

BahnPraxis

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



12 · 2011

- Transfer der bremsbetrieblichen Regelungen
- Änderungen im Bereich der Gefahrgutrechtsvorschriften
- Gemeinsamer FIT 2012

Liebe Leserinnen und Leser,

sicher haben Sie das Sprichwort schon einmal gehört. Es gilt für viele Situationen des täglichen Lebens, so auch für die Aus- und Fortbildung. Nur wer „am Ball bleibt“, sich regelmäßig mit den Neuerungen vertraut macht, ist in der Lage, den Anforderungen gerecht zu werden, die seine verantwortungsvolle Tätigkeit von ihm verlangt. Aus diesem Grund ist die regelmäßige Fortbildung ein wichtiger Bestandteil bei der Deutschen Bahn. Bahn-Praxis veröffentlicht daher die FIT-Themen, die die Schwerpunkte für die nächsten Monate bilden. In diesem Heft finden Sie Einzelheiten über FIT für Mitarbeiter der DB Netz AG, insbesondere den gemeinsamen FIT für Stellwerkspersonal und technische Fachkräfte der Instandhaltung.

Wer aufhört besser
zu werden,
hat aufgehört gut zu sein.

Eduard Mörike, Lyriker, 1804 bis 1875

Auch gibt es einen sehr interessanten Beitrag über Neuerungen im Regelwerk der Richtlinie 915, die ab dem 11.12.2011 in Kraft treten. Die bremsbetrieblichen Regeln der Richtlinie 408 werden in die Ril 915 „Bremse im Betrieb bedienen und prüfen“ überführt.

Bremsen sind – wie Sie wissen – ein wesentlicher, sicherheitsrelevanter Bestandteil der Schienenfahrzeuge. Daher ist diesem Thema auch ein eigener Paragraph (§ 35) in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gewidmet. Die im Artikel „Transfer der Bremsregeln“ dargestellten Ergänzungen und Präzisierungen der Richtlinien sollen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erhöhen. Die Fortschreibung erfolgte gemeinsam mit dem VDV e.V., so dass die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens mit anerkannten Regeln der Technik zur Sicherheit des Bremsbetriebs gewährleistet ist.



Unser Titelbild:
RegionalExpress in
Wünsdorf-Waldstadt.
Foto: Matthias Kölling

Außerdem empfehlen wir Ihnen die Information „Änderungen im Gefahrgutrecht“. Auch diese ist sehr wichtig.

Das Redaktionsteam BahnPraxis möchte sich am Ende des Jahres bei den treuen Leserinnen und Lesern bedanken. Viele von Ihnen haben uns durch ihre Leserbriefe Anregungen und wertvolle Hinweise für unsere Arbeit gegeben.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und für das Neue Jahr vor allem Gesundheit und persönliches Wohlergehen.

Den Kolleginnen und Kollegen, die an den Feiertagen arbeiten, wünschen wir einen ruhigen, störungsfreien Dienst.

Bis zum nächsten Mal: Bleiben Sie fit!
Ihr Bahn-Praxis-Redaktionsteam

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Markus Krittian, Dieter Reuter, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, D-60326 Frankfurt am Main, Fax (069) 2 65-49362, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

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 Hühthig

Druck

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

Ril 915 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“

Transfer der bremsbetrieblichen Regeln



Foto: Matthias Kölling

Matthias Kölling, DB Systemtechnik GmbH, Fachautor der Richtlinie 915.01 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“ – Bremsbetrieb und Simulation, Kupplungen, Minden (Westfalen)

Im September 2008 wurde zwischen der DB Netz AG, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und der Deutschen Bahn AG – DB Systemtechnik – vereinbart, dass die bremsbetrieblichen Regeln der DB AG (Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“) und der FV-NE (Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen) neu geordnet werden und in die Richtlinie 915/VDV-Schrift 757 (Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift) zu überführen sind.

Im Rahmen der Umsetzung der Technischen Spezifikation für Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ wird die Verantwortung an der Schnittstelle Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)/Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) klar zugeschrieben. Demnach sollen Regeln, die EVU-interne Prozesse beschreiben, vom EVU selber verantwortet werden. Die bremsbetrieblichen Regeln sind ein Prozess des EVU. Die DB Netz AG wird diese daher weitgehend aus der Ril 408 ausgliedern. Die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) wird ebenfalls entsprechend angepasst werden. Um weiterhin ein einheitliches Sicherheitsniveau bei der Anwendung der bremsbetrieblichen Regeln zu gewährleisten, werden diese inhaltlich in die Ril 915/VDV-Schrift 757 überführt. Die heute in Ril 408 und FV-NE geregelten Sachverhalte bleiben somit in einem allgemein anwendbaren Regelwerk erhalten, das bedeutet, es werden Regeln für Mitarbeiter von EIU bzw. für Mitarbeiter von EVU definiert. Bis auf wenige bremsbetriebliche Schnittstellen zwischen EIU und EVU werden die bisherigen Regeln der Richtlinie 408 und FV-NE in die Richtlinie 915/VDV-Schrift 757 übergeleitet und präzisiert.

Geltungsbereich für Dritte

Im Sinne eines einheitlichen Eisenbahnbetriebes hat am 5. Mai 2008 der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) die VDV-Schrift 757 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“

zur Anwendung freigegeben. Im Freigabeschreiben heißt es unter anderem, dass das sichere Bedienen und Prüfen der Bremsen von Eisenbahnfahrzeugen im Betrieb eines der Kernelemente bei der Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs ist. Die VDV-Schrift 757 schafft ein einheitliches Regelwerk zum Bedienen und Prüfen von Bremsen im Betrieb.

Die VDV-Schrift 757 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift“ ist im Fachteil B wortgleich mit der DB AG – Richtlinie 915.0101-0107 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen, im Fachteil C wortgleich mit der DB AG – Richtlinie 915.1101-1107.

Das Ziel, einheitliche Regeln für Anwender unabhängig vom Unternehmen zu schaffen, wurde somit erreicht. Unter der Geschäftsführung der DB Systemtechnik waren gemeinsame Abstimmungsgespräche zum Thema „Transfer der bremsbetrieblichen Regeln in die Ril 915/VDV-Schrift 757“ mit den Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG und dem VDV im Bremsausschuss der DB AG vorausgegangen. Der Bremsausschuss ist das fachlich kompetente Gremium zur Beratung, Erarbeitung und Klärung von bremsbetrieblichen und bremstechnischen Grundsatzzproblemen sowie zur Harmonisierung und Weiterentwicklung der Regeln für den Bremsbetrieb und die Bremsinstandhaltung. Der Bremsausschuss definiert im Interesse der Erhaltung der Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens anerkannte Regeln der Technik zur Sicherheit des Bremsbetriebes/

der Bremsinstandhaltung und bereitet erforderliche Entscheidungsprozesse vor. Auch beim Transfer der bremsbetrieblichen Regeln war dies der Fall.

Die Richtlinie 915/VDV-Schrift 757 bildet anerkannte Regeln der Technik ab. Unter „anerkannte Regeln der Technik“ sind alle auf Erkenntnissen und Erfahrungen beruhenden Regeln der Technik zu verstehen, deren Befolgung notwendig ist, um Gefahren auszuschließen, und die in den betreffenden Fachkreisen bekannt und als richtig anerkannt sind.

