

04.12.2017

Einführung der Richtlinie 423.8210 – Befördern von Notfalltechnik

Sehr geehrter Damen und Herren,

die Richtlinie 423.8210 „Befördern von Notfalltechnik“ wird neu eingeführt und tritt am 09.12.2018 in Kraft. Die Richtlinie gilt für Triebfahrzeugführer von Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Begleitpersonal von Fahrzeugen der Notfalltechnik, Notfallmanager, Mitarbeiter Notdienst, Mitarbeiter der Betriebszentralen sowie Eisenbahnunternehmer.

Erläuterungen:

Im Abschnitt 1 „Allgemeines“ wird der gesetzliche Auftrag zur gegenseitigen Hilfeleistung beschrieben. Dazu zählt insbesondere das Befördern von Notfalltechnik (Gerätewagen/Hilfszug oder Kranzug) zu havarierten Fahrzeugen.

Die Notfalltechnik wird derzeit durch die DB Netz AG vorgehalten und nach dem Solidaritätsprinzip betrieben. Das Triebfahrzeug und der Triebfahrzeugführer für eine Hilfeleistung werden auf Anfrage der DB Netz AG von einem EVU gestellt.

Weil die Fahrzeuge der Notfalltechnik – Gerätewagen/Hilfszug oder Kranzug – in der Regel mit Begleitpersonal besetzt sind, regelt der Abschnitt 2 die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Begleitpersonals für die Zugvorbereitung, beim Rangieren und bei der Durchführung der Zugfahrt. Das Begleitpersonal übergibt dem Triebfahrzeugführer (Zugführer) die betrieblich erforderlichen Informationen zu den Fahrzeugen. Die DB Netz AG nutzt dazu die Wagenliste nach BRW.4311V01 und den Bremszettel nach BRW.4312V01. Sollte das EVU, welches den Triebfahrzeugführer einsetzt, auch diese Vordrucke anwenden, können die Vordrucke durch den Triebfahrzeugführer (Zugführer) vervollständigt werden.

Das Bergen havariierter Fahrzeuge unter Einsatz der Notfalltechnik ist in Abschnitt 3 beschrieben und erfolgt grundsätzlich nach den Regelungen des EVU mit dem havarierten Fahrzeug. Ergänzende Bedingungen für den Abtransport können sowohl der Notdienst des EVU oder beim Einsatz von Notfalltechnik (z.B. Abschleppgeräte) vom Kraneinsatzleiter oder Aufgleisleiter vorgegeben werden.

...

Muss zum Bergen das Triebfahrzeug des Hilfe leistenden EVU genutzt werden, steigt ein Triebfahrzeugführer des EVU mit dem havarierten Fahrzeug unter Beachtung von Hinweisen zum Arbeitsschutz in den führenden Führerraum des Hilfstriebfahrzeugs und wird in der Bedienung der Bremse sowie dem Sichern des Triebfahrzeugs gegen unbeabsichtigtes Bewegen eingewiesen. Die Zugvorbereitung bzw. das Herstellen der Fahrbereitschaft und der Abtransport von Zugteilen, Fahrzeuggruppen oder der havarierten Fahrzeuge finden unter der Verantwortung des Triebfahrzeugführers des EVU mit dem havarierten Fahrzeugs statt. Der Triebfahrzeugführer des Hilfstriebfahrzeugs unterstützt den verantwortlichen Triebfahrzeugführer.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Menne
(Leiter Betriebssteuerung)

gez. i.A. Dr. Brandau
(Fachautor)

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Befördern von Notfalltechnik	423.8210 Seite I

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB Netz AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu.

Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB Netz AG.

Zielgruppen, für welche diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Betrieb/Produktion

Triebfahrzeugführer,
Begleitpersonal von Fahrzeugen der Notfalltechnik,
Notfallmanager,
Mitarbeiter Notdienst,
Mitarbeiter der Betriebszentralen

Impressum

Chefanwender

DB Netz AG

I.NPB 4(V)

Dr. Jochen Brandau

Mainzer Landstraße 185

60327 Frankfurt am Main

Tel. Intern (955) 31627 / Extern (069) 265-31627

Weitere Bestandteile

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
423.8210A01	Einheitshilfsgerätewagen - EHG	09.12.2018
423.8210A02	Kranzug	09.12.2018



Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Befördern von Notfalltechnik	423.8210 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Die Eisenbahnen sind gesetzlich zur Mitwirkung an der technischen Hilfeleistung verpflichtet. **Gesetzlicher Auftrag**

Hinweis:

Im Folgenden wird das EVU mit dem havarierten Fahrzeug als „havariertes EVU“ und das EVU, welches den Kran- oder Hilfszug befördert als „helfendes EVU“ bezeichnet. Des Weiteren wird nur der Triebfahrzeugführer angesprochen. Wenn Aufgaben nach den Regelungen des EVU in die Zuständigkeit eines Zugführers fallen, gehen diese auf den Zugführer über.

