

# BahnPraxis B



**Aktuell** Einführung des Betriebsregelwerks für EVU bei der DB AG

**Test** Kennen Sie diese Piktogramme?

**Spezial** Notfallmanagement bei DB Regio

## Liebe Leserinnen und Leser,

die Richtlinie des Rates der EU vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) zielt auf eine wettbewerbsorientierte Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft. Die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes sollen durch eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erleichtert werden. Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Verkehrsleistungen zur Verbesserung von Fahrgastkomfort und -betreuung zu stimulieren, ist es angezeigt, dass die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegt.

Mit der am 1. Januar 1994 begonnenen Bahnreform trägt die Deutsche Bahn AG diesen Grundsätzen Rechnung und entwickelt sie mit weiter. Dabei gilt es einerseits, die notwendige Einheitlichkeit des Rad-Schiene-Systems zu gewährleisten und andererseits, eine klare Verantwortungsabgrenzung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vorzunehmen. Auf Grundlage der von der EU herausgegebenen Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ werden die bisher in der Richtlinie 408 – Züge fahren und Rangieren – zusammengefassten bahnbetrieblichen Regelungen neu geordnet. Das heißt, die Betriebsregelwerke für EVU bei der Deutschen Bahn AG werden in „Regelbücher“ für die Funktionsgruppen Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter überführt.

Wie die neue Struktur der bahnbetrieblichen Regelungen ab dem 15. Dezember 2015 aussehen wird und was sich für die Mitarbeiter im Bahnbetrieb ändert, darüber berichten wir in unserem ersten Beitrag.

Auch wenn die Eisenbahn ein sicheres Verkehrsmittel ist, so ist sie vor Betriebsstörungen, aber auch vor Unfällen nicht gänzlich gefeit. In diesem Zusammenhang haben wir bereits des Öfteren über die Aufgaben des Notfallmanagements der DB Netz AG berichtet.

In dieser Ausgabe stehen nunmehr die Aufgaben des komplementären Notfallmanagements eines Eisenbahnverkehrsunternehmens am Beispiel der DB Regio AG im Blickpunkt.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen und bleiben Sie gesund,

## Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam



**Unser Titelbild:**

Wie auf einer Modellbahn – ICE 1 Baureihe 401, S-Bahn und Regionalexpress mit Ellok Baureihe 146 im Vorfeld des Hbf in Hannover

Foto:  
DB AG/Volker Emersleben

### Lösung zu „Dieses Zeichen steht für...“:

GHS08 c)  
GHS04 b)  
P010 b)  
P001 a)  
W005 b)  
E019 c)

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

#### Herausgeber

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

#### Anschrift

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

#### Verlag

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

#### Redaktion

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

#### Erscheinungsweise und Bezugspreis

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

#### Druck

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

Harmonisierung betrieblicher Regeln und Prozesse

# Einführung des Betriebsregelwerks für EVU bei der Deutschen Bahn AG



**Dr. Jochen Brandau, DB Netz AG, Andreas Heinz, DB Regio AG, Mirko Mann, DB Bahnbau Gruppe, und Dietmar Steinert, DB Schenker Rail AG, Frankfurt am Main, Berlin und Mainz**

Die Eisenbahnen in Europa werden schrittweise aneinander angepasst. Der Harmonisierungsprozess wird durch die Langlebigkeit der Eisenbahntechnik noch einige Jahrzehnte dauern. Grundlage der technischen Harmonisierung sind die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die von der EU herausgegeben werden.

Die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ enthält Vorgaben zur Harmonisierung betrieblicher Regeln und Prozesse, wie zum Beispiel an die Richtlinie 408 – Züge fahren und Rangieren.

Die DB Netz AG setzt diese gesetzlichen Anforderungen mit der Neuherausgabe der Richtlinie 408 zum 13. Dezember 2015 um. Ab diesem Zeitpunkt wird die Richtlinie wieder „Fahrdienstvorschrift“ heißen.

Die TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ stellt vier wesentliche Forderungen mit Bezug zum Regelwerk auf:

1. Die TSI gilt nur für das Fahren von Zügen. Bei den Regeln zum Rangieren sollten alle Regelungen möglichst unverändert bleiben.
2. Die Verantwortung für das Aufstellen von Regeln zwischen Eisenbahninfrastruktur- (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) muss klar abgegrenzt werden.

3. Die Selbständigkeit und damit auch Eigenverantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen soll gestärkt werden.
4. Die TSI kennt an der Schnittstelle zwischen EIU und EVU nur die beiden Funktionen Fahrdienstleiter (Fdl) und Triebfahrzeugführer (TF).

