

01.04.2016

Einführung Rahmenrichtlinie 124 "Brandschutz";

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum 01.04.2016 tritt die Rahmenrichtlinie 124 „Brandschutz“ in Kraft.

Durch Änderungen im Bereich IQ wurde die Organisationseinheit „*Notfallmanagement/ Brandschutz*“ getrennt, der Aufgabenbereich Brandschutz wurde der Organisationseinheit „*Arbeits- und Brandschutz*“ zugewiesen. Aufgrund der Zuständigkeitszuordnung wurde es notwendig die RRil 123 „*Notfallmanagement Brandschutz*“ zu trennen. Die Module des Notfallmanagement verbleiben in der RRil 123, die Module des Brandschutzes werden, wie bereits vor Einführung der RRil 123, in eine eigenständige RRil 124 „Brandschutz“ überführt.

Folgende Zielstellungen wurden beachtet:

- Ziel der Weiterentwicklung ist das Herauslösen des Bereichs „Brandschutz“ aus der RRil 123 und Übernahme in eine separate RRil 124.
- Sicherstellung der Rechtskonformität (staatliches und autonomes Recht, national und international).
- Internationalisierung durch Einführung des Moduls 124.0100 „Brandschutz im Konzern“.
- Sicherstellung der Anwenderfreundlichkeit.
- Vereinheitlichung & Verschlankung der Richtlinienstruktur.
- Erhöhung der Verständlichkeit von Regelwerk und -struktur.
- Reduzierung des Aufwands bei Überarbeitung, Aktualisierung, Ergänzung von Regelwerksbestandteilen.
- Weiterentwicklung im Hinblick auf die internationale Ausrichtung des DB Konzerns.

...

Die RRil 124.0100 wird konzernweit (ohne DB Schenker, da diese eine eigene Brandschutzorganisation aufgebaut haben) gültig werden. Ab der RRil 124.0200 wird der Geltungsbereich auf Deutschland eingeschränkt.

Folgende Textstellen der RRil 123 wurden in die Module der RRil 124 übertragen:

124.0100 Brandschutz im Konzern:

Auszüge von Brandschutzvorgaben aus 123.0101, 123.0180 jedoch mit textlichen Anpassungen

124.0200 Brandschutzgrundsätze Deutschland:

Auszüge von Brandschutzvorgaben aus 123.0101, 123.0160, 123.0165, 123.0180 und 123.0190 jedoch mit textlichen Anpassungen

124.0300 Vorbeugender Brandschutz in Gebäuden und Anlagen:

Übernahme 1:1 aus 123.0105 jedoch mit Anpassungen

124.0310 Brandschutz in Personenverkehrsanlagen:

Übernahme 1:1 aus 123.0112

124.0500 Brandschutz; Schienenfahrzeuge:

Übernahme 1:1 aus 123.0116

124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge:

Übernahme 1:1 aus 123.0117

124.0700 Maßnahmen nach Bränden:

Übernahme 1:1 aus 123.0145

Sachstand

Die vorliegende neue RRil 124 wurde in der „Arbeitsgruppe Brandschutz“ unter Leitung von Simone Neumann (IQS 1) und dem Konzern Brandschutzbeauftragten Hr. Bieger I.GV (Q) erarbeitet und anschließend mit den verantwortlichen für Brandschutz der GF/SC besprochen und abgestimmt. Die Entwürfe beinhalten Konsens der GF/SC.

In der Besprechung des S&Q Boards am 30.09.2015 im Modul 3 "Arbeits- und Brandschutz" wurde dazu der Beschluss B06 gefasst.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Thater

Rahmenrichtlinie	124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge
	Seite 1 von 5

Inhaltsverzeichnis

01	Allgemeines	1
02	Schutzziele, Verantwortlichkeiten.....	1
03	Betriebliche Einschränkungen.....	2
04	Notwendige Maßnahmen für Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven	3
05	Verhalten bei Tunnelfahrten	4
06	Mitteilungs-/Meldepflichten	5

01 Allgemeines

- | | |
|--|-------------------------------|
| (1) Dieses Modul gilt für Schienenfahrzeuge, bei denen unmittelbar im Fahrzeugaufbau durch offenes Feuer Dampf erzeugt wird; nachfolgend nur Dampflokomotive genannt. | Anwendungsreich |
| (2) Hinsichtlich des Brandrisikos wird unterschieden in: <ul style="list-style-type: none"> - Dampflokomotiven mit Rostfeuerung, - Dampflokomotiven mit Öl- oder Gasfeuerung, - Dampflokomotiven mit Kohlenstaubfeuerung. | Einteilung |
| (3) Beim Betrieb von Dampflokomotiven sind geeignete Maßnahmen zu treffen um unerwünschte Brände zu vermeiden und um die Ausbreitung von Bränden zu minimieren. | Zweck |
| (4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer (EIU) hat hinsichtlich des Brandschutzes Fahrten mit Dampflokomotiven im Rahmen der nachfolgend genannten Regelungen zu gewähren. | Zustimmung von Fahrten |

