln von Fahrzeugen	33
9	Notsignale, Notruf	35
9.1	Notsignale	35
9.2	Notruf	36

1 Allgemeines

Inhaltlich ist dieses Regelwerk mit den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und den Merkblättern der Deutsche Bahn AG „Arbeitsschutz, Gesundheitsförderung, Betriebliche Gesundheitsförderung (AGG)“ gleichlautend.

Nach § 3 Abs. 1 BPolG hat die Bundespolizei die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die

1. den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder
2. beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.

Die Bundespolizei nimmt die polizeilichen Aufgaben auf dem Gebiet der Strafverfolgung (§§ 161, 163 StPO) wahr, soweit der Verdacht eines Vergehens (§ 12 Abs. 2 StGB) besteht, das auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes begangen wurde und gegen die Sicherheit eines Benutzers, der Anlagen oder des Betriebes der Bahn gerichtet ist oder das Vermögen der Bahn oder ihr anvertrautes Vermögen betrifft, darüber hinaus, soweit der Verdacht eines Verbrechens nach § 315 Abs. 3 Nr. 1 StGB besteht.

Darüber hinaus obliegt der Bundespolizei die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 13 BPolG.

Vom Eisenbahnbetrieb gehen vielfältige Gefahren aus, die Sie als Polizeivollzugsbeamtin/-beamter (PVB) kennen müssen, um Gefährdungen und Unfälle zu vermeiden.

Der Aufenthalt im Gleisbereich erfordert vor allem umsichtiges Verhalten. Sie kennen die Gefahren, die vom Bahnbetrieb ausgehen und wissen, dass man diese Gefahren niemals unterschätzen darf, auch nicht in hektischen Situationen, denn

- **Schienenfahrzeuge können nicht ausweichen,**
- **hohe Geschwindigkeiten bedeuten kurze Zeiten für die Annäherung der Schienenfahrzeuge, lange Bremswege und eine starke Sogwirkung.**

Bedenken Sie darüber hinaus, dass z.B.

- ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 300 km/h rund 83 m/s zurück legt (bei 160 km/h rund 45 m/s, bei 100 km/h rund 28 m/s),
- die niedrigen Geräuschpegel der fahrenden Züge **deren rechtzeitige akustische Wahrnehmung verhindern** und
- Schnee die Fahrgeräusche (nochmals) stark dämpft und das Verlassen des Gefahrenbereiches erheblich erschweren kann.

2 Begriffsbestimmungen

- **Fahrbereich** ist der von bewegten Schienenfahrzeugen einschließlich der transportierten Güter in Anspruch genommene Raum.
- Der **Gefahrenbereich** ist abhängig von der jeweiligen auf dem Gleis gefahrenen Geschwindigkeit (v) und wird gemessen von der Mitte zwischen den Schienen (Gleismitte) zu beiden Seiten nach außen; er beträgt z.B. bei $v = 300 \text{ km/h}$ 3,30 m.
Der Aufenthalt im Gefahrenbereich ist lebensgefährlich!
- **Gleisbereich** ist der von bewegten Schienenfahrzeugen in Anspruch genommene Raum sowie der Raum unter, neben oder über den Gleisen, in dem Personen durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet werden können.
Zum Gleisbereich gehört bei elektrisch betriebenen Bahnen auch der Bereich der Fahrleitung mit den davon **zusätzlich ausgehenden Gefahren des elektrischen Stromes**.
- **Sicherheitsraum** ist der Bereich neben dem Fahrbereich, in den PVB vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können; er muss erkennbar und sicher erreichbar sein sowie mindestens 2 m hoch und bei einer Fahrgeschwindigkeit $v \leq 30 \text{ km/h}$ mind. 0,5 m, bei einer Fahrgeschwindigkeit $30 \text{ km/h} \leq v \leq 100 \text{ km/h}$ mind. 0,7 m und bei einer Fahrgeschwindigkeit von $100 \text{ km/h} \leq v \leq 300 \text{ km/h}$ mind. 0,8 m breit sein. Der Sicherheitsraum zwischen zwei Fahrbereichen muss mind. 0,8 m breit sein. (§ 5 GUV 5.6)

Bedenken Sie, dass überall Unfallgefahren lauern, insbesondere im Gleisbereich, deshalb:

- Betreten Sie den Gleisbereich nur, wenn es zur Erfüllung Ihrer Aufgaben unbedingt notwendig ist.
- Achten Sie darauf, dass die zu Ihrer Sicherheit vorgesehenen Maßnahmen vor Aufnahme Ihrer Tätigkeit durchgeführt worden sind.
- Befolgen Sie die Anweisungen Ihres Vorgesetzten und – bei Anwesenheit – die des Notfallmanagers oder ggf. anderer befugter Personen der DB AG bezüglich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes.
- Einrichtungen und Arbeitsmittel dürfen Sie nur zu dem Zweck benutzen, zu dem sie bestimmt sind.
- Entdecken Sie Gefahren oder Unfallquellen (z.B. schadhafte Arbeits- oder Betriebsmittel), beseitigen Sie diese Mängel sofort oder – sofern Sie dazu nicht berechtigt oder nicht in der Lage sind – informieren Sie die örtlich zuständige Stelle der Deutsche Bahn AG und Ihren Vorgesetzten.
- Erkennen Sie eine Gefahr für andere, die diese selbst noch nicht erkannt haben bzw. nicht erkennen können, so warnen Sie diese unverzüglich, ohne sich selbst dabei in Gefahr zu begeben.
- **Unfälle werden verursacht und sind kein Schicksal.** Sie haben immer eine Ursachenkette. Bereits das Erkennen und Beseitigen einer Ursache kann einen Unfall verhindern.

- **Die größte Gefahr bei der täglichen Arbeit ist die Routine.**
- Vergewissern Sie sich deshalb regelmäßig über die genannten Festlegungen für Sicherheit, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Unfallverhütungsvorschriften in den Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen.
- Zeigen Sie „neuen“ Kolleginnen und Kollegen Gefahrenstellen in dem noch ungewohnten Aufgabenbereich; geben Sie Tipps zur Unfallvermeidung!

Außer der Deutsche Bahn AG erbringen weitere privatwirtschaftlich geführte Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes.

Die Deutsche Bahn AG ist verantwortlich für die Infrastruktur und hält für die Beseitigung von Ereignisfolgen spezielle Notfalltechnik vor!

Speziell für Hilfe- und Rettungsmaßnahmen auf den Schnellfahrstrecken mit Tunnelbereichen (Hannover-Würzburg, Mannheim-Stuttgart, Abzw. Rohrbach-Nantenbach, Mönchswald-Sportfeld und Mönchswald-Zeppelinheim) stehen Rettungszüge bereit.

Standorte der Rettungszüge sind die Bahnhöfe

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

Die Rettungszüge sind **ständig einsatz-** und innerhalb weniger Minuten **abfahrbereit!**

3 Verhalten im Gleisbereich

Beim Betreten von Gleisanlagen ist zur besseren Erkennbarkeit grundsätzlich die Warnweste zu tragen.

Ausnahmen sind nur auf der Grundlage der Verordnung über die modifizierte Anwendung von Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes für bestimmte Tätigkeiten im öffentlichen Dienst des Bundes im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern (BMI-ArbSchGANwV) **möglich**.

Benutzen Sie nach Möglichkeit nur öffentliche Wege oder die in den „Örtlichen Richtlinien“ ausgewiesenen **innerbetrieblichen Verkehrswege**, die dazu dienen, Gebäude, Betriebsanlagen oder Arbeitsplätze sicher zu erreichen. Benutzen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit immer diese ausgewiesenen innerbetrieblichen Verkehrswege, auch dann, wenn Sie es eilig haben.



Bewegen Sie sich **stets außerhalb des Gefahrenbereiches**; gehen Sie **nie in den Gleisen!**



**Mindestsicherheits-
abstand beachten!**
(siehe Seite 14)

Bequemlichkeit führt zu einem Mangel an Sicherheit und erhöht somit die Unfallgefahr. Bei schlechter Witterung, z.B. bei Schnee, Eisglätte, Regen oder Nebel, sind erhöhte Vorsicht und Aufmerksamkeit geboten.

