

# BahnPraxis B



**Aktuell** Die Schneeräumtechnik der DB Netz AG, Teil 2  
Herkules und Zeus – zwei neue Schwergewichte in Fulda  
Das neue Ausbildungszentrum Notfallmanagement/Notfalltechnik in Fulda  
Leserforum: Fahrplananordnung erforderlich?

## Liebe Leserinnen und Leser,

bald ist Winter – und mit der kalten Jahreszeit verbinden Eisenbahner weniger den Gedanken an Ski- und Schlittenfahrten, als vielmehr an die alljährlichen Anstrengungen, um den Witterungs-unbilden zu trotzen.

Dies ist kein neues Thema – alle Jahre wieder und dies seit mehr als 180 Jahren Eisenbahnbetrieb werden die Bemühungen auf eine reibungslose Betriebsabwicklung konzentriert. Dabei steht die gesamtheitliche Prävention im Sinne der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und unserer Kunden im Vordergrund, denn was nützt der modernste Zug, wenn die Infrastruktur witterungsbedingt nicht nutzbar ist.

Die DB Netz AG trifft hierzu umfassende Maßnahmen. Im zweiten Teil des Artikels über die „Schneeräumtechnik der DB Netz AG“ möchten wir Sie ab Seite 3 über die Vielfalt und technischen Details der einzelnen Fahrzeuge informieren.

Als Infrastrukturbetreiber ist die DB Netz AG nicht nur zur Vermeidung und Beseitigung von Störungen, sondern auch zur Einleitung von präventiven und korrektiven Maßnahmen im Umgang mit gefährlichen Ereignissen verpflichtet. Hierzu gehören die Bereitstellung von Material, die Aus- und Fortbildung von Fachkräften als auch die Durchführung von Übungen im Notfallmanagement. Insbesondere die Aus- und Fortbildung von Fachkräften gewährleistet einen sachgerechten und effizienten Umgang mit gefährlichen Ereignissen.

Seit kurzem befinden sich nicht nur zwei neue Notfallkrane in Fulda, auch das Ausbildungszentrum für Notfallmanagement der DB Netz AG hat seinen Sitz von Kassel nach Fulda verlagert. Somit ist die gesamte Kompetenz zum Notfallmanagement nun am Standort Fulda gebündelt.

Ab Seite 6 ff. stellen wir Ihnen die wahrhaft „göttlichen“ Abmaße der beiden neuen Notfallkrane „Herkules“ und „Zeus“ in Wort und Bild vor.

Ein umfangreicher Beitrag über das bereits erwähnte Ausbildungszentrum in Fulda mit seinen Möglichkeiten für die Aus- und Fortbildung rundet unsere Berichte über das Notfallmanagement der DB Netz AG ab (Seite 8 ff.).

Oft erreichen uns Fragen unserer Leser zu fachlichen Themen. Im letzten Teil dieses Heftes möchten wir die Gelegenheit ergreifen und wieder eine Frage aus dem Leserforum beantworten (Seite 12).

Kommen Sie sicher durch den Winter und genießen Sie auch die schönen Seiten dieser Jahreszeit – es lohnt zu leben.

## Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



**Unser Titelbild:**

Ein echtes  
Schwergewicht:  
160 t-Notfallkran

Foto:  
Fa. Kirow

### Impressum „BahnPraxis B“ Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG

#### Herausgeber

Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe.

#### Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

#### Verlag

Bahn Fachverlag GmbH  
Linienstraße 214, D-10119 Berlin  
Telefon (030) 200 95 22-0  
Telefax (030) 200 95 22-29  
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de  
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

#### Redaktion

Dr. Jörg Bormet, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Uwe Haas, Anita Hausmann, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

#### Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

#### Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

## Winter

# Die Schneeräumtechnik der DB Netz AG, Teil 2

Steven Terrell, Leiter Arbeitsgebiet Fahrwegpflege und Sanierung, und Markus Schubert, Referent Fahrwegpflege, beide DB Netz AG, Frankfurt am Main

Bei starken winterlichen Witterungsbedingungen (zum Beispiel Schneefall) ist es das Ziel der DB Netz AG, die Fahrwegverfügbarkeit für die insgesamt circa 61.000 Gleiskilometer zu gewährleisten. Hierfür werden in erster Linie an den Betriebsstellen Räum- und Sicherungskräfte sowie Weichenheizungen vorgehalten. Diese Maßnahmen werden vordringlich für das Räumen der Weichen, Kreuzungen und Bahnübergänge eingesetzt. Bei starken und andauernden Schneefällen sind zusätzlich die freien Strecken zu räumen. Dies erfolgt durch den Einsatz der schweren und leichten Schneeräumtechnik. Bei dem nun folgenden zweiten Teil des Artikels liegt der Schwerpunkt auf den technischen Details der Schneeräumfahrzeuge.

### Glossar

km/h ..... Kilometer pro Stunde  
 kW ..... Kilowatt  
 m ..... Meter  
 t ..... Tonne  
 Ø ..... durchschnittliches

## Schwere Schneeräumtechnik

Die schwere Schneeräumtechnik der DB Netz AG besteht aus 30 Schneepflügen und 13 Schneeschleudern. Zwei weitere Schneepflüge sind bei der Erzgebirgsbahn im Einsatz.