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben bis Ende 2017 für die Funktionsgruppen Triebfahrzeugführer und Zugbegleitpersonal so genannte „Regelbücher“

Geltung		Modulgruppe	Anwender
1	Züge fahren EIU-interne Regeln und Schnittstellen zum EVU	408.01 – 06	Fdl, Ww
		408.11 – 16	Planer EIU
2	Züge fahren Regeln mit Schnittstellen zum EIU	408.21 – 27	Tf
		408.31 – 37	Planer EVU
	Rangieren	408.48	Fdl, Ww, Tf, Rb, Rg, andere
		408.58	Planer EIU und EVU
3	Archiv der EVU-Regeln zum Züge fahren EVU müssen entscheiden, ob sie diese Regeln weiter anwenden oder eigene Regeln geben wollen.	408.81 – 89	bisher Mitarbeiter EVU
		408.91 – 99	bisher Planer EVU

EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen  
 EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen  
 Fdl Fahrdienstleiter  
 Rb Rangierbegleiter  
 Rg Rangierer, Rangiarbeiter  
 Tf Triebfahrzeugführer  
 Ww Weichenwärter

Quelle: DB Netz AG

Abbildung 1: Neue Struktur der Fahrdienstvorschrift DB Netz AG (Richtlinie 408) ab 13. Dezember 2015

herauszugeben. An die Regelbücher stellt die TSI bestimmte inhaltliche und formelle Anforderungen, wie zum Beispiel die Formularsammlung.

### Neue Struktur der Fahrdienstvorschrift

Abbildung 1 zeigt die Aufteilung der neuen Richtlinie 408 in drei Teile. Der erste Teil enthält die Regeln für Fahrdienstleiter und Weichenwärter für das Fahren von Zügen. Neben den betrieblichen Regeln zur Infrastruktur werden für den Fahrdienstleiter die Regeln zur Zusammenarbeit mit dem Triebfahrzeugführer gegeben.

Der zweite Teil fasst die Regeln zusammen, die der Triebfahrzeugführer bei der Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleiter zu beachten hat, wie zum Beispiel die Zustimmung zur Abfahrt. Des Weiteren fasst die Modulgruppe 408.48 die Rangierregeln für alle am Rangieren beteiligten Mitarbeiter im Bahnbetrieb zusammen.

Der dritte Teil richtet sich an den Eisenbahnverkehrsunternehmer. Der Eisenbahnver-

kehrsunternehmer hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob er Teile dieser archivierten EVU-Regeln für das Fahren von Zügen in seinem Unternehmen in Kraft setzt.

### Ziele

In Deutschland gibt es zurzeit etwa 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Damit nicht jedes EVU selber die Regeln aus dem dritten Teil (archivierte EVU-Regeln für das Fahren von Zügen) in eigene Regeln überführen und anschließend seinem eingesetzten Personal bekannt geben muss, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Aufgabe übernommen, und für die Branche aus den über Jahren bewährten Regeln das „Betriebsregelwerk (BRW) für EVU“ entwickelt. Es besteht zwar keine Pflicht zur Anwendung, aber durch seine weite Verbreitung in der Branche wird das Betriebsregelwerk für EVU auch zukünftig die Zusammenarbeit der Mitarbeiter im Bahnbetrieb verschiedener EVU sowie Dienstleister absichern.

Daher führen zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG

das Betriebsregelwerk für EVU komplett oder wie die DB Regio AG auch teilweise für das Zugbegleit- und Rangierpersonal ein.

### Struktur

Das Betriebsregelwerk für EVU soll den Rahmen der Regelbücher für die Mitarbeiter im Bahnbetrieb schaffen. Dazu enthält es Module, die sich an das Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Planer (Aufsteller örtlicher Regeln) richten und Module, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen unmittelbar an seine Mitarbeiter bzw. an das von ihm eingesetzten Personal ausgeben kann.

Leitgedanke bei der Erarbeitung der Module für die Mitarbeiter war, möglichst gleiche Inhalte bzw. Themen der Fahrdienstvorschrift mit denen des Betriebsregelwerks durch Einsortieren von Modulseiten zusammenfassen zu können.

Der VDV hat dazu ein Verfahren gewählt, dass einige ältere Eisenbahner noch aus der Zeit vor der Richtlinie 408 kennen. Damals hatte man bei der Zusammenführung der DS 408 und der DV 408 zu einen gemeinsamen Regelwerk die inhaltlichen Unterschiede auf hellgrünen oder hellroten Seiten veröffentlicht. Die Farbe des VDV ist blau. Somit lag es nahe, die Module des Betriebsregelwerks für EVU auch auf hellblauen Seiten drucken zu lassen.

Damit die Mitarbeiter im Bahnbetrieb leicht erkennen können, dass die auf weißem Papier gedruckten Seiten der Fahrdienstvorschrift und die auf hellblauem Papier

Familie	Bezeichnung
0xxx	Hinweise zum Betriebsregelwerk EVU
1xxx	Allgemeine Regelungen
2xxx	Regelungen zur Einsatzfähigkeit des Personals
3xxx	Regelungen zum Planen und Überwachen des Betriebes
4xxx	Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangierfahrten
5xxx	Regelungen zum Durchführen des Betriebes
6xxx	Regelungen zum Bedienen von Fahrzeugen
7xxx	Regelungen zur Infrastruktur
8xxx	Regelungen zum Notfall- und Störungsmanagement
9xxx	Formularsammlung

Tabelle 1: Die Modulfamilien des Betriebsregelwerks für EVU

Quelle: DB Netz AG

gedruckten Seiten des Betriebsregelwerks für EVU inhaltlich zusammen gehören, folgt das Betriebsregelwerk für EVU der Nummernsystematik der Deutschen Bahn AG (Abbildung 2). Die letzten drei Zahlen der Modulnummer geben den inhaltlichen Bezug zur Richtlinie 408 wieder. Zusätzlich verwendet der VDV das gleiche Layout wie die Deutsche Bahn AG.