- (2) Die DB Netz AG darf zum Befördern von dringlichen Kran- oder Hilfszügen in Absprache mit den Leitstellen der EVU **Auftrag zur Hilfeleistung**
- Triebfahrzeuge und Personal aus den Bereitschaften anfordern oder
 - einem Triebfahrzeugführer anordnen, in einer Betriebsstelle anzuhalten und seinen Wagenzug abzustellen. **Abspannen**
- (3) Wenn die gesetzlich zulässige Arbeitszeit des Triebfahrzeugführers ausgeschöpft ist, hat der Triebfahrzeugführer frühzeitig die auftraggebende Stelle seines EVU darüber zu informieren. Die auftraggebende Stelle wird das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abstimmen. **Arbeitszeit**

2 Befördern von Kran- und Hilfszüge der Notfalltechnik

- (1) Werden ein Triebfahrzeug und dessen Triebfahrzeugführer für die Beförderung eines Kran- oder Hilfszuges herangezogen, hat der Triebfahrzeugführer ergänzend zu den Regelungen des EVU folgende Regeln zu beachten. **Aufgaben des Triebfahrzeugführers**

- (2) Die **Sicherheitsverantwortung**
- Zuführung des Triebfahrzeugs zum Standort der Notfalltechnik oder zur Havariestelle,
 - Beförderung der Fahrzeuge der Notfalltechnik vom Standort der Notfalltechnik zur Havariestelle und zurück und
 - Rückfahrt des Triebfahrzeugs vom Standort der Notfalltechnik bzw. von der Havariestelle zum helfenden EVU

erfolgen nach den Regelungen des helfenden EVU.

Besitzt der Triebfahrzeugführer teilweise oder komplett keine Streckenkenntnis für diese Fahrten, beträgt die zulässige Geschwindigkeit auf Hauptbahnen 100 km/h und auf Nebenbahnen 40 km/h. Ist in den Angaben für das Streckenbuch das Fahren ohne Streckenkenntnis untersagt, stellt die DB Netz AG einen streckenkundigen Begleiter. **Streckenkenntnis**

- (3) Vor den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges ist anzuhalten. Erst nach der Abstimmung mit dem Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ist an die Fahrzeuge heranzufahren. Das Kuppeln von Triebfahrzeug und den Fahrzeugen des Kran- bzw. Hilfszuges übernimmt der Triebfahrzeugführer. **Fahrt zum Kran- oder Hilfszug**

Während der Beförderung ist der Triebfahrzeugführer im Rahmen der sicheren Betriebsdurchführung dem Begleitpersonal weisungsberechtigt.