Weiterhin hält der DB Netz Maschinenpool einige Ersatzgeräte vor. Halter der schweren Schneeräumtechnik ist die DB Netz AG, Bereich Maschinenpool. Der Betreiber ist der Bereich, Technik und Anlagenmanagement der DB Netz AG. Die Schneeräumfahrzeuge werden von unterschiedlichen internen und externen Dienstleistern bespannt und bedient.

Die schwere Schneeräumtechnik wurde derart robust konzipiert, das die Schneeräumtechnik mit einem durchschnittlichen Alter von 39 Jahren immer noch einsatzfähig ist und den Anforderungen genügt. Die Schneeräumfahrzeuge der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (BR 755.0) wurden zum Beispiel auf der Basis von alten Dampfloktennern aufgebaut.

Bei allen Schneeräumfahrzeugen ist die Auswurfrichtung des Schnees frei einstellbar. Gewählt werden kann zwischen einseitiger bzw. beidseitiger Auswurfrichtung. In der Regel wird auf eingleisigen Strecken beidseitig ausgeworfen und auf zweigleisigen Strecken feldseitig nach außen.

## Fahrzeuge der Schneeräumtechnik

### Pflug BR 750.0

Selbstfahrend .....nein  
 Räumgeschwindigkeit .....max. 80 km/h  
 Gewicht.....40,0 t  
 Länge ..... 12,9 m  
 Leistung ..... –  
 Anzahl.....2  
 Ø Alter ..... 23 Jahre



Foto: DB Netz AG

### Pflug BR 751. 1/2

Selbstfahrend: .....nein  
 Räumgeschwindigkeit: .....max. 50 km/h  
 Gewicht: .....28,0 t  
 Länge: ..... 12,0 m  
 Leistung: .....26,5 kW  
 Anzahl.....13  
 Ø Alter ..... 43 Jahre



Foto: DB Netz AG



Foto: DB Netz AG

### Pflug BR 755.0

Selbstfahrend .....nein  
 Räumgeschwindigkeit .....max. 50 km/h  
 Gewicht .....54,0 t  
 Länge .....11,5 m  
 Leistung ..... –  
 Anzahl .....15  
 Ø Alter .....35 Jahre



Foto: DB Netz AG

### Schleuder BR 753. 1/2/3

Selbstfahrend .....nein  
 Räumgeschwindigkeit .....max. 50 km/h  
 Gewicht .....30,0 t  
 Länge .....12,0 m  
 Leistung .....668,0 kW  
 Anzahl .....10  
 Ø Alter .....45 Jahre



Foto: DB Netz AG/Carsten Götzlich

### Schleuder BR 716.0

Selbstfahrend .....ja  
 Räumgeschwindigkeit .....max. 80 km/h  
 Gewicht .....80,0 t  
 Länge .....16,5 m  
 Leistung .....1.822,0 kW  
 Anzahl .....2  
 Ø Alter .....22 Jahre



Foto: DB Netz AG

### Schleuder BR 715.0

Selbstfahrend .....ja  
 Räumgeschwindigkeit .....max. 25 km/h  
 Gewicht .....11,5 t  
 Länge .....7,7 m  
 Leistung .....57,0 kW  
 Anzahl .....1  
 Ø Alter .....48 Jahre

## Leichte Schneeräumtechnik

Die leichte Schneeräumtechnik der DB Netz AG besteht aus Anbautechnik der Firma Kahlbacher, die an Instandhaltungsfahrzeuge angebaut werden kann. Für jedes der 19 BAMOWAG (Bahnmotorwagen) der DB Netz AG sind eine Bürste und eine Fräse als Anbautechnik vorhanden. Für die Neubaustrecken des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8) werden ETCS-fähige Instandhaltungsfahrzeuge mit Schneeräumtechnik (MISS-Plattform) beschafft.

## Fazit

Die Schneeräumtechnik der DB Netz AG ist ein wesentlicher Bestandteil des Winterkonzeptes, um bei starken winterlichen Witterungsbedingungen die Fahrwegverfügbarkeit zu gewährleisten.

Auch wenn die Einsätze, insbesondere der schweren Schneeräumtechnik, in den letzten Wintern gering waren, wird die Spezialtechnik auch zukünftig vorgehalten. Ziel der weiteren Entwicklung ist der Einsatz multifunktionaler Fahrzeuge,

die auch außerhalb von Schneefallperioden für die Netzinstandhaltung eingesetzt werden können.



Foto: DB AG

### BAMOWAG mit Schneefräse

Hersteller Fahrzeug .....	ROBEL
Leistung .....	440 kW
Hersteller Schneeräumtechnik..	Kahlbacher
Räumgeschwindigkeit .....	0 bis 5 km/h
Leistung Powerpack .....	130 kW



Foto: DB AG

### BAMOWAG mit Bürste

Hersteller .....	ROBEL
Leistung .....	440 kW
Hersteller Schneeräumtechnik..	Kahlbacher
Räumgeschwindigkeit .....	6 km/h
Leistung Powerpack .....	130 kW



Foto: Plasser & Theurer

### BR 740.1 MISS LST mit Pflug

Hersteller Fahrzeug .....	Plasser & Theurer
Leistung .....	zweimal 480 kW
Hersteller Schneeräumtechnik..	Kahlbacher
Räumgeschwindigkeit .....	– km/h
Leistung Powerpack .....	nicht benötigt

## Notfallkrane

# Herkules und Zeus – zwei neue Schwergewichte in Fulda

Dirk Brill, Leiter Notfallmanagement/-technik, DB Netz AG, Fulda

Seit Mai 2016 sind die beiden neuen Notfallkrane der Notfalltechnik in Fulda voll funktionsfähig vor Ort und haben bereits ihre ersten Einsätze erfolgreich hinter sich gebracht.