02 Schutzziele, Verantwortlichkeiten

- | | |
|--|------------------------------|
| (1) Die Dampflokomotive muss technisch so ausgestattet sein, dass das Risiko einer Brandentstehung durch unkontrollierten Verlust der Heizmedien, z.B. durch glühende Kohleteilchen, durch Heizöl- und Gasverluste sowie Kohlenstaubverlust, weitgehend minimiert werden kann. | Technische Ausrüstung |
|--|------------------------------|

Rahmenrichtlinie	124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge
	Seite 2 von 5

- Der betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für den ordnungsgemäßen technischen Zustand der Dampflokomotive verantwortlich.
- (2) Das Triebfahrzeugpersonal (Triebfahrzeugführer und Heizer) muss ausreichende Qualifikation und Praxiserfahrung besitzen, um Brände durch unangemessenes Bedienen der Dampflokomotive zu vermeiden.
- Triebfahrzeugpersonal**
- Das Zugpersonal muss hinsichtlich des Notfallkonzeptes der DB AG ausreichende Kenntnisse besitzen.
- Zugpersonal**
- Der EVU ist für den Einsatz geeigneten Zugpersonals verantwortlich.
- EVU**
- (3) Der EIU hat vorbeugende Maßnahmen zu treffen um das von der Infrastruktur ausgehende Brandrisiko gering zu halten.
- Eisenbahninfrastruktur**
- Dampfzugfahrten dürfen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund des Einsatzes der Dampflokomotive
- a) die Gefahr einer Entzündung der Vegetation am Fahrweg und im angrenzenden Bereich gering ist,
 - b) an technischen oder baulichen Anlagen keine erhöhten Risiken für Personen bestehen, und
 - c) im Schadensfall betriebliche Auswirkungen in akzeptablen Grenzen gehalten werden können.
- Um diese Schutzziele zu erreichen sind die nachfolgend beschriebenen Regelungen zu beachten.

03 Betriebliche Einschränkungen

für Dampflokomotiven

- (1) Zugfahrten durch lange Tunnel sind nach Anhang 1 zu behandeln. **Tunnel**
 - (2) Zugfahrten durch und in unterirdische Personenverkehrsanlagen sind ausgeschlossen. **Unterirdische Personenverkehrsanlagen**
 - (3) Zugfahrten durch oberirdische Personenverkehrsanlagen sind nach Anhang 1 zu behandeln. **Oberirdische Personenverkehrsanlagen**
- zusätzlich für Dampflokomotiven mit Rostfeuerung**
- (4) Dampflokomotiven mit Rostfeuerung dürfen keine Züge bespannen, in denen Gefahrgut transportiert wird. **Gefahrgut**

Rahmenrichtlinie	124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge
	Seite 3 von 5

- | | |
|---|--|
| <p>(5) Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven dürfen nur auf solchen Streckenabschnitten durchgeführt werden, bei denen die zum Brandschutz erforderlichen Schutzabstände zu Anlagen mit brennbaren Gasen und Flüssigkeiten eingehalten werden.</p> <p>(6) Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven dürfen grundsätzlich nicht in Zeiten durchgeführt werden, in denen der internationale Waldbrandgefahrenindex (Warnstufe) des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit 5 für die vorgesehenen Streckenbereiche angegeben wird.</p> <p>In den Monaten März bis Oktober werden nach der Waldbrandgefahrenprognose des DWD Warnstufen in einer 4-Tage-Vorausschau veröffentlicht und täglich aktualisiert. Nähere Informationen und die aktuellen Warnstufen können der folgenden Internetadresse entnommen werden: www.dwd.de.</p> | <p>Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten und Gasen</p> <p>Vegetation; Brandgefahr</p> |
|---|--|

04 Notwendige Maßnahmen für Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Zur Brandverhütung ist die sach- und situationsgerechte Bedienung einer rostgefeuerten Dampflokomotive von großer Bedeutung. Wesentliche Verhaltensweisen des Triebfahrzeugpersonals sind im Merkblatt „Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven,“ (Vordruck 124.0600V01) zusammengestellt.</p> <p>(2) Um auf Strecken mit Linienzugbeeinflussung (LZB) Schäden an den LZB-Kabeln zu verhindern, sind bei Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven folgende Bedingungen zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Aschkastennäseinrichtung ist während der Fahrt häufiger zu betätigen, so dass die anfallende Asche und Schlacke stets gelöscht ist, - die Bodenklappen des Aschkastens sind stets geschlossen zu halten, - Ausschlacken auf der freien Strecke ist unzulässig, - die Benutzung von Schürgeräten zur Feuerbehandlung hat zu unterbleiben, - die in Fahrtrichtung hintere sowie die seitlichen Luftklappen des Aschkastens sind verschlossen zu halten, - unnötige Halte sind auszuschließen. | <p>Bedienen rostgefeuerter Dampflokomotiven</p> <p>Linienzugbeeinflussung</p> |
|---|---|

