

Zugangsberechtigte und
Kunden der DB Netz AG

DB Netz AG
I.NBB 441
Am Bahnhof 1
36037 Fulda
www.dbnetze.com/fahrweg

Markus Stern
Tel.: 0661 18-104
Fax: 0661 18-425
markus.stern@deutschebahn.com
Zeichen: I.NBB 441

17.12.2020

Aktualisierung 1 zum Handbuch 42311 (Inhalt der Ril 423.1110)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 1 des Handbuchs 42311 „Notfallmanagement, Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG“ tritt zum 12.12.2021 in Kraft. Es wurde lediglich redaktionell in der Ril 423.1110 Abschnitt 2 Absatz 3 der Begriff „Schienennetz Benutzungsbedingungen (SNB)“ in „Nutzbedingungen Netz (NBN)“ geändert.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Dirk Menne

gez. i.A. Markus Stern

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG	42311 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.

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG	42311 Seite II

Zielgruppen, für welche dieses Handbuch / diese Richtlinie erarbeitet wurde:

Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG

Impressum

Fachautor: I.NBB 441
Markus Stern
Am Bahnhof 1
36037 Fulda
Tel. Intern (9521) 104 / Extern ((0)661) 18-104

Werden in dieser Richtlinie sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Notfallmanager“, usw. verwendet, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG	42311 Seite III

Inhaltsverzeichnis

Regelwerksnummer	Titel	Gültig ab
423.1100	Glossar	09.12.2018
423.1101	Grundsätze	09.12.2018
423.1110	Notfallhilfe vorbereiten	12.12.2021
423.1140	Notfallhilfe durchführen	09.12.2018
423.0310V02	Muster Aufgleismerkblatt	01.09.2014

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Zusammenstellung für Zugangsberechtigte und Kunden der DB Netz AG	42311 Seite IV

Nachweis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt / Bemerkungen	Gültig ab	Eingearbeitet
	Neuherausgabe	09.12.2018	
1	Aktualisierung (redaktionell)	12.12.2021	



Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Glossar	423.1100 Seite 1

Assistent weitere am Ereignisort tätige Mitarbeiter des Notfallmanagements der DB Netz AG, die nur im Auftrag des Notfallmanagers Aufgaben durchführen dürfen

BOS Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (z.B. Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei, THW)

Einsatzleiter DB AG ist der Notfallmanager

Einsatzleiter (Fremdrettung) Grundlage für die Leitung von Einsätzen zur Fremdrettung sind die gesetzlichen Regelungen der Länder. Daraus ergibt sich, wer Einsatzleiter ist und welche Rechte und Pflichten diese haben. Deren Hauptaufgabe ist es, mit Hilfe der unterstellten Einsatzkräfte, die im Einzelfall notwendigen Maßnahmen zu treffen. Dem Einsatzleiter können entsprechend dem jeweils geltenden Landesrecht Befugnisse gegenüber Dritten übertragen sein.

Ereignis im Sinne des Notfallmanagement ist ein Unfall in der Definition der „Allgemeinverfügung zum Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“ (vom 10.11.2009, gültig ab 01.01.2010).

Ereignisort Unfallort/Ort eines gefährlichen Ereignisses; die Ausdehnung richtet sich nach dem Ereignis und wird vom Notfallmanager definiert. Ein Ereignisort kann mehrere Ereignisstellen beinhalten.

Ereignisstelle Teilbereich eines Ereignisortes

Fremdrettung umfasst alle Maßnahmen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, die gem. gültigem Landes- oder Bundesgesetz mit Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes betraut sind, um ein eingetretenes Ereignis in seinem Ausmaß zu begrenzen bzw. zu beseitigen.

Fremdrettungskräfte (BOS mit Fremdrettungsaufgaben) unter dem Begriff Fremdrettungskräfte im Sinn dieser Richtlinie werden alle Angehörigen von BOS zusammengefasst, die Maßnahmen der Fremdrettung ergreifen.

Gefahrenabwehr Die Gefahrenabwehr handelt von der Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zum Vermeiden von Gefahren, die durch Personen der Sachen ausgehen und zur Reduzierung einer Gefährdung. Sie wird durch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) wahrgenommen.

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Glossar	423.1100 Seite 2

Notdienst Fachberater des ZB bzw. des einbezogenen EVU zur Unterstützung des Notfallmanagers

Notfallmappe enthält alle erforderlichen Unterlagen für die Durchführung des Notdienstes (z.B. Zuständigkeiten, Besonderheiten, örtliche Festlegungen).

Notfallmanager Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG der als Funktionsträger und Aufsichtsführender die erforderlichen operativen Aufgaben des Notfallmanagements im Ereignisfall wahrnimmt.



Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Grundsätze	423.1101 Seite 1

1 Ziel

- | | |
|--|--------------------------|
| <p>(1) Das Notfallmanagement im Bereich der DB AG einschließlich der DB Netz AG umfasst die gesamthafte Organisation der Gefahrenabwehr. In diesem Regelwerk werden die Maßnahmen bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten, Unfällen und Katastrophen bei der DB AG/Konzernunternehmen sowie Störungen im operativen Eisenbahnbetrieb geregelt.</p> | Notfallmanagement |
| <p>(2) Mit den Richtlinien (Ril) 423.1xxx wird für den Zugangsberechtigten (ZB) oder das einbezogene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine einheitliche Verfahrensweise und verbindliche Anforderungen hinsichtlich der Schnittstellen zum Notfallmanagement definiert. Dies betrifft die Abwicklung der Meldungen und das Handeln am Ereignisort.</p> | Ziel |

2 Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für alle ZB oder das einbezogene EVU, die einen Infrastrukturnutzungsvertrag für die Nutzung der Infrastruktur der DB Netz AG abgeschlossen haben.

Anwendungsbereich

3 Rechtliche Grundlagen

Die rechtliche Verpflichtung des ZB oder des einbezogenen EVU zur Mitwirkung an den Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung ergibt sich u.a. aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).

AEG

Hinweis:

Die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen (Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Verfügungen, Vereinbarungen, usw.) sind unabhängig von dieser Richtlinie durch den ZB oder das einbezogene EVU eigenverantwortlich zu beachten bzw. umzusetzen.

4 Aufgabenverantwortung, Aufgabenwahrung

- | | |
|--|-------------------|
| <p>(1) Die in dieser Richtlinie beschriebenen Aufgaben zum Notfallmanagement sind vom jeweiligen ZB oder dem einbezogenen EVU eigenverantwortlich sicherzustellen.</p> | Zuweisung |
| <p>(2) Die Verantwortung für das Notfallmanagement liegt grundsätzlich beim Infrastrukturbetreiber DB Netz AG.</p> | DB Netz AG |

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Grundsätze	423.1101 Seite 2

Beteiligung EVU (3) Der ZB oder das einbezogene EVU hat sich gemäß Aufgabenverteilung dieser Richtlinie 423 zu beteiligen.

Notfallmanager (4) Der Notfallmanager des Infrastrukturbetreiber DB Netz AG nimmt als Funktionsträger und Aufsichtsführender die erforderlichen operativen Aufgaben des Notfallmanagements im Ereignisfall wahr.

Die Leitung am Ereignisort hat der Notfallmanager des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG.

Dieser kann in seiner Aufgabenwahrnehmung durch eine Assistenzregelung unterstützt werden.

Fachberater ZB oder das einbezogene EVU (5) Der ZB oder das einbezogene EVU hat entsprechend seines Verantwortungsbereiches im Ereignisfall auf Anforderung durch den Notfallmanager des Infrastrukturbetreiber DB Netz AG umgehend mindestens einen Fachberater zur Verfügung zu stellen. Dieser wird als Notdienst des ZB oder des einbezogenen EVU bezeichnet.

Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen (6) Der ZB oder das einbezogene EVU hat vor dem Zugang zur Infrastruktur der DB Netz AG Aufgleismerkblätter für das/die für diesen Verkehr vorgesehene Eisenbahnfahrzeug/e nach dem Muster 423.0310V02 beim Ansprechpartner des regionalen Vertriebs vorzulegen.

Aufgleismerkblätter, die vor dem 09.12.2018 der DB Netz AG vorgelegt wurden, brauchen nicht auf das Muster 423.0310V02 angepasst werden, außer wenn die Angaben und die Regelungen zur Bereitstellung von ggf. erforderlichen Vorrichtungen zum Herstellen der Spannungsfreiheit gemäß DIN VDE 0105-100 nicht vorhanden oder unvollständig sind.

Das Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen wird, wenn nicht anders vereinbart, vom Infrastrukturbetreiber DB Netz AG mit der Notfalltechnik der DB Netz AG ausgeführt.

5 Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge

Begriff (1) Einsatzmerkblätter für Eisenbahnfahrzeuge enthalten fahrzeugseitige Angaben, die die Maßnahmen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr unterstützen.

Einsatzmerkblätter ersetzen nicht die fachliche fahrzeugtechnische Beratung und Unterstützung des ZB oder des einbezogenen EVU.

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Grundsätze	423.1101 Seite 3

- (2) Für ein schnelles und effizientes Eindringen in Eisenbahnfahrzeuge sind Einsatzmerkblätter gemäß Muster der Konzernstelle Notfallmanagement vorzuhalten. Das Muster sowie die Hinweise zum Erstellen können unter der Adresse notfallmanagement@deutschebahn.com angefordert werden.

Vorhaltung Einsatzmerkblatt für Eisenbahnfahrzeuge

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass Einsatzmerkblätter vor dem Netzzugang erstellt, beim Ansprechpartner des regionalen Vertriebes vorgelegt und bei Bedarf aktualisiert werden.