Struktur

Ab dem 11. Dezember 2011 gilt, dass Vorgaben zu ergänzenden und abweichenden Regeln der Module 915.0101 – 0107 (915.01) nunmehr in der Modulreihe 915.1101-915.1107 (915.11) definiert werden. Zu jedem Hinweis „In den betrieblichen Anweisungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens können abweichende Regeln bekanntgegeben sein.“ sind nun die dazugehörigen Regeln unter Bezugnahme der Modul-, Abschnitt- und Absatznummer in der Modulreihe 915.11 beschrieben. Die Modulreihe 915.11 hat folgende Zielgruppen:

- Mitarbeiter, die ergänzende oder abweichende Regeln zur Ril 915.01 aufstellen und bekanntgeben,
- Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bremsbetrieb und
- Mitarbeiter der Transportleitungen und betriebsleitenden Stellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Aufteilung in die Modulreihen 915.01 und 915.11 erfolgt, um eine klare Trennung der Verantwortlichkeit zwischen Mitarbeiter mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens und Anwendern zu schaffen. Die abweichenden Regeln werden dem Anwender, sofern diese für ihn relevant sind, in geeigneten betrieblichen Anweisungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (zum Beispiel Tf-Heft, Streckenbuch, örtliche Richtlinie, Sammlung betrieblicher Vorschriften) bekanntgegeben.

Diese neue Struktur wurde bewusst so gewählt, um den unmittelbarer Vergleich mit der Struktur der Richtlinie 408.01-09 und 408.11-19 beizubehalten.

Eine Grobübersicht der transferierten Regeln der Module der Ril 408 und Paragraphen der FV-NE in der neuen Struktur der Richtlinien 915.01 und 915.11 zeigt Abbildung 1.

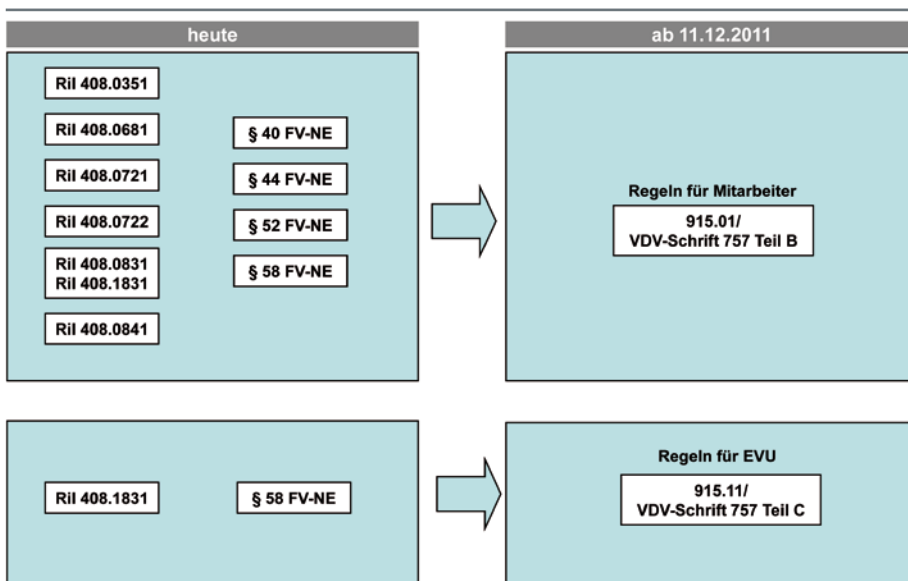


Abbildung 1: Übersicht der vom Transfer betroffenen bremsbetrieblichen Module
 Hinweis: Die Regeln der VDV-Schrift 757 Teil B entsprechen 1:1 der Regeln der Ril 915.01
 Die Regeln der VDV-Schrift 757 Teil C entsprechen 1:1 der Regeln der Ril 915.11

In der Abbildung 2 wird detailliert dargestellt, welche Regeln der DB AG – Ril 408 in welches(n) Modul/Zusatz der Ril 915.01 übergeleitet wurden.

Inhaltliche Änderungen

In diesem Beitrag sollen die wesentlichen Änderungen der Aktualisierung 5 der Ril 915.01 vorgestellt und erläutert werden. Die unverändert übernommenen Regeln der Ril 408 in die Ril 915.01/VDV-Schrift 757 werden nicht näher erläutert. Mit den Druckstücken und Online-Versionen der Richtlinie 915.01 und 915.11 wurde ein Inkraftsetzungsschreiben vorangestellt.

Anhand der mitgelieferten Transfer-Matrix können Sie nachvollziehen, an welcher Stelle die bisherigen Regeln der Ril 408.01-09, 408.11-19 bzw. FV-NE in der Richtlinie 915.01 bzw. 915.11 wiederzufinden sind. Etwaige Präzisierungen können aus den Bemerkungen zum jeweiligen Absatz entnommen werden.

915.0101 Grundsätze

Feststellbremse

In allen Modulen wurde an den zutreffenden Textstellen die Bezeichnung „Hand- oder Federspeicherbremse“ durch „Feststellbremsen“ ersetzt. Diese Definition ist ebenfalls in den Erläuterungen zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 35 Pkt. 3.8 Rn 22 (5. Auflage), „...Feststellbremsen sind Handbremsen oder Federspeicherbremsen...“ zu finden.

Ergänzende Regeln

Jederzeit kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen ergänzende Regeln bekanntgeben. Grundlage dafür sind die entsprechenden Regeln in den Modulen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (915.11). Wird davon Gebrauch gemacht, wird die ergänzende Regel in den betrieblichen Unterlagen des Eisenbahnverkehrsunternehmens bekanntgegeben. Der Grundsatz, dass Ausnahmen oder Abweichungen von der Ril die geschäftsverantwortliche Stelle des Eisenbahnunternehmens in Abstimmung mit der geschäftsführenden Stelle der Ril 915 genehmigt, bleibt davon unberührt.

„Betriebszentrale/betriebsleitende Stelle“

Im Kontext zum Begriff „Betriebszentrale“ wurde der neue Begriff „betriebsleitende Stelle“ aufgenommen. Dies wurde

