

BahnPraxis B



Aktuell

Aktualisierung 5 der Richtlinien 408 Fahrdienstvorschrift
Regelmäßige Fortbildung 2024 für Betriebspersonale bei der DB Regio AG
Fortbildung für Örtliche Planer Betrieb

Spezial

Neue Plakatserie zu den lebenswichtigen Regeln im Gleisbau

Leserforum

„Mein erster Befehl“ – Feedback
Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt

Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist es bereits 30 Jahre her – aufgefallen ist es offenbar kaum – das Jubiläum der Bahnreform. Zum 1. Januar 1994 wurden Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) in einer Aktiengesellschaft zusammengeführt; aus den Sondervermögen DB und DR wurde die „DB AG“. Während es seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen schnell eine sehr dynamische Entwicklung gegeben hat, hinkt die Entwicklung und der Ausbau der Infrastruktur hinterher. Insofern sind die derzeitigen Bemühungen, die Modernisierung der Infrastruktur in den Mittelpunkt einer „gemeinwohlorientierten“ DB InfraGO AG zu stellen, der richtige Ansatz, das seinerzeitige Hauptziel der Bahnreform „mehr Verkehr auf die Schiene“ endlich zu erreichen.

Beiträge zu Änderungen in der Fahrdienstvorschrift sind seit jeher fester Bestandteil der *BahnPraxis B*. Insofern geben wir eine Vorschau über die Aktualisierung 5.

Zum Artikel „Mein erster Befehl“ in der Ausgabe *BahnPraxis B* 4/2023 haben wir so viele Leserzuschriften erhalten, dass wir die Rückmeldungen in einem eigenen Beitrag zusammenfassen. Die zahlreichen Zuschriften sind für uns wichtige Hinweise, welche Themen wir in den Fokus nehmen. Herzlichen Dank dafür.

Aktuelle Themen der regelmäßigen Fortbildung und ein Blick auf die neue Plakatserie der UVB runden die erste *BahnPraxis B* dieses Jahres ab.

Ihr *BahnPraxis B*-Redaktionsteam

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 InfraGO AG.

Redaktion
Dirk Menne (Chefredakteur), Steffen Eigner, Uwe Haas, Gerhard Heres, Markus Krittian, Steffen Mehner, Christoph Rützel, Jens Thielmann, Michael Wenzel (Redakteure).

Anschrift
Redaktion „*BahnPraxis B*“, DB InfraGO AG, I.IBB 4, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt am Main, E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de

Erscheinungsweise und Bezugspreis
Die Zeitschrift erscheint zweimonatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der UVB im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die

Ausgaben kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement EUR 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag
Bahn Fachverlag GmbH, Lottumstraße 1 B, 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 und Thorsten Breustedt

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

Sprache
Für die Inhalte der *BahnPraxis B* werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Unser Titelbild



München Hbf im Neuschnee:
Doppelstock-Triebwagen der Baureihe 445
der DB Regio AG

Foto: DBAG/Uwe Mieth

Inhaltsverzeichnis

- 3 Aktualisierung 5 der Richtlinien 408 Fahrdienstvorschrift
- 7 Regelmäßige Fortbildung 2024 für Betriebspersonale der DB Regio AG
- 11 Fortbildung 2024 für Örtliche Planer Betrieb der DB InfraGO AG
- 12 Neue Plakatserie zu den lebenswichtigen Regeln im Gleisbau
- 19 „Mein erster Befehl“ – Feedback
- 23 Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt



Foto: GUD.Berlin

Übernahme von Ausnahmen und internen Weisungen

Aktualisierung 5 der Richtlinien 408 Fahrdienstvorschrift

Julian Huth, Experte Fahrdienstvorschrift, DB InfraGO AG, Frankfurt am Main

Dezember bei der Bahn heißt nicht nur Fahrplanwechsel. Es bedeutet auch, dass wieder die großen Aktualisierungen der Richtlinien ins Haus stehen. Nach längerer Pause wurde im Dezember 2023, gemeinsam mit der Gültigkeit des neuen Fahrplans, auch die Aktualisierung 5 der Fahrdienstvorschrift (FV) bekanntgegeben.

Anders als bei dem Fahrplan müssen sich alle Anwender noch 12 Monate auf die Inkraftsetzung der Änderungen gedulden. Da Vorfremde bekanntlich die größte Freude sein soll, aber quälen kann, wird auch dieses Mal wieder die Wartezeit zur Schulung der Neuerungen genutzt.

Die Aktualisierung 5 steht hauptsächlich im Zeichen der Übernahme von Ausnahmen bzw. internen Weisungen der DB InfraGO AG. Hierbei handelt es sich um die folgenden Themen für Triebfahrzeugführer (Tf) und Fahrdienstleiter (Fdl):

Betriebliche und verkehrliche Abfahrtszeit (Tf und Fdl)

Grundsätzliches Thema ist die Einführung verschiedener Abfahrtszeiten für den Betrieb und die Reisenden. Die Anwendung dieses Verfahrens wurde auf ausgesuchten Knotenbahnhöfen pilotiert. Hintergrund ist die Möglichkeit der Verspätungseinkürzung oder das Warten auf verspätete Anschlüsse, ohne dass weitere Verspätungen generiert werden. Hierzu wird den Kunden eine Abfahrtszeit veröffentlicht, die vor der betrieblichen Abfahrtszeit liegt. Ist der Zug leicht verspätet, dient die Differenz der beiden Zeiten als Puffer zum Aufholen. Soll der Zug auf einen Anschluss warten, kann dies bis zum Erreichen der betrieblichen Abfahrtszeit ohne zusätzliche Verspätung erfolgen. Es wurden die Inhalte der internen Weisung der DB InfraGO AG bzw. der Ausnahme 237 1:1 in die Richtlinie übernommen.

Zugschlussmeldung und Zugvollständigkeitsmeldung (Fdl)

Die bisherige interne Weisung der DB InfraGO AG beruht auf einer Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes. Vereinfacht gesagt darf eine Zugschlussmeldung und Zugvollständigkeitsmeldung nicht mehr eingeholt werden, wenn die nächste Räumungsprüfstelle zu einem nicht örtlich besetztem elektronischen Stellwerk (ESTW) gehört. Es wurden die Inhalte der Weisung 1:1 in die Richtlinie übernommen.

Verbot der Übermittlung nur vorbereiteter Befehle (Fdl)

Leider basieren viele unserer Regeln auf den Erkenntnissen von Unfällen, so auch hier. Die übermittelten, aber

noch nicht gültigen Befehle 2, 4 und 7 veranlassten einen Tf zur Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Signal. In der Folge kam es zu einer Zugkollision. Hierbei wurden 6 Personen schwer und 13 leicht verletzt.

Die Regel sagt nun: Vorbereitete Befehle bleiben so lange beim Fdl liegen, bis sie komplett diktiert oder übergeben werden können. Das Diktieren oder Übergeben eines Befehls, der bis auf die Fußzeile ausgefüllt ist und später im Diktat gültig gemacht werden soll, ist nicht mehr erlaubt. Es wurden die Inhalte der Weisung 1:1 in die Richtlinie übernommen.

Zusätzliche Maßnahmen bei der ersten Zugfahrt im Übergang Regelbetrieb zu Störungsbetrieb (Fdl)

Auch aus dem Ereignis der Zugkollision zwischen der Abzweigstelle Weißenberg und dem Bahnhof Meerbusch-Osterath wurden Konsequenzen in Form einer betrieblichen Mitteilung (BM, Vorläufer der Weisungen) gezogen.

Sie besagt, dass ein Fdl den ersten Zug, nach Eintritt einer Störung der Leit- und Sicherungstechnik, mit der Fahrt auf Sicht bis zum nächsten Hauptsignal beauftragen muss. Verankert wird die BM in der Richtlinie 408.0455. Die BM wurde inhaltlich 1:1 übernommen.

Neue Regeln für ETCS-Level 2 (Tf und Fdl)

Bis zur Veröffentlichung der Richtlinie 400, der Richtlinie für den digitalen Bahnbetrieb, werden die Regeln zu ETCS-Level 2 sicher in der FV geparkt und gepflegt. Es wurden die Inhalte der internen Weisung der DB InfraGO AG bzw. der Ausnahme 240 1:1 in die Richtlinie übernommen.

Erweiterung der Regeln zu 42 Hertz (Hz) Gleisstromkreise der Bauart WSSB auf 100 Hz Gleisstromkreise der Bauart WSSB (Tf und Fdl)

Nicht nur die 42 Hz Gleisstromkreise des Werks für Signal- und Sicherungstechnik Berlin (WSSB) machen Probleme bei leichten Triebwagen, auch die 100 Hz Gleisstromkreise leiden unter dieser Eigenart. Die Anwendung der Regeln für 42 Hz Gleisstromkreise wurden auf die 100 Hz Gleisstromkreise erweitert. Damit wird der Inhalt einer internen Weisung der DB InfraGO AG bzw. Ausnahme 247 übernommen.