Beobachten Sie vorbeifahrende Züge/Wagen. Es kann Gefahr, z.B. von losen Dächern, losen Wagendecken, verschobenen Ladungen oder offenen Türen drohen.

Der Gleisbereich darf nur betreten werden, wenn dies zur bahnpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung unabdingbar ist.

Im Gleisbereich haben sich PVB so zu verhalten, dass sie durch bewegte Schienenfahrzeuge nicht gefährdet werden, z.B. durch Zug- und Rangierfahrten, ablaufende oder abgestoßene Wagen.

PVB dürfen nicht auf Teile der Gleisanlagen treten, die kein sicheres Gehen oder Stehen ermöglichen oder die sich bewegen können (z.B. Schienenköpfe, Weichenzungen, Radlenker, Leitschienen, Drahtzüge, Gleisbremsen, nicht trittsichere Kabeltrogabdeckungen).

PVB dürfen sich nicht unmittelbar vor, hinter oder unter Schienenfahrzeugen aufhalten, die sich unvermutet in Bewegung setzen können.

PVB dürfen keine Teile (z.B. Puffer) von Schienenfahrzeugen betreten, die dazu nicht bestimmt sind.

PVB haben sich neben Fahrbereichen, in denen Schienenfahrzeuge bewegt werden, so zu verhalten, dass sie von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen nicht erfasst werden können.

Diese Forderung ist erfüllt, wenn Sie

- den Sicherheitsraum benutzen,
- nicht in den benachbarten Fahrbereich treten,
- anliegende Kleidung tragen,
- sich einen sicheren Halt verschaffen,
- sich nicht in Bereichen aufhalten, in denen der Mindestsicherheitsabstand nicht vorhanden ist.

Signalisieren Sie dem Triebfahrzeugführer **durch Verlassen des Gleisbereiches**, dass Sie den sich annähernden Zug bzw. die Rangierfahrt wahrgenommen haben.

Wenn Sie an Gleisen entlang gehen oder an Gleisen stehen, dann halten Sie einen möglichst weiten Abstand von den Fahrbereichen.

Ist der Mindestsicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeugen und Teilen der Umgebung, z.B. Masten, Bauwerke oder Geländer, ausnahmsweise nicht vorhanden, sind diese Einrichtungen mit einer Gefahrenkennzeichnung durch gelb-schwarze Streifen versehen. Vereinzelt erfolgt diese Kennzeichnung noch durch einen weißen bzw. orangefarbenen Gefahrenanstrich.

Bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen an diesen Stellen darf sich niemand zwischen den gekennzeichneten Stellen und dem Fahrbereich aufhalten.

Wenn Sie trotz aller Umsicht und Vorsicht von einem Schienenfahrzeug überrascht werden und Sie können nicht mehr aus dem Fahrbereich heraustreten, dann werfen Sie sich neben dem Gleis zu Boden, und zwar mit dem Kopf in Richtung des sich nähernden Schienenfahrzeuges.

Bei der Deutsche Bahn AG wird vorwiegend Rechtsfahrbetrieb durchgeführt.

PVB, die im Fahrbereich gehen müssen, haben in mehrgleisigen Anlagen entgegen der üblichen Fahrtrichtung zu gehen. Zu beachten ist hierbei, dass auch Gleiswechselbetrieb und Fahrten auf dem Gegengleis stattfinden können oder dass auf zwei Gleisen nebeneinander jeweils Gleiswechsel und eingleisiger Betrieb durchgeführt werden können.

Bedenken Sie auch das Verkehren von Sendungen mit Lademaßüberschreitungen!

PVB dürfen durch ihr Verhalten, insbesondere beim Umgang mit Beleuchtungsmitteln, die Signalgebung nicht beeinträchtigen. Vor allem ist eine Verwechslung mit Lichtsignalen (siehe Kapitel „Notsignale/Notruf“) zu vermeiden.

3.1 Gleise überqueren

Überqueren Sie Gleise nur, wenn es zur Erfüllung Ihrer Aufgaben unbedingt notwendig ist!

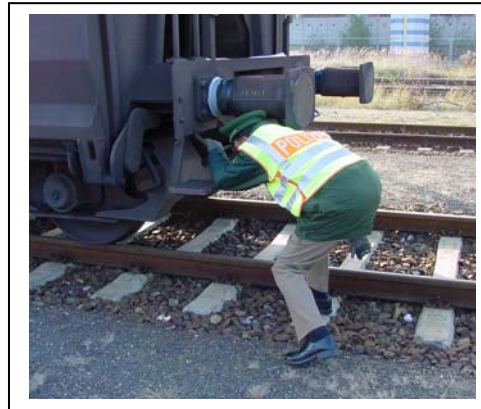
Nutzen Sie die ausgewiesenen innerbetrieblichen Verkehrswege.

Ist es für Sie **unumgänglich**, ein Gleis zu überqueren, so beachten Sie die folgenden Regelungen:

- Überqueren Sie Gleise nur dort, wo ausreichende Sicht vorhanden ist und sich keine Schienenfahrzeuge nähern.
- Blicken Sie vor und beim Überqueren der Gleise nach beiden Seiten.
- Müssen Sie mehrere Gleise überqueren, so achten Sie an jedem Gleis erneut auf sich nähernde Schienenfahrzeuge.
- Überqueren Sie die Gleise nicht kurz vor oder dicht hinter sich bewegenden Schienenfahrzeugen, weil Sie dann weitere Schienenfahrzeuge in anderen Gleisen nicht bemerken können.
- Überqueren Sie die Gleise immer rechtwinklig.
- Müssen Sie ein Gleis überqueren, das mit einem Schienenfahrzeug besetzt ist, so halten Sie mindestens zwei Meter Abstand zu dem Schienenfahrzeug.
- Vergrößern Sie den Abstand, wenn Sie Lasten tragen.
- Bei Triebfahrzeugen¹ müssen Sie den Abstand so wählen, dass Sie vom Triebfahrzeugführer gesehen werden können.

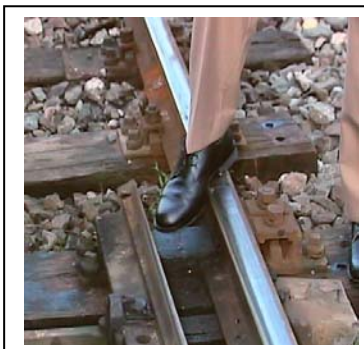
¹ mit Fahrantrieb ausgerüstete Schienenfahrzeuge (Lokomotive)

- Gehen Sie niemals aufrecht zwischen den Puffern von nahe beieinander stehenden Schienenfahrzeugen hindurch, deren Abstand geringer als fünf Meter ist.

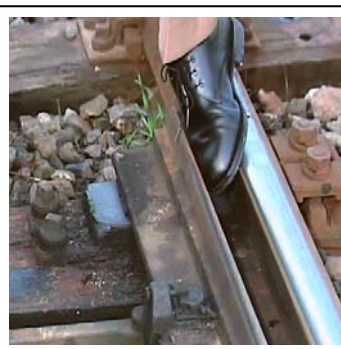


- Kriechen Sie nicht unter Schienenfahrzeugen hindurch und klettern Sie nicht über Kupplungen oder Puffer.
- Schließen Sie beim Durchqueren von Reisezugwagen wieder die Außentüren, denn **offene Außentüren erhöhen die Unfallgefahr.**
- Achten Sie auf Hindernisse, z.B. Geländer, abgelegte Arbeitsmittel, Teile von Ladungen oder Stromschienen.
- **Vermeiden Sie das Überqueren von Gleisen im Bereich von Weichen und Kreuzungen.**
- Treten Sie beim Überqueren von Gleisanlagen nicht auf oder zwischen Teile, die ein sicheres Gehen oder Stehen verhindern, z.B. Schienenköpfe, Radlenker. Dies gilt auch für Teile, die sich bewegen können, z.B. Weichenzungen, Drahtzugleitungen oder Gleisbremsen.

Nicht so!



Unfallgefahr!



Richtig!