Transfer von Modul 408.xxxx	Transfer in Anhang/Modul/Zusatz 915.01xx	Ergänzende Regeln des EVU in 915.11xx	
	915.0101 Grundsätze		
	Abschnitt 1 2 3 4 5 6 7	<ul style="list-style-type: none"> Allgemeines Bremsproberechtigte Bremsausrüstungen der Fahrzeuge, Kurzbezeichnungen, Bremsanschriften Arten der Bremsungen, Bremsungen mit zusätzlichen Bremsausrüstungen Arten der Bremsproben Zweck und Umfang der Bremsproben Sonstiges 	
	915.0101Z01 Bremsen im Zug, Brems Hundertstel		
408.0721 408.0722	Abschnitt 1 2 3 4 5 6	<ul style="list-style-type: none"> Bremsen im Zug Bremsen einstellen Bremsgewicht ermitteln Gewichte im Wagenzug Brems Hundertstel ermitteln Fehlende Brems Hundertstel 	915.1101Z01
	915.0102 Begriffserläuterungen zu den Arbeits- und Prüfschritten bei Bremsproben an lokbespannten Zügen		
	Abschnitt 1 Vordruck V01	<ul style="list-style-type: none"> Begriffserläuterungen zu den Arbeits- und Prüfschritten bei Bremsproben an lokbespannten Zügen Bremsprobemeldzettel 	
	915.0103 Volle Bremsprobe		
	Abschnitt 1	<ul style="list-style-type: none"> Volle Bremsprobe 	
	915.0104 Vereinfachte Bremsprobe		
	Abschnitt 1 Anhang A01 A02 A11 A12 A13 A14 A15 A16 A21 A31 A41	<ul style="list-style-type: none"> Vereinfachte Bremsprobe Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Güterzügen, die in Bremsstellung G oder P gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Güterzügen, die in Bremsstellung R und mit ep-Bremse gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung P oder R gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung R + Mg gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung P oder R und mit NBÜ/ep-Bremse (System DB) gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung R + Mg und mit NBÜ/ep-Bremse (System DB) gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung P oder R und mit NBÜ/ep-Bremse (System UIC 541-5 bzw. NBÜ 2004) gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe an lokbespannten Reisezügen, die in Bremsstellung R + Mg und mit NBÜ/ep-Bremse (System UIC 541-5 bzw. NBÜ 2004) gefahren werden Vereinfachte Bremsprobe vor Rangierfahrten Führerraumbremprobe Vereinfachte Bremsprobe mit zentraler Bremsanzeigeeinrichtung 	
	915.0105 Bremsproben bei Unregelmäßigkeiten		
	Abschnitt 1	<ul style="list-style-type: none"> Bremsproben bei Unregelmäßigkeiten 	
	915.0106 Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an Bremsen von Triebfahrzeugen und Steuerwagen (außer ICE)		
	Abschnitt 1 2 3	<ul style="list-style-type: none"> Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten an Bremsen von Triebfahrzeugen und Steuerwagen (außer ICE) Vorbereitungsarbeiten Abschlussarbeiten 	
	915.0107 Bremsbedienung		
	Abschnitt 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	<ul style="list-style-type: none"> Verhalten während der Zugfahrt Bremsen auf Gefällestrrecken Züge mit mehreren Führerräumen Rangierfahrten Bremsen beim Rangieren mit Triebfahrzeugen Unregelmäßigkeiten an den Brems einrichtungen während der Zugfahrt Verhalten bei Gefahr Fahrzeuge, Züge oder Zugteile gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern Ortsfeste Druckluft- und Bremsprobeanlagen Überwachung der Bremsproberechtigten 	915.1107 915.1107 915.1107
	Anhang A01 A02 A03 A04 A05 Vordruck V01	<ul style="list-style-type: none"> Gefahr der Bremswegverlängerungen bei vermindertem Reibwert zwischen Rad und Schiene Ergänzende Hinweise zum Bedienen der Matrossow-Bremse in Güterzügen Bremsabsperreinrichtungen, Umschalt einrichtungen, Lösezug Kurzbezeichnungen der Bremse Anweisungen für Nebenfahrzeuge mit Bremsen der Kraftfahrzeugbauart und für den Mischbetrieb Dokumentation des Zustandes der Brems einrichtungen, äußerer Einflüsse und des Verlaufes der Bremsung bei einem Betriebsunfall 	

Abbildung 2: Struktur der Richtlinie 915.0101- 0107 „Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen“, gültig ab 11.12.2011 – Auszug

1 Bei Rangierfahrten bremsen

Übersicht Nr. 1

andere
Baureihen

- Triebfahrzeuge anderer BR der DB AG -

Bei einer durchschnittlichen Radsatzlast bis 15 t darf folgende Anzahl ungebremster Fahrzeugachsen bewegt werden:

in einem maßgebenden Gefälle bis		bei zulässiger Geschwindigkeit bis zu		
		15 km/h	20 km/h	25 km/h
		Achsen		
2,5 ‰	(1 : 400)	46	46	40
3,3 ‰	(1 : 300)	46	40	30
5,0 ‰	(1 : 200)	46	34	26
6,0 ‰	(1 : 167)	40	30	24
7,0 ‰	(1 : 143)	34	26	20
8,0 ‰	(1 : 125)	30	24	18
10,0 ‰	(1 : 100)	24	18	14
12,0 ‰	(1 : 83)	18	16	12
15,0 ‰	(1 : 67)	14	12	10
17,0 ‰	(1 : 59)	12	10	8
20,0 ‰	(1 : 50)	10	8	6
25,0 ‰	(1 : 40)	6	6	4
30,0 ‰	(1 : 33)	4	4	2
35,0 ‰	(1 : 29)	4	2	2
40,0 ‰	(1 : 25)	2	2	2

Abbildung 3:
Rangieren

notwendig, weil für Stellen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die den Betrieb des zugeordneten Netzes koordinieren, disponieren und steuern, kein DB AG übergreifender neutraler Begriff existiert.

Neuer Zusatz 915.0101Z01

Allgemeines

Der neu erstellte Zusatz gilt für Bremsproberechtigten, Zugführer und Zugvorbereiter. Für Mitarbeiter, die nicht bremsprobeberechtigt sind, jedoch nach der alten Lesart der Ril 408 für die Zugbildung verantwortlich sind, ist der Zusatz 915.0101Z01 autark anzuwenden. Die komplette Richtlinie 915.01 muss somit für den Anwenderkreis „Zugvorbereiter“ nicht beschafft werden. In diesem Zusatz befinden sich im Allgemeinen die bisherigen Regeln der Ril 408.0721 und 408.0722.

Abschnitt 3 Absatz 3 (Bremsstellung R + Mg, Roder P und Länge des Wagenzuges mehr als 400 m)

Für lokbespannte Reisezüge, für die die Bremsstellung R/P vorgeschrieben ist, werden die Werte der Bremsgewichtsabschläge für Wagenzuglängen von mehr als 400 Meter (m) ergänzt. Die Werte liegen

dem UIC-Merkblatt 544-1 „Bremsleistung“, Anlage K (Korrekturkoeffizient für Reisezuglängen größer als 400 m) zu Grunde. Zwischenwerte für bestimmte Zuglängen kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen bekanntgeben. Diese Zwischenwerte sind in der Modulreihe 915.11 definiert. Arbeitende Triebfahrzeuge innerhalb lokbespannter Reisezüge zählen zur Länge des Wagenzuges, dieses arbeitende Triebfahrzeug befindet sich also nicht an der Spitze des Zuges, sondern in der Mitte bzw. am Schluss des Zuges (z.B. RailJet).

Abschnitt 3 Absatz 4 (Bremsstellung R oder P und Länge des Wagenzuges mehr als 500 m) Abschnitt 3 Absatz 5 (Bremsstellung G und Länge des Wagenzuges mehr als 700 m)

In Dänemark ist heute eine Zuglänge bis zu 835 m möglich. Mit der Einführung einer Gesamtzuglänge von 835 m auf der Relation Padborg – Maschen wird die internationale Verkehrsbeziehung zwischen Deutschland und Dänemark gestärkt.

Bisher verkehren auf dieser Relation aufgrund der betrieblichen Randbedingungen der Strecken wie die begrenzte Anzahl von Überholungsgleisen Züge mit bis zu 670

m Gesamtzuglänge. Für das Fahren von bis zu 835 m langen Zügen sind sowohl sicherheitsrelevante als auch betrieblich relevante Besonderheiten zu berücksichtigen. Durch die EVU ist sicher zu stellen, dass alle Besonderheiten bei der Durchführung eines 835 m-Zuges beachtet und umgesetzt werden (Quelle: www.dbnetze.com/laengeregueterzeuge).