- Fahrplan** (4) Wird der Fahrplan dem Triebfahrzeugführer direkt durch die Betriebszentrale bekannt gegeben, so gibt er die Zugnummer an den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter weiter. Fehlen auf dem Triebfahrzeug die erforderlichen Ersatzfahrpläne, werden diese vom Begleitpersonal für die Fahrt ausgehändigt.
- Wagenliste** (5) Der Triebfahrzeugführer erhält vom Begleitpersonal die Fahrzeugdaten zum Führen der Wagenliste in Form einer teilweise ausgefüllten Wagenliste. Beispiele sind in den Anhängen dargestellt.
- Hinweis:*
Die DB Netz AG nutzt die Wagenliste nach BRW.4311. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.
- Besonderheiten** Sind vom Triebfahrzeugführer Besonderheiten im Zusammenhang mit der Durchführung von Rangier- und Zugfahrten zu beachten (LÜ, Beförderungsanordnung, etc.), weist das Begleitpersonal ihn darauf hin und übergibt ggf. erforderliche Dokumente.
- Bremsprobe** (6) Der Triebfahrzeugführer muss beim Hilfszug alleine und beim Kranzug in Abstimmung mit dem Kraneinsatzleiter nach den Regelungen seines EVU die Bremsprobe durchführen.
- Hinweis:*
Die DB Netz AG nutzt den Bremszettel nach BRW.4312. Beispiele für bereits teilweise ausgefüllte Bremszettel sind in den Anhängen dargestellt. Wenn die Regelungen des EVU die Nutzung dieses Vordrucks zulassen, kann der Triebfahrzeugführer diesen vervollständigen und weiter nutzen.
- Angaben für das Streckenbuch** (7) Fehlen dem Triebfahrzeugführer für den Transport der Notfalltechnik die Angaben für das Streckenbuch, informiert er den Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter. Dieser händigt die fehlenden Unterlagen aus. Nach der Zugfahrt sind diese Unterlagen an das Begleitpersonal zurückzugeben.
- Herstellen der Transportbereitschaft** (8) Der Triebfahrzeugführer darf erst die Fahrbereitschaft oder die Zugvorbereitung melden, wenn der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter ihm die Transportbereitschaft bestätigt hat. Die Transportbereitschaft wird vom Begleitpersonal hergestellt und beinhaltet:
- das Beenden der Ladearbeiten,
 - das Sichern von Geräten (Transportstellung),
 - das Trennen von der Fremdeinspeisung,
 - das Herstellen der Kommunikation zwischen Kraneinsatz- bzw. Aufgleisleiter und dem Triebfahrzeugführer,
 - das Entfernen der Festlegemittel sowie das Lösen der Feststellbremsen,
 - das Einsteigen der Begleitpersonen und
 - das Schließen der Türen.
- Kommunikation zwischen Tf und Begleitpersonal** (9) Zur Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Begleitpersonal stehen mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder öffentliche Mobiltelefone zur Verfügung. Falls die Handfunkgeräte verwendet werden müssen, wird der Triebfahrzeugführer vom Begleitpersonal in die Bedienung eingewiesen.
- Probegespräch** Das Durchführen eines Probegesprächs zwischen Triebfahrzeugführer und Begleitpersonal in der gewählten Kommunikationstechnik ist Bestandteil des Herstellens der Transportbereitschaft.

- (10) Der Triebfahrzeugführer ist verantwortlich für das Anbringen der Zugsignale am Triebfahrzeug. Das Begleitpersonal bringt die Zugsignale an den Fahrzeugen des Notfalltechnik an und meldet dies dem Triebfahrzeugführer. **Zugsignale**
- (11) Wenn beim Rangieren oder Schieben des Kran- oder Hilfszuges die Spitze zu besetzen ist, wird diese Aufgabe grundsätzlich durch das Begleitpersonal übernommen. **Besetzen der Spitze der Fahrt**
- Die Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Rangierbegleiter bzw. Mitarbeiter an der Spitze des Zuges erfolgt vorzugsweise über mobile GSM-R-Endgeräte, Handfunkgeräte oder Mobiltelefone. Vor der Fahrt ist ein Probegespräch zu führen. Werden Mobiltelefone verwendet, sind die Regeln der Richtlinie 481 für das Kontroll- und Zielsprechen analog anzuwenden. Die Rangiersignale können auch hörbar und sichtbar gegeben werden. **Kommunikation bei geschobenen Fahrten**
- Hinweis:*
Sollte das Begleitpersonal nicht ausreichend für diese Tätigkeit qualifiziert sein, stellt die DB Netz AG durch weiteres Personal diese Tätigkeit sicher (standortbezogenen Einsatzanweisung).
- (12) Triebfahrzeugführer und Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmen sich ab, wenn die Fahrt evakuiert werden muss. Das Begleitpersonal wendet die Regeln der Selbstrettung an. **Evakuierung**
- (13) Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter stimmt sich mit dem Notfallmanager ab, bis zu welcher Betriebsstelle der Kran- oder Hilfszug befördert wird, wann und wie der Kran- oder Hilfszug ab dieser Betriebsstelle zur Havariestelle fährt. Der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter informiert den Triebfahrzeugführer. **Fahrt an die Havariestelle**
- Wird an der Havariestelle das Hilfstriebfahrzeug abgekuppelt, führt das Begleitpersonal zuvor die Sicherung der Fahrzeuge der Notfalltechnik gegen unbeabsichtigtes Bewegen durch und meldet dies dem Triebfahrzeugführer.
- (14) Die Rückführung der Notfalltechnik erfolgt nach den Absätzen (1) bis (12). Die Fahrzeuge der Notfalltechnik am Standort der Notfalltechnik werden vom Begleitpersonal gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert. **Rückführung der Notfalltechnik**