Die Regeln des Betriebsregelwerks für EVU sind in 10 Modulfamilien eingeteilt. Einige der Familien richten sich nicht direkt an den Mitarbeiter im Bahnbetrieb. Diese Modulfamilien haben in der Tabelle 1 eine graue Schrift. Durch die Modulfamilien wird die künftige Struktur der Regelbücher vorgegeben. Daher sind die Register im Druckstück zum Beispiel mit „4xxx“ für die Regelungen zum Vorbereiten von Zügen und Rangierfahrten bezeichnet. Die Modulfamilie „7xxx“ ist ein Platzhalter für zukünftige Entwicklungen und wird daher zurzeit nicht genutzt.

Die von den EVU ausgegebenen Druckstücke beinhalten bereits alle „weißen“ Seiten der Richtlinie 408 sowie die „blauen“ Seiten des Betriebsregelwerks in thematischer Sortierung. Dies soll mit dem Schema nach Abbildung 3 verdeutlicht werden.

### Regeln für das Führen von Triebfahrzeugen

Im Schema ist auch das Thema „Führen von Triebfahrzeugen“ genannt. Das Betriebsregelwerk für EVU fasst die Regeln in der Modulfamilie BRW.61xx zusammen, die zurzeit bei der Deutschen Bahn AG in den Modulen 492.0001 bis 492.0006 sowie bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen in der Dienstanweisung für Triebfahrzeugführer (DAT) oder der Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV) gegeben sind. Mit der Einführung des Betriebsregelwerks für EVU werden die Module 492.0001 bis 492.0006 außer Kraft gesetzt und archiviert.

### „Gelbe Seiten“

Zusätzlich zu den eben beschriebenen „weißen“ und „blauen“ Modulen muss bzw. kann das EVU noch eigene Regelungen aufstellen und an die Mitarbeiter im Bahnbetrieb verteilen. Dazu können die EVU ihre spezifischen Regeln unter einem Unternehmenskürzel anstelle der Kürzel „408“ oder „BRW“ wie die „blauen“

DBAG	Deutsche Bahn AG (Holding)
DBREGIO	DB Regio AG und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
DBSDE	DB Schenker Rail AG in Deutschland
DBNETZE	DB Netz AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH sowie DB Services GmbH

Tabelle 2: Beispiele für EVU-Kürzel, die bei der Deutschen Bahn AG verwendet werden Quelle: DB Netz AG

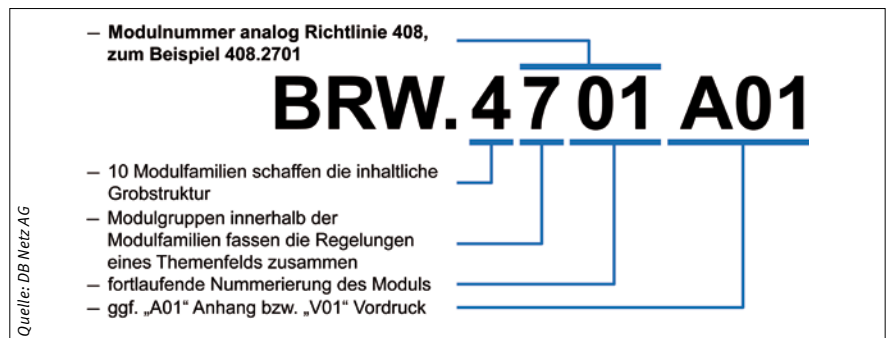


Abbildung 2: Die Nummernsystematik des Betriebsregelwerks für EVU ist identisch mit der Systematik der Deutschen Bahn AG

Module thematisch in die Regelbücher mit einsortieren. Diese spezifischen Regeln der EVU werden im Sprachgebrauch der Branche auch als „gelbe Seiten“ oder „gelbe Module“ bezeichnet. Innerhalb der Deutschen Bahn AG werden diese Module auf hellgelbem Papier gedruckt. Diese spezifischen Module sind in Abbildung 4 mit dem Kürzel „EVU.xxxx“ bezeichnet.

Anders als bisher sind die Regelbücher mit den „weißen“, „blauen“ und „gelben“ Modulen nicht mehr chronologisch nach Nummern sortiert. Die Sortierung der Module, die Inkraftsetzung sowie die Zuordnung der Module zu den Funktionen werden durch das EVU mit dem Modul „EVU.0101“ als Strichliste geregelt. Beispielhaft zeigt Abbildung 5 einen Auszug aus dem Modul DBNETZE.0101. Statt dem Kürzel „EVU“ kommen zum Beispiel die Kürzel nach Tabelle 2 zum Einsatz.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG, die das Betriebsregelwerk für EVU anwenden werden, haben sich auf inhaltlich abgestimmte „gelbe Seiten“ geeinigt. Diese Module werden daher das Kürzel „DB.xxxx“ tragen. In Abbildung 5 ist das zum Beispiel das Modul DB.1111 – Tätigkeiten verrichten.

DB Schenker Rail AG in Deutschland nutzt die gleichen Module, wird diese aber alle mit dem Kürzel „DBSDE.xxxx“ an eingesetzte Personale ausgeben.