- Arbeiten Sie möglichst in Blickrichtung auf zu erwartende Schienenfahrzeuge.
- Nähert sich Ihnen ein Schienenfahrzeug, räumen Sie sofort den Gleisbereich. Lassen Sie sich nicht verleiten, eine bereits begonnene Tätigkeit noch schnell zu beenden.
- Ändern sich die Verhältnisse im Gleisbereich, z.B. durch plötzlich eintretende Sichtverschlechterungen, passen Sie Ihre Tätigkeit den geänderten Verhältnissen an.

3.2 Verhalten in Baustellenbereichen

Beachten Sie im Baustellenbereich die „**Rottenwarnsignale**“.

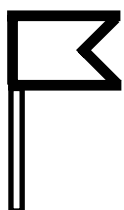
Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Verhaltensanweisungen bei Annäherung von Schienenfahrzeugen.

Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn oder Typhon gegeben und sind auch zu befolgen, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.

Sie haben folgende Bedeutung:



Signal Ro 4 – Fahnschild



Das (Rottenwarn-) Signal „Ro 4“ ist ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand und **kennzeichnet die Gleisseite, zu der hin** beim Ertönen der Rottenwarnsignale „Ro 2“ und „Ro 3“ (siehe oben) **die Arbeitsgleise zu räumen sind.**

3.3 Vorbeifahrende Schienenfahrzeuge

Verlassen Sie beim Herannahen von Schienenfahrzeugen rechtzeitig den Gleisbereich. Ein Zug mit 300 km/h legt rund 83 m/s zurück (bei 160 km/h rund 45 m/s, bei 100 km/h rund 28m/s)!

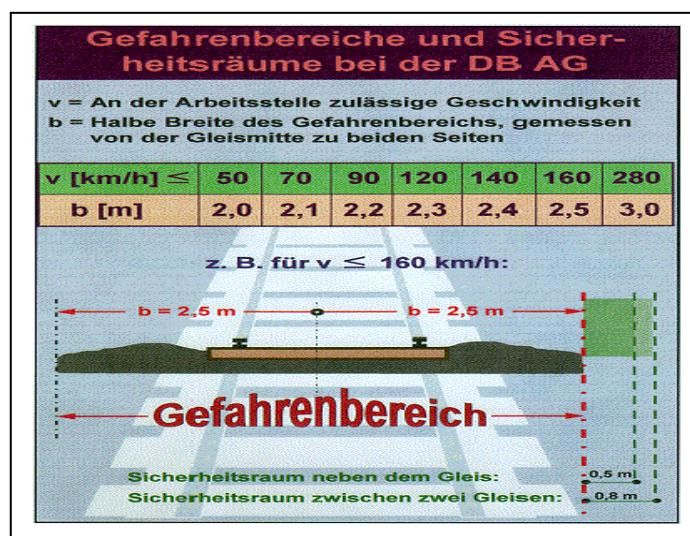
Nehmen Sie bewusst einen sicheren Stand ein. Beachten Sie ggf. die „Örtlichen Richtlinien“. Der Sog eines vorbeifahrenden Zuges ist gefährlich, bei hohen Geschwindigkeiten bedrohlich.

Halten Sie den vorgeschriebenen Mindestabstand (siehe unten) von der Gleismitte ein!

Beobachten Sie vorbeifahrende Züge/Wagen. Es kann Gefahr drohen, z.B. von losen Wagendecken, verschobenen Ladungen, offenen Außentüren oder bei einer Überschreitung der Lademaße.



Wenn Sie an Gleisanlagen entlang gehen oder an Gleisen stehen, halten Sie größtmöglichen Abstand zu den Fahrbereichen!



Achtung!

Bei einer Geschwindigkeit $v = 300$ km/h gilt $b = 3,30$ m zu beiden Seiten der Gleismitte (Gefahrenbereich 6,60 m).

3.4 Besonderheiten in Schnellfahrabschnitten

Schnellfahrabschnitte sind Streckenbereiche, in denen Züge mehr als 160 km/h fahren dürfen. Bei einer Geschwindigkeit von $v > 280$ km/h gelten – abweichend von den Regelungen der UVV GUV 5.7 („Arbeiten im Bereich von Gleisen“) – besondere Vorschriften (Regelwerk der Deutsche Bahn AG).



Bedenken Sie:

- Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main verkehren Züge mit einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von $v_{\max} = 300$ km/h; diese Geschwindigkeit wird ab Ausfahrt Siegburg (km 28,519) bis Frankfurt (km 161,672) erreicht.
- Der **Mindestsicherheitsabstand** auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke ist auf **3,30 m** nach jeder Seite festgelegt.
- Die hohen Geschwindigkeiten verursachen eine **extrem starke Sogwirkung!**
- Die niedrigen Geräuschpegel der fahrenden Züge **verhindern deren rechtzeitige akustische Wahrnehmung!**
- Die Bremswege können bis zu drei Kilometer betragen.
- Überqueren Sie Gleise auf diesen Schnellfahrabschnitten **nur**, wenn Sie nach beiden Seiten freie Sicht haben und sich keine Schienenfahrzeuge nähern.
- Tätigkeiten im Gefahrenbereich von Gleisen (dazu zählt auch polizeiliches Tätigwerden), die mit einer Geschwindigkeit von über 280 km/h befahren werden (ICE-Strecke Köln-Rhein/Main), dürfen erst dann ausgeführt werden, wenn **beide** Gleise gesperrt sind.

Ist eine Sperrung nicht möglich, ist die Geschwindigkeit auf $v \leq 280$ km/h zu reduzieren und wie folgt zu verfahren:

- Bei Arbeiten im Gleisbereich ist das **betroffene** Gleis zu sperren.
- Das Nachbargleis wird in der Geschwindigkeit auf $v \leq 120$ km/h reduziert; unter bestimmten Voraussetzungen reicht eine Reduzierung auf $v \leq 160$ km/h.
- **Bei Arbeiten in Tunneln** ist ebenfalls das Arbeitsgleis zu sperren und das Nachbargleis in der Geschwindigkeit auf $v \leq 120$ km/h zu reduzieren. Unter der Voraussetzung, dass der Aufenthalt im Gefahrenbereich unterbrochen und der dem gesperrten Gleis zugewandte Sicherheitsraum aufgesucht werden kann, reicht eine Reduzierung der Geschwindigkeit im Nachbargleis auf $v \leq 160$ km/h.

Gleissperrungen dürfen **nur** durch vom zuständigen Fahrdienstleiter durchgeführt werden. Veranlasst werden sie durch die Notfallleitstelle oder den Notfallmanager. Vor dem Betreten des Gefahrenbereiches muss die Bestätigung über die Gleissperrung von der Notfallleitstelle oder dem Notfallmanager vorliegen; dieser bestätigt die Sperrung mündlich.

Eine durchgeführte Gleissperrung für den Einsatz von Hilfskräften kann **nur** auf Veranlassung des Notfallmanagers und mit Zustimmung des Einsatzleiters wieder aufgehoben werden.

- Sollte also ein Betreten der v.g. Bereiche aus polizeilichen Gründen erforderlich werden, ist vor dem Betreten dieser Bereiche eine **Sperrung beider Richtungs-gleise zu veranlassen**.
- Im Bereich von Schallschutzwänden darf der Bahnkörper nur betreten werden, wenn der Sicherheitsabstand von mindestens 3,30 m eingehalten werden kann.
- Der Gleisbereich auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke (Köln-Rhein/Main) einschließlich eines Sicherheitsbereiches von 3,30 m zu jeder Seite darf nicht betreten werden.
- Das Betreten von Tunnelbauwerken ohne zwingenden Grund und ohne die vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen ist **strengstens untersagt!**



Die Bundespolizei Informiert

**ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke
Köln-Rhein/Main**



Besonderheiten

Geschwindigkeit:
Bis zu 300 km/h!
Bei einer fast **geräuschlos** Annäherung des Zuges von ca. 83 m/sec und einem Bremsweg von ca. 3000 m bis zum Stillstand ist das Betreten der Gleise lebensgefährlich!

Sogwirkung:
Aufgrund der hohen Geschwindigkeit des ICE 3 beim Vorbeifahren ist die Sogwirkung wesentlich höher als bei bisherigen Zügen.
Deshalb:
Abstand von den Gleisen halten, Tunnel nicht betreten!