3 Bergen havariierter Fahrzeuge

- (1) Die Zuführung des Kran- oder Hilfszuges zum havarierten Fahrzeug erfolgt nach Abschnitt 2. **Zuführung des Hilfszuges**
- (2) Havarierte Fahrzeuge werden vom Begleitpersonal des Kran- oder Hilfszuges in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU schleppfähig gemacht. **Herstellen der Schleppfähigkeit**
- Der Notdienst des havarierten EVU legt die Bedingungen für den Transport der havarierten Fahrzeuge fest. Zusätzliche Transportbedingungen durch den Einsatz der Notfalltechnik, z.B. Einsatz von Abschleppgeräten, legt der Kraneinsatz- oder Aufgleisleiter fest. Dem Triebfahrzeugführer des havarierten EVU werden die Bedingungen bekannt gegeben. **Zusätzliche Transportbedingungen**
- (3) Die Zugvorbereitung bzw. das Herstellen der Fahrbereitschaft und der Abtransport erfolgen nach den Regelungen des havarierten EVU. **Vorbereitung für den Abtransport**
- Fehlende Angaben sind in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU sowie dem Kraneinsatzleiter oder Aufgleisleiter zu schätzen.
- Bei unterbrochener Hauptluftleitung erfolgt der Abtransport nach den Regelungen des havarierten EVU. Ansonsten darf nur bis zum nächsten Bahnhof mit maximal 20 km/h gefahren werden. **Unterbrochene Hauptluftleitung**

Begleitpersonal	<p>Die Kommunikation ist nach Abschnitt 2 Absatz (9) und Absatz (11) herzustellen, wenn Begleitpersonal den Abtransport begleitet.</p> <p>Vor dem Abtransport muss die Transportbereitschaft nach Abschnitt 2 hergestellt werden, wenn Fahrzeuge des Kran- oder Hilfszuges gemeinsam mit dem havarierten Fahrzeug abtransportiert werden.</p>
Zugteile/ Fahrzeuge werden abgezogen	<p>(4) Müssen Zugteile oder Fahrzeuggruppen abgezogen werden, damit der Kran- oder Hilfszug arbeiten kann, legen</p> <ol style="list-style-type: none">die Betriebszentrale oder der Notfallmanager die Betriebsstelle für das Abstellen der Zugteile fest,der Notdienst des havarierten EVU in Abstimmung mit dem Notfallmanager fest, ob zur Havariestelle das Triebfahrzeug zurückkehrt, nur der Triebfahrzeugführer zurückkehrt oder ein weiterer Triebfahrzeugführer des havarierten EVU geschickt wird.
Nutzung Tfz des havarierten EVU	<p>(5) Das Abschleppen des havarierten Fahrzeugs bis zur nächsten betrieblich geeigneten Betriebsstelle, die von der Betriebszentrale oder dem Notfallmanager festgelegt wird, erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU. Dort wird grundsätzlich das Fahrzeug ausgesetzt und gesichert.</p> <p><i>Hinweis:</i> <i>Der Weitertransport havariierter Fahrzeuge erfolgt nach den Regelungen des havarierten EVU.</i></p>
Nutzung Tfz des helfenden EVU	<p>(6) Muss zum Abziehen von Zugteilen oder Fahrzeuggruppen sowie zum Abtransport des havarierten Fahrzeugs das Triebfahrzeug des helfenden EVU genutzt werden, gilt:</p> <ol style="list-style-type: none">Ein Triebfahrzeugführer des havarierten EVU begibt sich zum führenden Triebfahrzeug.
Einweisung des Tf	<ol style="list-style-type: none">Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU weist den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU vor dem Betreten des Triebfahrzeugs ein, insbesondere in Maßnahmen zur Unfallverhütung, die Bedienung der Bremse und das Sichern des Triebfahrzeugs gegen unbeabsichtigte Bewegung.
verantwortlicher Tf für Abtransport	<ol style="list-style-type: none">Der Triebfahrzeugführer des havarierten EVU wird zum verantwortlichen Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU unterstützt den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU bei der Zugvorbereitung, dem Herstellen der Fahrbereitschaft und dem Abtransport havariierter Fahrzeuge.

4 Schäden an Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszugs

Information des Begleitpersonals	<p>(1) Wenn der Triebfahrzeugführer während der Rangier- oder Zugfahrt Schäden an den Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges feststellt oder vermutet, informiert er umgehend das Begleitpersonal.</p>
Entscheidung über Einsatzfähigkeit	<p>(2) Das Begleitpersonal informiert umgehend die Stelle, die auf dem Deckblatt des Fahrzeugbegleitbuchs angegeben ist, und entscheidet über die weitere Einsatzfähigkeit des schadhafte n Fahrzeugs.</p>