Die DB Netz AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Fahrwegdienste GmbH sowie DB Services

GmbH werden gemeinsam ein Regelbuch aus „weißen“, „blauen“ und „gelben DB-Seiten“ unter dem Modul „DBNETZE.0101“ herausgeben, damit die Mitarbeiter im Bahnbetrieb dieser Unternehmen im Sinne des Konzerngedankens beim Erbringen von Verkehrsleistungen gemeinsam eingesetzt werden können.

Analog beabsichtigen die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB-Regio-Gruppe, ein gemeinsames Regelbuch herauszugeben.

### Reintegration der Zugbegleitpersonale

Eine besondere Herausforderung war das Einbinden der Zuständigkeiten und Aufgaben der Zugbegleitpersonale in die Regeln der Fahrdienstvorschrift und dem Betriebsregelwerk für EVU. Im Ergebnis können diese Mitarbeitergruppen auch zukünftig ihre bisherigen Tätigkeiten ausüben.

Die notwendige Verknüpfung zwischen der Fahrdienstvorschrift sowie dem Betriebsregelwerk für EVU wird durch einige „gelbe Seiten“ hergestellt. Inhaltlich gab es geringfügige Anpassungen aus der künftig geänderten Aufgabenteilung in der Fahrdienstvorschrift. Auf dieses Thema wird weiter unter nochmal detailliert eingegangen.

### Überführung von Weisungen

In die „gelben Seiten“ wurden einige Weisungen überführt. Die bisher für alle EVU der Deutschen Bahn AG gültige Weisung

zum Fahren auf Sicht wurde in das Modul DB.2561 überführt. In dieses Modul wurde zusätzlich die Regelung beim Einsatz von Tunnelrettungszügen aufgenommen.

Des Weiteren hat die DB Schenker Rail AG in Deutschland zwei Weisungen zum Thema Zugstörung sowie zwei Weisungen zum Rangieren in „gelbe Seiten“ gewandelt. Da die Inhalte bis auf Weiteres nur für die DB Schenker Rail AG in Deutschland gelten werden, beginnen diese Module mit dem Kürzel DBSDE.xxxx.

### Führen von Nebenfahrzeugen

Bisher sind Regeln zum Führen von Nebenfahrzeugen sowohl in den Modulen 492.000x – Triebfahrzeuge führen – als auch in dem Modul der Richtlinie 931.0201 – Betrieb Besonderheiten beim Einsatz – geregelt. Diese Regeln wurden in der „gelben Seite“ DB.6140 – Besonderheiten beim Führen von Nebenfahrzeugen – zielgruppengerecht zusammengefasst.

### Verfügbarkeit in der ZRWD

Die Mitarbeitermodule des Betriebsregelwerks für EVU werden unter dem Kürzel „BRW“ in die zentrale Regelwerksdatenbank (ZRWD) eingestellt und sind somit im Netzwerk der Deutschen Bahn AG digital verfügbar.

Zusätzlich werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zusammenstellungen der weißen, blauen und gelben Seiten als Basisteil für die Regelbücher in die ZRWD eingestellt. Auf diese Dokumente werden zukünftig die Triebfahrzeugführer mit Tablet-PC, wie zum Beispiel bei der DB

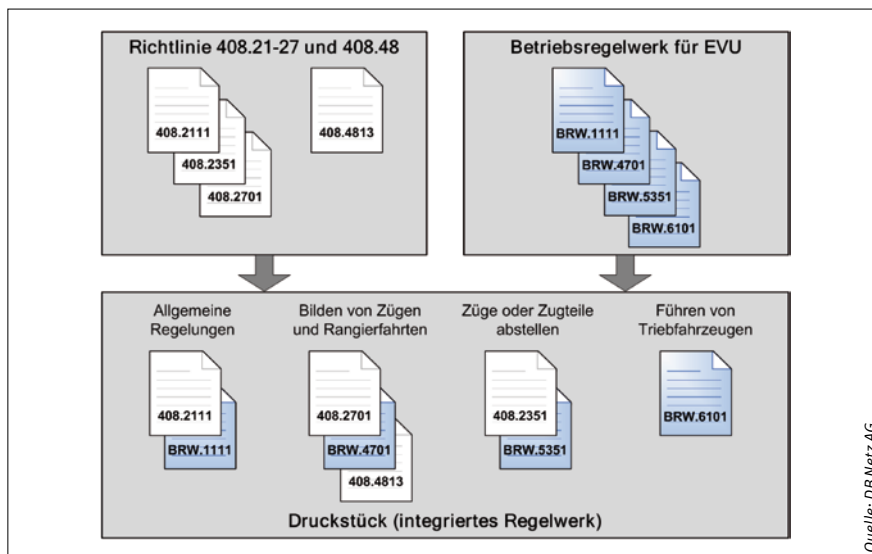


Abbildung 3: Die Module der Richtlinie 408 („weiße“ Modulseiten) und des Betriebsregelwerks für EVU („blaue“ Modulseiten) werden als integriertes Druckstück herausgegeben

Schenker Rail AG in Deutschland, direkten Zugriff haben. Bei einer solchen digitalen Fassung der Regelbücher kann dann auf Seitenfarben verzichtet werden.