Hierzu werden für Güterzüge, für die die Bremsstellung R/P vorgeschrieben ist, die Werte der Bremsgewichtsabschläge für Wagenzuglängen von mehr als 700 m in der Ril 915 ergänzt. Ist für Züge mit einer Länge des Wagenzuges von mehr als 700 m die Bremsstellung G vorgeschrieben, müssen bei Fahrzeugen in Bremsstellung G 5 Prozent vom Bremsgewicht abgezogen werden. Zwischenwerte für bestimmte Zuglängen kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen bekanntgeben. Diese Zwischenwerte sind in der Modulreihe 915.11 definiert bzw. im EDV-System „PVG“ der DB Schenker Rail Deutschland AG hinterlegt.

Abschnitt 3 Absatz 12 (Bremsgewicht Tfz; Ausfall Druckluftbremse 1 Drehgestell)

Neu aufgenommen wurde (sofern in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge keine abweichenden oder ergänzenden Regeln enthalten sind), dass bei Ausfall der Druckluftbremse eines Drehgestells das halbe Bremsgewicht angerechnet werden darf, jedoch nicht das Bremsgewicht der dynamischen Bremse. Bislang existierten hierzu keine detaillierten Regeln in der Ril 915.01.

915.0102 Begriffserläuterungen zu den Arbeits- und Prüfschritten bei Bremsproben an lokbespannten Zügen

Absatz 6 (Dichtheit prüfen); Absatz 9 (Prüfung der Hauptluftleitung auf freien Durchgang)

Aufgrund der unterschiedlichen Bauarten der Führerbremsventile wurde für die Verhinderung der Nachspeisung der Hauptluftleitung eine allgemein gültige Formulierung erarbeitet, das zu bedienende Führerbremsventil ist je nach Bauart abzuschließen bzw. abzusperrern. Auf technische Details, wie zum Beispiel Verlegen des Richtungsschalters in Stellung „M“ oder Bedienen des Leuchtdrucktasters „Fbrv ein/aus“, wird bewusst verzichtet. Diese besonderen Handlungen sind in den Regeln für das Bedienen der Triebfahrzeuge beschrieben bzw. zu beschreiben.

Absatz 14 (Notbremsüberbrückung und ep-Bremse prüfen) System „NBÜ 2004“

Absatz 21 (ep-Bremse einschalten/ prüfen) System „UIC-541-5“

Die auszuführenden Arbeits- und Prüfschritte für die Prüfung der NBÜ/ep-Bremse System „NBÜ 2004“ lokbespannter Reisezüge sowie für Güterzüge mit dem System „UIC 541-5“ wurden neu aufgenommen.

915.0104A41 (Vereinfachte Bremsprobe mit zentraler Bremsanzeigeeinrichtung)

Die vereinfachte Bremsprobe mit zentraler Bremsanzeigeeinrichtung ist auch weiterhin für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, gültig. Deshalb kann der Anhang 915.0104A41 nicht entfallen. Für die DB Regio AG gilt ausschließlich das separat zu beziehende Modul 915.0109 „Bremsen der Triebwagen und Triebzüge der DB Regio AG im Betrieb bedienen und prüfen“.

915.0107 Bremsbedienung

Abschnitt 5 „Rangieren mit Triebfahrzeugen“

Im bisherigen Modul 408.0831 war festgelegt, wie viel ungebremste Wagenachsen ein Triebfahrzeug bewegen dürfte. Die Regeln werden in das Modul 915.0107 übernommen und präzisiert. Die überführten Regeln gelten bis zu einer maßgebenden Neigung von bis zu 2,5 Promille, einer zulässigen Geschwindigkeit von maximal 25 Kilometer pro Stunde (km/h) und einer durchschnittlichen Radsatzlast von 15 Tonnen.

Abweichende Werte zur Ril 408.0831 waren bislang in den Örtlichen Richtlinien zur Ril 408.01-11 für das Zugpersonal (ÖRil Zp) bekanntgegeben. Ab 11. Dezember 2011 entfällt dieser Sachverhalt. Die nun abweichenden Werte zur Ril 915.0107 muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Anwender in geeigneter Weise bekanntgeben. Vorstellbar ist hier, die Triebfahrzeuge (Tfz) mit den entsprechenden Regeln (Vordruck) auszurüsten. Grundlage dafür sind entsprechende Formeln und Tabellen in der Ril 915.1107.

Aufgrund der unterschiedlichen Bremsvermögen der Triebfahrzeuge unterschiedlichster EVU ist eine Unterscheidung zwischen Tfz-Baureihen der DB AG und anderen Baureihen unumgänglich. Zur Erinnerung, die Ril 915.01 gilt auch für

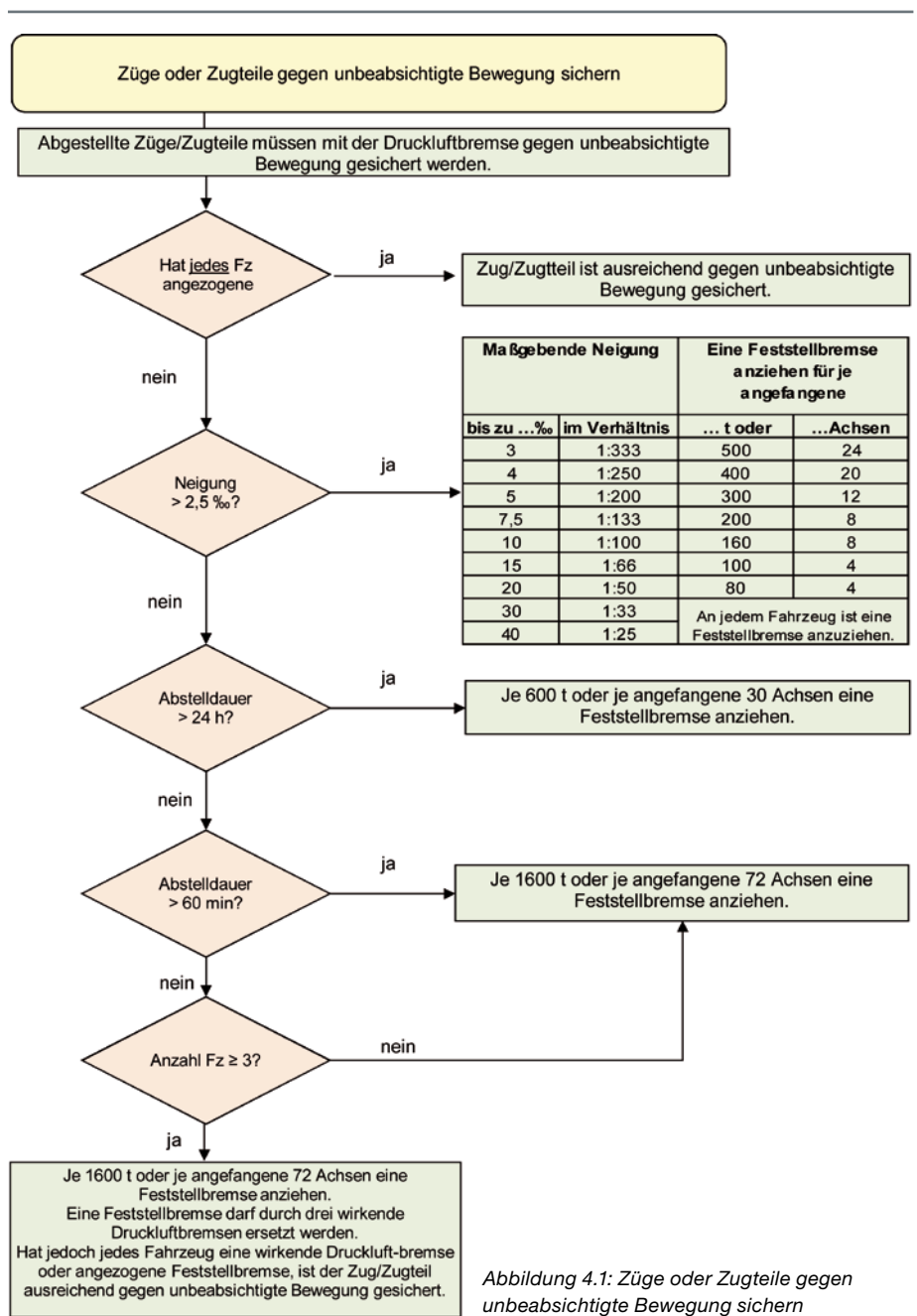


Abbildung 4.1: Züge oder Zugteile gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern

Eisenbahnunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören. Für die Ermittlung der Werte, wie viel ungebremste Wagenachsen ein Triebfahrzeug bewegen darf, gibt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gemäß Ril 408.0121 nur noch die maßgebende Neigung für Bahnhöfe und Anschlussstellen an, wenn sie größer ist als 2,5 Promille (1:400).

Auszug Ril 408.0121 – Bahnanlagen

Abschnitt 2, Absatz 2b): In den Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal ist für Bahnhöfe und Anschlussstellen die maßgebende

Neigung angegeben, wenn sie größer ist als 2,5 Promille (1:400).

Die Abbildung 3 verdeutlicht beispielhaft, wie viel ungebremste Wagenachsen in Abhängigkeit der Triebfahrzeugbaureihe, der maßgebenden Neigung, der maximalen Geschwindigkeit und Achslast bewegt werden dürfen.

Abschnitt 8 „Fahrzeuge, Züge oder Zugteile gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern“

In Analogie zum Abschnitt 5 gibt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für

Bahnhöfe und Anschlussstellen nur noch die maßgebende Neigung an, wenn sie größer ist als 2,5 Promille (1:400) ist. Die daraus resultierenden Maßnahmen zum Sichern abgestellter Fahrzeuge, Züge und Zugteile liegt nunmehr auch in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Durch den Wegfall der detaillierten Regeln in den ÖRil Zp werden die Maßnahmen zur Sicherung gegen unbeabsichtigte Bewegung in der Richtlinie 915.0107 bis zu einer Neigung von 40 Promille verbindlich vorgegeben. Separate Vordrucke werden durch die geschäftsführende Stelle der Ril 915.01 den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt. Es ist vorstellbar, dass diese Vordrucke 915.0107V02...V03

(Bestandteil der Ril 915.01) als Ausrüstungsgegenstand der Triebfahrzeuge verwandt werden. Die Entscheidung darüber liegt jedoch bei den EVU.

Beispiel für einen entfallenden Eintrag in den örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal (ÖRil Zp):

**Modul 408.0351
Abschnitt 4 Absatz 1**

Anziehende Hand- oder Feststellbremsen beim Festlegen abgestellter Züge oder Zugteile

Beim Abstellen von Fahrzeugen im östlichen Teil des Bf Adorf müssen Sie für je

angefangene 100 t oder für je angefangene 4 Achsen 1 Hand- oder Feststellbremse anziehen.

- Der betroffene Bereich erstreckt sich nach Osten bis zur Höhe der Esig, er beginnt:
- in den Gleisen 1 und 2 in Höhe des Stw Lf (km 23,9),
 - in den Gleisen 4, 7 und 75
 - in Höhe der Eisenbahnüberführung Südring (km 22,7).

Beispiel für einen Eintrag ab 11.12.2011. Das EU gibt nur noch die maßgebende Neigung in folgender Form bekannt:

**Modul 408.0121
Abschnitt 2 Absatz 2b**

Maßgebende Neigung größer 2,5 ‰ (1:400)

Gleisangabe	maßgebende Neigung in ‰
Gleis 1 und 2 in Höhe des Stw Lf (km 23,9)	15 ‰
Gleis 4, 7 und 75 in Höhe der Eisenbahnüberführung Südring (km 22,7)	15 ‰

Die Abbildungen 4.1 und 4.2. verdeutlichen, wie die bisherigen Regeln der Ril 408.0351/1351 im neuen Vordruck 915.0107V02..V03 grafisch dargestellt werden.

Zusammenfassung

Die dargestellten Ergänzungen oder Präzisierungen der Richtlinie sollen dazu dienen, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu erhöhen. Die betroffenen Mitarbeiter sollen in die Lage versetzt werden, die erforderlichen Arbeitsschritte rasch und gezielt auszuführen.

Es ist abermals gelungen, gemeinsam mit den Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG und dem VDV die Regeln für den Bremsbetrieb weiterzuentwickeln und festzuschreiben. Die Erhaltung der Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens mit anerkannten Regeln der Technik zur Sicherheit des Bremsbetriebes ist weiterhin gewährleistet. ■