Weitere Änderungen im Überblick

- Redaktionelle Änderungen ohne einzelne Aufführung (Tf und Fdl)
Hauptsächlich die Änderung von „Modul“ zu „Ril“.
- Die Regeln zu „Technische Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU ZMB)“ werden in die Planungsregeln aufgenommen (Tf und Fdl)
Aufgrund der seltenen Verbreitung der „TU ZMB“ werden die Vorgaben zu dieser Technik in die Planungsrichtlinie verschoben, sodass nur die Fdl, die die Technik haben, auch die Regeln kennen müssen. Im Richtlinien-Teil der Tf wurde ein Hinweis auf die „TU ZMB“ ergänzt.
- Die „Sonderbestimmungen für das Streckennetz der Berliner S-Bahn (SBS)“ werden als Zusätze 31 in die Fahrdienstvorschrift aufgenommen. Dabei sind die einzelnen Regeln den entsprechenden Richtlinien 408 zugeordnet. Die Zusätze erhalten nur die betroffenen Anwender.
- Die Wortlaute zum Sperren von Weichen und Gleisen beim Rangieren und Züge fahren wurden angeglichen (Fdl).
Historisch lässt sich nicht mehr rekonstruieren, wie es zu den unterschiedlichen Wortlauten kommen konnte. Mit der Aktualisierung 5 sind sie wieder gleich.
- Aufnahme der internen Regeln der DB InfraGO AG zu Ne 14 als Flankenschutzeinrichtung (Tf und Fdl)
Wichtig für Strecken mit ETCS-Level 2 ohne Hauptsignale, jedoch nur bei neueren Technikständen möglich. Für die Strecken der VDE 8.1 und VDE 8.2 ohne Hauptsignale wird es zusätzliche Regeln geben. Notwendig wird dies, da auf diesen Strecken ein Wechsel in die Betriebsart SH (Shunting) bewirkt, dass auf den daneben liegenden Gleisen keine Fahrtstellungen möglich sind bzw. zugelassene Fahrtstellungen in Halt fallen.

Zusätzliche Änderungen im Rangierregelwerk

- Streichung aller Begriffe die nicht mit dem Rangieren im Zusammenhang stehen (Tf und Fdl)
Anwender, die ausschließlich mit dem Rangierregelwerk

arbeiten, sollen nicht mehr mit tätigkeitsfremden Begriffen konfrontiert werden. In diesem Sinne wurden die Begriffserklärungen bereinigt.

- Aufnahme der Begriffe „Gelenkwagen“ und „Wageneinheit“ (Tf und Fdl)
Neu und doch alt. Die Begriffe sind aus der Richtlinie 408.5818 (Richtlinie für die Planer) in die Richtlinien für die Anwender übertragen worden.
- Erweiterung der Aufgabenübertragung auf den Rangierbegleiter (Tf)
Einem Rangierbegleiter können nun immer die Aufgabe der Fahrwegbeobachtung übertragen werden, wenn der Tf sie nicht selbst wahrnehmen kann. Diese Änderung beruht auf einem Hinweis eines Anwenders, der bemerkte, dass es bei Bauarbeiten öfters dazu kommt, dass der Tf zwar auf der Spitze eines Fahrzeugs sitzt, aber nicht den Fahrweg beobachten kann. Beispielsweise beim Rangieren mit einem Zweibegebagger, der nicht schwenken darf oder kann.
- Überführung von Regeln in die Richtlinie 915 zum Thema Bremsen (Tf)
Manchmal sucht auch ein Regelwerk eine neue Heimat. Der Inhalt der Regeln 408.4831 Abschnitt 2, Absatz (3) „Für das Festlegen {...} kann in örtlichen Zusätzen zugelassen sein, dass {...} Hemmschuhen nur nach der Talseite hin genügt oder dass auf das Festlegen verzichtet werden darf.“ Diese Regel wurde ohne Änderung an die Kollegen der Bremsvorschrift übergeben.
- Ausschalten des Selbststellbetriebs (SB) bei Kleinwagenfahrten (Tf und Fdl)
Vermutlich ein Kopierfehler hat dazu geführt, dass bei den Regeln zu Kleinwagenfahrten das Ausschalten des SB nicht gefordert wurde. Dies wird nun richtiggestellt.

Den aufmerksamen Lesern wird nicht entgangen sein, dass in der Aufzählung keine Rede von der Einführung der europäischen Befehle ist. Durch die erst vor kurzem erfolgte Veröffentlichung der Änderungsfassung zur „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union“ (TSI OPE 2023),

war die Aufnahme der entsprechenden europäischen Vorgaben nicht mehr möglich. Damit steht auch schon das Thema der nächsten großen Aktualisierung der FV fest. Die Umsetzung der Vorgaben zur Interoperabilität wird die nachfolgende große Aktualisierung dominieren. Auch die Regeln zum digitalen Befehl müssen für ihren Einzug in die FV auf eine der nächsten Aktualisierungen warten. Im digitalen Knoten Stuttgart wird es in der kommenden Zeit eine Pilotierung der Anwendung und der Regeln des digitalen Befehls geben.

Bezüglich der Aktualisierungsrhythmen gab es, beginnend mit der Version 4.1 der FV, eine weitere Neuerung. Die Versionsbezeichnungen und damit auch die Arten der Aktualisierung werden sich künftig unterscheiden.

Neuerung bei der Versionierung von internen Richtlinien der FV der DB InfraGO AG

Die Zahl vor dem Punkt

Hier bleibt alles beim Alten. Wie die Aktualisierung 5 werden die Aktualisierungen mit den ganzen Zahlensprüngen immer zum Fahrplanwechsel ein Jahr vor der Inkraftsetzung erscheinen. Außerdem wird bei dieser Aktualisierung immer die gesamte Familie der 408 Richtlinien um eine Zahl angehoben (oder wir beginnen bei einer Neuauflage wieder bei Null). Das bedeutet, die Richtlinien 408.01-06 (Fahrdienstleiter Teil), 408.11-16 (Planung EIU, Vorgaben für das Betriebsstellenbuch), 408.21-27 (Triebfahrzeugführer Teil), 408.31-37 (Planung EVU, Angaben für das Streckenbuch), 408.48 (Rangieren Tf + Fdl) und 408.58 (Planungsregeln für das Rangieren im Betriebsstellenbuch und Streckenbuch) haben die gleiche Version.

Die Zahl nach dem Punkt

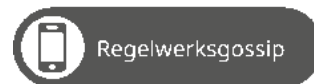
Das ist neu und wurde mit den Regeln zu Mängeln am Oberbau in der Aktualisierung 4.1 begonnen. Diese Aktualisierungen werden wir künftig immer dann machen, wenn es früher eine interne Weisung gegeben hätte. Außerdem wird es vorkommen, dass wir auf diese Art vorhandene Weisungen in den Fdl-Teil der FV überführen oder redaktionelle Änderungen vornehmen. Beispielsweise so, wie ab 1. Januar 2024 die Bezeichnung „DB Netz AG“ und Organisationskürzel auf die „DB InfraGO AG“ geändert wurden.

Aktualisiert werden immer nur die betroffenen Richtlinien und nur für die betroffene Richtlinienfamilie wird ein neues Handbuch erstellt.

Richtig spannend, zumindest in Sinne des Regelwerks, wird es, wenn eine große Aktualisierung der kompletten Richtlinienfamilie veröffentlicht wurde, diese noch nicht gilt, wir aber eine Aktualisierung der noch gültigen FV veröffentlichen. In diesem Fall werden in der veröffentlichten, aber noch nicht gültigen Richtlinie die unterjährigen Änderungen eingearbeitet. Klingt kompliziert? Ist es für die Anwender jedoch nicht. Allerdings ist es für uns Fachautoren aufwendiger und komplizierter, den Überblick zu behalten.

Noch leichter wird es für Sie als Anwender, wenn die digitale FV – der Thalamus – über die dienstlichen Endgeräte benutzt werden kann. Ab diesem Zeitpunkt haben Sie die aktuelle Version der FV immer in der Hand. Der Thalamus ist seit Ende des Jahres 2023 für alle Fdl der DB InfraGO AG verfügbar.

Und wer gerne noch mehr über den Thalamus erfahren möchte, dem sei mein Podcast, „Regelwerksgossip“, ans Herz gelegt. Alle Mitarbeiter des DB-Konzerns finden ihn über den nebenstehenden QR-Code im DB-Planet.





Qualifizierung

Regelmäßige Fortbildung 2024 für Betriebspersonale bei der DB Regio AG

Thomas Schmidt, Seniorreferent Qualifizierung Triebfahrzeugführer, DB Regio AG, Frankfurt am Main

Die jährliche regelmäßige Fortbildung der Betriebspersonale (nach § 54 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) bei der DB Regio AG dient dazu, bereits bekannte fachliche Inhalte aufzufrischen und Neuerungen zu schulen.

Zu den „Betriebspersonalen“ zählen Triebfahrzeugführer (Tf), Kundenbetreuer mit betrieblichen Aufgaben (also Zugführer/Zugschaffner), Rangierbegleiter sowie Zugvorbereiter, örtliche Aufsichten und Weichenwärter der DB Regio AG. Die zentral vorgegebenen Inhalte können/sollen noch um regionale Inhalte ergänzt werden, um in der regelmäßigen Fortbildung auch den regionalen Bezug sicherzustellen.