Die Einsatzmerkblätter sind für die Eisenbahnfahrzeuge zu erstellen, in denen sich Reisende oder Mitarbeiter zum Zwecke der Beförderung oder im Rahmen ihrer Tätigkeiten aufhalten können.

Der ZB oder das einbezogene EVU stimmt die Einsatzmerkblätter inhaltlich mit der Konzernstelle Notfallmanagement ab und stellt sie für eine Nutzung durch Fremdrettungskräfte zur Verfügung.

Hinweis:

Die Konzernstelle Notfallmanagement bietet dem ZB bzw. dem einbezogenen EVU an, die mit ihr abgestimmten Einsatzmerkblätter im Internetauftritt des Notfallmanagements der DB AG zum Download bereitzustellen. Hierfür ist die vorherige vertragliche Anerkennung der Nutzungsbedingungen durch den ZB bzw. das einbezogenen EVU erforderlich.

- (3) Die Konzernstelle Notfallmanagement legt die erforderlichen Inhalte fest, zu denen das Einsatzmerkblatt Informationen enthalten muss.

Zuständigkeit Konzernstelle Notfallmanagement



Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Notfallhilfe vorbereiten	423.1110 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Der ZB oder das einbezogene Eisenbahnverkehrsunternehmen, das im Bereich des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG Fahrzeuge betreibt, ist verpflichtet, Maßnahmen zur Vorbereitung und Organisation der Notfallhilfe gemäß dieser Richtlinie durchzuführen.

Grundsatz

Die detaillierten Bestimmungen dieser Richtlinie umfassen operative und planerische Maßnahmen zur Vorbereitung, Organisation und Durchführung der Notfallhilfe im Bereich des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG.

- (2) Zur Notfallhilfe gehören die Elemente
- Zentrale Melde- und Alarmierungsstellen
 - Maßnahmen zum Schutz der am Ereignisort tätigen Kräfte
 - Fachberatung und Einsatz am Ereignisort
 - Unterstützung der Fremdrettung
 - Einsatz der Notfalltechnik
 - Qualifizierungsmaßnahmen und Übungen.
- (3) Sofern regional zusätzliche Vereinbarungen zum Notfallmanagement erforderlich sind, dürfen regionale Vereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU geschlossen werden.

Bestandteile der Notfallhilfe

Zusätzliche Vereinbarungen

2 Maßnahmen der Unternehmen, die Eisenbahnverkehr durchführen

- (1) Der ZB oder das einbezogene EVU ist verantwortlich für die Vorbereitung, Planung und Durchführung der Maßnahmen der Notfallhilfe für den Bereich des Schienenverkehrs.

Grundsatz

Dazu gehören

- Personelle Ressourcen
- Fachberatung vor Ort und Erreichbarkeiten
- Materielle Ressourcen; Ausrüstungen
- Zusammenarbeit mit internen Stellen
- Dokumentation; Notfallmappe

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Notfallhilfe vorbereiten	423.1110 Seite 2

**Dokumentation;
Notfallmappe**

- (2) Der ZB oder das einbezogene EVU entscheidet eigenverantwortlich, ob es Maßnahmen nach Absatz 1 in einer Notfallmappe oder anderweitig dokumentiert.

Wird eine solche Notfallmappe erstellt, sind alle erforderlichen Unterlagen zur Durchführung der Fachberatung in dieser Mappe aufzunehmen.

Örtliche Festlegungen

- (3) Der ZB oder das einbezogene EVU trifft weiter erforderliche Maßnahmen zur Umsetzung der Notfallhilfe.

Dazu gehören u.a.

- Festlegungen zur Unterrichtung des Infrastrukturbetreiber DB Netz AG über das bestehende Bereitschaftssystem sowie über vorhandene Rufnummernverzeichnisse des Notdienstes.
- Benennung eines Ansprechpartners im Notfallmanagement.

Festlegungen zur Umsetzung der Hilfeleistungen gemäß Vorgabe der Nutzungsbedingungen Netz (NBN). *

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die vorgenannten Informationen, die die Schnittstellen zum Infrastrukturbetreiber DB Netz AG betreffen, beim Ansprechpartner des regionalen Vertriebes vorgelegt und bei Bedarf eigenverantwortlich aktualisiert werden.

Personelle Ressourcen

- (4) Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass geeignete Mitarbeiter zur Durchführung der Aufgaben im Notdienst zur Verfügung stehen.

Fachberatung vor Ort; Erreichbarkeit

- (5) Bei Eintritt eines gefährlichen Ereignisses stellt der ZB oder das einbezogene EVU sicher, dass Fachberater zur Unterstützung des Notfallmanagers vor Ort zur Verfügung stehen.