Die Kranzüge bestehen aus dem jeweiligen Notfallkran, dem Schutzwagen, einem Gegenlastwagen, einem kombinierten Aufenthalts-, Werkstatt- und Energiewagen und einem Schlaf-/Sanitärwagen.

Beide Notfallkrane wurden am 8. Juni 2016 durch den Produktionsvorstand der DB Netz AG, Dr. Roland Bosch und den OB der Stadt Fulda, Dr. Heiko Wingefeld auf den Namen „Herkules“ bzw. „Zeus“ getauft.

Für die DB Netz AG sind dies die ersten reinen Notfallkrane, die speziell auf Basis der Erfahrungen aus Unfälleinsätzen konstruiert wurden.

Durch diese Spezialisierung wird erwartet, zukünftig erheblich schneller und effizienter für die Aufnahme des Regelbetriebes sorgen zu können. Erste Einsatzerfahrungen haben diese Annahme bereits in der Praxis bestätigt.

Weitere Notfallkrane sind in Leipzig und Wanne-Eickel stationiert und rund um die Uhr über eine Rufbereitschaftsorganisation über die Notfallleitstellen abrufbar.



Foto: Uwe Haas

### Notfallkran „Herkules“

Bauart.....733  
 Länge über Puffer.....13,00 m  
 Höchst-  
 geschwindigkeit.....100 km/h  
 Eigenfahrt-  
 geschwindigkeit.....19 km/h  
 Eigengewicht .....104 t  
 Achslast.....13,0 t  
 Meterlast .....8,00 t/m  
 Tragkraft .....100 t bei 9,0 m  
 Ausladung bis  
 30 Grad  
 Personelle  
 Besetzung.....1 Kraneinsatzleiter,  
 4 Kranbediener



Foto: Frank Seidel



### Notfallkran „Zeus“

Bauart.....732  
 Länge über Puffer.....15,00 m  
 Höchst-  
 geschwindigkeit.....100 km/h  
 Eigenfahrt-  
 geschwindigkeit.....19 km/h  
 Eigengewicht .....110 t  
 Achslast.....13,9 t  
 Meterlast .....7,33 t/m  
 Tragkraft .....160 t bei 7,5 m  
 Ausladung, 60 t  
 bei 14,5 m vor Kopf  
 Personelle  
 Besetzung.....1 Kraneinsatzleiter,  
 4 Kranbediener



Erfahrungsaustausch unter Praktikern (Kranbediener/Notfallmanager)

Mehr als nur ein Umzug

## Das neue Ausbildungszentrum Notfallmanagement/Notfalltechnik in Fulda

Dirk Brill, Leiter Notfallmanagement/-technik, DB Netz AG, Fulda

Durch die Zusammenführung der beiden Standorte des Ausbildungszentrums Notfallmanagement in Kassel und Notfalltechnik in Fulda ergeben sich neben Synergieeffekten und jetzt optimalem Praxisbezug auch bessere Lernergebnisse und größere Teilnehmerzufriedenheit und Motivation aller Beteiligten.

Um der Mitwirkungspflicht nach § 4 AEG und der im Jahr 1998 geschlossenen Ländervereinbarung nachzukommen, wurde 1995 das Ausbildungszentrum (Az) Notfallmanagement der Deutschen Bahn AG eingerichtet, das heute im Bereich Betrieb der Zentrale der DB Netz AG angesiedelt ist.

Zu den Aufgaben des Ausbildungszentrums Notfallmanagements zählt die Qualifizierung sowohl aller aktiven am Notfallmanagement und Notfalltechnik beteiligten Mitarbeiter der DB AG als auch die Mitwirkung in der Aus- und Fortbildung weiterer Einsatzkräfte von Feuerwehren, Technisches Hilfswerk (THW), Rettungsdiensten,

Bundes- und Landespolizei sowie Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bis Ende März 2016 fanden die Qualifizierungsmaßnahmen der jährlich rund 900 Teilnehmer an zwei getrennten Standorten statt, nämlich in Kassel für Notfallmanager (Nmg) und Notfalleitstellenbediener (NFLS-Bediener) nach Ril 046.2123 und in Fulda für den Großteil der Mitarbeiter der Notfalltechnik und der Besetzung der Rettungszüge.

Aus dieser für alle Beteiligten ungünstigen Standortteilung ergaben sich in der Vergangenheit immer wieder nachvollziehbar Schwierigkeiten in der Durchführung praxisgerechter Seminare und Qualifizierungsveranstaltungen. Im Rahmen der Untersuchung

von Optimierungsmöglichkeiten wurde die Einrichtung des Ausbildungszentrums an einem gemeinsamen Standort in Fulda beschlossen und umgesetzt.