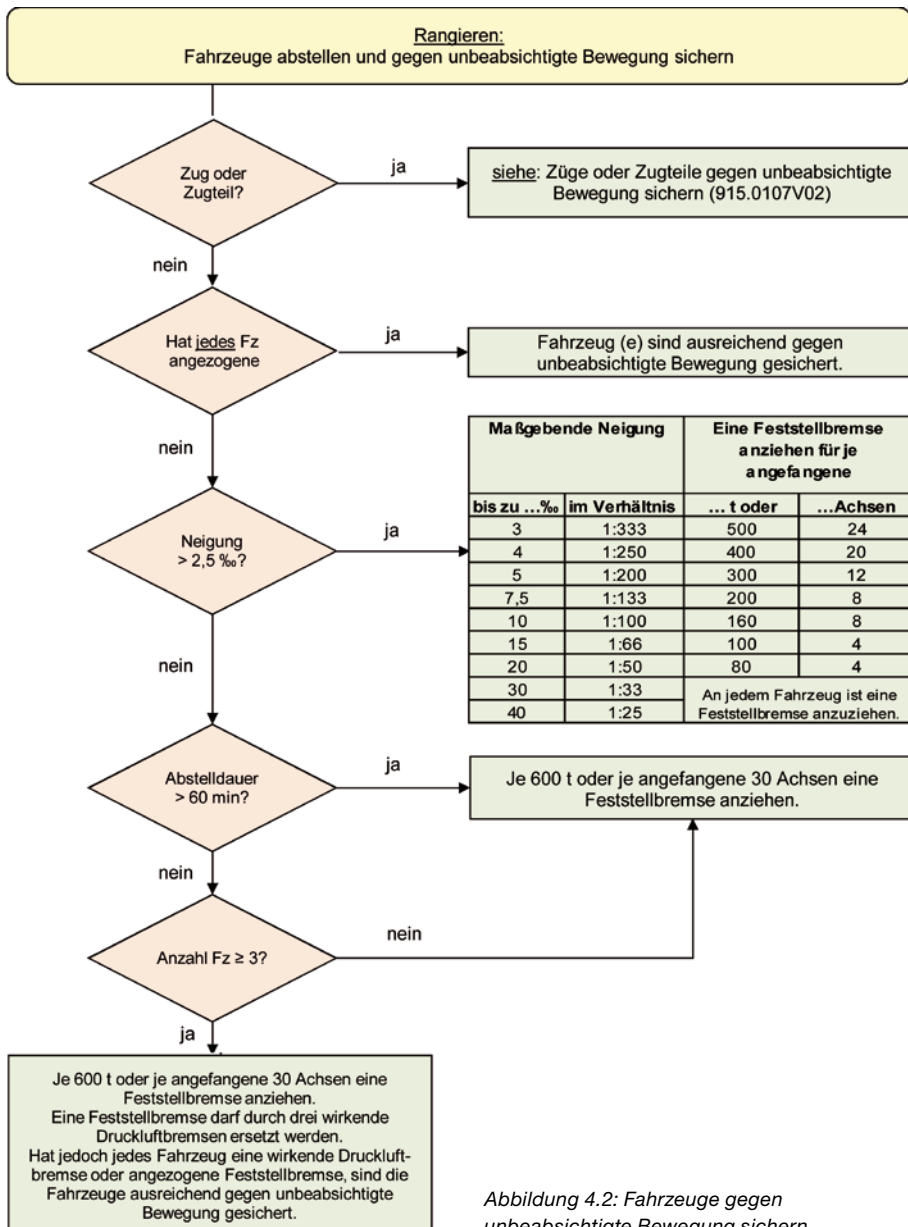


Abbildung 4.2: Fahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung sichern

Änderungen im Bereich der Gefahrgutrechtsvorschriften

Ralf Redeker, Gefahrgutmanagement, DB Schenker Rail Deutschland AG, Mainz

Am 1. Januar 2011 traten zahlreiche Änderungen der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) sowie der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in Kraft. Nachfolgend haben wir die für das Betriebspersonal wichtigsten Änderungen kurz dargestellt.

Wegfall der stoffspezifischen schriftlichen Weisungen (Unfallmerkblätter)

Die bereits seit Jahren gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) im nationalen und internationalen Straßengüterverkehr geltende Bestimmung zur Mitführung (der vom Absender bereitzustellenden) stoffspezifischen schriftlichen Weisungen wurde im ADR zum 1. Januar 2009 dahingehend modifiziert, dass vom Beförderer nur noch eine vierseitige schriftliche Weisung – gültig für alle Gefahrgüter – vorgehalten und von der Fahrzeugbesatzung mitgeführt werden muss.

Im Rahmen der Harmonisierung wurde diese Bestimmung an die Bedingungen des Schienenverkehrs angepasst und zum 1. Januar 2011 auch im RID eingeführt.

Die bisher in § 36 der GGVSEB enthaltene (und nur in Deutschland geltende) Bestimmung, wonach der Beförderer im Eisenbahnverkehr für häufig beförderte gefährliche Güter (stoffspezifische) Unfallmerkblätter vorhalten muss wurde zeitgleich aufgehoben.

Somit müssen seit 1. Januar 2011 alle im Geltungsbereich des RID tätigen Beförderer (Eisenbahnverkehrsunternehmen) nur noch eine vierseitige schriftliche Weisung vorhalten und diese dem Triebfahrzeugführer (Tf) in einer Sprache, die er lesen und verstehen kann, bereitstellen.

Die DB Schenker Rail Deutschland AG hat die diesbezüglichen Bestimmungen und das Muster der neuen schriftlichen Weisung in die Richtlinie 424 (Sicherheitstechnische

Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter) eingearbeitet. Die Richtlinie 424 ist auf jedem Triebfahrzeug der DB Schenker Rail Deutschland vorhanden.

In der neuen vierseitigen schriftlichen Weisung sind die vom Tf bei einem Unfall oder Zwischenfall zu treffenden Maßnahmen sowie zusätzliche Hinweise über die Gefahreigenschaften der gefährlichen Güter nach Klassen und die zu ergreifenden Maßnahmen (entsprechend den am Wagen bzw. Container angebrachten Großzetteln/Placards) enthalten. Ferner ist dort die auf dem Führerstand mitzuführende Ausrüstung für den persönlichen Schutz angegeben.

Kennzeichnung von in begrenzten Mengen (Limited Quantities – LQ) verpackten gefährlichen Gütern

Für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter (Versandstücke mit einer Bruttomasse von maximal 30 Kilogramm) gelten diverse Abweichungen bzw. Erleichterungen von den Gefahrgutrechtsvorschriften.

So müssen zum Beispiel die Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4 RID/

ADR nicht angewendet werden. Folglich muss das Beförderungspapier für diese Sendungen nicht die üblicherweise geforderten Gefahrgutangaben wie UN-Nummer etc. enthalten. Ferner gelten abweichende Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezeichnung der Versandstücke sowie für das Anbringen von Großzetteln/Placards und Kennzeichnungen an Wagen und Containern.

Bereits seit 1. Januar 2009 müssen Wagen und Container, die begrenzte Mengen mit einer gesamten Bruttomasse von mehr als 8 Tonnen (t) enthalten, vom Verloader mit einem bestimmten Kennzeichen versehen werden.

Seit dem 1. Januar 2011 muss außerdem der Beförderer im Eisenbahnverkehr dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur neben den bisherigen Angaben zu gefährlichen Gütern im Zug, wie UN-Nummer und Wagenreihung, auch Informationen über das Vorhandensein von begrenzten Mengen mit einer gesamten Bruttomasse von mehr als 8 t in einem Wagen oder Container „schnell und uneingeschränkt“ liefern können.

Dazu wurde in der Richtlinie 408.0311 festgelegt, dass Wagen oder Ladeeinheiten mit begrenzten Mengen von mehr als 8 t in Spalte 10 „Bemerkungen“ der Wagenliste mit „LQ“ zu kennzeichnen sind.

Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen

Seit 1. Januar 2011 müssen unter anderem Großcontainer, Tankcontainer und Wagen mit umweltgefährdenden Stoffen (zusätzlich zum vorgeschriebenen Großzettel/Placard) mit einem speziellen Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe versehen sein. Ferner müssen die Beförderungspapiere solcher Sendungen (ausgenommen UN 3077 und UN 3082) neben den üblichen Gefahrgutangaben, wie UN-Nummer etc. den zusätzlichen Ausdruck „UMWELTGEFÄHRDEND“ enthalten. ■

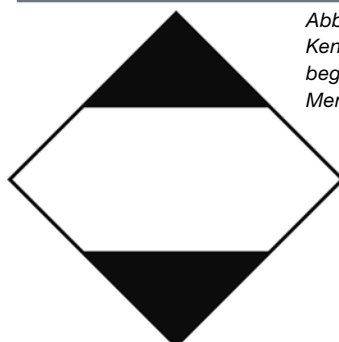
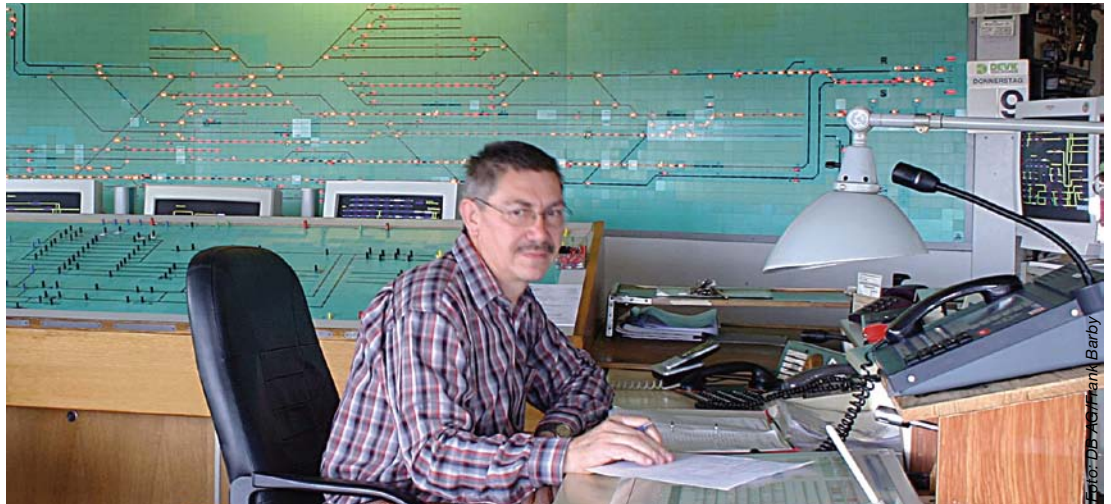