Der Fachberater des jeweiligen ZB oder des einbezogenen EVU soll in der Regel 120 Minuten nach der Alarmierung den Notfallmanager vor Ort bei ZB oder EVU-spezifischen Belangen unterstützen.

Kennzeichnung Notdienst

- (6) Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU, die Aufgaben des Notdienstes wahrnehmen, müssen während dieser Tätigkeit ein Rückenschild „Notdienst“ tragen.

3 Unterweisungen

Ziel der Unterweisungen

- (1) Der ZB oder das einbezogenen EVU hat in zyklischen Abständen Unterweisungen für seine Mitarbeiter, die Auf-

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Notfallhilfe vorbereiten	423.1110 Seite 3

gaben im Sinne dieser Richtlinie wahrnehmen, durchzuführen. Ziel der Unterweisungen soll sein

- Darstellung des Meldeweges
- Erforderliche Maßnahmen nach Eintritt eines gefährlichen Ereignisses.
- Zusammenarbeit aller Beteiligten am Ereignisort.

- (2) Der ZB oder das einbezogene EVU sollte eine Beteiligung der Mitarbeiter Notdienst an den Veranstaltungen des Infrastrukturbetreiber DB Netz AG ermöglichen und/oder unterstützen.

**Beteiligung
Notdienst**

4 Übungen

- (1) Übungen im Notfallmanagement sind alle praktischen Maßnahmen, die das Ziel haben, bei gefährlichen Ereignissen die Abläufe und die Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen zu überprüfen und zu verbessern.

Definition

Zur Durchführung einer Übung gehören Vorbereitung, Ablauf und Nachbereitung (Auswertung) der Übung.

- (2) Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG stellt sicher, dass Übungen im Notfallmanagement durchgeführt werden.

Grundsätze

Das ZB oder das einbezogene EVU ist verpflichtet an den Übungen im Notfallmanagement mitzuwirken, sofern sie in der beübten Region Verkehrsleistungen erbringen oder das Ziel der jeweiligen Übung den Bereich des ZB oder des einbezogenen EVU berührt.

- (3) Eisenbahnfahrzeuge werden durch den ZB oder das einbezogene EVU für die Übungen unter folgenden Bedingungen bereitgestellt

Bereitstellung

- Fahrzeuge sind für die Übung notwendig und geeignet
- Beschädigungen an den Fahrzeugen sind zu vermeiden.
- Sollen ausnahmsweise Schneidversuche bzw. Eindringversuche an Fahrzeugen vorgenommen werden, ist die Zustimmung des ZB oder des einbezogenen EVU erforderlich. Die Beschädigungen dürfen keine Auswirkung auf Lauffähigkeit haben.

- (4) Die Zuführung, Bereitstellung und Rückführung der Fahrzeuge für die Übung erfolgt kostenfrei durch den ZB oder das einbezogene EVU.

**Zuführung /
Kosten**

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Notfallhilfe vorbereiten	423.1110
	Seite 4

Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG trägt die anfallenden Trassenpreise.

Beteiligte

- (5) Der Notdienst des ZB oder des einbezogenen EVU ist in die Übung einzubeziehen. Eine Einbeziehung der Notfalltechnik ist möglich.

5 Räumung benutzter Schienenwege nach einem gefährlichen Ereignis

Maßnahmen zur Räumung

- (1) Kann ein Eisenbahnfahrzeug eines ZB oder das einbezogene EVU nach einem gefährlichen Ereignis aus eigener Kraft die Schienenwege des Infrastrukturbetreiber DB Netz AG nicht räumen, hat der ZB oder das einbezogene EVU umgehend entsprechende Maßnahmen zu organisieren. Kann der ZB oder das einbezogene EVU dieser Aufgabe nicht nachkommen, ist der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG berechtigt alle erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU zu veranlassen.

Hilfeleistung und Hilfsmittel

- (2) Der ZB oder das einbezogene EVU haben zu veranlassen, dass zum Aufgleisen und/oder Abschleppen der betroffenen Eisenbahnfahrzeuge auf den Fahrzeugen ggf. notwendige spezielle Hilfsmittel mitgeführt bzw. diese unverzüglich herangeführt werden.



Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Notfallhilfe durchführen	423.1140 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Der ZB oder das einbezogene EVU, der auf den von der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG betriebenen Strecken verkehrt, ist verpflichtet, im Ereignisfall für ihren Bereich Maßnahmen zu veranlassen, um die Auswirkungen des Ereignisses zu begrenzen, Beteiligte zu schützen und Maßnahmen der Fremdrettung zu unterstützen.

Grundsatz

Die Notfallhilfe erfolgt in Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung zur Mitwirkung bei den Maßnahmen zur Brandbekämpfung und der technischen Hilfeleistung gemäß § 4 (3) AEG.

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die vom Ereignis betroffenen Mitarbeiter befähigt sind die o.g. Maßnahmen durchzuführen.