Seit April 2016 findet nun die gesamte Qualifizierung am Standort Fulda statt. Dem Ausbildungszentrum stehen aktuell zwei Schulungsräume und ein Besprechungsraum mit modernster Tagungs- und Seminartechnik sowie einige Büroräume für die Trainer sowie alle administrativen Mitarbeiter des Arbeitsgebietes Notfallmanagement/ Notfalltechnik zur Verfügung.

Durch die in Fulda stationierten zwei Notfallkrane, einen Rettungszug und einen

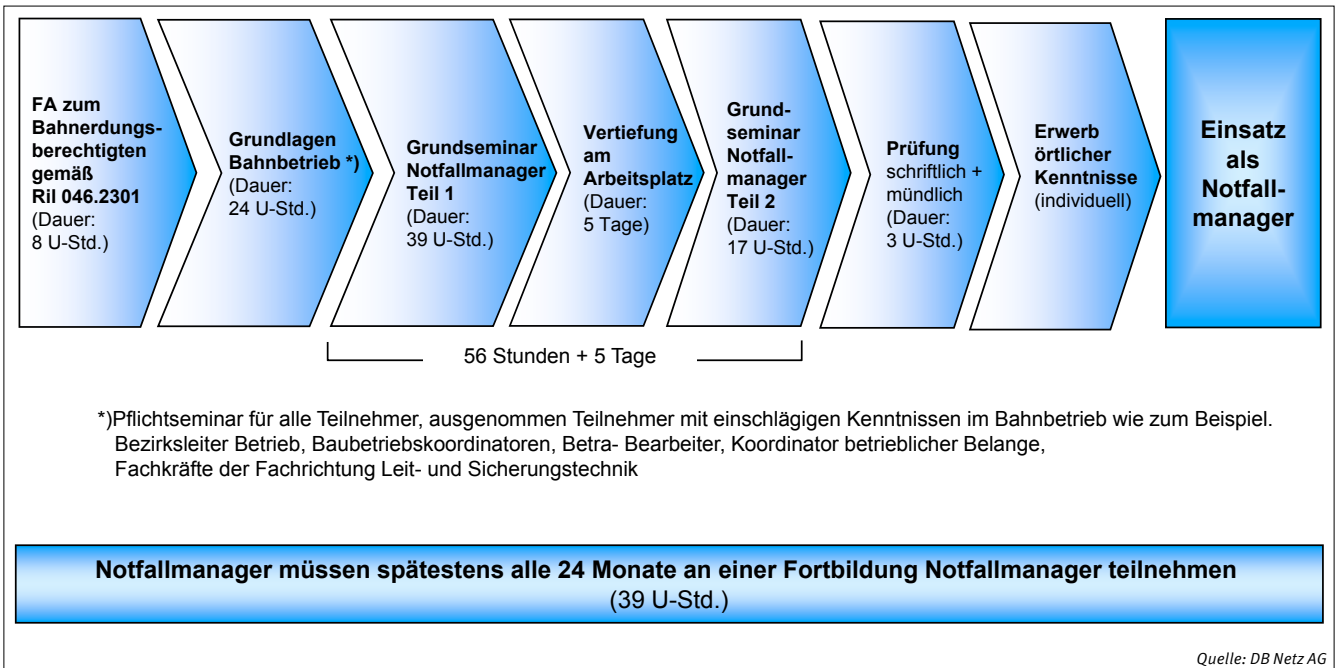


Abbildung 1: Funktionsausbildung zum Notfallmanager

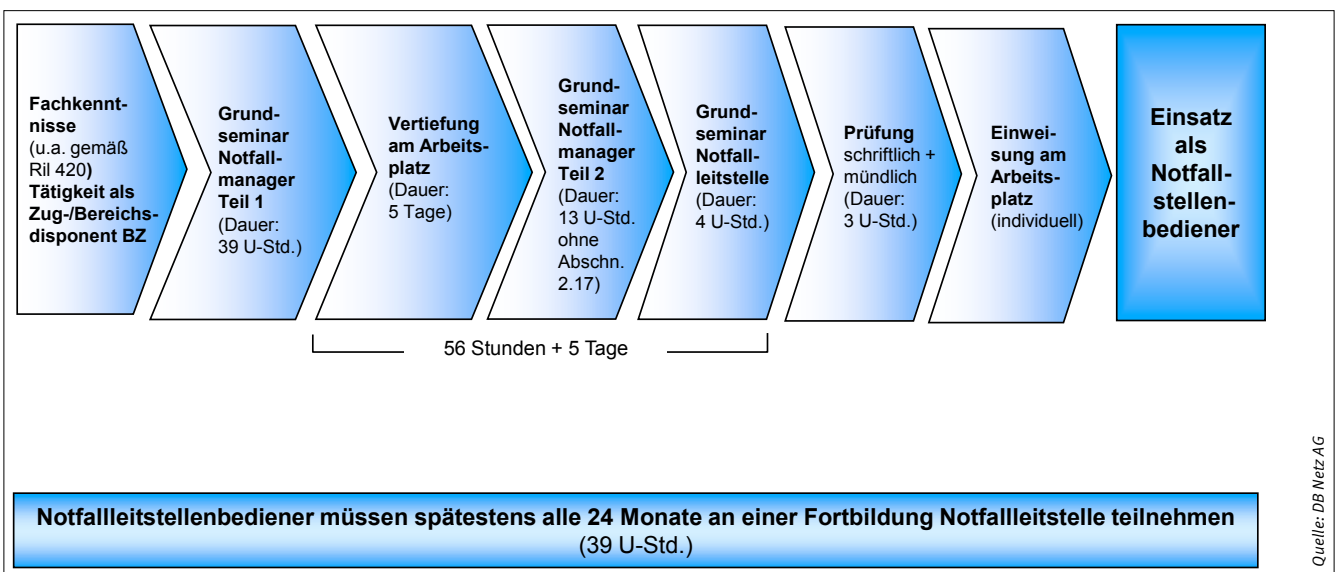


Abbildung 2: Funktionsausbildung zum Notfallleitstellenbediener

Hilfszug sowie die Möglichkeiten, weitere Fahrzeuge dort gut zugänglich abzustellen bietet der Standort die optimalen Rahmenbedingungen für praxisnahe Trainings. Damit konnten bereits hohe Synergieeffekte und eine wesentliche Verbesserung der Qualität der Qualifizierungen erreicht werden, die sich durch das Betreiben einer neuen Bahnerdungsschulungsanlage ab Dezember noch erhöhen wird.

Für die Teilnehmer ergibt sich durch die ausgezeichnete Verkehrsanbindung von Fulda als ICE-Knotenpunkt und durch die zentrale Lage des Ausbildungszentrums direkt am Bahnhof Fulda ein weiterer Vorteil.