Stromversorgung:
15.000 Volt!
Diese hohe Spannung führt bei Annäherung unter 1,5 m zu tödlichen Verletzungen.
Deshalb:
Abstand von den Oberleitungen halten!

Frequenzierung:
Täglich ca. 200 Züge; das bedeutet: **ca. alle 6 Minuten ein Zug.**

Deshalb: Gleise nicht betreten oder befahren!



Streckenverlauf und Bahnhöfe
Länge: 219 Kilometer
Reisezeit: ca. 1 Stunde

• Auf diesen Bahnhöfen finden Sie die Bundespolizei.

Gib 8 auf Dich!

- ➔ Abstand von den Gleisen halten!
- ➔ Abstand von den Oberleitungen halten!
- ➔ Gleise nicht betreten oder befahren!
- ➔ Nutzen Sie die offiziellen (Fuß-) Wege!
- ➔ Abkürzungen können lebensgefährlich sein!

Und wichtig! **Gib 8 auf Kinder-** seien Sie ihnen und anderen ein Vorbild.

Wir sind für Sie da!



Bundespolizei

HOTLINE



Internet: www.bundespolizei.de

Herausgeber: BPOLP Mitte und BPOLP West; Stand August 2005

3.5 Verhalten in Tunnelanlagen

Der Aufenthalt im Tunnel erfordert **erhöhte Aufmerksamkeit**.



Ist das Betreten von Tunnelanlagen dringend erforderlich, nehmen Sie unbedingt mit dem zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) bzw. der Notfalleitstelle der DB AG Verbindung auf und sprechen Sie erforderliche Sicherheitsmaßnahmen ab.

Betreten Sie Tunnel nur, wenn diese ausreichend beleuchtet sind. Führen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit eine Handleuchte mit.

Züge entwickeln im Tunnel eine starke Sogwirkung. Suchen Sie bei Annäherung einer Fahrt umgehend die dafür vorgesehenen Ausweichmöglichkeiten (Sicherheitsräume) auf und halten Sie sich an ggf. vorhandenen Halterungen, z.B. Handläufen, fest. Gehen Sie erst weiter, wenn keine Gefahr mehr droht.

Bei Rechtecktunneln liegt der begehbare und gekennzeichnete Sicherheitsraum in der Regel zwischen den Gleisen. Ein Aufenthalt an den Seitenwänden ist dort wegen des eingeschränkten Lichtraumprofils nicht möglich.

Als Gehweg dürfen Sie nur benutzen:

- den mit Begrenzungsstangen gekennzeichneten Sicherheitsraum zwischen den Gleisen, ggf. zwischen den Stützen (dann ohne Begrenzungsstangen),
- die in den Tunneln links und rechts der Gleise verlaufenden, besonders gekennzeichneten Sicherheitsräume.

Vor einem Betreten von zur **S-Bahn gehörenden Tunnelbereichen** sind die zu Ihrer Sicherheit in den „**Örtlichen Richtlinien**“² und im „**Auftragsbuch**“² erlassenen Regelungen strikt zu beachten.

Auch im S-Bahn-Tunnel befindet sich der begehbare Sicherheitsraum in der Regel zwischen den Gleisen. Der Aufenthalt an den Seitenwänden ist wegen des eingeschränkten Lichtraumprofils nicht möglich.

Hier besteht **Lebensgefahr!**

Ausnahme:

Sicherheitsräume bzw. Notausgänge; auf sie weist die an der Tunnelwand angebrachte Fluchtwegkennzeichnung in Form von Richtungspfeilen und Rettungszeichen hin.

² Befindet sich beim Fahrdienstleiter oder – auf größeren Bahnhöfen – bei der zuständigen Aufsichtsperson.

4 Mitfahrt auf Schienenfahrzeugen

Das Auf- und Absteigen auf/von Schienenfahrzeugen, die sich schneller als Schrittgeschwindigkeit ($v > 5 \text{ km/h}$) bewegen, ist verboten.

Bei Dunkelheit, schlechter Sicht, Glatteis oder Schnee ist besondere Vorsicht geboten. Achten Sie vor dem Aufsteigen darauf, dass Rangierertritte und Handgriffe an den betreffenden Schienenfahrzeugen in einwandfreiem Zustand sind.

Umklappbare Handgriffe müssen Sie vorher festlegen. Beachten Sie, dass bei bestimmten Sonderbauarten von Schienenfahrzeugen die Rangierertritte oder Handgriffe fehlen können.

Denken Sie beim Auf- und Absteigen daran, dass auf dem daneben liegenden Gleis Fahrten stattfinden können. Achten Sie auf Masten, Weichen, Drahtzugleitungen oder andere Hindernisse, bei Gleichstrom-S-Bahnen auch auf Spannung führende Teile, z.B. Stromschienen und Stromabnehmer.

Das Auf- und Abspringen zum bzw. vom Führerraum des Triebfahrzeuges ist nur im Stillstand erlaubt.

Halten Sie sich an die bewährte Regel:

Gesicht zum Triebfahrzeug, Halt durch zwei Hände und einen Fuß oder zwei Füße und eine Hand („Dreipunkt-Methode“). Springen Sie nicht vom untersten Tritt des Triebfahrzeuges ab, sondern lassen Sie sich langsam, mit den Händen festhaltend, auf den Boden hinabgleiten.

Besondere Vorsicht ist beim Schließen der Türen von Triebfahrzeugen erforderlich.

Benutzen Sie beim Auf- bzw. Absteigen die neben den Türen angebrachten Haltegriffe. Nur so schützen Sie Ihre Finger vor Verletzungen.

Suchen Sie zur Mitfahrt auf Triebfahrzeugen den Führerstand oder die dafür vorgesehenen Standorte auf.



Rangierfahrten dürfen Sie nur begleiten, wenn das Schienenfahrzeug, auf dem Sie mitfahren, für eine Mitfahrt eingerichtet ist und Sie sich einen sicheren Stand verschaffen und festhalten können.

Geeignete Mitfahreinrichtungen sind insbesondere

- Rangierertritte,
- Endbühnen,
- Bremserstände,
- Einstiege



und

- unbeladene oder beladene Ladeflächen, soweit deren Ladung nicht verrutschen kann und der Schutzabstand zur Oberleitung (**mind. 1,50 m**) eingehalten wird.

Wagendächer, Kupplungen und Puffer sind keine Mitfahrplätze!

Für PVB ist die Mitfahrt auf ablaufenden oder abgestoßenen Wagen verboten!

Benutzen Sie nur einwandfreie Rangierertritte. Sind die dazugehörigen Handgriffe nicht in einwandfreiem Zustand oder fehlen diese, dürfen Sie die Rangierertritte nicht benutzen.

Einsteigegehilfen sind keine Rangierertritte!

Wagen mit absenkbaren Rangierhandgriffen, die nicht festlegbar sind, dürfen Sie zur Mitfahrt nicht benutzen.

Verschaffen Sie sich während der Rangierfahrt stets einen festen Halt. Stellen Sie sich mit beiden Füßen auf den Rangierertritt und halten Sie sich am Handgriff fest oder legen Sie Ihren Arm um einen Haltegriff (siehe Bild).

Das gleichzeitige Benutzen von Rangierertritten und Handgriffen zweier Schienenfahrzeuge ist verboten.

Führen Sie bei der Mitfahrt auf Rangierertritten keine Arbeitsmittel mit, die einen sicheren Stand bzw. einen festen Halt beeinträchtigen.



Seitlich angeordnete Trittbügel sowie die dazugehörigen Handgriffe der Breitspur-Güterwagen dürfen Sie zum Begleiten von Schienenfahrzeugen nicht benutzen.

Bei Stoß gedämpften Wagen (Container- und Huckepackwagen z.B. haben Langhub-Stoßdämpfer) treten bei stärkerem Abbremsen sowie bei Zerrungen Bewegungen zwischen Pufferbohle und Untergestell auf; dabei entsteht zwischen diesen beiden Bauteilen ein Spalt.

Um nicht in diesen Spalt zu geraten, dürfen diese Wagen nur bei Stillstand bestiegen bzw. von diesen abgestiegen werden, und bei der Mitfahrt ist auf einen sicheren Stand zu achten.