Generell wird in der regelmäßigen Fortbildung besonderer Wert auf eine aktivierende Vermittlung gesetzt. So werden z.B. zu bestimmten Sachverhalten kurze Filmsequenzen gezeigt und die Teilnehmenden nach dem richtigen Verhalten in den Situationen befragt. Ebenso wurden Themen als Quiz gestaltet, um spielerisch (und doch ernsthaft) Sachverhalte aufzufrischen und zu trainieren.

In diesem Artikel wollen wir Ihnen einen Überblick über die wichtigsten Regio-weit relevanten Themen geben.

Themen für Triebfahrzeugführer mit Zusatzbescheinigung Klasse AB1 (Tf) – 5,33 Unterrichtseinheiten (UE) – 240 Minuten (Min)

Mächtig Betrieb – Verhalten nach einer PZB-Zwangsbremsung (45 Min)

„Mächtig Betrieb“ ist ein konzernweites Programm, welches in verschiedenen Ausbaustein (hier: „TeamDB im Bahnbetrieb“) Probleme offen anspricht und Lösungen erarbeitet.

Für die regelmäßige Fortbildung 2024 für die DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG und DB InfraGO AG wurde erstmals ein gemeinsames Thema ausgewählt und für Tf und Fahrdienstleiter (Fdl) erarbeitet: Verhalten nach einer PZB-Zwangsbremsung.

Hierbei wird die Kernaussage aus dem Regelwerk bekräftigt, dass Tf und Fdl gemeinsam die Ursache ermitteln sollen und sich dann die folgenden Handlungen daraus ergeben. Anhand mehrerer Beispiele wird dies verdeutlicht und auf die Wichtigkeit einer klaren Kommunikation miteinander hingewiesen.

Regelwerksaktualisierungen (75 Min)

Ein Kernbestandteil der jährlichen zentralen regelmäßigen Fortbildung sind immer die bevorstehenden Änderungen von Regelwerken. Für 2024 werden die bevorstehenden Änderungen zum Dezember 2024 in den Richtlinien (Ril) 301, 408 sowie die Novelle zur Fahrgastrechtverordnung geschult und die Aktualisierung 6 des Betriebsregelwerkes (BRW) aus Dezember 2023. Ebenso wird nochmals auf die seit Juli 2023 gültige Aktualisierung der Ril 915.0109 geschaut.

Energiesparende Fahrweise (20 Min)

Im Zuge steigender Energiepreise und des Klimawandels hat das Thema bei der Deutschen Bahn AG eine hohe Bedeutung.

In diesem Teil der regelmäßigen Fortbildung werden den Teilnehmenden die entstehenden Kosten bei unterschiedlichen Varianten der Abstimmung von Triebfahrzeugen (Tfz) vor Augen geführt und so auf das Einsparpotenzial hingewiesen. Ebenso wird in einem Quiz-Format an die unterschiedlichen Fahrstrategien erinnert.

IT-Sicherheit (15 Min)

Mit einer zunehmend digitalen Arbeitswelt steigen auch die Herausforderungen für alle Mitarbeitenden, die persönlichen Endgeräte auf einem aktuellen und sicheren Softwarestand zu halten. Umgekehrt wird darauf hingewiesen, dass nicht dem aktuellen Sicherheitsstandard entsprechende Geräte für den DB-Bereich deaktiviert werden.

In dieser Unterrichtssequenz wird auf die Update-Funktion hingewiesen und die Teilnehmenden sollen ihre Endgeräte auf die aktuellen Softwarestände kontrollieren und ggf. aktualisieren.

Bahnbetrieb und Sicherheitskultur (50 Min)

In diesem Themenbereich werden Vorfälle aufgearbeitet, welche sich in den vergangenen Jahren ereignet hatten, Schwerpunkte bei Simulatortrainings bildeten oder wenn sich betriebliche „Gewohnheiten“ änderten.

- **Stichstreckenblock und Fernsprechbuch führen**
Die Infrastrukturbetreiber verwenden immer häufiger bei Bauarbeiten das Verfahren „Stichstreckenblock“ gegenüber dem sonst verwendeten Verfahren „Sperrfahrt“. Daher werden hier ausführlich die Regeln zum Befahren einer Stichstrecke erörtert.
- **Anschließender Weichenbereich**
Hier werden anhand verschiedener betrieblicher Situationen die Kenntnisse zum Befahren des anschließenden Weichenbereichs aufgefrischt. Dazu werden verschiedene Fahrweisen beschrieben, zu denen die Teilnehmenden die richtigen Signalbilder zuordnen müssen (Abbildung 1).
- **Sichern von Bahnübergängen**
Hier wird der Ablauf einer technischen Sicherung eines Bahnübergangs spielerisch als Quiz wiederholt (Abbildung 2).
- **Fahrwegbeobachtung beim Rangieren/ Signalverfehlungen vorbeugen**
In diesem Themenbereich geht es um richtige und falsche Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Oftmals führte in der Vergangenheit eine fehlerhafte Kommunikation zu ungewollten Ereignissen.

Eine Rangierfahrt wird dazu als Filmsequenz eingespielt. Die Teilnehmenden im Unterricht

beobachten die Szene und beurteilen dann, was nicht „gut gelaufen“ ist (Abbildung 3).

Bremsvorschrift Ril 915 (15 Min)

Tf sind Bremsproberechtigte und müssen auch in dieser Funktion fortgebildet werden. Die praktische Anwendung der Bremsvorschrift (Brevo) wird anhand eines Beispiels „Ausfall von Bremseinrichtungen“ besprochen. Dabei kann zwischen Beispielen von „lokbespannten Zügen“ oder „Triebzügen“ ausgewählt werden. Im Idealfall wird das Thema noch im Praxistraining vertieft.

Diversität (20 Min)

Das Thema „Diversität“ hat viele Facetten, welcher man sich oftmals (noch) nicht bewusst ist. Bei den Eisenbahnen kamen immer schon sehr viele verschiedene Menschen mit z.B. unterschiedlichen Nationalitäten oder Religionen zum Arbeiten zusammen und dies wird sich in Zukunft noch verstärken. Daher wurde aus dem Themenfeld „Diversität“ das einzelne Thema „Diskriminierung am Arbeitsplatz“ in die regelmäßige Fortbildung aufgenommen, um alle Mitarbeitende der DB AG auf die im Konzern geltenden Regeln aufmerksam zu machen und evtl. Betroffene auf Hilfsangebote hinzuweisen. Für die Durchführung wurde ein Film erstellt, welcher die wesentlichen Aspekte darstellt.

Zusätzlich zu den 5,33 Unterrichtseinheiten (UE) – 240 Min

Praxistraining auf Tfz (ca. 90 Min)

Im Praxistraining auf Tfz sollen die Themen

- Auf- und Absteigen auf bzw. von Tfz
- Verhalten auf innerbetrieblichen Verkehrswegen
- Anwendung der VDE-Sicherheitsregeln bei der Störungssuche
- Ausfall von Bremseinrichtungen am ersten/ letzten Fahrzeug

trainiert werden. Dafür ist ein Zeitanteil von ca. 90 Min vorgesehen.

Zentrales E-Learning (Asynchrones Lernen – 15 Min)

Weiterhin werden zwei zusätzliche „Web based Trainings (WBT)“ in der DB Lernwelt bereitgestellt, welche der Teilnehmende im Laufe des Jahres zusätzlich zum Präsenzunterricht als Selbstlerninheit absolvieren muss. Es geht dabei um „Richtiges Verhalten bei IT-Sicherheitsvorfällen“ und „Phishingmails erkennen“ mit einem Zeitanteil von 15 Min.

