

<b>Rahmenrichtlinie</b>	<b>124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge</b>
Brandschutz	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.  | <b>Anwendungsbereich</b>      |
| (2) Hinsichtlich des Brandrisikos wird unterschieden in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dampflokomotiven mit Rostfeuerung,</li> <li>- Dampflokomotiven mit Öl- oder Gasfeuerung,</li> <li>- Dampflokomotiven mit Kohlenstaubfeuerung.</li> </ul> | <b>Einteilung</b>             |
| (3) Beim Betrieb von Dampflokomotiven sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um unerwünschte Brände zu vermeiden und um die Ausbreitung von Bränden zu minimieren.   | <b>Zweck</b>                  |
| (4) Der Eisenbahninfrastrukturunternehmer (EIU) hat hinsichtlich des Brandschutzes Fahrten mit Dampflokomotiven im Rahmen der nachfolgend genannten Regelungen zu gewähren.  | <b>Zustimmung von Fahrten</b> |

---

### 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. | <b>Technische Ausrüstung</b> |
|--|------------------------------|

<b>Rahmenrichtlinie</b>	<b>124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge</b>	
Brandschutz		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**

- (3) Das Zugpersonal muss für den Fall eines Fahrzeugbrandes hinsichtlich des Verhaltens und seiner Aufgaben im Brandschutz ausreichende Kenntnisse besitzen. **Zugpersonal**

Der EVU ist für den Einsatz geeigneten Zugpersonals verantwortlich.

- (4) 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 und in unterirdische Personenverkehrsanlagen sind ausgeschlossen. **Unterirdische Personenverkehrsanlagen**
- (2) Aus brandschutztechnischen Gründen ist ein Befahren des Hbf Berlin mit dampflokbepannten Zügen nicht möglich. Wegen dieser Sperrung müssen dampflokbepannte Züge in den Bahnhöfen Berlin Zoo bzw. Berlin Friedrichstraße enden bzw. wenden. **Bestimmte oberirdische Personenverkehrsanlagen (Berlin)**

<b>Rahmenrichtlinie</b>	<b>124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge</b>
Brandschutz	Seite 3 von 5

### **zusätzlich für Dampflokomotiven mit Rostfeuerung**

- (3) 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.
- (4) 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.

**Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten und Gasen**

**Vegetation; Brandgefahr**

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](http://www.dwd.de).

## **04 Notwendige Maßnahmen für Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven**

- (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.
- (2) Um auf Strecken mit Linienzugbeeinflussung (LZB) Schäden an den LZB-Kabeln zu verhindern, sind bei Dampfzugfahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven folgende Bedingungen zu erfüllen:
- 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.

**Bedienen rostgefeuerter Dampf-lokomotiven**

**Linienzugbeeinflussung**

<b>Rahmenrichtlinie</b>	<b>124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge</b>
Brandschutz	Seite 4 von 5

- (3) Um Gefährdungen abzuwenden, kann es erforderlich sein, für bestimmte Streckenabschnitte Betriebseinschränkungen auszusprechen bzw. konkrete Brandschutzmaßnahmen vorzusehen, um solche Betriebseinschränkungen zu vermeiden. Solche Streckenabschnitte können z.B. sein:

**Streckenabschnitte mit Betriebseinschränkungen**

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

Um Schäden vorzubeugen, sind für solche Streckenabschnitte 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.

<b>Rahmenrichtlinie</b>	<b>124.0600 Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge</b>
Brandschutz	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.  | <b>Unbeabsichtigter Halt</b> |
| (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. | <b>Voraussetzungen</b>       |

---

## 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.:   | <b>Fahrplananordnung</b>                         |
|     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- LZB-Streckenabschnitte nach Abs. 4(2),</li> <li>- Anlagen mit brennbaren Flüssigkeiten und Gasen nach Abs. 3(3),</li> <li>- Streckenabschnitte mit Betriebseinschränkungen nach Abs. 4(3).</li> </ul> |  |
| (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.                         | <b>Betriebseinschränkungen wegen Trockenheit</b> |