Bei fehlenden Rangierertritten und Handgriffen dürfen Sie auf diesen Wagen nicht mitfahren.

Das Begleiten einer Fahrt erfordert volle Aufmerksamkeit. Widmen Sie Ihr Hauptaugenmerk immer dem Gleisbereich, achten Sie auf Hindernisse.

Es besteht Anstoß- und Quetschgefahr, wenn Sie sich an den Längsseiten der Schienenfahrzeuge aufhalten oder sich aus den Schienenfahrzeugen bzw. aus dem Profil der Schienenfahrzeuge hinauslehnen.

Steigen Sie beim Halten auf der freien Strecke möglichst nur auf der gleisfreien Seite ab (nicht abspringen). Ist es aber erforderlich, dass Sie zum Nachbargleis hin aussteigen müssen, so achten Sie unbedingt auf herannahende Züge.

An Bauwerken, z.B. Brücken, Tunneln, ist erhöhte Vorsicht geboten.

Öffnen Sie die Außentür nicht vor dem Halten des Zuges. Die offene Außentür kann andere Personen verletzen.

Versuchen Sie nie, offene Außentüren während der Fahrt zu schließen!

Der Luftzug kann Sie nach außen ziehen. Sorgen Sie für die Absicherung der Gefahrenstelle und veranlassen Sie den Halt des Zuges.

Müssen Sie auf Trittbrettern mitfahren, so achten Sie auf Hindernisse neben dem Gleis. Nicht alle Hindernisse sind durch „**Gefahrenkennzeichnung**“ mit gelb-schwarzen Streifen gekennzeichnet (vereinzelt erfolgt diese Kennzeichnung noch durch einen weißen bzw. orangefarbenen Gefahrenanstrich).

Deshalb: Benutzen Sie Rangierertritte oder Bremserstände!

Nochmals: Kupplungen und Puffer sind keine Mitfahrplätze!

5 Elektrische Anlagen; Bahnstrom

5.1 Allgemeines, Bahnerden

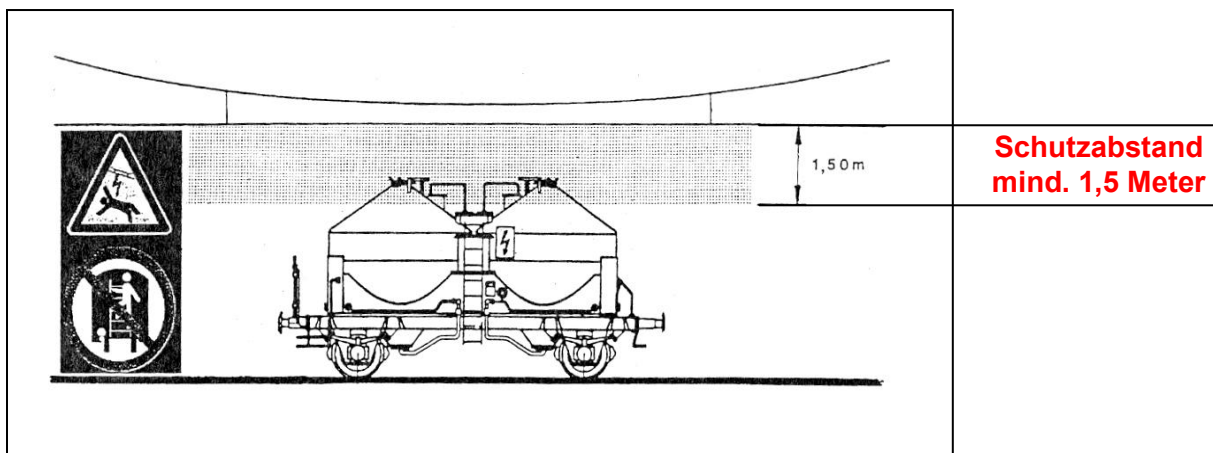
15.000 Volt!



Elektrische Fahrleitungen, Speiseleitungen, Stromschienen und Zugsammelschienen führen **lebensgefährliche Hochspannung bis zu 15.000 Volt**.

Gehen Sie stets davon aus, dass **alle** Leitungen von elektrotechnischen Anlagen für Bahnstrom unter Spannung stehen, solange nicht **einwandfrei feststeht**, dass sie **ausgeschaltet** und **zweifach**, vor und hinter der Ereignisstelle, **bahngeerdet** sind!

Berücksichtigen Sie, dass bei elektrisch betriebenen Strecken ein **Schutzabstand** von **mindestens 1,50 m** von der Ober- bzw. Speiseleitung nicht nur zu Ihrem Körper, sondern auch zu mitgeführten Geräten und Werkzeugen einzuhalten ist. Dies gilt auch hinsichtlich der Stromabnehmer und sonstiger Spannung führender Teile.



Von allen unter Spannung stehenden Teilen der Ober- und Speiseleitung müssen generell die nach DIN VDE 0132 geforderten Schutzabstände eingehalten werden.

Nicht eingewiesene Personen sollten einen Sicherheitsabstand von mindestens drei Meter einhalten.

Das **Besteigen von Wagendächern unter Strom führender Oberleitung ist strikt verboten!** Das gleiche gilt für Tritte und Bühnen, die **höher als 2 m über der Schienenoberkante liegen**. Es besteht **Lebensgefahr!**

Die Bahnerdung darf nur von dazu besonders aus- und fortgebildeten PVB vorgenommen werden.

Unter Bahnerdung versteht man eine gut leitende Verbindung zwischen leitfähigen, nicht zum Betriebsstromkreis gehörenden Teilen (z.B. Oberleitungsmast) und der Erdschiene.

Bevor Sie mit der Bahnerdung beginnen, ist die Spannungsfreiheit der Oberleitung festzustellen. Die Bahnerdung ist durch den/die PVB vorzunehmen, welche die Spannungsfreiheit der Oberleitung festgestellt hat.

Wenn die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 0132 nicht eingehalten werden können, darf mit dem Einsatz erst begonnen werden, wenn die Oberleitung **zweifach**, vor und hinter der Ereignisstelle, **bahngeerdet** wurde.

Dies geschieht entweder durch den hierfür zuständigen Mitarbeiter der Deutsche Bahn AG (z.B. Notfallmanager) oder durch entsprechend ausgebildete und geprüfte Einsatzkräfte der Feuerwehr oder der Bundespolizei.

Bei einer Oberleitungsanlage ist zu unterscheiden zwischen unter Spannung stehenden und bahngeerdeten Teilen.

Für **Neubautunnel** mit einer Länge **ab 500 Meter** ist gemäß Richtlinie 423.0111 (Notfallmanagement, Brandschutz) i.V.m. Anhang 1 Richtlinie EBA (Abschnitt 4) eine Oberleitungsspannungsprüfeinrichtung (OLSP) zur Erdung vorgesehen.

In **Tunneln des „Altnetzes“** findet die OLSP nur dann Anwendung, wenn sie umfangreich umgebaut oder modernisiert wurden.

In **Tunneln** mit einer Länge von **mehr als 800 Metern** erfolgt das Bahnerden jeweils am ersten Mastpaar vor dem Tunnelportal.

Es ist **lebensgefährlich**, einen in unmittelbarer Nähe (**Abstand < 1,50 m**) der Ober- oder Speiseleitung befindlichen Verunglückten zu bergen, wenn nicht sichergestellt ist, dass die Anlage **ausgeschaltet** und **zweifach**, vor und hinter der Ereignisstelle, **bahngeerdet** ist.

Zweige, Äste, Bäume oder sonstige Gegenstände, die in Ober-, Speise- oder Freileitungen hängen, dürfen Sie **auf keinen Fall berühren**. Eine Beseitigung/Entfernung erfolgt nur durch die zuständigen Fachdienste der Deutsche Bahn AG.

Herabhängende **Fahrleitungen**, auch dann, wenn sie den Boden berühren, sind besonders gefährlich. Der Bereich mit einem Radius von **ca. 10 m** darf daher solange nicht berührt oder betreten werden, bis die gerissene Leitung **ausgeschaltet** und **zweifach**, vor und hinter der Ereignisstelle, **bahngeerdet** ist.

