

SNB - BT Seite 1 von 3	Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil Anlage 6	BB
---------------------------	--	-----------

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen
der Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG

- Besonderer Teil (SNB-BT) Anlage 6**

Nachstehende Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG – Besonderer Teil (SNB-BT) basieren inhaltlich auf der Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Die Betreiberin der Einrichtungen, die Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG, wird im Folgenden mit „BB“ oder „EIU“ bezeichnet. Die Nutzer werden im Folgenden mit „Zugangsberechtigte“, „ZB“ oder verallgemeinert kurz mit „EVU“ bezeichnet, ohne damit die Nutzung von vorneherein auf Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuschränken.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt am:	Erstellt durch:	Sonstiges
10.12.2023 V 7.0	230526 BB SNB - BT Anlage 6	26.05.2023	Herr Brinkmann	

SNB - BT Seite 2 von 3	Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil Anlage 6	BB
---------------------------	--	-----------

Bedingungen zum Einsatz der Dampftraktion auf der Infrastruktur der Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG

1. Allgemeines

Die Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur der Bahnstrecke 4403 Lauchringen - Hintschingen lässt im Rahmen der folgend genannten Bedingungen Fahrten mit Dampftraktion zu. Das infrastrukturnutzende EVU ist für die Umsetzung der Bedingungen verantwortlich.

2. Technische Ausstattung der Dampflokomotive

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. Der betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmer (EVU) ist für den ordnungsgemäßen technischen Zustand der Dampflokomotive verantwortlich

2.1 Rostgefeuerte Dampflok: Maßnahmen vor einer Fahrt

Vor jedem Einsatz der Dampflokomotive sind folgende Einrichtungen auf deren einwandfreien Zustand und Funktion zu prüfen:

- Dichtheit des Aschkastens (insbesondere Bodenklappen, sowie vordere, hintere und seitliche Luftklappen)
- Gängigkeit der Boden- und aller Luftklappen am Aschkasten,
- Funktion der Kohlenäseinrichtung
- Funktion der Aschkastennäseinrichtung,
- Funktion der Rauchkammernäseinrichtung,
- Zustand des Funkenfängers in der Rauchkammer,
- Zustand des Feuerschirms.

Eine Zugfahrt darf nur durchgeführt werden, wenn alle vorab genannten Einrichtungen sich in einwandfreiem Zustand befinden und funktionstüchtig sind.

Vor der Fahrt müssen die Bodenklappen des Aschkastens gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden.

2.2 Rostgefeuerte Dampfloks: Verhalten und Maßnahmen während der Fahrt

Das Feuern und die Feuerbehandlung durch Schürgeräte ist stets so auszuführen, dass möglichst kein Funkenflug entsteht.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt am:	Erstellt durch:	Sonstiges
10.12.2023 V 7.0	230526 BB SNB - BT Anlage 6	26.05.2023	Herr Brinkmann	

SNB - BT Seite 3 von 3	Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil Anlage 6	BB
-------------------------------	--	-----------

Rauchkammer- und Aschkastennässeinrichtungen sind während der Fahrt häufig anzustellen, wie auch die Kohlenässeinrichtung. Die Intensität richtet sich nach der tatsächlichen Lokomotivleistung.

Nach der Benutzung der Schürgeräte muss der Aschkasten und die Rauchkammer genässt werden.

Vor dem Auswerfen der Kohle ist stets zu prüfen, ob zusätzliches Nässen der Kohle erforderlich ist.

Unter normalen Umständen ist die in Fahrtrichtung hintere Luftklappe des Aschkastens geschlossen zu halten.

3. Personal

Das Triebfahrzeugpersonal (Triebfahrzeugführer und Heizer) muss ausreichende Qualifikation und Praxiserfahrung besitzen, um Brände durch unangemessenes Bedienen der Dampflokomotive zu vermeiden. Das Zugpersonal muss für den Fall eines Fahrzeugbrandes hinsichtlich des Verhaltens und seiner Aufgaben im Brandschutz ausreichende Kenntnisse besitzen. Der EVU ist für den Einsatz geeigneten Zugpersonals verantwortlich.

4. Betrieb

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.

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.

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.

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. 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.

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. 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.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt am:	Erstellt durch:	Sonstiges
10.12.2023 V 7.0	230526 BB SNB - BT Anlage 6	26.05.2023	Herr Brinkmann	