

Vorwort

Mit der Bildung der DB AG am 01.01.1994 ist die behördliche Zuständigkeit für den Brand- und Katastrophenschutz auf die Bundesländer übergegangen. Für die Rettung und Bergung Verletzter sind somit die für die Gefahrenabwehr zuständigen Landesbehörden (Feuerwehr, Rettungsdienst etc.) verantwortlich. Damit auch jeder einzelne Feuerwehrmann schnell und routiniert die Rettung ausführen kann und auch weiß, wie er in Eisenbahnfahrzeuge eindringen kann, wurden die nachfolgenden Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge zusammen mit Feuerwehrexperten erstellt. Hieraus ist ersichtlich, wo ein Eindringen, ohne Gefahr für den Retter selbst oder auch für den Betroffenen in den Eisenbahnfahrzeugen, möglich ist.

Von den bei der DB AG zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen wurden Einsatzmerkblätter vorerst für folgende 5 Gruppen erstellt:

- a) Diesel - Lok
- b) Diesel - Triebzug
- c) Elektro - Lok
- d) ICE
- e) Reisezugwagen

Im Aufbau sind alle Einsatzmerkblätter gleichermaßen identisch gestaltet, so dass z. B. im Abschnitt 3 immer die Aussage zu „Weiteren Gefahren durch elektrischen Strom“ behandelt wird.

Zum Aufbau der einzelnen Einsatzmerkblätter selbst:

Voraussetzung: Hochspannung (Oberleitung) abgeschaltet und geerdet !

1. **Die Voraussetzung** : Hochspannung (Oberleitung) abgeschaltet und geerdet, ist bei jedem Einsatz notwendig und damit eine Ausgangsbasis für die Beschreibungen im Abschnitt 3: „Weitere Gefahren durch elektrischen Strom“.
2. **Geltungsbereich: Elektro – Lok der Baureihe : 112 / 114 / 143**
Hierbei wurden immer mehrere gleichartige Typen von z.B. Loks aber von unterschiedlichen Baureihen zusammen gefaßt, um die Anzahl der Einsatzmerkblätter überschaubar zu halten. Es wurden nur Baureihen mit gleichartigen Merkmalen in einem Einsatzmerkblatt aufgenommen.

3. Abschnitt 1 - Fahrzeugaufbau:

Neben der Fahrzeugskizze (Drauf-/Seitenansicht) wird das verwendete Material für Wagenwände und Dach, weitere Besonderheiten bei evtl. einzelnen Baureihen und die besonderen Löschangriffspunkte angesprochen. Darüber hinaus wird in der Ziffer 1.2 für die Elektro – Loks der Baureihen 101 – 185 darauf hingewiesen, dass vor dem Betreten des Lokdaches der Stromabnehmer und die Dachleitung zu erden sind. Diese Erdung wird durch berechnigte Mitarbeiter des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorgenommen.

4. Abschnitt 2 - Rettungs- und Versorgungsöffnungen:

Der Abschnitt 2 wurde nach Prioritäten gestaffelt. Jede Rettung / Bergung von Verletzten ist immer zuerst durch die Türen der Eisenbahnfahrzeuge zu versuchen, da dies die einfachste und bequemste Methode ist. Die Aufhebung der Türblockierung innen / außen wird beschrieben. Wenn jedoch Türen nicht geöffnet werden können, sollte der nächste Zugriff durch die Fenster erfolgen. Es werden dafür auch die möglichen Werkzeuge angegeben. Beigefügte Bilder unterstützen hierbei den verbalen Text.

Zum Beispiel bei dem Anstrich

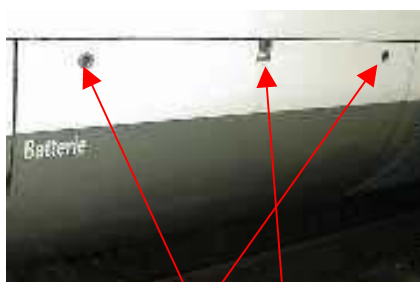
„Übergang zum Nachbarwagen“ soll durch das beigefügte Bild der **Beweis** übermittelt werden, dass ein Eindringen über den Doppelwellenbalg / Faltenbalg möglich ist



5. Abschnitt 3 – Weitere Gefahren durch elektrischen Strom:

Die Seitenklappe beim ICE bzw. die Schallschürzenklappe beim Diesel-Triebzügen Vt 6xx wird an den Verschraubungen mit dem Vierkant geöffnet (siehe Bild). Anschließend muss der Haltehaken nach oben bewegt werden, um die Klappe ganz zu öffnen. Sollte dies jedoch nicht möglich sein, ist die Klappe mit dem Spreizer zu öffnen. Mit Ziehen des Batteriesteckers kann die Batterie spannungslos geschaltet werden.

Geschlossene Batterieklappe



Verschraubungen

Haltehaken

Geöffnete Batterieklappe



Gezogener Batteriestecker



6. Abschnitt 4 – Brennbarkeit der Materialien:

In der Regel werden schwer entflammbare Materialien der Brandschutzstufe 2 nach DIN 5510 verwendet. Lediglich die älteren Reisezugwagen weisen noch die Brandschutzstufe 1 aus.

Achtung: Bei den Elektro – Loks der Baureihen 103 –151 und 112 – 156 sind jedoch Isolationsmaterialien vorhanden, die bei Verbrennung Dioxin freisetzen. Im Einsatzmerkblatt wird darauf hingewiesen.

7. Abschnitt 5 – Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase:

In einer Tabelle wird übersichtlich die in den Eisenbahnfahrzeugen vorkommenden Öle, Säuren, das Volumen der Stoffe, die UN-Nr. und die Wassergefährdungsklasse der einzelnen Baureihen benannt.

Eine grundsätzliche Gegebenheit bei Eisenbahnfahrzeugen sind die Luftbehälter. Diese sind mit max. 10 bar geladen. Damit bilden diese Behälter immer ein Gefahrenpotential.

Achtung: Unter Hitzeeinwirkung explodierende Luftbehälter stellen bei Bränden die größte Gefahr dar, zumal sie teilweise im Maschinenraum und / oder unter den Fahrzeugen verteilt angeordnet sind.

Desweiteren ist bei den Fahrzeugen immer mit kleineren Mengen von weitere Schmier- und / oder Kühlmittel zurechnen, zusätzlich zu den Mengen die in der Tabelle angeben sind.

An alle Anwender richten wir die Bitte, die Einsatzmerkblätter in der Praxis zu erproben und die Ergebnisse gesammelt über die Landes – Feuerwehr – Schulen halbjährlich an den Herausgeber dieser Einsatzmerkblätter zu übermitteln.