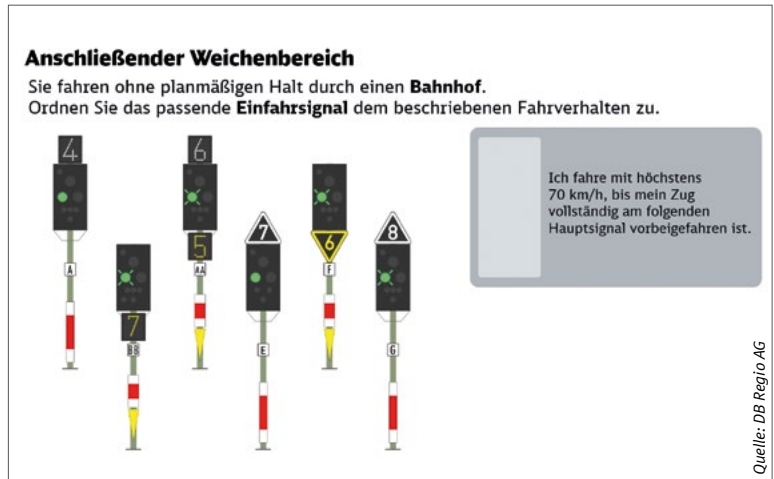


Abbildung 1: Beispielgrafik „Quiz – Anschließender Weichenbereich“

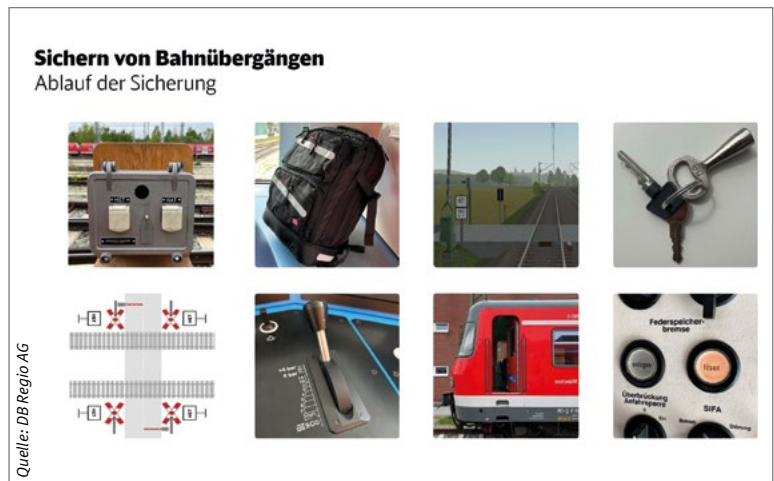


Abbildung 2: Beispielgrafik „Quiz – Sichern von Bahnübergängen“



Abbildung 3: Beispielgrafik zur Filmsequenz „Fahrwegbeobachtung beim Rangieren/Signalverfehlungen vorbeugen“

Beide Themen gewinnen bei einer zunehmenden Digitalisierung der Arbeitswelt immer mehr an Bedeutung und es ist notwendig, die DB AG und ihre Mitarbeitenden vor „digitalen Angriffen“ zu schützen.

Weitere WBT können als regionale Kurse aus der „Wissen kompakt“-Reihe zusammengestellt und den Tfz zugewiesen werden. Diese über 100 WBT stehen allen Tf für freiwilliges Selbstlernen in der DB Lernwelt zur Verfügung.

Themen für Zugführer und Zugschaffner (0,66 UE – 30 Min)

Zugführer und Zugschaffner (Zf/Zs) sind Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) mit betrieblichen Zusatzqualifikationen. Daher benötigt diese Gruppe außer dem großen Themenspektrum der regelmäßigen Fortbildung der KiN in den „kundendienstlichen Themen“ noch weitere Fortbildungsthemen aus dem Bahnbetrieb. Somit werden hier die für die Zielgruppe relevanten Regelwerksänderungen aus den Ril 301, 408 und die Aktualisierung 6 des BRW geschult.

Themen für Triebfahrzeugführer mit Zusatzbescheinigung-Klasse A (Lrf) (4 UE – 180 Min)

Diese Gruppe zählt nach dem Regelwerk zu den Tf, deshalb werden trotz abweichendem Einsatzgebiet gegenüber Tf der Klasse AB1 ähnliche Themen in der Fortbildung geschult. Somit finden sich hier die Themen „Mächtig Betrieb“, „Diversität“, „Energiesparende Fahrweise“, „IT-Sicherheit“ sowie „Bremsvorschrift 915“ genau wie beim Strecken-Tf wieder. Die „Regelwerksaktualisierungen“ sind auf die von Rangier-Tf benötigten Regeln reduziert.

Unter „Bahnbetrieb und Sicherheitskultur“ wird „Fahrwegbeobachtung beim Rangieren/Signalverfehlungen vorbeugen“ wiederholt. Weiterhin werden auch für diese Zielgruppe die WBT in der DB Lernwelt bereitgestellt, welche die Teilnehmenden im Laufe des Jahres zusätzlich zum Präsenzunterricht als Selbstlerneinheit absolvieren müssen. Es geht dabei um „Richtiges Verhalten bei IT-Sicherheitsvorfällen“ und „Phishingmails erkennen“ mit einem Zeitanteil von 15 Min, da die gleiche Relevanz des Themas wie beim Strecken-Tf besteht.

Auch für diese Zielgruppe können weitere WBT der „Wissen kompakt“-Reihe als regionale

Kurse zugewiesen werden, welche für freiwilliges Selbstlernen in der DB Lernwelt zur Verfügung stehen.

Themen für Rangierbegleiter (2,33 UE – 105 Min)

Die Rangierbegleiter müssen als Betriebsbeamte ebenfalls regelmäßig fortgebildet werden. Diese Funktion kann jedoch als zusätzliche Qualifikation, z.B. bei KiN mit betrieblichen Aufgaben, vorhanden sein. Somit finden sich hier die Themen „Diversität“, „IT-Sicherheit“ sowie „Bremsvorschrift 915“ wie bei den Tf wieder. Die „Regelwerksaktualisierungen“ sind auf die von Rangierbegleitern benötigten Regeln reduziert. Unter „Bahnbetrieb und Sicherheitskultur“ wird „Fahrwegbeobachtung beim Rangieren/Signalverfehlungen vorbeugen“ wiederholt.

Ein zentral vorgegebenes E-Learning ist für diese Zielgruppe nicht vorgesehen, jedoch können auch hier regionale Kurse in der DB Lernwelt angelegt werden.

Themen für Zugvorbereiter, Weichenwärter und örtliche Aufsichten (1 UE – 45 Min)

Bei diesen Mitarbeitenden werden die ihren Einsatzbereich betreffenden Themen aus dem Bahnbetrieb angesprochen. Dazu gehören die „Diversität“, IT-Sicherheit“ und wenige Regelwerksänderungen aus der Aktualisierung 6 des BRW. Diese Funktionsgruppen erhalten ggf. noch weitere funktionspezifische Fortbildungsmaßnahmen.

Fazit

Im Jahr 2024 werden wieder viele aktuelle und interessante Themen für die Mitarbeitenden vorgegeben. Eine Umsetzung derer ist nicht nur für das Unternehmen DB Regio AG ein Gewinn, sondern auch für jeden Einzelnen persönlich.

Bitte arbeiten Sie sicher und bleiben Sie gesund!

Fortbildung für Örtliche Planer Betrieb

Verpflichtende Schulungsveranstaltung für alle ab 2024

Julia Franz, Onboarding Digitalisierung des Bahnbetriebs in der Qualifizierung, und Dennis Begger Senior-Referent fachliche Qualifizierung, Fachautor Qualifizierungsregelwerk und Notfallmanager, beide DB InfraGO AG, Frankfurt am Main

Um mit den sich stetig anpassenden/wandelnden Entwicklungen und Anforderungen Schritt zu halten, ist die kontinuierliche Weiterbildung von Örtlichen Planern Betrieb von zentraler Bedeutung. Im Jahr 2024 steht hier eine Veränderung an: Die Fortbildungen für Örtliche Planer Betrieb werden für alle verpflichtend durchgeführt, um Kenntnisse, Fertigkeiten und Handlungssicherheit zu erhöhen. Anschließend wird diese Maßnahme bewertet und daraus abgeleitet, ob die folgende Fortbildung (voraussichtlich im Jahr 2026) ebenfalls verpflichtend abgehalten wird.

Wie wird die Fortbildung aussehen?

Die zweitägige Schulungsveranstaltung wird sich wie auch in den Vorjahren über 15 Unterrichtseinheiten erstrecken. Neu ist eine Lernerfolgskontrolle (LEK) zur Feststellung der Wirksamkeit zum Abschluss der Fortbildung, einhergehend mit einer Dokumentation im Modul „Nachweispflichtige Qualifikationen (NAQ)“ des Personalsystems PeopleSoft. Die Einbuchung in die Kurse erfolgt eigenverantwortlich durch die Regionen (Produktnummer Vc9898 bei DB Training). Durchgeführt werden die Schulungsveranstaltungen in regionalen Trainingszentren von DB Training durch qualifizierte Trainer.

Inhalte der Fortbildung

Identifiziert wurden die Inhalte der Fortbildung 2024 durch eine bundesweite Themenabfrage in den Regionen sowie den zentralen Fachabteilungen. Daneben flossen Erkenntnisse aus Ereignissen, Kontrollen sowie Audits der vergangenen Jahre ein. Die Themen wurden anschließend durch Fachexperten bewertet und ausgewählt. Der finale Qualifizierungsbedarf erfolgte in enger Abstimmung mit den Fachbeauftragten der Regionen und unter Einbindung der Organisation des Eisenbahnbetriebsleiters, wodurch eine ganzheitliche und praxisnahe Fortbildung sichergestellt wird.

Konkret werden folgende Themen in der Fortbildung geschult:

- Richtlinien 408 Aktualisierung 5
- Arbeiten an GSM-R-Anlagen

- Betriebliche Mitteilungen/Weisungen und Auftragsbuch
- IT-Themen bei Einrichtung neuer Stellwerke/Aufrüstung Bestandsstellwerke
- Zusammenarbeit mit Leit- und Sicherungstechnik (LST), insbesondere Fokus auf die Aktualisierung der Beschreibung der Signalanlagen
- Benutzerfreundliche Aktualisierung der Betriebsstellenbücher, insbesondere Fokus auf Anhänge

Ziel der Fortbildung

Das Ziel der verpflichtenden Fortbildung ist, die Kenntnisse und Fertigkeiten der Örtlichen Planer Betrieb zu aktualisieren und somit ihre Handlungssicherheit zu erhöhen.