### Nutzung von Regeln

Anders als es viele Eisenbahner in der Vergangenheit vielleicht gelernt haben, sind betriebliche Regeln kein Allgemeingut. Damit ein EVU das Betriebsregelwerk nutzen darf, muss es eine Lizenz beim VDV erwerben. Auf die Seiten des Betriebsregelwerks für EVU ist daher ein Lizenzvermerk eingedruckt, der eine unberechtigte Nutzung ausschließen soll.

### Was ändert sich für die Mitarbeiter im Bahnbetrieb?

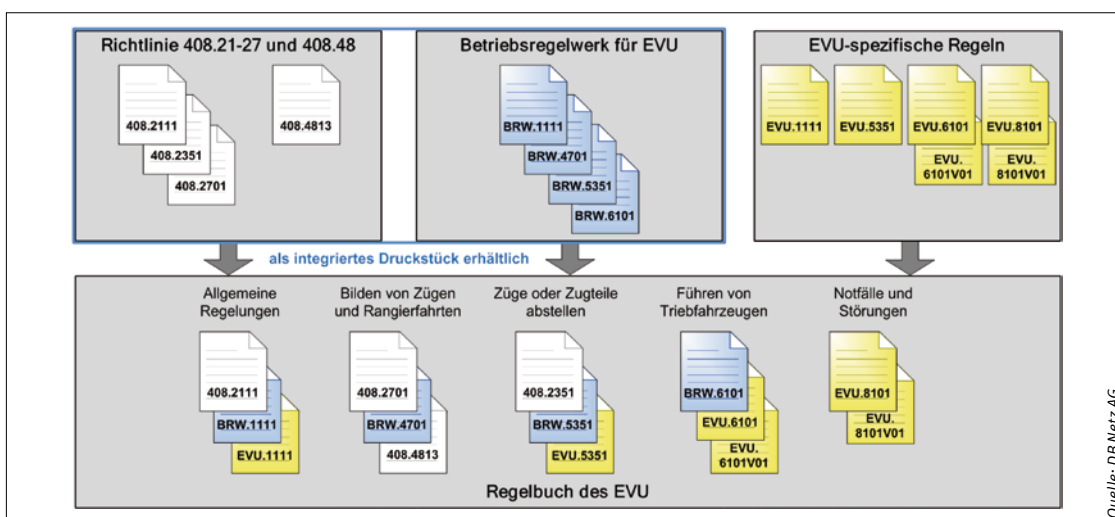
Die wichtigsten Änderungen für die Mitarbeiter im Bahnbetrieb ab dem 13. De-

zember 2015 stammen nicht aus dem Betriebsregelwerk für EVU, sondern aus den Vorgaben der TSI an die neue Fahrdienstvorschrift. Insbesondere ist die Konzentration aller Aufgaben auf den Triebfahrzeugführer bei den Regeln für das Fahren von Zügen zu nennen.

In den Modulgruppen 408.21 bis 408.27 sind weder das Zugbegleitpersonal, noch die Örtliche Aufsicht oder die Zugaufsicht genannt. Abbildung 6 verdeutlicht die Kommunikationskette bei der Zustimmung zur Abfahrt sowie dem Abfahrtauftrag.

Mit den „gelben DB-Seiten“ werden zum Großteil die Regeln und Aufgaben der Zugbegleitpersonale sowie der Örtlichen Aufsicht wieder in den heutigen Zustand zurückgeführt. Durch die Verlagerung der Zusammenarbeit mit dem Fahrdienstleiter vom Zugführer auf den Triebfahrzeugführer

Abbildung 4: Die spezifischen Regeln der Eisenbahnverkehrsunternehmen werden als „gelbe“ Module thematisch in das Druckstück einsortiert



mussten einige Handlungsabläufe leicht angepasst werden.

Hier einige Beispiele:

1. Die Fahrdienstvorschrift spricht in diesen Modulen künftig nur noch den Triebfahrzeugführer an. Das Betriebsregelwerk für EVU spricht in seinen jeweils thematisch zugehörigen Modulen das Zugbegleitpersonal an. Die Regeln der „gelben Seite“ DB.1111 wird die Verknüpfung zwischen den Modulen 408.21 – 408.27 und dem Betriebsregelwerk für EVU herstellen:

„Der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges, bei geschobenen Zügen der Triebfahrzeugführer des ersten arbeitenden Triebfahrzeugs, nimmt grundsätzlich die Aufgabe des Zugführers wahr, es sei denn, einem anderen Mitarbeiter wurde die Aufgabe des Zugführers übertragen.“

Das Zupersonal untersteht dem Zugführer.“

Mit dieser Ergänzung weiß der Triebfahrzeugführer, wann er auch die Funktion des Zugführers (Tf = Zf) wahrnimmt.

2. Der Fahrdienstleiter gibt nach 408.2331 nur noch dem Triebfahrzeugführer die Zustimmung zur Abfahrt. Somit kann der Fall eintreten, dass die Zugaufsicht, die für die Herstellung der Abfahrbereitschaft zuständig ist, nicht selbst erkennen kann, dass die Zustimmung zur Abfahrt vorliegt. Aus diesem Grund hat der Triebfahrzeugführer gemäß der „gelben Seite“ DB.2331 die Zugaufsicht über die Zustimmung zur Abfahrt zu informieren, wenn diese nicht selbst feststellen kann, dass die Zustimmung vorliegt. Abbildung 7 zeigt schematisch die angepasste Kommunikation am Zug.