Die Aufhebung der Bahnerdung sowie der Antrag auf Einschaltung der Oberleitung werden durch den Notfallmanager der DB AG veranlasst bzw. durchgeführt.

Der Einsatzleiter muss zuvor zugestimmt haben!

Von der am Boden liegenden Frei-/Speiseleitung ist ein Abstand von mindestens 20 m einzuhalten. Die Gefahrzone ist abzusperren!

Die Erdungsgarnituren sind **vor jeder Benutzung** auf offensichtliche Schäden zu überprüfen. Darüber hinaus werden die Garnituren durch die Deutsche Bahn AG im vorgeschriebenen Zeitraum überprüft und ggf. instand gesetzt. Auf Bahnhöfen sowie weiteren Betriebsstellen der Deutsche Bahn AG werden Erdungsvorrichtungen vorgehalten. Über die Lage dieser Garnituren ist der Notfallmanager informiert.

5.2 Elektrische Anlagen im Bereich der S-Bahnen mit Stromschieneneinspeisung

Die Stromschienenanlage zur Führung der Traktionsenergie der S-Bahnen mit Stromschieneneinspeisung, z.B. S-Bahn Berlin mit einer Nennspannung von 750 Volt Gleichspannung und S-Bahn Hamburg mit 1200 Volt Gleichspannung, befindet sich seitlich der Gleise.

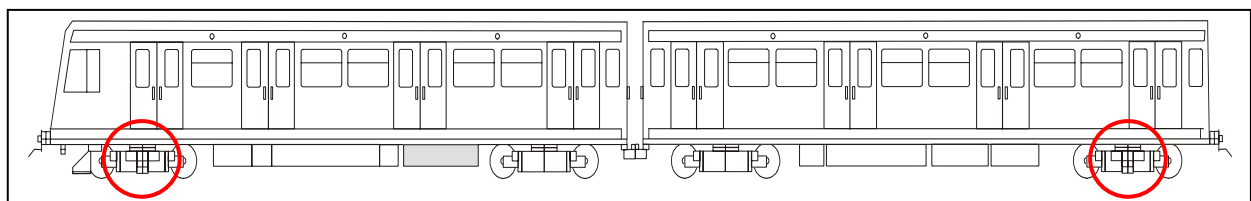
Stromüberschläge können bei diesen Spannungen nicht auftreten, aus diesem Grunde ist hier kein Sicherheitsabstand erforderlich.

Eine Berührung Spannung führender Teile ist jedoch **lebensgefährlich**. Die Stromschienen sind aus diesem Grund mit einer Abdeckung versehen. **Es ist daher verboten, die Abdeckungen oder die Stromschiene (von unten) zu berühren.**



Die Energieübertragung von der Stromschiene zum Triebwagen der S-Bahn erfolgt durch unterseitiges Abtasten der Stromschiene durch den Gleitschuh (Stromabnehmer).

Bei jeder Einheit (mindestens ein Trieb- und ein Beiwagen) der S-Bahn befinden sich die Stromabnehmer beidseitig am Drehgestell, etwa auf Höhe des Türraums.



Beachten Sie unbedingt:

Alle Stromabnehmer einer gekuppelten Einheit **stehen sofort mit unter Spannung**, sobald auch nur ein Stromabnehmer an einer Spannung führenden Stromschiene anliegt (Ringverbund).

Gehen Sie **immer** davon aus, dass **alle** Spannung führenden Teile wie Stromschiene und Stromabnehmer unter Spannung stehen, auch wenn Sie auf Ihrer Seite (Standort zur S-Bahn) keine Stromschiene sehen.

Solange nicht zweifelsfrei feststeht, dass die Fahrspannung **abgeschaltet** und **zweifach** mittels Kurzschließer (**Bild Seite 25 „Stromschiene mit Kurzschließer“**), vor und hinter dem Ereignisort, **bahngeerdet** wurde, besteht **Lebensgefahr!**

In jedem S-Bahnzug befinden sich mindestens zwei Kurzschließer, und zwar im Führerstand bzw. in besonders gekennzeichneten Behältnissen im Fahrgastraum.

Das Kurzschließen darf – nach Spannungsabschaltung – nur durch ausgebildetes Bahn- bzw. Rettungspersonal der Feuerwehr durchgeführt werden.

Der Triebfahrzeugführer der S-Bahn hat zusätzlich die Möglichkeit, von seinem Triebwagen aus einen Kurzschluss durch „Kurzschließen“ herzustellen; es **ersetzt aber nicht die zweifache Bahnerdung** vor und hinter dem Ereignisort.

6 Verhalten im Bereich von Anlagen für den Güterumschlag

Die für den Umschlag von Gütern betriebenen Containerbahnhöfe erfordern hinsichtlich der Eigensicherung besondere Verhaltensweisen.

Achten Sie im Bereich von Krananlagen auf Kranbewegungen, insbesondere auf schwebende Lasten.



Achtung!
Der Aufenthalt
unter schweben-
den Lasten ist
lebensgefährlich
und strikt verboten.

Achten Sie an Ladegleisen und in Gleisanschlüssen auf Straßenfahrzeuge, Lagergut, Überladebrücken oder andere Gegenstände, die im Gleisbereich stehen bzw. liegen.

Denken Sie beim Öffnen der Türen von Güterwagen daran, dass diese zum Schutz vor herausfallenden Gegenständen aufge**zogen** und nicht aufgeschoben werden.

7 Gefährliche Güter

Gefährliche Güter sind Stoffe und Gegenstände, von denen aufgrund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für Menschen, Tiere und die Umwelt ausgehen können.

Gefährliche Güter werden in allen physikalischen Erscheinungsformen und Eigenschaften befördert.

Die Palette der Erscheinungsformen reicht also von gasförmigen Stoffen über flüssige, pulverige, kristalline und pastöse bis hin zu festen Stoffen.

Eine Änderung der äußeren Bedingungen (Temperatur, Druck, Feuchtigkeit etc.) kann jedoch den ursprünglichen Aggregatzustand eines Stoffes während des Beförderungsvorganges verändern.

Durch die Eisenbahn werden gefährliche Güter (Gefahrgut) aller Art (z.B. ätzende, brennbare, explosive, giftige oder radioaktive Stoffe) transportiert.

Jeder einzelne Wagen, einschließlich Großcontainer, Kesselwagen und Tankcontainer, muss auf beiden Seiten mit Großzetteln (Placards) gemäß Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) gekennzeichnet sein, soweit dies im Kapitel 3.2, Tabelle A, Spalte 5 i.V.m. Kapitel 5.3 RID vorgeschrieben ist.

Gefahrzettel/Großzettel (Placards)

Bild	Bedeutung	Bild	Bedeutung
	1.4 Explosiver Stoff oder Gegenstand Unterkl. 1.1, 1.2 u. 1.3		5.1 Explosivend (explodierend) wirkender Stoff
	1.5 Explosiver Stoff oder Gegenstand Unterkl. 1.4		5.2 Organisches Peroxid
	1.6 Explosiver Stoff oder Gegenstand Unterkl. 1.5		6.1 Giftiger Stoff
	2.1 Entzündbares Gas		6.2 Ansteckungsgefährlicher Stoff
	2.2 Nicht-entzündbares, nicht giftiges Gas		7A Radioaktiver Stoff, Kategorie I - WEISS
	2.3 Giftiges Gas		7B Radioaktiver Stoff, Kategorie II - GELB
	3 Entzündbare flüssiger Stoff		7C Radioaktiver Stoff, Kategorie III - GELB
	4.1 Entzünd., fest, selbst-entzünd. o. demersibilisier., explos. Stoff		7D
	4.2 Selbstentzündlicher Stoff		7E Spaltbarer Stoff der Klasse 7
	4.3 Erweichend, explos. bei Berührung mit Wasser		7F Ätzender Stoff
	9 Verschiedene gef. Stoffe u. Gegenstände		7G

7 Symbol, Ziffer und möglicher Text kann auch weggelassen sein.

Als weiteres äußeres Erkennungsmerkmal dient die beidseitig an Kesselwagen, Batteriewagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, Tankcontainern sowie an Wagen, Groß- und Kleincontainern für Güter in loser Schüttung, angebrachte orangefarbene Kennzeichnung, die auch an Wagen angebracht sein kann, die eine Wagenladung Versandstücke mit ein und demselben Gut enthält.