Fazit

Durch die systematische Ermittlung und Auswahl der Fortbildungsinhalte sowie die enge Zusammenarbeit mit Fachexperten in den Regionen wurde eine Fortbildung entwickelt, welche die Örtlichen Planer Betrieb ideal darauf vorbereitet, aktuelle und künftige Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen. Weitere Informationen zum Thema sind auf der internen SharePoint-Webseite „Betrieb und Qualifizierung“ abgelegt.

UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

**Wir betreten den Gleisbereich
nur nach Unterweisung.**

Sicherheit im und am Gleis

Neue Plakatserie zu den lebenswichtigen Regeln

Dr.-Ing. Knut Dumke, Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB), Geschäftsbereich Arbeitsschutz und Prävention, Referat Prävention – Bereich Bahn, Frankfurt am Main

Neben den Safety-Check-Karten und einem Animationsfilm zu den lebenswichtigen Regeln im Gleisbau stellt die UVB nun auch eine Plakatserie zur Verfügung.

UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

GEMEINSAM SICHER!
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen Regeln gibt es auch digital.

Wir melden uns beim Arbeitsverantwortlichen auf der Baustelle an und ab.

Sicherheit im und am Gleis muss für alle Betroffenen höchste Priorität besitzen.

Um dies zu verdeutlichen und die Sicherheit bei Arbeiten im und am Gleisbereich (Bau- und Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur) mit ihrer Bedeutung nachhaltig im Bewusstsein aller Beteiligten zu verankern, hat die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) in Kooperation mit der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU) unter Beteiligung der DB Netz AG (seit 1. Januar 2024 verschmolzen mit der DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG) in der

Vergangenheit verstärkt und wiederholt auf dieses Thema hingewiesen.

Aktuell bietet die UVB zusätzlich eine Auswahl von Plakaten zu den lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau an.

Vorhandene Gefährdungen – unzureichende Maßnahmen

Arbeiten im und am Gleis finden in vielerlei Formen statt – oftmals zeitlich parallel zum Eisenbahnbetrieb. Nicht immer ist es möglich,



UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

Wir benutzen nur die vorgeschriebene Zuwegung zur Baustelle und benutzen grundsätzlich Verkehrswege außerhalb des Gleisbereichs.

eine zweigleisige Strecke bzw. das Arbeits- und/oder Nachbargleis zu sperren.

Zwar werden die Gefährdungen durch den Bahnbetrieb grundsätzlich gesehen bzw. erkannt, aber in der Praxis wird gelegentlich vergessen, die Arbeiten bei der für den Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BzS) des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) anzuzeigen. Oder es sind Sicherungsmaßnahmen für die jeweiligen Arbeiten durch die BzS im Sicherheitsplan festgelegt, werden aber vor Beginn der Arbeiten nicht oder nicht vollständig umgesetzt.

Die Gründe hierfür sind seit jeher ähnlich – häufig hört man folgende Aussagen:

- „nur mal kurz etwas im Gleisbereich gucken oder wegarbeiten“,
- „da bekommen wir jetzt keine Gleisspernung“,
- „wer ist die BzS oder wem und wieso muss ich das anzeigen“,
- „das merkt doch keiner, wenn wir nur mal schnell und kurz...“,
- „das haben wir noch nie mit einer Sicherungsmaßnahme gemacht“.

UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

GEMEINSAM SICHER!
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen Regeln gibt es auch digital.

Wir arbeiten im und am Gleis nur unter wirksamen Sicherungsmaßnahmen.

Bei den lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau geht es nicht um die Frage, wer einen Fehler gemacht hat und warum dieser Fehler gemacht wurde. Ziel ist es vielmehr, durch ständige Präsenz des Themas „Sicherheit“ die Beschäftigten und Führungskräfte zum richtigen Verhalten zu motivieren und das richtige Verhalten bei allen Beteiligten auch im Tagesgeschäft und unter Zeitdruck zu verinnerlichen.

Im Rahmen der Präventionskampagne „BAU AUF SICHERHEIT – BAU AUF DICH“ der BG BAU starteten im Juni 2021 die gemeinsamen

Aktionen. Nach der Unterzeichnung der „Charta für Sicherheit bei Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ durch die BG BAU, die UVB, die DB Netz AG sowie durch ein breites Bündnis aus Bau- und Bahnindustrie wurden als neues Präventionsmittel die „neun lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau“ formuliert und erarbeitet.

Nach Erstellen der Safety-Check-Karten zu dem Thema wurde in Kooperation zwischen BG BAU und UVB ein Animationsfilm zu den „neun lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau“



UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

**GEMEINSAM
SICHER!**
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen
Regeln gibt es auch digital.

**Wir prüfen vor Arbeitsbeginn,
ob die akustischen Warnsignale
der Sicherung für uns sicher
wahrnehmbar sind.**

hergestellt. Dieser steht mit Untertiteln in 18 Sprachen zur Verfügung und eignet sich sehr gut für Unterweisungen und Schulungen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten.

Neue Plakatserie

Die sechs Plakate zu den „lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau“ stellen folgende Regeln dar:

- Wir betreten den Gleisbereich nur nach Unterweisung.

- Wir melden uns beim Arbeitsverantwortlichen auf der Baustelle an und ab.
- Wir benutzen nur die vorgeschriebene Zuwegung zur Baustelle und benutzen grundsätzlich Verkehrswege außerhalb des Gleisbereichs.
- Wir arbeiten im und am Gleis nur unter wirksamen Sicherungsmaßnahmen.
- Wir prüfen vor Arbeitsbeginn, ob die akustischen Warnsignale der Sicherung für uns sicher wahrnehmbar sind.
- Wir telefonieren grundsätzlich nicht im Gleisbereich.

UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

GEMEINSAM SICHER!
Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau

Die lebenswichtigen Regeln gibt es auch digital.

Wir telefonieren grundsätzlich nicht im Gleisbereich.

Zusätzlich werden alle „neun lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau“ in einem weiteren Plakat übersichtlich und zusammenhängend dargestellt.

Die dargestellten lebenswichtigen Regeln sind bekannt und selbsterklärend. Die Plakate greifen in der bereits bekannten grafischen Form nur die positiven Darstellungen auf, d.h. eine fehlerhafte bzw. negative Darstellung – wie sie als Gegenüberstellung zur Darstellung des richtigen Verhaltens auf den Safety-Check-Karten zu finden sind – erfolgt auf den Plakaten nicht.

Gedacht sind die Plakate als „Hingucker“ in Meistereien, Werkstätten, Betriebs- und Sozialräumen – zum Informieren und Sensibilisieren aller Beteiligten.

Sie können natürlich auch im Rahmen von Unterweisungen herangezogen sowie inhaltlich erläutert und diskutiert werden.

Mitgliedsunternehmen der UVB können ab sofort einzelne oder alle Plakate über das Mediacenter auf der Homepage unter den dort genannten Bestellnummern kostenfrei

GEMEINSAM SICHER!

Die lebenswichtigen Regeln gibt es auch digital.

UVB
Unfallversicherung
Bund und Bahn

Die lebenswichtigen Regeln für den Gleisbau



1

Wir kennen die Gefahren aus dem Bahnbetrieb.



2

Wir betreten den Gleisbereich nur nach Unterweisung.



3

Wir melden uns beim Arbeitsverantwortlichen auf der Baustelle an und ab.



4

Wir benutzen nur die vorgeschriebene Zuwegung zur Baustelle und benutzen grundsätzlich Verkehrswege außerhalb des Gleisbereichs.



5

Wir arbeiten im und am Gleis nur unter wirksamen Sicherungsmaßnahmen.



6

Wir prüfen vor Arbeitsbeginn, ob die akustischen Warnsignale der Sicherung für uns sicher wahrnehmbar sind.



7

Wir kennen den Schaltzustand der Oberleitung und halten den Schutzabstand ein.



8

Wir telefonieren grundsätzlich nicht im Gleisbereich.



9

Wir benutzen nur geeignete und zur Verfügung gestellte persönliche Schutzausrüstungen.