Das Portfolio des Ausbildungszentrum Notfallmanagement/Notfalltechnik umfasst: Funktionsausbildungen (FA) zum:

- Notfallmanager und zweijährige Fortbildung (Ril 046.2123)
  - NFLS-Bediener und zweijährige Fortbildung (Ril 046.2123)
  - Aufgleiser und zweijährige Fortbildung (Ril 046.2124)
  - Aufgleisleiter und jährliche Fortbildung (Ril 046.2124)
  - Triebfahrzeugführer (Tf) Rettungszüge (Ril 046.0148)
- sowie
- Ausbildung der Bediener Notfallkrane mit Erwerb des Eisenbahnfahrzeug-

führerscheins nach besonderem Ausbildungsplan

- Workshops Notfallmanagement für Kontaktpflege
- Schulungen der Feuerwehren mit Ausbildungszug Gefahrgut
- Forum für Stellen der Gefahrenabwehr
- Aus- und Fortbildung der Notdienst-Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Bereich Notfallmanagement bildet die Aus- und Fortbildung der Notfallmanager und Notfallleitstellenbediener nach Richtlinie 046.2123 mit rund 45 jährlichen Seminarterminen den Schwerpunkt des Ausbildungszentrums. Die Ausbildung

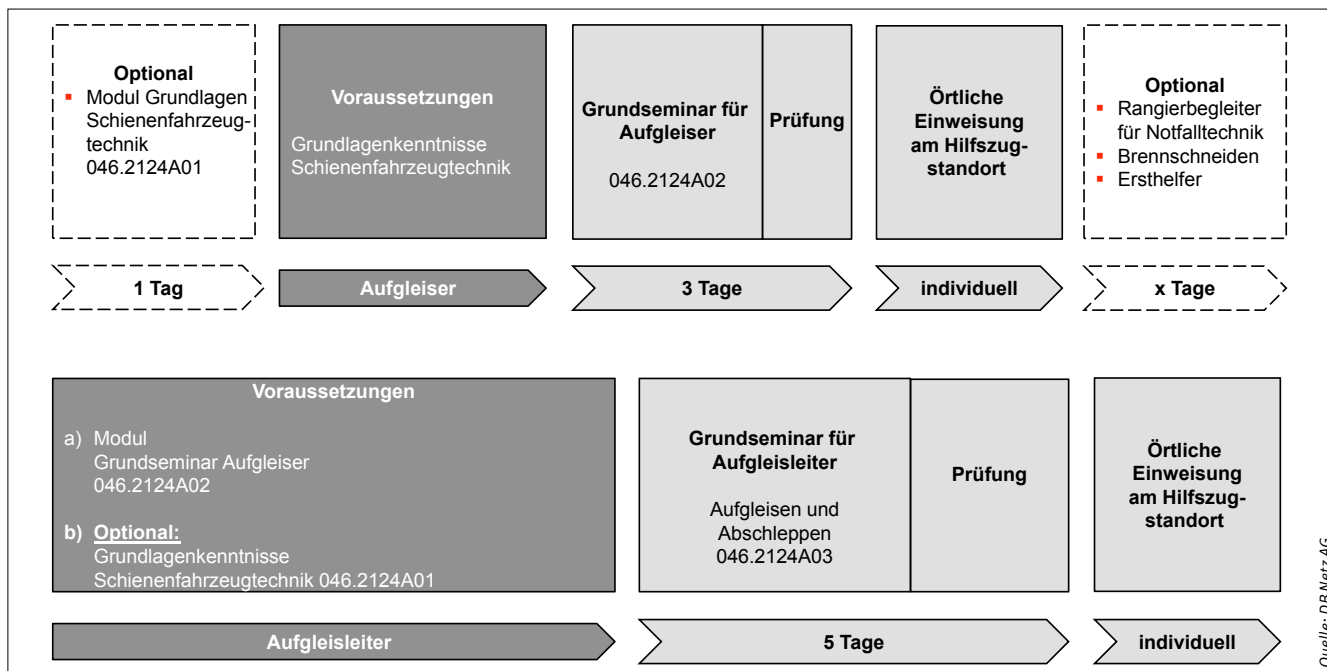
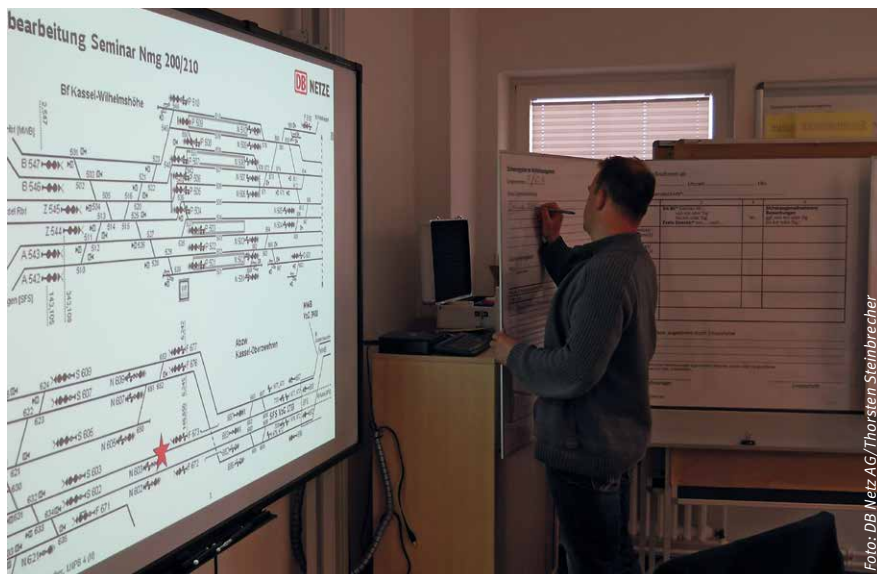