Numerus zur Kennzeichnung der Gefahr (2 oder 3 Ziffern), welchen gegebenenfalls der Buchstabe „X“ vorangestellt wird

UN-Nummer (4 Ziffern)

33

1088

Hier: leicht gasförmig flüssiger Stoff (Flammpunkt unter 23°C)

UN-Nummer (4 Ziffern)

Im Gefahrfall sofort über Notruf melden

UN-Nummer nachschauen Stoffliste A 424.0005/01, Unfallmerkblatt aus 424.0005 Anh. 1

Falls kein Unfallmerkblatt vorhanden, siehe 424.0005 Pkt.2 (9)

Die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr besteht aus zwei oder drei Ziffern. Die Ziffern weisen im allgemeinen auf folgende Gefahren hin:

- Entweichen von Gas durch Druck oder durch chemische Reaktion
- Entzündbarkeit von flüssigen Stoffen (Dämpfen) und Gasen oder selbstentzündungsfähiger flüssiger Stoff
- Entzündbarkeit von festen Stoffen oder selbstentzündungsfähiger fester Stoff
- Oxidierende (brandfördernde) Wirkung
- Giftigkeit oder Ansteckungsgefahr
- Radioaktivität
- Ätzwirkung
- Gefahr einer spontanen heftigen Reaktion

Die Verdoppelung einer Ziffer weist auf die Zunahme der entsprechenden Gefahr hin.

Wenn die Gefahr eines Stoffes ausreichend durch eine einzige Ziffer angegeben werden kann, wird dieser Ziffer eine Null angefügt.

Wenn der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr der Buchstabe „X“ vorangestellt ist, bedeutet dies, dass der Stoff in gefährlicher Weise mit Wasser reagiert. Bei solchen Stoffen darf Wasser nur im Einverständnis mit Sachverständigen verwendet werden.

Numerus zur Kennzeichnung der Gefahr

Numerus zur Kennzeichnung des Stoffes (UN-Nummer)

Die Notfallleitstelle hat die Möglichkeit, über ein besonderes EDV-System innerhalb kürzester Zeit die notwendigen Angaben zu Wagenart, Standort im Zug sowie Art des Gefahrgutes abzurufen.

Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlte verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase sind durch einen etwa 30 cm breiten nicht rückstrahlenden orangefarbenen Streifen, der den Tank in der Höhe der Tankachse umschließt, gekennzeichnet.



Kesselwagen für flüssige Stoffe (Mineralöl- und Chemiekesselwagen) sind mit einem weißen, den Kesselmantel radial umlaufenden Farbring gekennzeichnet.



Stellen Sie fest, dass gefährliche Stoffe frei geworden sind und können Sie anhand von orangefarbenen Tafeln, Großzetteln (Placards), Begleitzetteln oder Beförderungspapieren die Gefahrart nicht ermitteln, dann **nehmen Sie immer die größtmögliche Gefahr an!**

Verhalten Sie sich dann wie folgt:

- **Anfahrt und Abstellen des Fahrzeuges auf der Windseite**
- Erste Lagebeurteilung: **Schadensausmaß feststellen**
- **Melden Sie das Ereignis unverzüglich** der nächsten Bundespolizeiinspektion und/oder der örtlichen Betriebstelle der Deutsche Bahn AG, **möglichst mit vollständigen Angaben zum Gefahrgut** [(orangefarbige) Kennzeichentafel: Gefahrennummer, UN-Nummer (Stoffnummer), Erscheinungs- und Geruchsbild, ggf. Gesundheitszustand von Verletzten/Geschädigten/Beteiligten].
- **Fordern Sie Gefahrgut-Informationen** anhand der UN-Nummer des Gefahrgutes aus der Datenbank „Transec-Check“ **von der Bundespolizeiinspektion an.**
- Fordern Sie ggf. **Fachkräfte und Hilfe** an.
- **Sperren Sie die Gefahrstelle ab.**
- Sie dürfen sich der **Gefahrzone mit dem Wind im Rücken nähern, wenn** ein Betreten der Gefahrzone zur Bergung/Rettung von Verletzten erforderlich und nach den Sicherheitshinweisen möglich ist.
- **Berühren Sie** den Gefahrstoff **nicht**, und **atmen Sie** dessen Dämpfe **nicht ein!**
- **Verlassen Sie** die Gefahrenzone **gegen die Windrichtung.**
- **Löschen oder entfernen Sie schnellsten Zündquellen mit offener Flamme** in der Nähe oder in Ausbreitungsrichtung des Gefahrgutes oder seiner Dämpfe (Windrichtung beachten); **beachten Sie das Rauchverbot!**
- **Bedienen Sie keine elektrischen Geräte** in nicht explosionsgeschützter Ausführung (z.B. Batterie-Handleuchten ohne Ex-Zeichen, tragbare Funkgeräte, Fernsprengeräte o.ä.) **und entfernen Sie diese aus der Gefahrzone** (Vermeidung von Zündfunken); **unterlassen Sie auch das Schalten ortsfester elektrischer Anlagen** (z.B. Schalter und Steckvorrichtungen)!
- Sie finden schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter) nur in den Führerhäusern der Triebfahrzeuge.
- **Ziehen Sie Fachdienste** des Absenders oder Empfängers **heran.**
- **Holen Sie sich** ggf. **sachkundige Informationen** im Transport-, Unfall-, Informations- und Hilfeleistungs-System (**TUIS**) durch
 - Fernberatung über Telefon und/oder
 - Beratung am Unfallort und/oder
 - tätige Hilfe vor Ort mit Mannschaft und Gerät.

Die im TUIS-Verzeichnis genannten Firmen können von der Deutsche Bahn AG bei Unregelmäßigkeiten mit Gefahrgut befragt bzw. zur Hilfeleistung angefordert werden. Das TUIS-Verzeichnis ist u.a. bei der Betriebszentrale (BZ) der Deutsche Bahn AG vorhanden.

Beachten Sie **bei radioaktiven Stoffen zusätzlich:**

- **Beschränken Sie Ihre Aufenthaltsdauer** in der Nähe solcher Frachten **auf das unabdingbar notwendige Maß!**
- **Verständigen Sie unverzüglich die zuständigen Fachdienste** [z.B. Rufbereitschaft des Bahn-Umweltzentrums, BUZ 22 (Ruf-Nr. ist der Notfallmeldestelle bekannt)], den ggf. vor Ort anwesenden Strahlenschutzmessdienst sowie Dienststellen der Feuerwehr, **wenn Sie Beschädigungen an derartigen Frachten feststellen.**

8 Entkuppeln von Fahrzeugen

Ausschließlich zur Abwendung weiterer Gefahren, z.B. zum Bewegen beschädigter Gefahrgutwagen, **können Güterzugwagen auch durch Bahnfremde entkuppelt werden.**

Die Fahrzeuge sind in der Regel mit einer Schraubenkupplung untereinander verbunden. Hinzu kommen Luftleitungen (Hauptluft- und Hauptluftbehälterleitung) für Bremsen und Türschließenrichtungen, Leitungen der Zugsammelschiene und ggf. Steuerkabel bei Zügen mit Steuerwagen³.

Reisezugwagen sollten aufgrund der Verbindung mit einer durchgehenden Leitung für elektrische Energie, z.B. Zugsammelschiene, nur von ausgewiesenen Personen entkuppelt werden. Die Zugsammelschiene führt eine Spannung von ca. 1.000 Volt; sie darf daher nur im spannungsfreien Zustand ge- und entkuppelt werden. Die Leitungen müssen abgeschaltet sein, der Stromabnehmer ist zu senken bzw. der Dieselmotor ist abzustellen.

Die Hauptluftleitung führt einen Betriebsdruck von **5 bar**. Um sie zu trennen – zuerst an der Seite des Triebfahrzeugs –, müssen zuvor **beide** Luftabsperrhähne (Bremsähne) geschlossen und nach oben umgelegt werden, damit der Schlauch drucklos wird. Danach kann die Leitung getrennt werden, indem die Kupplungsköpfe, mit denen die beiden Bremsschläuche verbunden sind, angehoben werden.