Bildnachweise: © DPWLS, Bildergemeinschaft Gleisbau - BG BAU / In Kooperation mit dem BG BAU

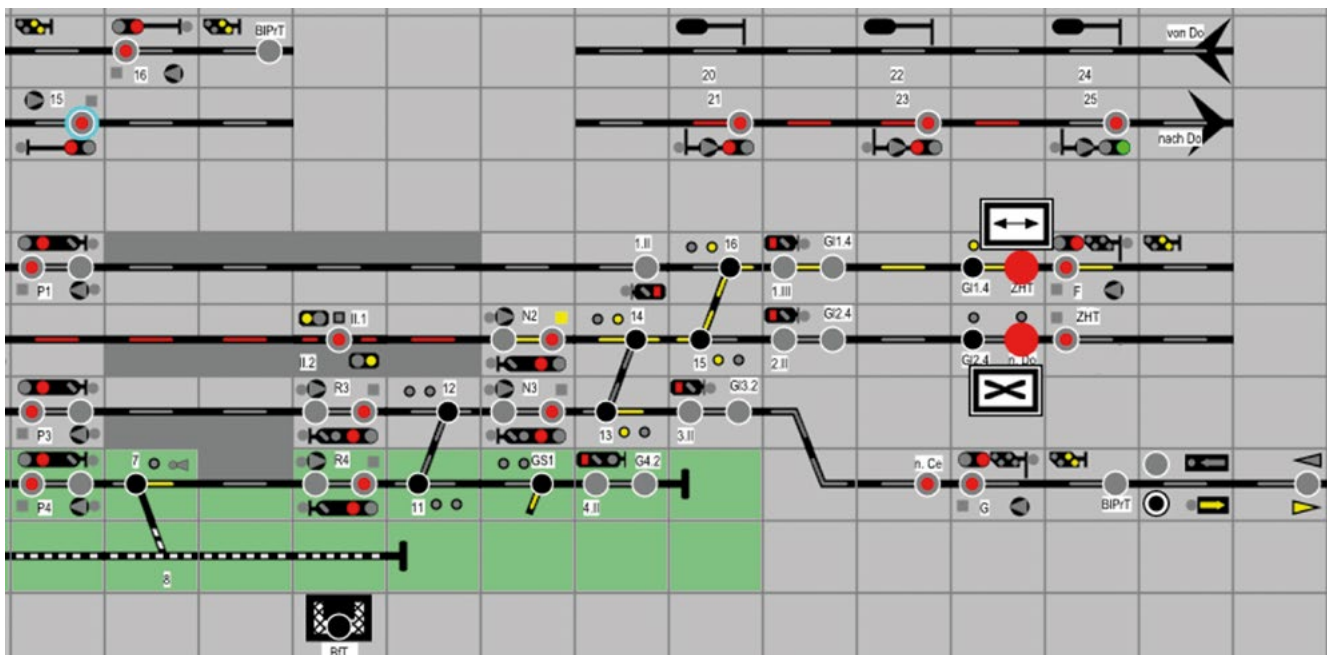
bestellen: <https://www.uv-bund-bahn.de/service-und-medien/mediencenter/>

Nicht-Mitgliedsunternehmen können die Plakate gegen eine Schutzgebühr kostenpflichtig bestellen.



Weitere Informationen zur Charta, zu den Safety-Check-Karten mit den neun lebenswichtigen Regeln im Gleisbau sowie zum Animationsfilm erhalten Sie unter <https://www.uv-bund-bahn.de/arbeitschutz-und-praevention/fachthemen/bahn/projekte/>





Ausschnitt aus dem Stelltisch des Bahnhofs Kleinstadt

Quelle: DB InfraGO AG

Feedback zu:

„Mein erster Befehl“

Rainer Meffert, DB Engineering & Consulting, Hub Israel

Auf den Beitrag „Mein erster Befehl“ in BahnPraxis B 4/2023 gab es viele Rückmeldungen – als Fragen, als Anregungen oder als Hinweise. Zu interessant, um nur dem Einreicher zu antworten. Deshalb geben wir hier einige Fragen nebst Antworten und Hinweisen wieder.

Befehl ausdrucken

Frage

Ist ein Befehl, der über den PC ausgefüllt ist und doppelt ausgedruckt wird, gültig? (Unterschrift natürlich in händischer Form nach dem Ausdruck).

Im Detail: Ich bin auf Stellwerken als Fahrdienstleiter (Fdl) tätig, wo ich in der Regel Befehle direkt dem Triebfahrzeugführer (Tf) übergebe. In Richtlinie (Ril) 408.0411 1 steht nur, dass hierfür in der Regel der Vordruck 408.0411V01 zu verwenden ist (welcher ja der Datei im Anhang gleich ist). Als Durchschlag (eben ohne Blaupapier) wird beim Druck 2x ausgewählt und der Duplexdruck für beidseitig genutzt.

Bis jetzt konnte mir noch keiner beantworten, ob dies nun erlaubt ist oder nicht.

Über eine Antwort würde ich mich riesig freuen.

Antwort

Was wäre, wenn eine Nachbestellung für Befehlsvordrucke nicht rechtzeitig einträte und der letzte Vordruck aufgebraucht wäre? Die Ril 408.0411 1 (1) regelt im 2. Satz: „Wenn der Vordruck ausnahmsweise nicht vorhanden ist, muss der Wortlaut des Vordrucks angewendet werden.“

Fdl oder Tf könnten demnach einen Befehl auf ein Stück Blanko-Papier schreiben. Sie müssten hierzu sowohl die zutreffenden vorgedruckten Texte auf das Papier schreiben als auch

die einzutragenden variablen Texte. Dies ginge sowohl handschriftlich als auch mit einem PC bzw. dem Ausdruck am Drucker mit handschriftlicher Unterschrift (letzteres zumindest beim Fdl). Das ist aber ein zeitaufwendiges Vorgehen, weil alles aufzuschreiben wäre und damit der Vorteil des Vordruckes, nämlich dass vieles bereits vorgedruckt ist, verloren ginge. Soweit muss es aber nicht kommen. Man könnte auch ersatzweise einen Vordruck als Kopiervorlage verwenden oder eine Datei des Vordrucks ausdrucken. Hierbei spricht nichts dagegen, eine beschreibbare Datei des Vordrucks auch mit dem jeweils zutreffenden Inhalt auszufüllen und auszudrucken. Ob letzteres allerdings besser und schneller ist, als einen Originalvordruck zu verwenden, sei dahingestellt. Auch das Ausfüllen am PC kostet Zeit und verlangt Akribie, insbesondere bei den Streichungen. Ebenso kostet es Zeit, den Druckauftrag richtig anzustoßen und der eigentliche Druck kann auch dauern.

Standortmeldung – 1

Frage

Auf Seite 8 und 11 ist im Befehlskopf als Standort „Asig N2“ angegeben, in Ril 408.0411 ist es in den Beispielen mit „Sig N 301“, also ohne betriebliche Funktion vorgegeben. Ist beides richtig oder hat sich hier ein Fehler eingeschlichen?

Antwort

Beide Varianten sind richtig. Dies kann man wie folgt herleiten: Die Einträge in Ril 408.0411 und 408.2411 sind bewusst mit „Beispiele“ überschrieben. Was das bedeutet, kann man in den Erläuterungen zur Neuherausgabe der Richtlinien 408 vom 07.10.2014 (408.0100Z00) nachlesen. Dort steht auf Seite 3: „Beispiele für Befehle [...] In einzelnen Modulen sind Beispiele für Befehle aufgenommen worden. Aus Platzgründen ist [...] in den meisten Fällen jeweils nur ein Ausschnitt ohne Befehlskopf und Unterschriftenteil dargestellt. Beispiele für Befehlskopf und Unterschriftenteil sind im Modul 408.0411 dargestellt.“

„Beispiel“ bedeutet, dass typische Fälle ohne Anspruch auf vollständige Darstellung aller weiteren denkbaren Varianten wiedergegeben werden.“

Weiterhin lässt sich dies auch an den Beispielen in Ril 408.0411 direkt herleiten: Im ersten

Beispiel ist „Sbk 23“ angegeben. Wenn „Sig“ wie in der 4. Zeile dargestellt verbindlich wäre, müsste auch in der ersten Zeile „Sig 23“ stehen. Auch hier wäre beides richtig.

Standortmeldung – 2

Frage

Wir hatten kürzlich umfassende Diskussionen zwischen Tf und Fdl, es ging um die Standortangabe beim Diktieren eines Befehls. Die Fdl waren der Meinung, dass eine Gleisangabe nicht erforderlich ist, wenn der Standort durch die Signalbezeichnung eindeutig ist. Ein Tf antwortete hierauf, dass er während seiner langen Berufslaufbahn bisher noch nie einen Befehl ohne Gleisangabe erhalten habe, auch am Simulator nicht. Er forderte deshalb die Gleisangabe ein, da sie für ihn selbst nicht ersichtlich war. Diese Diskussion hat sich nicht beruhigt, denn im weiteren Tagesverlauf kamen Fdl und Tf weiterhin zusammen und es entstanden größere Verspätungen.

Nach unserer Recherche im Regelwerk ist die Gleisangabe tatsächlich nicht zwingend erforderlich, es steht dort zumindest nicht explizit beschrieben. Jedoch ist bei den Beispielen stets die Gleisangabe mit angegeben und ich meine, in der Aus-/ Fortbildung wurde nie das „Rgl/ Ggl/ Gl“ im Vordruck gestrichen („Lehrmeinung“). Daher kann ich das Verhalten des Tf nachvollziehen.

Könnten Sie das Thema nochmal beleuchten und klarstellen, wie mit der Gleisangabe umzugehen ist?