Abbildung 3. Funktionsausbildungen zum Aufgleiser und Aufgleisleiter der Notfalltechnik Ril 046.2124



Planspiel im Seminar

zum Notfallmanager und Notfalleitstellenbediener besteht aus einem achttägigen Grundseminar mit schriftlicher und mündlicher Prüfung.

Die schriftliche Prüfung dauert 60 Minuten und enthält Prüfungsfragen zu folgenden Themen:

- Rechtlichen Grundlagen
- Organisation und Funktionen im Notfallmanagement
- Meldewege und Schnittstellen zur Einsatzleitung
- Untersuchung gefährlicher Ereignisse
- Abwendung Gefahren aus dem Bahnbetrieb

Durch die Bearbeitung eines Praxisfalles in der Prüfung wird die unmittelbare Handlungssicherheit der Teilnehmer für den späteren Einsatz überprüft. So ist in der schriftlichen Prüfung beispielsweise auf Basis des Praxisfalles eine vollständige Sicherungsmaßnahme, einschließlich des Sicherungsplanes im Notfallmanagement durchzuführen. Durch den bewussten vorhandenen Umfang der Prüfungsfragen wird zudem die Stressresistenz der Teilnehmer auf die Probe gestellt.

Die mündliche Prüfung erfolgt zwei Tage später und wird durch eine Prüfungskommission abgenommen, die sich aus erfahrenen, aktiven Notfallmanagern/Not-

falleitstellenbedienern aus der Region zusammensetzt. Auch hier werden die wesentlichen Themengebiete der späteren Aufgaben unter Berücksichtigung eines Praxisbezuges geprüft. Dies sind insbesondere nachfolgende Fragestellungen:

- Örtliche Organisation/Verantwortungen des Notfallmanagement
- Unfallhilfsfahrzeug und Ausrüstung
- Zusammenarbeit mit Feuerwehr und Hilfskräften
- Einsatzleitung
- Abwenden der Gefahren aus dem Bahnbetrieb/Sicherungsplan im Notfallmanagement
- Maßnahmen zur Wiederherstellung des Bahnbetriebes
- Grundlagen Bahnbetrieb

Bei der Zusammensetzung der Prüfungskommission wird dabei besonderer Wert auf langjährige Praxiserfahrung im Notfallmanagement / in der Notfalleitstelle gelegt. In der Regel setzt sich die Prüfungskommission aus erfahrenen Bezirksleitern Betrieb oder Leitern Netzdisposition der Betriebszentralen zusammen. Die Bestellung der Prüfer erfolgt durch den Eisenbahnbetriebsleiter nach eingehender Prüfung des fachlichen Werdeganges.

