

DB Netz AG • Mainzer Landstraße 185 • 60327 Frankfurt am Main

Zugangsberechtigte und EVU,
Notfallmanagement und Betriebszentralen der
DB Netz AG

DB Netz AG
I.NBB 42
Mainzer Landstraße 185
60327 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Jochen Brandau
Tel.: +49 69 265-31627
jochen.brandau@deutschebahn.com
Zeichen: I.NBB 42-Br+423-8010-a02

09.12.2020

Aktualisierung 2 zur Richtlinie 423.8010

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Aktualisierung 2 der Richtlinie 423.8010 „Befördern von Notfalltechnik - Unternehmerregeln“ tritt zum 12.12.2021 in Kraft und gilt für die Eisenbahnunternehmer. Es wurden redaktionell die Abkürzungen „SNB“ in „NBN“ geändert.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

gez. i.V. Menne
(Leiter Betriebssteuerung)

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

Bahnbetrieb	Notfallmanagement
Befördern von Notfalltechnik - Unternehmerregeln	423.8010
	Seite 1

1 Allgemeines

Historie

Bis zum 31.12.1993 wurde die Gefahrenabwehr und die technische Hilfeleistung unmittelbar durch die Behörden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn wahrgenommen.

Verantwortung für Gefahrenabwehr

Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG wurde mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen den Innenministern der Länder und der Deutschen Bahn AG ein Teil der Gefahrenabwehr von den Bundesländern auf die Deutsche Bahn AG übertragen.

Gesetze und Verordnungen

Sowohl die europäische als auch die nationale Gesetzgebung beziehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit in die technische und personelle Hilfeleistung ein:

eisenbahnrechtliche Vorgaben

Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums	Artikel 54 Absatz (2)
Allgemeines Eisenbahngesetz	§ 4 Absatz (3)
Eisenbahnregulierungsgesetz	§ 62 Absatz (2)

Vorhaltung der Notfalltechnik

In einem Vertrag sichert die DB Netz AG zu, Gerät, Ausrüstung sowie Bedienpersonal den Feuerwehren zur Verfügung zu stellen, die zur Bewältigung bahntypischer Gefahren notwendig sind und über die die Feuerwehren nicht verfügen.

Gefahrenabwehr

Die Beräumung der Infrastruktur bei havarierten Fahrzeugen ist Aufgabe der EVU, weil diese die technischen Fahrzeugeigenschaften kennen und über qualifiziertes Werkstattpersonal verfügen. Im Sinne des Solidaritätsprinzips stellt die DB Netz AG ihre Notfalltechnik auch für die Beräumung der Infrastruktur bereit.

Beräumen der Infrastruktur

Für die Vorhaltung und zeitnahe Bereitstellung von fahrzeugspezifischen Hilfsmitteln am Ereignisort, wie z. B. Notkupplungen, spezielle Anschlagmittel, etc., ist gemäß den AGB der DB Netz AG das EVU verantwortlich.

Hilfsmittel EVU

Arten der Hilfeleistung

* Jedes EVU ist gemäß NBN der DB Netz AG verpflichtet, auf Antrag der DB Netz AG und bei Zumutbarkeit Hilfe zu leisten, indem es die Notfalltechnik als dringlicher Hilfszug befördert.

Beförderung der Notfalltechnik

Dazu hat es auf Anfrage der DB Netz AG ein Triebfahrzeug mit Triebfahrzeugführer zu stellen oder von einem Zug abzuspinnen.

Hinweise:

Um die folgenden Regelungen lesbarer zu machen, 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 vom Triebfahrzeugführer auf den Zugführer über.

Arbeitszeit und Einsatzdauer**Arbeitszeit**

Wird die gesetzlich zulässige Arbeitszeit des Triebfahrzeugführers bei der Beförderung eines dringlichen Hilfszuges oder dem Abtransport havariierter Fahrzeuge überschritten, setzt sich die Leitstelle des EVU mit der Betriebszentrale der DB Netz AG in Verbindung, um eine zeitnahe Ablösung des Triebfahrzeugführers abzustimmen.