- (2) Der ZB oder das einbezogene EVU stellt die Betreuung der Fahrgäste und ihrer Mitarbeiter entsprechend ihrer Möglichkeiten sicher.
- (3) Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass Mitarbeiter im Ereignisfall im Rahmen ihrer Fähigkeiten, Kenntnisse und Möglichkeiten zur Hilfeleistung zur Verfügung stehen.

**Fahrgast-
betreuung**

**Pflicht zur Hilfe-
leistung**

2 Einsatzleitung

- (1) Der Notfallmanager des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG ist ab dem Zeitpunkt der Verständigung der verantwortliche Einsatzleiter für die DB AG.

**Einsatzleiter der
DB AG**

In dieser Funktion ist er gegenüber allen Mitarbeitern der ZB oder der einbezogenen EVU vor Ort weisungsbefugt, soweit es Maßnahmen im Zusammenhang mit einem gefährlichen Ereignis betrifft.

- (2) Wird eine Einsatzleitung gemäß landesgesetzlicher Regelung gebildet, ist der Notfallmanager Fachberater und damit Mitglied der Einsatzleitung.

**Einsatzleitung
mit Fremdret-
tung**

Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU sind Fachberater für den Notfallmanager und nehmen in dieser Funktion ausschließlich nach Aufforderung bzw. mit Zustimmung des Notfallmanagers an Besprechungen der Einsatzleitung teil.

3 Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Notfallhilfe durchführen	423.1140
	Seite 2

- Grundsatz** (1) Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb werden für alle am Ereignisort anwesenden Hilfs- und Fremdrettungskräfte durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG durchgeführt.
- Ereignisort** (2) Der Ereignisort im Sinne dieser Richtlinie umfasst den gesamten räumlichen Bereich, der von einem auslösenden Ereignis und seinen Auswirkungen betroffen ist.
- Zum Ereignisort gehören:
- die Ereignisstelle.
 - Betroffene und benachbarte Gleise.
 - Bereiche, die von Dritten im Rahmen der Selbst- oder Fremdrettung betreten werden können oder müssen.
- Ereignisstelle** (3) Ereignisstelle im Sinne dieser Richtlinie ist der Bereich, an dem die erforderlichen Hilfeleistungsmaßnahmen unmittelbar durchgeführt werden.
- Im Bereich eines Ereignisortes kann es mehrere Ereignisstellen geben.
- Einsatz Fremdrettungskräfte** (4) Die Anforderung von Fremdrettungskräften für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG erfolgt über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter (betriebsführende Stelle) durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG. Nur in diesem Fall stellt der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG sicher, dass für den Einsatz von Fremdrettungskräften die Gleisanlagen
- auf der freien Strecke alle Gleise und
 - in den Bahnhöfen die Gleise im notwendigen Umfang
- gesperrt werden und dass in diesen Gleisen vorerst kein Bahnbetrieb stattfindet.
- Ist die Verständigung der bzw. die Kontaktaufnahme mit der DB Netz AG im Einzelfall nicht möglich, kann die Anforderung von Fremdrettungskräften für die Bereiche des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG durch Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU unmittelbar erfolgen.
- Hinweis:*
- Diese Maßnahme entbindet die Mitarbeiter der ZB oder der einbezogenen EVU nicht von der Einhaltung des einschlägigen gültigen Regelwerks zur Unfallverhütung.*

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Notfallhilfe durchführen	423.1140 Seite 3

4 Aufgaben und Maßnahmen am Ereignisort

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Der Notfallmanager entscheidet ereignisbezogen, ob seine Anwesenheit am Ereignisort erforderlich ist.</p> <p>(2) Der ZB oder das einbezogene EVU stellt eigenverantwortlich folgende Maßnahmen sicher:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung des Notfallmanagers bei der Koordination der Maßnahmen. - Unterstützung und Beteiligung bei der Ursachenforschung. - Weiterbeförderung der von dem Ereignis betroffenen Fahrgäste. - Abstimmung aller im Zusammenhang mit dem Ereignis durchzuführenden Maßnahmen mit dem Notfallmanager. <p>(3) Die Entscheidung über eine Evakuierung von Reisezügen trifft der ZB oder das einbezogene EVU.</p> <p>Die eigenverantwortliche Durchführung der Evakuierung erfolgt nach Zustimmung des Notfallmanagers.</p> <p>Bei Gefahr im Verzug darf der ZB oder das einbezogene EVU die Evakuierung ohne Zustimmung des Notfallmanagers durchführen.</p> | <p>Anwesenheit</p> <p>Aufgaben der ZB oder das einbezogene EVU</p> <p>Evakuierung von Reisezügen</p> |
|---|---|