Nach der Prüfung folgt eine individuelle örtliche Einweisung in den jeweiligen Notfallbezirken bzw. Notfalleitstellen. Anschließend ist spätestens nach 24 Mo-

	Woche 1					Woche 2	Woche 3		
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donners- tag	Freitag	Mo-Fr	Montag	Dienstag	Mittwoch
<b>Seminarraum</b>	Allgemeiner Überblick Notfallmanagement  Erstunterweisung Sondersignal	Grundlagen Abwicklung von gefährlichen Ereignissen mit Gefahrgut  Sicherungsmaßnahmen im Notfallmanagement	Sensibilisierung traumatisierende Ereignisse  Grundlagen Richtlinie 423  Grundlagen in der Untersuchung gefährlicher Ereignisse/Unfälle	„trainer-gesteuertes“ Rollenspiel	Auswertung Rollenspiel(e)	<b>Vertiefung der Grundkenntnisse durch Bearbeitung von Arbeitsaufträgen im Notfallbezirk</b>	Auswertung Studienaufträge  Polizeiliche Gefahrenabwehr  Theoretische Unterweisung Bahnerden im Ereignisfall	Schriftliche Prüfung  „Abendgespräch“	Mündliche Prüfung
<b>Außenanlage</b>			Technische Hilfeleistung	Bei gleichzeitigem Grundseminar Aufgleisleiter: Rollenspiel „Aufgleisen“			Überblick Fahrzeuge der Notfalltechnik und Einsatzfähigkeit		

Legende:  
Pflchtunterricht  
insb. GbV, gem 423

Quelle: DB Netz AG

Abbildung 4: Das Grundseminar Notfallmanager wird zukünftig im multifunktionalen Methodenmix durchgeführt

naten ein fünftägiges Fortbildungsseminar zu besuchen (Abbildungen 1 und 2).

Im Bereich Notfalltechnik stellt die Funktionsausbildung zum Aufgleiser/Aufgleisleiter nach Richtlinie 046.2124 einen Schwerpunkt der Qualifizierungsmaßnahmen des Ausbildungszentrums dar. Die Ausbildung zum Aufgleiser besteht aus einem dreitägigen Grundseminar einschließlich einer mündlichen und praktischen Prüfung. Danach folgt eine individuelle örtliche Einweisung am Hilfszugstandort. Aufgleisleiter besuchen daran anschließend das fünftägige Grundseminar für Aufgleisleiter, das ebenfalls mit einer mündlichen und praktischen Prüfung abschließt (Abbildung 3).

Weitere Schwerpunkte sind die Aus- und Fortbildung des Notfallkranpersonals mit praktischen Übungen an den dort stationierten Notfallkränen sowie die Ausbildung von Triebfahrzeugführern zu Tf Rettungszug (Rtz) einschließlich deren Fortbildung unter anderem an einem Fahrsimulator Rtz und die Schulung der Rettungsdienste am dort stationierten Rettungszug.

Die Zusammenführung der beiden bisherigen Standorte Fulda und Kassel in Fulda ermöglicht den Trainern insbesondere bei der Aus- und Fortbildung der Notfallmanager und Notfallleitstellenbediener mehr Praxisbezug. Im Rahmen eines multifunktionalen Methodenmix werden die vor Ort vorhandenen Einsatzmittel der Notfalltechnik wie Notfallkrane, Hilfs- und Rettungs-

### 3 Gruppen

- Bahnhöfe / freie Strecke
- 3 Ereignisorte (Entscheidung durch Teilnehmer, Trainer oder Würfel)
- Je Ereignisort 3 Ereignisse zur Auswahl
- Entscheidung durch Teilnehmer, Trainer oder Würfel
- Rollenbezogene Zusammenhänge erkennen
- Unterlagen führen
- Entscheidungen treffen
- Durch die Verteilung von Ereigniskarten während des Planspiels durch den Trainer werden die Teilnehmer vor weitere Herausforderungen gestellt
- Die Ereigniskarten sind so formuliert, dass sie bei allen Ereignissen verwendet werden können (zum Beispiel: Auf der Fahrt zum Ereignisort haben Sie einen Unfall mit dem Unfallhilfsfahrzeug ...)

Quelle: DB Netz AG

Abbildung 5: Das Planspiel „pen & paper“ öffnet neue Wege in der realitätsbezogenen Gruppenarbeit

zug aktiv in die Unterrichte und Workshops eingebunden, insbesondere durch

- Basiswissen Notfalltechnik mit Praxisbezug für Nmg/Notfallleitstellenbediener
- Planspiele mit allen Beteiligten (unter anderem Nmg, Aufgleisleiter, Notfallleitstellenbediener)
- Situatives Gefahrguttraining
- Demonstration und Simulationstraining Rettungszug
- Bahnerden durch Experten DB Netz AG an der neu eingerichteten Bahnerdanlage

Am Beispiel des Grundseminars Notfallmanager zeigen die folgenden Abbildungen

4 und 5 die Umsetzung der Möglichkeiten des multifunktionalen Methodenmix. In diesem Fall ist insbesondere das Planspiel „pen & paper“ eine erfolgreiche Optimierung gegenüber der bisherigen Unterrichtsgestaltung.

Durch die langjährigen Erfahrungen der Trainer als Notfallmanager sowie als Bezirksleiter Betrieb und teilweise auch als Notfallleitstellenbediener und den multifunktionalen Methodenmix sowie qualitätsgesicherte Schulungsunterlagen wird letztlich die Handlungssicherheit aller Beteiligten gestärkt und der Zufriedenheitsindex der Teilnehmer nachweislich erhöht.