Unter Druck stehende Leitungen, z.B. von der Dampfheizung (max. 2 bar) oder Hauptluftbehälterleitung (10 bar Betriebsdruck), **dürfen Sie nur in drucklosem Zustand kuppeln oder entkuppeln.**

Schützen Sie sich beim Trennen von Dampfheizleitungen gegen Verbrühen/Verbrennen wie folgt:

- Schließen Sie zunächst beide Dampfabsperrhähne. Dadurch strömt der Dampf aus den Bohrungen der Absperrhähne, und über die Entwässerungseinrichtung fließt das angesammelte Wasser ins Freie.
- Wenn der Dampf vollständig aus den Bohrungen ausgeströmt ist, öffnen Sie vorsichtig die Kupplung. Klappen Sie zunächst nur einen Bügel hoch und drücken Sie dann die Kupplung vom Körper weg.
- Beachten Sie, dass an der Verbindungsstelle der Halbkupplungen noch heißes Wasser austreten kann!
- Klappen Sie dann den zweiten Bügel hoch, trennen Sie die Kupplung und hängen Sie diese vorsichtig ein.

Ungesichert abgestellte Schienenfahrzeuge können infolge des geringen Reibwertes zwischen Rad und Schiene wesentlich schneller in Bewegung geraten als Straßenfahrzeuge. Vor dem Trennen der Fahrzeuge sind sie daher unbedingt gegen unbeabsichtigtes Wegrollen zu sichern (z.B. mit Feststellbremse, Handbremse, Hemmschuh, Radvorleger, Druckluftbremse).

³ Schienenfahrzeuge ohne Fahrtrieb, die mit Einrichtungen zur Steuerung von Triebfahrzeugen ausgerüstet sind

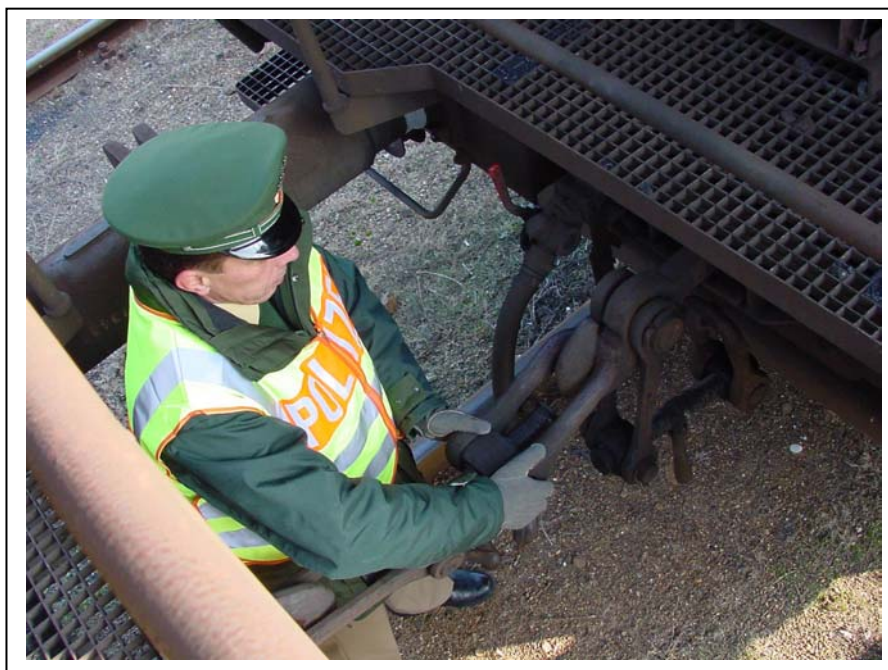
Da die durchgehende Druckluftbremse von Eisenbahnfahrzeugen infolge von Undichtigkeiten in den Leitungen unwirksam werden kann, darf sie nur für kurzzeitiges Abstellen – je nach Beschaffenheit der Bremsanlage bis zu 60 Min. – und nur auf solchen Gleisen verwendet werden, bei denen ein Abrollen der Schienenfahrzeuge nicht zu befürchten ist.

Das Abrollen ist zu befürchten bei einem Gefälle über 2,5 ‰ (1:400) oder bei möglicher Windeinwirkung.

Halten Sie beim Entkuppeln folgende Reihenfolge ein:

- Absperrhähne schließen – zuerst an der Seite des Triebfahrzeuges, damit der Schlauch drucklos wird
- Heiz- und Steuerkupplungen trennen und aufhängen; bei Reisezugwagen ist auch das UIC-Kabel zu trennen.
- Bremskupplungen trennen und einhängen
- Spindel langdrehen
- Bügel vom Zughaken abheben und in die Aufhängevorrichtung hängen

Achtung, den Kupplungsbügel **weit** hinten anfassen (siehe Bild) – so schützen Sie Ihre Finger gegen Einklemmen!



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

Schienenfahrzeuge mit Sonderformen der Zug- und Stoßeinrichtungen, z.B. Huckepack-Niederflurwagen des Systems „Rollende Landstraße“, dürfen nur durch fachkundiges Personal der Eisenbahn ge- oder entkuppelt werden.

9 Notsignale/Notruf

9.1 Notsignale

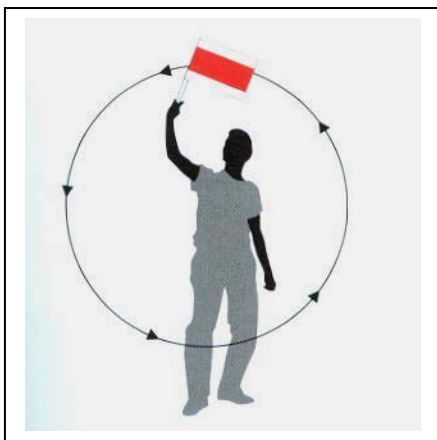
Muss ein fahrender Zug oder eine Rangierfahrt **wegen einer dringenden Gefahr sofort** zum Halten gebracht werden, ist die Zug- bzw. Rangierfahrt mit dem Kreissignal [Signal Sh 1 (ehemalige DR) bzw. Sh 3 (ehemalige DB) Eisenbahn-Signalordnung] zum Halten zu bringen. Beide Signale haben die gleiche Bedeutung.

Dazu wird eine rot-weiße Signalfahne, irgendein Gegenstand (z.B. Dienstmütze) oder der ausgestreckte Arm deutlich im Kreis geschwungen. Bei Nacht sollte zusätzlich eine möglichst rote Lichtquelle verwendet werden.

Signal Sh 1/Sh 3 – Kreissignal –



Sofort halten!



Wenn es zweifelhaft ist, ob der Triebfahrzeugführer das Signal wahrnehmen wird, ist auch das Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) anzuwenden.

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –



Sofort halten!

Dazu werden mehrmals nacheinander drei kurze Töne abgegeben.

Das Signal wird gegeben,

- wenn das Kreissignal (Sh 1/Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint oder
- um andere Mitarbeiter zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierabteilung zu veranlassen.

Signal ZP 5 – Notsignal –



Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten – bremsen und Hilfe leisten!

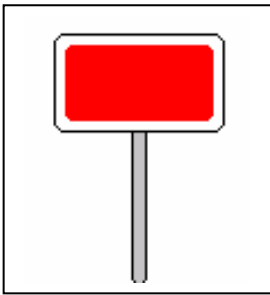
Dazu werden mehrmals – schnell hintereinander – drei kurze Töne abgegeben.

Das Signal gilt für alle Mitarbeiter, die es wahrnehmen.

Signal Sh 2 – Schutzhalt –



Halt!



Das Signal wird unmittelbar neben dem oder im Gleis aufgestellt zur Kennzeichnung einer

- Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf oder
- Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.

9.2 Notruf

Der Notruf



An OB- Apparaten wird ein Notruf durch 3 x 10 Kurbelumdrehungen abgesetzt!



10 x



10 x



10 x

An Rufsäulen befindet sich eine Notruftaste, die diese Ruffolge selbst generiert.



Mit dem Notruf erreichen Sie alle Betriebsstellen der freien Strecke und beteiligte Bahnhöfe.

Beachten Sie auch die weitergehenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Signalordnung (ESO)!