3. In gleicher Weise wird über weitere „gelbe Seiten“ geregelt, dass der Triebfahrzeugführer die Zugaufsicht oder den Mitarbeiter an der Spitze eines geschobenen Zuges zu informieren hat, wenn zum Beispiel Inhalte von Befehle oder von Fahrplanmitteilungen entweder Voraussetzung für Handlungen sind oder bei der Ausführung von Tätigkeiten beachtet werden müssen.

4. In einigen „gelben Seiten“ wird die Kommunikation in die andere Richtung geregelt. Der Zugführer soll auch weiterhin Feststellungen treffen, wie zum

Betriebsregelwerk EVU		Hinweise zum Betriebsregelwerk EVU										
Modulübersicht für Mitarbeiter		DBNETZE.0101 Seite 1 von 8										
Modulnummer	Bezeichnung	FV-NE	Stand	gültig ab <sup>1</sup>	Tf	Tb	Zf	Zs	6A	Rb	Zugv	HZ
408.0020Z00	Modulgruppen 408.21 – 27; Erläuterungen		30.10.2014	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/
408.4800Z00	Modulgruppe 408.48; Erläuterungen		30.10.2014	13.12.2015	/						/	/
0	Inhalt											
DBNETZE	Vorspann für Module des EVU	/	30.04.2015	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/
BRW.0100	Anwenderhinweise	/	17.10.2014	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/
DBNETZE.0101	Modulübersicht für den Mitarbeiter	/	30.04.2015	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/
BRW.0102	Glossar	/	17.10.2014	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/
BRW.0103	Abkürzungsverzeichnis	/	17.10.2014	13.12.2015	/	/	/	/	/	/	/	/

Abbildung 5: Auszug aus der Strichliste DBNETZE.0101

Beispiel die Zugvollständigkeit, und das Ergebnis an den Triebfahrzeugführer weitergeben. Der Triebfahrzeugführer meldet den Sachverhalt dann an den Fahrdienstleiter. Beispielhaft seien hier die Module 408.2481 und DB.2481 zum Thema „Sperrfahrten durchführen“ genannt.

Im Abschnitt 10 „Sperrfahrt beenden“ steht:

„Wenn die Sperrfahrt auf einer Zugmeldestelle endet, muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Ankunft aller Fahrzeuge melden. ...“

Diese Aufgabe soll auch weiterhin der Zugführer wahrnehmen. Darum enthält DB.2481 folgende Ergänzung:

„Die Feststellung nach Abschnitt 10 trifft der Zugführer und informiert den Triebfahrzeugführer.“

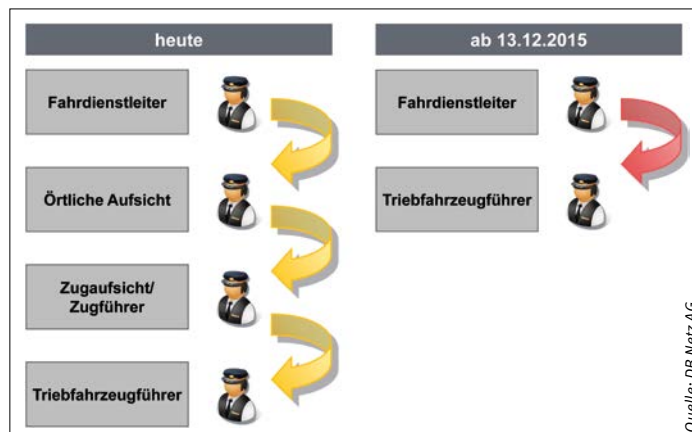


Abbildung 6: Ab 13. Dezember 2015 ändert sich der Informationsfluss vom Fahrdienstleiter bis zum Triebfahrzeugführer, hier am Beispiel der Zustimmung zur Abfahrt

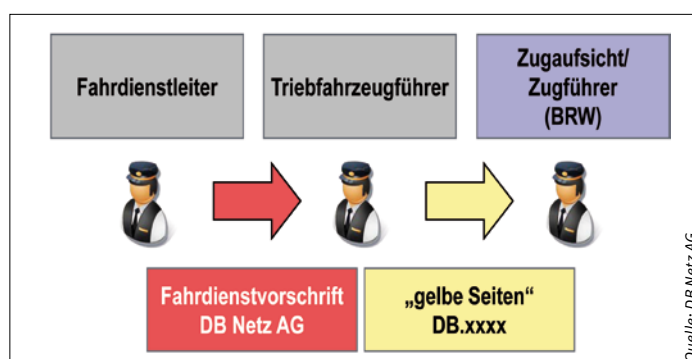


Abbildung 7: Zukünftig wird der Zugaufsicht die Zustimmung zur Abfahrt vom Triebfahrzeugführer übermittelt

Testen Sie sich selbst

## Dieses Zeichen steht für..

Genau wie im Straßenverkehr findet man auch im Arbeitsbereich sehr häufig Schilder. Es gibt Kennzeichnungen für Gefahrstoffe, sowie Verbots-, Gebots-, Warn-, Rettungs- und Brandschutzzeichen. Über die Bedeutung der Schilder wird im Rahmen der wiederkehrenden Unterweisungen aufgeklärt. Manchmal kommt man aber auch in andere Bereiche oder Gebäude und sollte auch dann die Hinweise verstehen können. Die verwendeten Piktogramme sollen für sich selbst sprechen. Aber kennt man wirklich immer den Sinn? Testen Sie sich selbst. Die Auflösungen zum Test finden Sie auf Seite 2.