5 Verhalten am Ereignisort

- | | |
|--|---|
| <p>(1) Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass sich alle Mitarbeiter unmittelbar nach dem Eintreffen am Ereignisort beim Notfallmanager melden. Dabei sind Name, Unternehmen sowie Funktion und Erreichbarkeit vor Ort anzugeben.</p> <p>Kommen Arbeitsgruppen zum Einsatz ist es ausreichend, wenn die Meldung beim Notfallmanager durch den Arbeitsgruppenleiter (Arbeitsverantwortlichen) erfolgt.</p> <p>(2) Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU haben sich auf Verlangen des Einsatzleiters der Fremddretungskräfte sowie des Notfallmanagers am Ereignisort als Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU zu legitimieren.</p> <p>(3) An einem gefährlichen Ereignis beteiligte Mitarbeiter des ZB oder des einbezogenen EVU dürfen den Ereignisort grundsätzlich nur mit Zustimmung des Notfallmanagers</p> | <p>Mitarbeiter am Ereignisort</p> <p>Legitimation</p> <p>Entfernen vom Ereignisort</p> |
|--|---|

Bahnbetrieb	Notfallmanagement, Brandschutz
Notfallhilfe durchführen	423.1140
	Seite 4

verlassen, ausgenommen z.B. bei medizinischer Notwendigkeit.

6 Kennzeichnung der Funktionen

Kennzeichnung der Mitarbeiter

Die Mitarbeiter am Ereignisort tragen zur Kennzeichnung ein Rückenschild mit der Aufschrift

- Notfallmanager
- Assistent
- Notfalltechnik
- Notdienst (Name / Firmierung des ZB oder des einbezogenen EVU)
- Pressesprecher
- Eisenbahnbetriebsleiter



*Dieses Merkblatt ist für Aufgleisleiter, Kraneinsatzleiter, Kranbediener und Aufgleiser der Notfalltechnik der DB Netz AG bestimmt.
Es enthält Hinweise zu Aufgleisarbeiten von Schienenfahrzeugen.*

Verbrenningslokomotive Baureihe 260/261

423.9261

1. Fahrzeugansicht und Gefahrstoffe

■ Fahrzeugbild: (Abb. 1)



■ Gefahrstoffe:

	Inhalt	Volumen	Analog UN - Nr.	Besonderheiten
Kraftstofftanks	Diesekraftstoff	max. 3300 l	1202	
Dieselmotor	Motorenöl	165 l		WGK 3
Turbogetriebe	Getriebeöl	275 l		WGK 3
Kühlanlage	Kühlmittel	550 l		WGK 1; Wasser (60%) und Frostschutzmittel/ Korrosionsschutz (40 %)
Batterie	gelförmiges Elektrolyt	ca. 40 l	1830	
Luftbehälter	Druckluft, max. 10 bar	ca. 1400 l		mehrere Behälter / Leitungen
Hydrostatikölbehälter + Rohre	Hydrostatiköl, max. 300 bar	100 l		WGK 3; ein Großteil des Öls befindet sich im Rohrsystem
Radsatzgetriebe	Getriebeöl	56 l		WGK 3; auf 4 Getriebe verteilt

2. Allgemeine Hinweise

■ 2.1 Anhebestellen:

Die Anhebestellen befinden sich am Kopfstück (A/A') und am Langträger (B/B'), siehe Abb. 4 auf Seite 4. Beim Anheben an einem Kopfstück ist das gleichzeitige Anheben oder Unterbauen am anderen Kopfstück nicht erlaubt. Am Hebepunkt B/B' darf die Lok sowohl einseitig als auch komplett angehoben werden.

■ 2.1 Anheben:

Das Fahrzeug wird im Entgleisungsfall oder zum Unterbau eines Abschleppgeräts an den Punkten A/A' angehoben. Die Fahrzeugkonstruktion erlaubt ein Anheben der äußeren Radsätze bis 240 mm über SO.

■ 2.2: Besonderheiten beim Verschieben:

Beim Anheben setzt der Fahrzeugrahmen an den stirnseitigen Nickanschlägen des nichtangehobenen Drehgestells auf. Ein Verschieben der Lokomotive ist nicht mehr möglich, Leitungen könnten beschädigt werden.

Abhilfemöglichkeit: Unterfüttern Sie (Höhe Nickanschläge) auf beiden Oberseiten des nichtangehobenen Drehgestells mittels Rollenaufgabe „155“ und Stahlplatten, dadurch bildet sich eine Verschiebemöglichkeit.

■ 2.3: Kraneinsatz:

Zum Anheben mittels Krantraversen können Anhebeösen am Umlauf der Aufbauten benutzt werden. Vorab sind die Blechverkleidungen am Umlauf zu entfernen.

Dienstgewicht: 80 t

Länge über Puffer: 15.720 mm

Drehzapfenabstand: 7.060 mm

3. Vorarbeiten

■ 3.1 Öffnen der Türen:

Die Türen zum Führerstand sind zu öffnen und gegen Zufallen mit Keilen zu sichern.