Rahmenrichtlinie	124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge
	Seite 4 von 5

- (3) Um Gefahren abzuwenden, kann es erforderlich sein, für bestimmte Anlagen oder Streckenabschnitte Betriebseinschränkungen auszusprechen bzw. konkrete Brandschutzmaßnahmen vorzusehen, um solche Betriebseinschränkungen zu vermeiden. Schutzbedürftige Anlagen sind z.B.:

Schutzbedürftige Anlagen und Strecken

- nach unten hin offene Brücken über schiffbare Wasserstraßen und Straßen,
- Brücken mit Fahrbahnabdeckungen aus Holz.

Um Schäden vorzubeugen, sind für Streckenabschnitte mit den genannten Anlagen folgende Bedingungen zu erfüllen:

- diese Stellen sind mit einem gut durchgebrannten Feuer zu befahren,
- das Feuern und die Benutzung von Schürgeräten zur Feuerbehandlung ist nicht zulässig,
- alle Luftklappen des Aschkastens sind möglichst geschlossen zu halten (die in Fahrtrichtung hintere stets),
- die Aschkastennäseinrichtung ist bereits vor dem Streckenabschnitt zu betätigen,
- ein Ausschlacken auf der freien Strecke ist nicht zulässig,
- die Rauchkammernäseinrichtung ist rechtzeitig in Tätigkeit zu setzen,
- die Fahrtechnik ist so einzurichten, dass durch richtiges Einregulieren des Schieberkastendruckes und der Steuerung kein unnötiger Löscheauswurf erfolgt,
- unnötige Halte sind auszuschließen.

05 Verhalten bei Tunnelfahrten

- (1) Ein Halt in einem Tunnel ist grundsätzlich zu vermeiden, sofern dieser Halt nicht aus Gründen der Gefahrenabwehr notwendig oder aus Gründen der Betriebssicherheit, z.B. durch Signal, gefordert wird.

Grundsatz

Die Fahrtechnik durch den Tf ist so einzurichten, dass Schieberkastendruck und Steuerung so einreguliert sind, dass unnötig hoher Abgas- und Löschauswurf vermieden wird.

Ein Abblasen der Kesselsicherheitsventile ist zu vermeiden.

Lassen es die Streckenverhältnisse zu, sind Tunnel möglichst mit Schwungfahrt zu durchfahren.

Rahmenrichtlinie	124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge
	Seite 5 von 5

- | | |
|---|------------------------------|
| (2) Kommt eine Dampflokomotive ausnahmsweise in einem Tunnel zum Halten, sind vom Tf Maßnahmen zu ergreifen, die einen Rauch- und Dampfeintrag in den Tunnel so gering wie möglich halten. | Unbeabsichtigter Halt |
| (3) Vor Befahren eines Tunnels ist die Feuerungstechnik so einzurichten, dass ein ausreichender Kesseldruck vorhanden und bei rostgefeuerten Dampflokomotiven das Feuer gut durchgebrannt ist. Unmittelbar vor der Einfahrt in einen Tunnel und im Tunnel selbst ist Feuern und Feuerbehandlung zu vermeiden. | Voraussetzungen |
| (4) Die Regelungen der Ril 123 „Notfallmanagement“ sind zu beachten.

Während einer angeordneten Evakuierung (Selbstrettung) sind die Reisenden durch das Zugpersonal anzuleiten. | Notfallkonzept |

06 Mitteilungs-/Meldepflichten

- | | |
|---|--|
| (1) Der EIU hat dem EVU in einer Fahrplananordnung mitzuteilen auf welchen Streckenabschnitten besondere Verhaltensweisen erforderlich sind. Zusätzliche Bestandteile der Fahrplananordnung sind z.B.:
<ul style="list-style-type: none"> - LZB-Streckenabschnitte, - Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten und Gasen, - Schutzbedürftige Anlagen bzw. Strecken. | Fahrplananordnung |
| (2) Der EIU teilt dem EVU spätestens bis 12.00 Uhr des Vortages mit, ob eine Fahrt mit rostgefeuerter Dampflokomotive wegen des Risikos eines Vegetationsbrandes nicht möglich ist. Eine Ablehnung ist stets zu begründen. | Betriebseinschränkungen wegen Trockenheit |
| (3) Alle durch Dampflokomotiven verursachten Brände sind gemäß den Regelungen der Ril 123 „Notfallmanagement“ zu melden, zu untersuchen und zu erfassen. | Brandmeldung |