In der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ (ASR A1.3) sind die Symbole sowie Form und Farbe für am Arbeitsplatz verwendete Schilder festgelegt. Kennzeichnungen von Gefahrstoffen, so genannte GHS-Piktogramme, sind in der „Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen“ festgelegt.

Falls Ihnen fehlende, nicht mehr erkennbare oder falsche Schilder in Ihrem Arbeitsbereich bekannt werden, melden Sie es bitte Ihrem Vorgesetzten.



**GHS08**

- a) Vorsicht Laserstrahl
- b) Warnung vor künstlichen Blitzen
- c) Gesundheitsgefahr (Gesundheitsschädlich)



**GHS04**

- a) Vorsicht, gebrauchte Spritzen
- b) Gasflasche (Komprimierte Gase)
- c) Eis essen verboten



**P010**

- a) Diebstahl verboten
- b) Berühren verboten
- c) Nicht schalten



**P001**

- a) Allgemeines Verbotsschild
- b) Starkes Gefälle
- c) Durchfahrt verboten



**W005**

- a) Grenze Internet Hot-Spot
- b) Warnung vor nicht ionisierender Strahlung
- c) Leuchtturm ohne Funktion



**E019**

- a) Beschwerlicher Zugang
- b) Zugang für Unbefugte verboten
- c) Notausstieg

Regio Notdienst

# Notfallmanagement bei DB Regio



Foto: Fabio Crovace

**Aline Böhme, DB Regio AG, Steuerung Fahrplan und Betrieb, Frankfurt am Main**

Die Eisenbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel. Unfälle und Betriebsstörungen können aber nicht ausgeschlossen werden und erfordern Notfallmaßnahmen. Dabei haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen jeweils spezifische Aufgaben. Im Folgenden werden Aufgaben eines Eisenbahnverkehrsunternehmens am Beispiel der DB Regio AG erläutert.

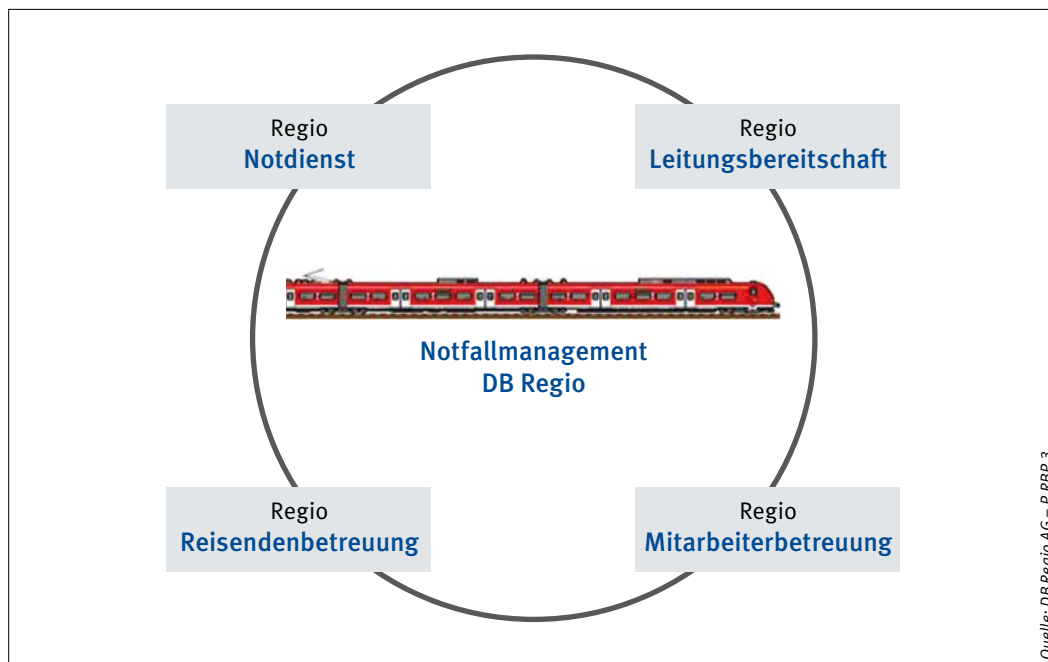
## Vorgaben

Wie sieht also das Notfallmanagement bei der DB Regio aus? Zunächst gibt es jede Menge rechtliche Vorgaben zu beachten.

Wer schon einmal von einem größeren Unfall betroffen war, weiß, dass am Ereignisort viele verschiedene Einsatzkräfte tätig werden. In Gesetzen und Verordnungen ist deshalb geregelt, wer im Notfall für welche

Art von Hilfeleistungen zuständig ist: Die Ländergesetzgebung besagt, dass die Bundesländer für die Regelung von Hilfeleistungsmaßnahmen verantwortlich sind. Die Umsetzung erfolgt in den Kommunen und Kreisen. Die Feuerwehren und Rettungsdienste sind demnach für die Maßnahmen zur so genannten „nicht-polizeilichen Gefahrenabwehr“ zuständig. Hierfür stehen sie auch – im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit – den Eisenbahnen zur Verfügung.