■ 3.2 Lösen der Bremsen:

Fahrzeug gegen wegrollen sichern!

3.2.1 Aufgerüstet: Taster Bremse lösen im Führerstand betätigen.

3.2.2 Abgerüstet: Die pneumatische Bremse wird durch das Öffnen des Absperrhahns Hauptluftbehälter, siehe Kugelhahn 1 in Abb. 2, unterhalb des Längsträgers auf der linken Fahrzeugseite entlüftet .

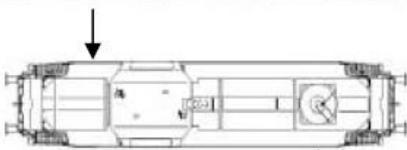
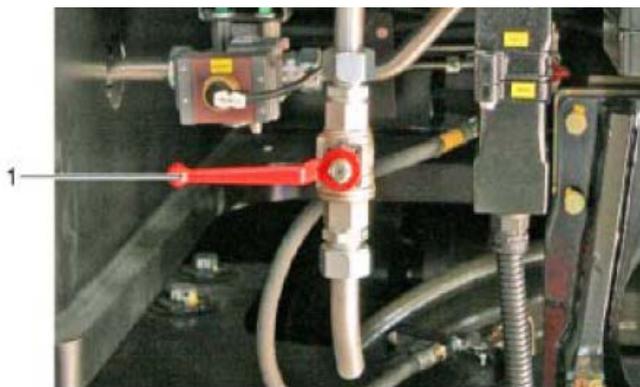


Abb. 2 Absperrhahn Hauptluftbehälter

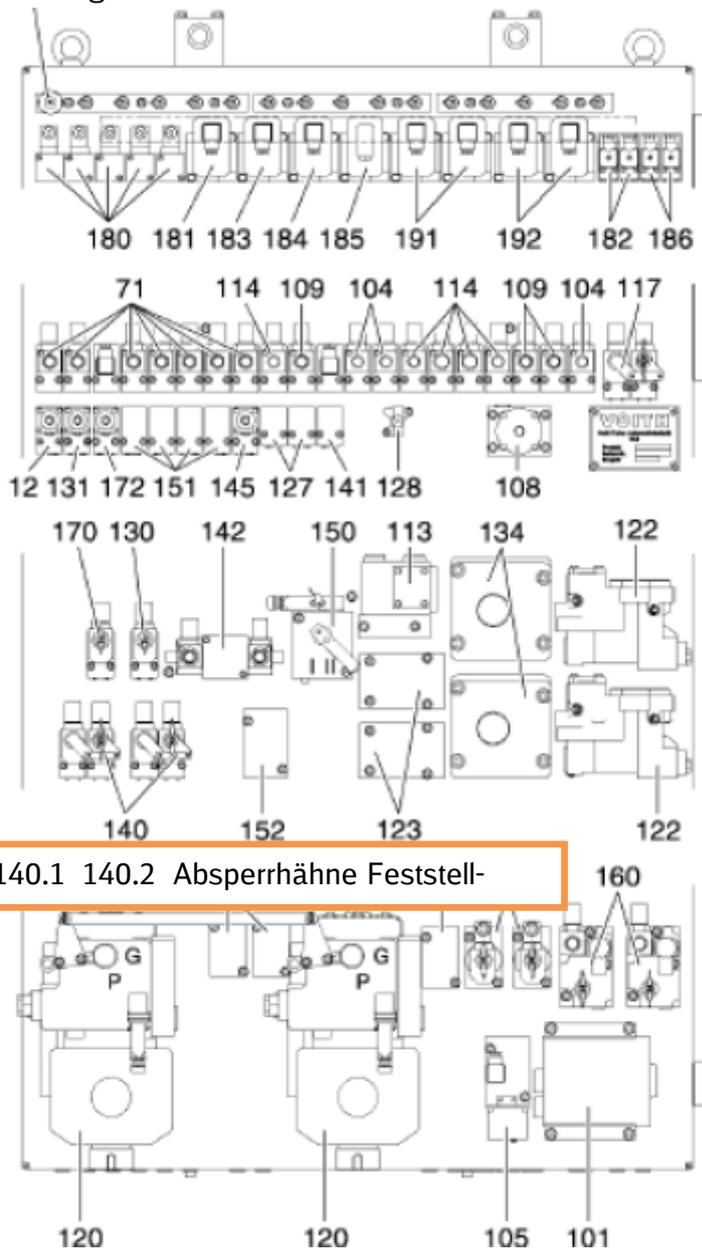
Zum Lösen der Federspeicherbremse müssen nach entlüfteter Bremse die Absperrhähne 140.1 und 140.2 an der Bremsgerüsttafel in dem hinteren rechten Maschinenaufbauten abgesperrt werden, siehe Abb. 3 auf Seite 3.