Abbildung 1:
Kennzeichnung
begrenzte
Mengen



Abbildung 2:
Kennzeichnung
umweltgefähr-
dende Stoffe

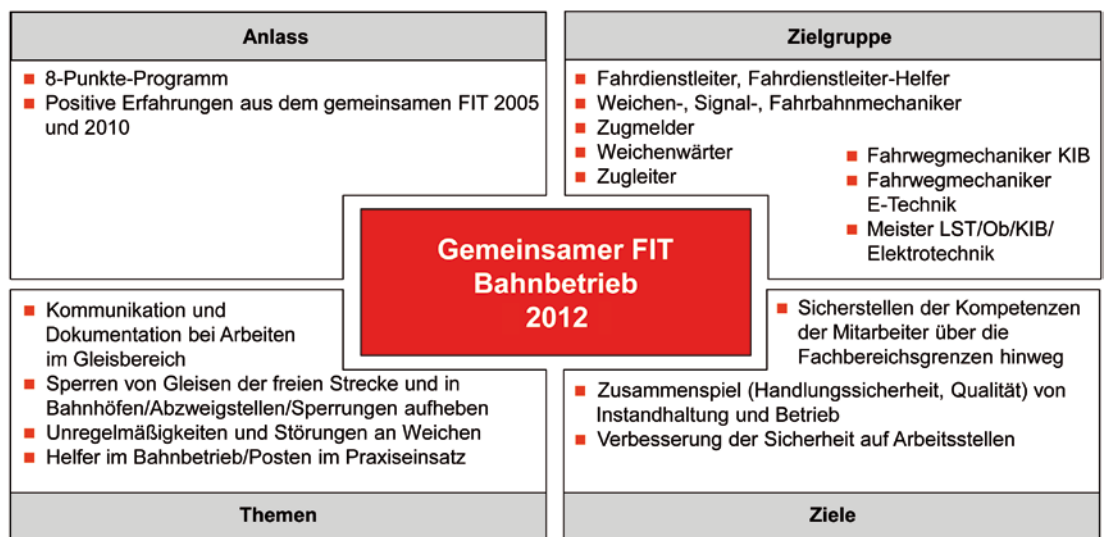
Gemeinsamer FIT 2012



Ulrike Günther und Anita Hausmann, DB Netz AG, Betriebsprozesse/Notfallmanagement, Frankfurt am Main

Die Vorbereitung des FIT-Programms ist wegen der großen Bedeutung und der stets unterschiedlichen Rahmenbedingungen immer wieder eine besondere Herausforderung. Konkret für 2012 bedeutet dies, dass es zum einen eine Vielzahl von Richtlinienänderungen gibt, die bis zum in Kraft treten am 10. Juni 2012 vermittelt werden müssen und zum anderen wird es auch wieder einen gemeinsamen FIT für das Stellwerkspersonal und die Technischen Fachkräfte geben. Die Änderungen des betrieblichen Regelwerks werden somit grundsätzlich bis zum 9. Juni 2012 behandelt und können durchaus im Zusammenhang mit dem gemeinsamen FIT organisiert sein.

Abbildung 1: 2012 gibt es einen Gemeinsamen FIT Bahnbetrieb für Technische Fachkräfte und MA auf Betriebsstellen
(Quelle: DB Netz AG/Ulrike Günther)



Um die größtmögliche praxis- und zielgruppenorientierte inhaltliche Gestaltung des Unterrichts zu gewährleisten, fand die konkrete Themenfestlegung innerhalb der DB Netz unter Einbeziehung der regionalen und zentralen Fachbereiche statt. Die sechs Unterrichtsstunden wurden definiert und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit dem Gesamtbetriebsrat der DB Netz AG festgelegt. Die Themenübersicht mit ihren Inhalten sind aus der Abbildung 1 ersichtlich.

Anlass für einen gemeinsamen FIT 2012

In unserer Doppelausgabe BahnPraxis 10-11/2011 haben wir bereits ausführlich über das „8-Punkte-Programm“ berichtet. Teil des 8-Punkte-Programms ist die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Stellwerkpersonal und Technischen Fachkräften. Daraus resultierte die Entscheidung – wie bereits 2005 und 2010 – auch im Jahr 2012 einen gemeinsamen FIT durchzuführen. Ziel dieses gemeinsamen FIT ist es, die Kommunikation und Zusammenarbeit über die Fachbereichsgrenzen hinaus zu verbessern und optimale Handlungssicherheit zu gewährleisten. Diese Thematik kombiniert mit den Terminzwängen durch das in Kraft tretende Regelwerk stellt eine ganz besondere Herausforderung dar, nicht nur für die Unterrichtenden, sondern auch für die Personaleinsatzplaner!

Themen des gemeinsamen FIT 2012

Kommunikation und Dokumentation bei Arbeiten im Gleisbereich

Bereits das Thema weist darauf hin, dass in der Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern Betrieb und Technik die eindeutige und zweifelsfreie Kommunikation und deren Dokumentation unabdingbar ist. Schwerpunkt des Unterrichts ist ein Soll/Ist-Vergleich in teilnehmeraktiver Form. Dabei steht die Vertiefung der fahrdienstlichen Verständigung mit ihren festen Wortlauten im Fokus.

Sperren von Gleisen der freien Strecke/in Bahnhöfen/Abzweigen sowie Sperrungen aufheben

Bei diesem Thema wird das gesamte Prozedere einer Gleissperrung erläutert: von den Vorbedingungen und der Unterscheidung der verschiedenen Gleissperrungen bis hin zur Absicherung der Gleissperrung und deren Aufhebung. Dabei hat jeder Fachbereich seine eigenen Aufgaben zu erfüllen, damit die Beschäftigten im Gleisbereich und auch der Bahnbetrieb geschützt werden. Im Rahmen einer Gruppenarbeit

werden an Fallbeispielen die konkreten Aufgaben des jeweiligen Fachbereichs/der Funktionsgruppe ermittelt und diskutiert. Dabei erleben die Teilnehmer, wie neben den direkten Kommunikationspartnern der Gleissperrung auch andere Personen mitwirken. So erfährt zum Beispiel der Technische Mitarbeiter, dass der Fahrdienstleiter eine Gleissperrung grundsätzlich mit der Betriebszentrale abstimmt.