Für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet sind vom EVU die Regelungen nach Zusatz 423.8010Z99 zu beachten.

2 Befördern von Kran- und Hilfszügen der Notfalltechnik**Auftrag an Tf**

(1) Wird die von der DB Netz AG angeforderte Hilfeleistung nicht abgelehnt, beauftragt das EVU einen Triebfahrzeugführer mit dem Befördern der Notfalltechnik.

Wagenliste und Bremszettel

(2) Die DB Netz AG übergibt dem Triebfahrzeugführer die notwendigen Informationen zum Führen von Wagenliste und Bremszettel als teilweise ausgefüllte Vordrucke. Die DB Netz AG nutzt die Wagenliste auf Basis BRW.4311 und den Bremszettel auf Basis BRW.4312.

Wenn nach den Regelungen des EVU diese Vordrucke verwendet werden dürfen, kann der Triebfahrzeugführer diese weiter nutzen und vervollständigen. Andernfalls sind diese nur Datendokumente.

Fahrplan, Angaben für das Streckenbuch

(3) Der Fahrplan sowie ggf. fehlende Unterlagen zu den Angaben für das Streckenbuch werden dem Triebfahrzeugführer von der DB Netz AG übergeben.

Gefahrgut

(4) Ein Transport von Gefahrgut im Sinne der GGVSEB findet nicht statt.

3 Bergen havariierter Fahrzeuge**Lauffähigkeit, Transportbedingungen**

(1) Kommt ein Kran- oder Hilfszug bei havarierten Fahrzeugen zum Einsatz, - veranlasst der Notdienst des havarierten EVU die Lauffähigkeitsuntersuchung nach den Regelungen des havarierten EVU und legt die Transportbedingungen für das Räumen der Strecke fest. Fahrten zur Räumung der Strecke finden unter der Sicherheitsverantwortung des havarierten EVU statt.

ergänzende Bedingung

- legt der Kran- oder Aufgleisleiter ergänzende Bedingungen in Abstimmung mit dem Notdienst des havarierten EVU für die Beförderung fest, wenn durch den Kran- oder Hilfszugeinsatz Änderungen am Fahrwerk der havarierten Fahrzeuge erforderlich wurden oder Abschleppgeräte zum Einsatz kommen.

Lauffähigkeit nicht herstellbar

Ist eine Lauffähigkeit bis zur nächsten von der DB Netz AG festgelegten Betriebsstelle nicht möglich, entscheidet das havarierte EVU über die weiteren Maßnahmen zur Räumung.