Die Federspeichenbremse werden manuell mittels Notlöseschlüssel an allen Radsätzen (4 Stellen) gelöst. Der Notlöseschlüssel Federspeicherbremse befindet sich im Führerstand links neben der rechten Tür

■ **3.5 Vertikales Federspiel verringern:**

Beim Anheben der Lokomotive federt die Sekundärfederung aus und wird das Drehgestell durch die Abhebesicherung gehalten. Der Hubweg verlängert sich um ca. 30 mm.

Innerhalb der Abhebesicherung kann durch Unterlegen von Stahlstücken (Rundeisen) das Federspiel verringert werden.



140.1 140.2 Absperrhähne Feststell-

Abb. 3 Absperrhähne Federspeicherbremse

4. Gefahren durch elektrischen Strom

■ 4.1 Erden der Lokomotive:

Die Lokomotive ist mit einem Erdungsseil von der Betriebsschiene zum Rahmenteil zu erden.

■ 4.4 Das Bordnetz ausschalten , 24 V DC:

Öffnen der linken Seitenklappe unterhalb des Führerstandes. Batterieschlüssel nach links drehen. Schlüssel kann herausgenommen werden.

5. Aufgleisverfahren/ Abschleppen

■ 5.1 Heber:

Teleskopheber Hp 25/ T450

■ 5.2 Abschleppen:

Zum Untersetzen eines Abschleppgeräts ist die Lok an den vorgesehenen Anhebestellen zu heben und bei einer Höhe von etwa 200 mm -Spurkranz - Schienenoberkante- auf Unterlegbohlen abzufangen. Die Ausführungen in 2.1. bis 2.3 -Nickenschlag des Drehgestells- sind zu beachten. Am anderen Lokende die Lokomotive soweit anheben, dass das vorher zusammengebaute Abschleppgerät unter den Radsatz gefahren werden kann.

■ 5.2.1 Abschleppen mit einem Abschleppgerät:

Die Sandauslaufrohre, sowie störende Bauteile im Bereich des Rades, die ein Anbringen des Abschleppgerätes behindern, sind zu entfernen.

Bei blockiertem außenliegenden Radsatz ist die Zahnkupplung am Radsatzgetriebe des nicht blockierten Radsatzes durch Brennschneiden zu trennen. Bei blockiertem innenliegenden Radsatz sind die Zahnkupplung am Radsatzgetriebe des nicht blockierten Radsatzes und die Gelenkwelle am Hauptantrieb zu lösen.

Die einseitig gelöste Gelenkwelle ist möglichst weit zusammenschieben und am Drehgestellrahmen bzw. Untergestellrahmen der Lok sicher zu befestigen. Die Lok ist zu heben und das Abschleppgerät unterzusetzen. Die Tragrollen sind auf kleinste Entfernung (630 mm) zu bringen.

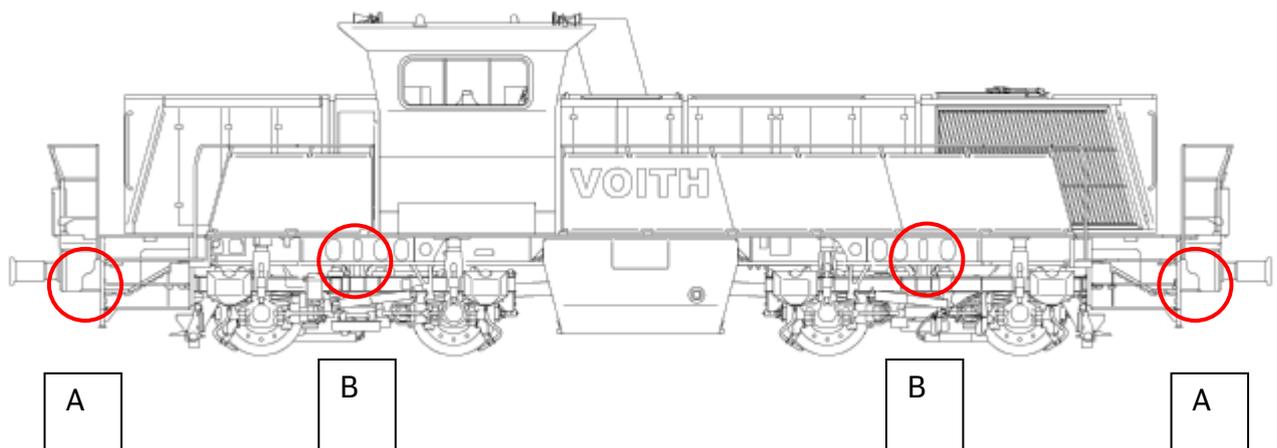


Abb.4 Anhebestellen:

A/A' stirnseitige Anheben der Lokomotive, das Anheben an aller A/A'-Stellen ist nicht erlaubt! B/B' zum Anheben der ganzen Lokomotive