Störungen und Unregelmäßigkeiten an Weichen

Die Ursachen für Unregelmäßigkeiten an Weichen sind so verschieden wie ihre Auswirkungen. Im Rahmen einer Gruppenarbeit soll jede Funktionsgruppe die erforderlichen Maßnahmen zu je einem Beispiel beschreiben. Ein weiteres Thema ist die 24-Stundenregelung bei Weichen, die nicht nur bei Bauarbeiten sondern auch im Winter Zwangspunkte schafft.

Helfer im Bahnbetrieb und Posten im Praxiseinsatz

Das Thema „Helfer im Bahnbetrieb und Posten im Praxiseinsatz“ macht deutlich, wie wichtig die Zusammenarbeit aller Beteiligten ist und dass es auch nur gemeinsam gehen kann. Einige wichtige Fragen, die hier beantwortet werden:

- Welche Posten und Helfer gibt es? Welche konkreten Aufgaben haben diese?
- Wer darf diese Tätigkeiten wahrnehmen?

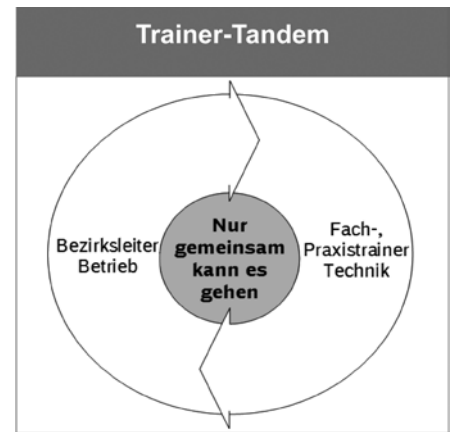


Abbildung 2: Trainer-Tandem

- Wann und wo kommen diese Funktionen zum Einsatz?

Zusätzlich wird die bereits in der BahnPraxis-Ausgabe 2/2011 veröffentlichte Checkliste, welche zur Einweisung von Posten Anwendung findet, beschrieben.

Zielgruppen des Gemeinsamen FIT

Die jeweilige Zielgruppe ist aus der Abbildung 1 ersichtlich.

Trainer-Tandem

Der gemeinsame FIT wird ausschließlich durch Mitarbeiter der DB Netz AG in einem Trainer-Tandem, bestehend aus einem

Abbildung 3: Pflichtthemen

Thema	Minuten				
	Disponenten/Netzkoordinatoren BZ/NLZ	Fdl	örtl. Zust. Fdl/ ESTW Fdl	Zugleiter	Ww
Die Prozesslandschaft in der Betriebsführung verstehen	60				
Aufgaben der Fahrplanerstellung in Betriebszentralen mit praktischen Übungen wahrnehmen	75				
Unregelmäßigkeiten und Störungen an Weichen		90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)
Kommunikation und Dokumentation bei Arbeiten im Gleisbereich		45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)
Sperrungen von Gleisen der freien Strecke und in Bahnhöfen/ Abzweigen/Sperrungen aufheben		90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)	90 (Gemeinsamer FIT)
Helfer im Bahnbetrieb/Posten im Praxiseinsatz		45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)	45 (Gemeinsamer FIT)
Bekanntgabe zum betrieblichen Regelwerk - insbesondere Bekanntgabe 10 der Richtlinie 408		90	90		90
Fahrten mit Nebenfahrzeugen/Kleinwagen		90	135 (Praxistraining)		
Ausfall der Bedienoberfläche - Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes			90 (Praxistraining; nur für özF)		
Bekanntgaben zum Regelwerk - insbesondere die Richtlinie 436 und 437				45	
Fahrten mit Nebenfahrzeugen/ Kleinwagen					45
	135	450	495 (özF 585)	315	405

Thema	Minuten						
	Disponenten/Netzkoordinatoren BZ/NLZ	Fdl	örtl. Zust. Fdl/ESTW Fdl	Zugleiter	Ww	Schw	BÜP
Störfälle anlegen und bearbeiten - Qualitätssicherung:	45						
Regeln bei Ausfall GSM-R Streckeneinrichtung	45						
Handlungsabläufe beim Evakuieren von Zügen	60						
Aktuelle Entwicklungen bei Elektronischer Buchfahrplan und La (EBuLa) kennenlernen, Integration von La in EBUla	60						
Kenntnisse über die "Automatische Stromabnehmerseinrichtung (AS)"	45						
Störungsmanagement Betriebszentralen	45						
GSM-R		90	90				
Bauarbeiten während unterbrochener Arbeitszeit		90	90				
Einsatz von BÜP		45					
Räumungsprüfung		90	135 (Praxistraining)				
Stromabnehmersenkeinrichtung		45					
Fahrtstraßensicherung bei gestörten Weichen			90 (Praxistraining)				
Unregelmäßigkeiten bei einer Zugfahrt im Bahnhof			90 (Praxistraining)				
GSM-R = Nur für Zugleiter, die keine Fahrdienstleiter sind				90			
Ausstellen schriftlicher Befehle in übertragener Zuständigkeit					45		
Störungen des nichtselbsttätigen Streckenblocks					45		
GSM-R					45	45	45
Regelwerksänderung - insbesondere Richtlinie 456						45	45
Störung bzw. gefährliche Unregelmäßigkeit am Bahnübergang						135	
Sichern von Bahnübergängen in besonderen Fällen						45	45
Sichern des Bahnübergangs (BÜ)							135

Abbildung 4: Angebotsthemen

Mitarbeiter Betrieb (zum Beispiel Bezirksleiter Betrieb) und einem Mitarbeiter Technik (zum Beispiel Praxistrainer LST/Oberbau), vorgenommen.

Durch Praxisfälle, Übungen, Gruppenarbeiten und Rollenspiele werden die Trainer bei den Teilnehmern nicht nur das Verständnis für die Arbeit des Anderen wecken und die Wirkzusammenhänge zwischen Betrieb und Technik darlegen, sondern auch die Handlungssicherheit optimieren. Im Fokus hierbei steht die Kommunikation zwischen den Beteiligten (Abbildung 2).

Das Trainer-Tandem hat sich in der Vergangenheit durch seinen hohen Praxisbezug und dem zielgruppenorientierten Unterricht bewährt. Jeder Fachbereich ist mit seinen Inhalten vertreten und davon profitieren beide Seiten.

Die Fachbeauftragten Betrieb begleiten den FIT in Form einer Patenschaft in der Themenfindung, -bearbeitung und Umsetzung. Zur ständigen Verbesserung der Unterrichtsqualität sind die Fachbeauftragten Betrieb deshalb jederzeit für Feedback dankbar.

Weitere Themen FIT Bahnbetrieb 2012

Neben den Themen für den gemeinsamen FIT Bahnbetrieb und den Änderungen zum betrieblichen Regelwerk gibt es weitere interessante Themen für das Stellwerkspersonal, die aus Abbildung 3 (Pflichtthemen) und aus Abbildung 4 (Angebotsthemen) ersichtlich sind. Hier finden Sie auch die Themen für den FIT Bahnbetrieb für andere Mitarbeiter im Betrieb der DB Netz AG.

Training mit Ergebnisfeststellung 2012

Für die Fahrdienstleiter wird im zweijährigen Turnus im Rahmen des FIT ein Training mit Ergebnisfeststellung (TmE) durchgeführt. Die Schwerpunktthemen, die im Jahr 2012 behandelt werden, enthält die Abbildung 5.

Gern nehmen wir Ihre Hinweise und Anregungen zum FIT Bahnbetrieb bzw. zum TmE entgegen. ■

Abbildung 5: TmE-Themen 2012