<p>Jede Partei haftet für seine Festlegungen. Ist zum Zeitpunkt der „Bergung“ kein Notdienst des havarierten EVU anwesend oder kann das havarierte EVU in einer angemessenen Frist keine Aussagen zur Lauffähigkeit oder den Transportbedingungen treffen, handelt die DB Netz AG gemäß dem Kapitel „Räumung benutzter Schienenwege“ der NBN und entscheidet gemäß DIN 27201-4 über das weitere Vorgehen beim Aufgleisen und dem Abtransport. In diesem Fall verbleibt die Haftung für zusätzliche Folgeschäden an Fahrzeugen oder Bahnanlagen, die durch den Abtransport der havarierten Fahrzeuge entstehen können, beim havarierten EVU.</p> <p>* (2) Grundsätzlich transportiert das Triebfahrzeug des havarierten EVU die havarierten Fahrzeuge bis zur von der DB Netz AG festgelegten nächsten betrieblich geeigneten Betriebsstelle. Dort wird nach den Vorgaben des havarierten EVU das Fahrzeug abgestellt und gesichert.</p> <p>Für die Weiterbeförderung ab dieser Betriebsstelle ist das havarierte EVU verantwortlich.</p> <p>(3) Müssen Zugteile oder Fahrzeuggruppen abgezogen werden, damit der Kran- oder Hilfszug arbeiten kann, legen</p> <p>a) die Betriebszentrale oder der Notfallmanager die Betriebsstelle für das Abstellen der Zugteile fest,</p> <p>b) der Notdienst des havarierten EVU in Abstimmung mit dem Notfallmanager fest, ob zur Havariestelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - das Triebfahrzeug zurückkehrt, - nur der Triebfahrzeugführer zurückkehrt oder - ein weiterer Triebfahrzeugführer des havarierten EVU geschickt wird. <p>(4) Muss zum Abziehen von Zugteilen oder Fahrzeuggruppen sowie zum Abtransport des havarierten Fahrzeugs das Triebfahrzeug des helfenden EVU genutzt werden, verbleibt die Sicherheitsverantwortung für diese Fahrten beim havarierten EVU. Der Triebfahrzeugführer des havarierten EVU wird vom Triebfahrzeugführer des helfenden EVU analog den Aufgaben eines Triebfahrzeugbegleiters (z.B. Maßnahmen zur Unfallverhütung, Bremsbedienung, Sichern der Fahrzeuge gegen unbeabsichtigtes Bewegen) eingewiesen.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer des havarierten EVU bleibt der verantwortliche Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer des helfenden EVU unterstützt den Triebfahrzeugführer des havarierten EVU bei der Zugvorbereitung, dem Herstellen der Fahrbereitschaft oder dem Abtransport havariierter Fahrzeuge.</p> <p><i>Hinweis:</i> <i>Durch diese Regelung muss das havarierte EVU dem Triebfahrzeugführer des helfenden EVU keine Zusatzbescheinigung zum Triebfahrzeugführerschein ausstellen. Des Weiteren gelten alle Genehmigungen (Eisenbahnrecht, Gefahrgutrecht, Abfallrecht, etc.) für das Abziehen von Zugteilen oder Fahrzeuggruppen sowie für den Abtransport des havarierten Fahrzeugs weiter.</i></p>	<p>Haftung für Schäden und Folgeschäden</p> <p>nur Räumung der Strecke</p> <p>Zugteile/ Fahrzeuge werden abgezogen</p> <p>Nutzung des Tfz des helfenden EVU</p> <p>verantwortlicher Tf</p>
<h4>4 Schäden an Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszugs</h4>	
<p>(1) Die DB Netz AG ist gemäß § 2 AEG Halter ihrer Kran- und Hilfszüge.</p> <p>(2) Die DB Netz AG ist gemäß § 4a AEG ECM ihrer Kran- und Hilfszüge.</p> <p>(3) Die DB Netz AG stellt vor dem Einsatz des Kran- oder Hilfszug die wagentechnische Untersuchung im Sinne der VDV-Schrift 758 sicher.</p>	<p>Halter</p> <p>ECM</p> <p>Wagentechnische Untersuchung</p>

Aufzeichnungen über die Laufleistung der Fahrzeuge führt die DB Netz AG.

**Fahrzeug-
schäden
während des
Transports**

- (4) Stellt das Triebfahrzeugpersonal während des Transports Schäden an Fahrzeugen des Kran- oder Hilfszuges fest oder vermutet diese, hat es das Begleitpersonal des Kran- und Hilfszugs darüber zu informieren. Das Begleitpersonal entscheidet dann, ob das Fahrzeug weiter betrieben werden kann oder eine Sofortmeldung an die ECM der DB Netz AG abgegeben werden.

Über Maßnahmen zur Entstörung oder eine Zuführung zur Instandsetzung entscheidet die ECM der DB Netz AG.

5 Arbeitsschutz

Unterweisung

- (1) Die DB Netz AG stellt für Zug- und Rangierfahrten die Unterweisung des Begleitpersonals nach
- DGUV Vorschrift 1 - Grundsätze der Prävention und
 - DGUV Vorschrift 72 - Eisenbahnen
- sicher.

PSA

- (2) Die DB Netz AG stellt sicher, dass das Begleitpersonal mit der erforderlichen persönlichen Schutzausrüstung (PSA) ausgerüstet ist.