Antwort

Auch hier gilt: Beide Varianten sind richtig. Der Fdl trägt den Standort ein, den der Tf ihm meldet. Wenn der Tf nur die Signalbezeichnung angeben kann und das Gleis nicht angeben kann, dann ist dies gut so; wenn der Tf Gleis und Signalbezeichnung angeben kann, umso besser. Genau genommen ist die Signalbezeichnung das Genaueste, was der Tf melden kann, denn jede Signalbezeichnung ist in einer Betriebsstelle nur einmal vergeben. Und damit ist der Zweck der Standortmeldung erfüllt, nämlich Verwechslungen der Standortbestimmung des Fdl mit dem tatsächlichen Standort des Zuges zu erkennen und ggf. zu korrigieren. Neben der fachlichen Komponente hat Ihr Fall aber noch eine zwischenmenschliche Komponente: Der Tf meldet einen regelwerkskonformen Standort,

die Fdl sind damit zu Recht zufrieden, der Tf besteht darauf, dass ihm nicht bekannte Gleis zu ergänzen, die Fdl lehnt dies ab, es entsteht eine Diskussion und Verspätung – und das Ganze mehrmals. Wäre dies vermeidbar gewesen? Wir meinen: Ja. Die Fdl hätte dem Tf beispielsweise verraten können, wie das Gleis heißt und schon hätte der Tf es melden können. Und beim zweiten und dritten Mal hätte er es dann ja von vornherein gewusst. Das allein wäre aber zu einfach. Deshalb nachfolgend mehrere Appelle:

- Sie schreiben, die Beispiele in Ril 408.2411 sehen immer die Gleisangabe vor. Vielleicht könnten die Fachautoren der Ril 408 bei Gelegenheit ein Beispiel ohne Gleisangabe einfügen. Dann wäre dies quasi „amtlich“ abgesegnet.
- Sie schreiben, in der Aus- und Fortbildung wurde nie das „Rgl / Ggl / Gl“ vollständig gestrichen. Auch hier könnten Fälle geübt werden, die ohne „Gl“ auskommen.
- Vielleicht hat der Tf auch schon schlechte Erfahrungen in der Aus- und Fortbildung oder bei der Überwachung des Bahnbetriebs gemacht: Wurde ihm das Fehlen der Gleisangabe schon einmal als Fehler markiert, obwohl er es nicht besser hätte wissen können? Deshalb an dieser Stelle ein Appell an alle Menschen, die mit dem Rotstift an Befehle herangehen, sei es in der Aus- und Fortbildung, bei der Überwachung des Bahnbetriebes oder bei der behördlichen Aufsicht: Akzeptieren Sie solche Standortmeldungen, auch wenn sie nicht „bilderbuchmäßig“ sind.

Standortmeldung – 3

Manchmal hilft ein Blick in die Vergangenheit: Die Dokumentation des Standortes im Befehlskopf gibt es seit dem 13.12.2009. Sie wurde eingeführt, um eine Vorgabe der TSI „Betrieb“ formal umzusetzen. Dass der Tf dem Fdl den Standort seines Zuges vor dem Diktieren eines Befehls melden musste, war schon vorher geregelt. Die Standortangabe bei der Übermittlung schriftlicher Befehle wurde mit Bekanntgabe 5 zur FV 1972, gültig ab 27.05.1979 in dem damals neu eingeführten Anhang VIII -Betriebliche Bestimmungen für den Zugbahnfunk (ZBF), Abschnitt IV Übermittlung von Befehlen, Absatz 22 b) Nr. 5 eingeführt. Gleichzeitig wurde im § 25 „Schriftliche Befehle“ allerdings kein Hinweis auf diesen Anhang aufgenommen. Erst mit Einführung der „FV ,84“ (gültig ab 3.Juni 1984) hielt die Anordnung im § 25 Abs. 8 c) Einzug in den Textteil des damaligen § 25.

Seit 2009 ist geregelt, dass, wie und wo die Standortmeldung zu dokumentieren ist. Dies leistet einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit: Die Dokumentation wirkt dem Vergessen der schon vorher bestehenden Regel entgegen. Seit dieser Zeit gibt es Diskussionen zur Standortmeldung. Warum gab es diese Diskussionen vor 2009 nicht? Hier können wir nur mutmaßen: Die Beteiligten machen sich seit 2009 sicherlich mehr Gedanken zur Standortmeldung, weil sie dokumentiert wird und damit leicht überwachbar ist. Dabei waren Standortmeldungen auch vor 2009 überwachbar, denn die Gespräche über Zugfunk wurden auch zu dieser Zeit schon aufgezeichnet. Wir sehen die Diskussionen als etwas Positives: Sie zeigen, dass sich die Beteiligten Gedanken zum Thema machen, um genau und präzise zu arbeiten. Hier sei an eine alte Handwerkerregel erinnert: *Arbeite so genau wie möglich – ungenau wird es von selbst.*

Streben nach Genauigkeit leistet – neben der Regel selbst – einen wichtigen Beitrag zum sicheren Bahnbetrieb. Auf der anderen Seite lässt sich Genauigkeit nicht erzwingen, wo Genaues bzw. Genaueres in der Örtlichkeit nicht erkennbar ist. Vor allem sollte eine gegebene Ungenauigkeit nicht zur Bilderbuchlösung aufgehübscht werden oder zu rechthaberischen Grundsatzdiskussionen führen, die wertvolle Zeit kosten und uns am Ende nicht weiterbringen. Genau hier hilft der Blick zurück in die Zeit vor 2009: Damals konnte man mit solchen Situationen offenbar gut leben. Trauen wir uns dies auch im Jahre 2024!

Standortmeldung – 4

Manchmal hilft ein Blick über den Zaun. Deshalb hier ein Blick nach Israel: Der Befehlsvordruck der Israelischen Eisenbahn beginnt mit den Worten „Erklärung des Triebfahrzeugführers“. Das heißt: Der Tf „erklärt“ seinen Standort. Der Befehlsvordruck hat einen eigenen Unterschriftenteil – hier unterschreibt der Tf. Dies macht deutlich: Es ist Aufgabe und Verantwortung des Tf, seinen Standort zu melden.

Diktieren

Frage

Als interessierter Betriebseisenbahner, aber zusätzlich auch durch die Brille des Trainers Bahnbetrieb habe ich den Artikel „Mein erster Befehl“ in der *BahnPraxis B 4/2023* gelesen.

Vorneweg: Ich finde, es handelt sich um einen gut und praxisnah geschriebenen Artikel, den ich zukünftig auch aktiv an meine Teilnehmenden (insbesondere in der Funktionsausbildung zum Fdl) verteilen möchte.

Wir haben uns im Norden dazu auch fachlich ausgetauscht. Insbesondere zum Abschnitt „Diktieren“ (ab Seite 12) ist jedoch auffällig, dass die wiedergegebene Gesprächssequenz zwischen Fdl und Tf nicht dem Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls (408.0411A01, Abbildung 1) entspricht:

Wenn der Fdl dem Tf also aktiv für jeden Teil des Befehls mitteilt, was nun zu streichen ist, dann wird das Gespräch doch schnell recht komplex. Hier hat es sich tatsächlich bewährt – wie im Ablaufschema dargestellt – nur einmal eingangs dem Tf mitzuteilen, dass nicht Zutreffendes zu streichen ist.

Diese Regel findet sich zwar nicht explizit im Fließtext der Ril 408.0411, aber eben im

Ablaufschema. Wenn das Ablaufschema aber nicht nur empfehlenden, sondern verbindlichen Charakter haben soll (und so habe ich es bisher verstanden), wäre die Variante im BahnPraxis B-Artikel nicht ganz korrekt.

Daher bitte ich um Einschätzung der Situation und ggf. um Klarstellung.

Antwort

Zunächst einmal: Das Ablaufschema ist verpflichtend. Es leistet einen Beitrag dazu, die einzelnen Schritte beim Diktieren eines Befehls für beide Seiten einheitlich zu ordnen. Es lässt aber bezüglich des Hinweisens, nicht Zutreffendes zu streichen, Spielraum zu. Es gilt: Viele Wege führen nach Rom. Auch hier sind mehrere Varianten denkbar: Im einfachsten Fall ein pauschaler Hinweis, nicht Zutreffendes zu streichen bis hin zu genaueren Vorgaben, wie es unsere Fdl im Beispielfall mit dem Anfänger praktiziert hat. Wichtig ist: Als Fdl soll man sich bewusst sein, dass der Tf Zeit benötigt zum Ankreuzen, zum Eintragen des Textes und eben auch zum Durchstreichen von nichtzutreffendem Text. Die Details ergeben sich dann im Dialog. Ist am anderen Ende der Leitung ein Anfänger oder ein Routinier? Ist die Verbindungsqualität gut oder knistert es in der Leitung? Welche Rückmeldungen gibt der Tf? ...


Ziffernweises Diktieren von Zahlen

Ein Trainer will ab sofort nur noch das ziffernweise Diktieren von Zahlen vermitteln. Er kennt mehrere Fälle von Zahlendrehern, die durch das ziffernweise Diktieren wahrscheinlich hätten vermieden werden können.