## Leserforum

# Fahrplananordnung erforderlich?



Ein BahnPraxis Leser fragt an, ob ein Zug bei der Änderung des Fahrtziels im Endbahnhof eine Fahrplananordnung benötigt, wenn das geänderte Fahrtziel über das planmäßige Fahrtziel innerhalb des Bahnhofs hinaus geht. Konkret geht es auch um die Abwägung, ob die Weiterfahrt, zum Beispiel in einen weiter entfernt liegenden Bahnhofsteil überhaupt als Zugfahrt erfolgen muss oder ob es auch zulässig ist, diese Fahrt als Rangierfahrt fortzusetzen.



### BahnPraxis antwortet

Grundsätzlich werden hier mehrere Fragestellungen berührt.

1. Handelt es sich um einen mit Reisenden besetzten Zug oder um einen anderen Zug, der nach dem Halt am planmäßigen bzw. gewöhnlichen Halteplatz ohnehin als Rangierfahrt weiter behandelt wird?
2. Welche Ursache liegt der Änderung des Fahrtziels zugrunde? Handelt es sich um eine Form der Umleitung, weil der planmäßige Halteplatz zum Beispiel störungsbedingt nicht angefahren werden kann oder möchte der Kunde ad hoc das Fahrtziel seines Zuges ändern? Kurz gesagt: Liegt die Entscheidung über die Maßnahme beim Infrastrukturbetreiber oder im Verhalten des Kunden?
3. Handelt es sich um eine zum Beispiel baubedingt befristete und damit geplante Maßnahme?

Prinzipiell ist es so, dass dem Triebfahrzeugführer bei der Änderung der Fahrtziels innerhalb einer Betriebsstelle über das eigentliche Fahrtziel hinaus schlicht und ergreifend die Fahrplanangaben fehlen. Er kennt zwar das neue Fahrtziel, jedoch fehlen ihm Angaben über mögliche Signalisierungen, Signalstandorte oder aber Angaben über die Weiterfahrt zum Beispiel in ein Stumpfgleis, um nur einige Beispiele zu nennen.

Bei der Fragestellung 1. kann man also feststellen, dass im Falle von mit Reisen-

den besetzten Zügen bei Änderungen des Fahrtziels innerhalb von Bahnhöfen über das ursprüngliche Fahrtziel hinaus in jedem Fall eine Fahrplananordnung zu übermitteln ist. Die Option einer Weiterfahrt als Rangierfahrt scheidet aus, da Rangierfahrten von mit Reisenden besetzten Fahrzeugen nach Möglichkeit auszuschließen sind. Anders verhielte es sich mit Güterzügen oder anderen vergleichbaren Fahrten ohne Reisende. Hier könnte je nach Zweckmäßigkeit auf das Erteilen einer Fahrplananordnung verzichtet werden und stattdessen das Verfahren nach Modul 408.0488 Abschnitt 2 Absatz (1) zur Anwendung kommen.

Bei Fragestellung 2. könnte im Falle einer störungsbedingten Umleitung das Verfahren des Umleitens unter erleichterten Bedingungen nach Modul 408.0431 Abschnitt 2 Absatz (2) zum Einsatz kommen, wenn solche Fahrtmöglichkeiten im Betriebsstellenbuch zugelassen sind. In diesen Fällen genügt die fernmündliche Verständigung des Triebfahrzeugführers über die Umleitungsstrecke. Jedoch benötigt der Triebfahrzeugführer auch hier einen gültigen Fahrplan, den er als Alternative im System EBUa aufrufen kann oder in den gedruckten Fahrplanunterlagen findet. Im Störfall sind auch andere Varianten der Weiterfahrt denkbar, wenn dies der Flüssighaltung des Betriebsablaufs dient. Dann wären Fahrten in gesperrten Bahnhofsgleisen denkbar. Auch zur Bewältigung von Fahrzeugstörungen sind solche Vorgehensweisen denkbar und zulässig. Wünscht der Kunde hingegen ein neues Fahrtziel innerhalb eines Bahnhofs anzu-

fahren, so kommt dies einer erneuten Trassenbestellung im ad-hoc-Fall gleich und bedarf eines geänderten Fahrplans sowie dessen Bekanntgabe.

Bei der Fragestellung 3. handelt es sich stets um planbare Zustände mit einhergehender baubetrieblicher Zugregelung. Es werden im Vorfeld zu diesen Maßnahmen sogenannte Baufahrpläne entwickelt, denen auch geänderte Fahrtziele innerhalb von Bahnhöfen zugrunde gelegt werden können. Diese Zustände werden dann im Vorfeld mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen besprochen. Auch hier kann es störungsbedingt oder infolge von Unregelmäßigkeiten im Bauablauf ad hoc zu Situationen kommen, bei denen Eingriffe in den Fahrplan erforderlich werden. Diese Maßnahmen werden jedoch sinngemäß zu Fragestellung 2. gehandhabt.

Prinzipiell bleibt festzuhalten, dass geänderte Fahrtstrecken über das ursprünglich geplante Ziel einer Zugfahrt hinaus, stets einer Fahrplanänderung bedürfen. Dabei macht es keinen Unterschied, ob diese Änderungen Anteile der freien Strecke umfassen oder sich auf Fahrtziele innerhalb von Betriebsstellen beschränken. Die Regeln in Modul 492.1001 Abschnitt 2 schreiben vor, dass Triebfahrzeugführer neben anderen Unterlagen auch Fahrplanunterlagen mitzuführen haben.