Internationales Buchstabieralphabet

Ulf Deuter von DB Cargo begrüßt die durch die TSI Betrieb vorgegebene Umstellung auf das internationale Buchstabieralphabet. Er weist darauf hin, dass mehrere Nachbarländer bereits ausschließlich das europäische Buchstabieralphabet verwenden, und sieht einen großen Vorteil der Umstellung darin, dass international eingesetzte Tf nur noch ein einziges Buchstabieralphabet beherrschen müssen. Dem schließen wir uns an. Für einen Anfänger ist es egal, ob er das eine oder das andere Buchstabieralphabet lernen muss. Es ist aber auf jeden Fall aufwendiger, zwei Buchstabieralphabete nebeneinander zu lernen und zu beherrschen.

Abbildung 1

	
Bahnbetrieb	Fahrdienstvorschrift
Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls	408.0411A01 Seite 1
Fahrdienstleiter	Triebfahrzeugführer
Ruft Triebfahrzeugführer über Zugfunk	Meldet sich mit Funktion „TF“, Zugnummer und bei Bedarf mit Ortsangabe
Meldet sich mit Funktion und Ort, teilt Triebfahrzeugführer mit, dass er Befehl diktieren will, fordert Tf auf, den Standort des Zuges zu melden, wenn der Zug hält	Wenn der Zug hält, gibt Triebfahrzeugführer den Standort des Zuges so genau wie möglich an
Trägt gemeldeten Standort in die Kopfzeile des ersten verwendeten Vordrucks ein	
Diktiert - Vordrucknummerierung - Kopfzeile einschließlich Standort - anzukreuzende Befehle - zutreffenden Inhalt - Übermittlungscode Weist darauf hin, dass nicht Zutreffendes im Kopf und in den angekreuzten Teilen zu streichen ist. Benutzt Buchstabiertafel für Signalbezeichnungen, spricht Zahlen bei Bedarf gruppen- oder ziffernweise.	Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus: Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen
	Leitet Wiederholung ein mit „Ich wiederhole: ...“ Wiederholt Kopfzeile, zutreffenden Inhalt und Übermittlungscode wörtlich anhand seines Eintrages.
Korrigiert ggf. nicht inhaltsgleiche Wiederholung mit „Ich berichtige: ...“	Korrigiert ggf. falsch Verstandenes und wiederholt erneut.
Bestätigt richtige Wiederholung mit „richtig“.	Nennt seinen Namen
Vermerkt Name und Tätigkeit „Tf“ des Triebfahrzeugführers im Feld „erhalten“, kreuzt Übermittlungsart „ZF“ an	
Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort ¹ , Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet.	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

□

¹ Soweit nicht vorgedruckt

(Fortsetzung folgt)

Praktiker fragen – „BahnPraxis“ antwortet

Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt

Immer wieder erreichen uns Zuschriften von Lesern mit interessanten Fragen aus der betrieblichen Praxis. Die Fragen und unsere Antworten auf eine dieser Zuschriften möchten wir in dieser Ausgabe veröffentlichen.



Zuschrift bzw. Frage

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei einer kleinen Diskussion zwischen Triebfahrzeugführern über das Thema „Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt“ sind wir über die Richtlinie 408.2488 gestolpert und hatten daraufhin ein paar kleine Meinungsverschiedenheiten.

Hintergrund ist die in der Abbildung dargestellte Situation. Ein Reisezug wird aus der Wendeanlage als Rangierfahrt an den Bahnsteig (Gleis 2) bereitgestellt und fährt nach erfolgtem Fahrgastwechsel, Erreichen der Abfahrtszeit sowie Zustimmung durch den Fahrdienstleiter ab.

Relevant für unsere Diskussion waren die Richtlinien 408.2331 (Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt auf einem Bahnhof), 408.2341 Abschnitt 2 Absatz (6) (Abfahrt auf einem Bahnhof) und 408.2488 Abschnitt 1 (Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt).

In Richtlinie 408.2488 Abschnitt 1 Absatz (1) heißt es:
 „Eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, muss am nächsten Hauptsignal – bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal – nicht anhalten, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind. Bei

Gruppensignalen ohne Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist dies nicht zugelassen.

Die Zugfahrt beginnt mit Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen.“

Da diese Rangierfahrt nun aber am Bahnsteig anhält, ist nach unserem Verständnis die Rangierfahrt vorbei. Wird nun der Zugfahrt zugestimmt und es sind die Voraussetzungen für die Abfahrt erfüllt, würde die Zugfahrt am Bahnsteig mit der Abfahrt beginnen.

In Ril 408.2488 lesen wir aber, dass die Rangierfahrt bis zum Hauptsignal weiterhin besteht. Auch ist Ril 408.2341 nach Meinung einiger Teilnehmer unserer Diskussion nicht ganz ausschlaggebend für solche Fälle.

Schlussendlich sind wir zu zwei verschiedenen Auffassungen gekommen.

These 1

Die Rangierfahrt bleibt auch nach Halt am Bahnsteig bestehen und erst mit Vorbeifahrt der Zugspitze am Ausfahrtsignal darf auf die per Signal erlaubte Geschwindigkeit beschleunigt werden.

These 2

Mit Halt am Bahnsteig (sinngemäße Anwendung ohne Bahnsteig wäre vor dem

Hauptsignal anzuhalten) endet die Rangierfahrt. Ab diesem Halt gilt unsere Fahrt als Zugfahrt. Mit Zustimmung zur Abfahrt darf auf die erlaubte Geschwindigkeit beschleunigt werden.

Gerne wünschen wir uns Klarheit und hoffen auf eine Antwort, da wir auch vorherige Themen aus der Zeitschrift „BahnPraxis“ mit großem Interesse verfolgt haben.

Antwort BahnPraxis B

Die Richtlinie 408.2488 regelt den Übergang einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt. Die Regel sagt aus, dass eine Rangierfahrt, die in eine Zugfahrt übergehen soll, am nächsten Hauptsignal – bei einem Gruppensignal am zugehörigen Sperrsignal – nicht anhalten muss, wenn die Voraussetzungen für die Abfahrt des Zuges erfüllt sind.

Immer wenn eine Rangierfahrt ohne zu halten in eine Zugfahrt übergehen soll, beginnt die Zugfahrt mit der Vorbeifahrt der Spitze der Rangierfahrt an den genannten Signalen. Das kann das Hauptsignal oder bei einem Gruppensignal ein zugehöriges Sperrsignal sein, das ein Lichtsperrsignal oder hohes Formsperrsignal ist.

Bei der Rangierfahrt aus der Wendeanlage nach Gleis 2 handelt es sich um eine regelmäßig wiederkehrende Fahrt gemäß Ril 408.4813 Abschnitt 1 Absatz (1) a) 2. Ziel und Zweck der Rangierfahrt sind dem Weichenwärter und Triebfahrzeugführer dementsprechend im Vorfeld schon bekannt. Das Ziel ist der Bahnsteig in Gleis 2, der Zweck der Rangierfahrt ist das Einsteigen von Reisenden für die darauffolgende neu beginnende Zugfahrt. Mit dem Halt am Bahnsteig ist die Rangierfahrt beendet.

Für den Triebfahrzeugführer gilt jetzt 408.2341 Abschnitt 2 (6) a):

Bei Abfahrt eines Zuges auf einem Bahnhof gilt: Die mit Hauptsignal oder mit Signal Zs 3 angezeigte Geschwindigkeit gilt bereits bei der Abfahrt.

Außerdem gelten dann für den Triebfahrzeugführer die Regeln 408.2341 Abschnitt 1 (1):

Der Triebfahrzeugführer des Fahrzeugs, das an der Spitze eines Zuges fährt, muss die befahrende Strecke, die Signale, die Bahnübergänge und die Oberleitung beobachten. Dabei muss er auf Unregelmäßigkeiten achten, die den Zug gefährden könnten.

Welche von Ihnen formulierte These ist hier also richtig?

Mit dem Halt am Bahnsteig endet die Rangierfahrt und beginnt die Zugfahrt. Nach Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt gilt nach den Regeln 408.2341 Abschnitt 2 (6) a) bereits die mit Hauptsignal angezeigte Geschwindigkeit des Zuges. Gehen wir im Fallbeispiel von einem Signal Ks 1 aus, darf der Triebfahrzeugführer mit der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit abfahren. These 2 ist also zutreffend.

Das Signal Ks 1 gilt nicht für Rangierfahrten, sondern nur für Zugfahrten. Nach These 1 dürfte der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug als Rangierfahrt nur mit Zustimmung des Weichenwärters in Bewegung setzen, aber nicht aufgrund des Signals Ks 1.

In der komplexen Landschaft der Regelwerke des Eisenbahnbetriebs ist es wichtig, diese immer ganzheitlich zu lesen. Die Ril 408.2488 Abschnitt 1 bezieht sich ausschließlich auf den fließenden Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt. Sie berücksichtigt nicht diejenigen Praxisfälle, bei denen es vor dem Übergang in die Zugfahrt noch zu einem Halt aus Gründen kommt, welche nicht im Abschnitt 1 selbst beschrieben sind. Erst eine ganzheitliche Betrachtung der Ril 408.21-27 und 48 macht deutlich, dass Ril 408.2488 Abschnitt 1 nicht auf das Praxisbeispiel des Fragestellers anwendbar ist.