Für den Bahnverkehr gilt darüber hinaus die Eisenbahngesetzgebung, insbesondere das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Nach dem AEG sind die Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen verpflichtet, an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung mitzuwirken. Entsprechend einer Vereinbarung zwischen den Innenministern der Länder und der DB AG müssen die Eisenbahnen insbesondere die Bewältigung „bahntypischer Gefahren“



Bei der DB Regio AG sind die Aufgaben im Notfallmanagement auf vier Rollen verteilt

(wie zum Beispiel Bahnerden, Evakuieren von Zügen) sicherstellen. Aufgrund dessen muss – neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie die DB Regio AG entsprechende Vorkehrungen treffen.

Zudem hat die Europäische Union im Rahmen von Verordnungen den EIU/EVU genau vorgeschrieben, welche spezifischen Vorkehrungen zum Notfallmanagement getroffen werden müssen. Diese werden im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung/-bescheinigung durch die nationale Sicherheitsbehörde geprüft.

Weiterhin sind die EIU rechtlich verpflichtet, die Notfallvorkehrungen der Eisenbahnen, die ihre Schienenwege nutzen,

zu koordinieren. Aus diesem Grund sind für die EVU weitere Vorgaben des EIU zu beachten. Zum Beispiel verlangt die DB Netz AG im Rahmen ihrer Schienennetzbenutzungsbedingungen, dass bei einem gefährlichen Ereignis entsprechend geschulte Mitarbeiter des EVU als Fachberater für den Notfallmanager von DB Netz spätestens 120 Minuten nach Alarmierung vor Ort sein sollen.

Zudem hat DB Regio selbst ein hohes Interesse, betroffene Reisende und Mitarbeiter vor Ort zu betreuen, die ggf. alternative Weiterfahrt für Reisende zu organisieren sowie den Betrieb möglichst schnell wiederherzustellen. „Nebenher“ müssen auch alle Informationen für eine Analyse des Ereignisses gesammelt und dokumentiert werden, um eine Wiederholung des Ereignisses zu vermeiden und Verbesserungen umzusetzen.

DB Regio erfüllt diese Anforderungen im Notfallmanagement mit dem Regio Notdienst. Dieser fungiert als Fachberater des EVU am Ereignisort und leistet technische Hilfestellungen an Fahrzeugen. Der Regio Notdienst vertritt das EVU DB Regio AG ab dem Zeitpunkt der Alarmierung vor Ort, wofür er für den Einsatzfall mit den entsprechenden Weisungsbefugnissen für die DB Regio AG ausgestattet ist.

Der Regio Notdienst oder ggf. weitere Mitarbeiter nehmen auch folgende Aufgaben wahr:

Die Regio Mitarbeiterbetreuung betreut das Zugpersonal als Ersthelfer nach einem traumatischen Ereignis und kümmert sich um die Heimfahrt des Mitarbeiters bzw. die Fahrt zum Durchgangsarzt. Die Regio Reisendenbetreuung betreut die Reisenden am Einsatzort und ist in enger Abstimmung mit der Transportleitung (TP) für die Information und die Weiterbeförderung der Reisenden verantwortlich.

Bei Großereignissen wird der Regio Notdienst durch die Regio Leitungsbereitschaft unterstützt, die bei Bedarf die Kommunikationsschnittstelle zur Unternehmensleitung sicherstellt sowie Kontakt zu Presse, Ermittlungsbehörden oder Aufgabenträgern hält.

Entsprechend der zeitlichen Vorgabe zur Anrückzeit der DB Netz AG (maximal 120 Minuten), sind regionale Einsatzbereiche

Einsatzfahrzeug im Notfallmanagement der Regio Hessen





Foto: Laura Hellig

*Durch die Rückenschilder sind die jeweiligen Rollen der Einsatzkräfte erkennbar*

festgelegt und Bereitschaftspläne erstellt. Die eingeteilten Mitarbeiter müssen während ihrer Bereitschaft durchgehend einsatzbereit sein.

Die Qualifikation und Ausstattung der Mitarbeiter im Notfallmanagement DB Regio folgt den wahrzunehmenden Aufgaben und ist in der Richtlinie (Ril) 615.0110 beschrieben.

Die Transportleitung (TP), in manchen Regionen auch als „LeitstellePlus“ bezeichnet, dient bei DB Regio als zentrale Alarmierungsstelle in der Region und koordiniert alle Maßnahmen im Ereignisfall. Der Schichtleiter bekommt die Informationen über Störungen und Einflüsse, die den Betriebsablauf behindern, entweder direkt vom Zugpersonal oder von der Betriebszentrale DB Netz. Werkstätten verständigen den Schichtleiter bei gefährlichen Ereignissen mit Rangierfahrten oder Bränden von Einrichtungen/Anlagen auf der Regio-eigenen Infrastruktur (Werkstätten, Abstellanlagen).

Der Schichtleiter verständigt entsprechend festgelegter Alarmierungskriterien den Regio Notdienst sowie ggf. die Regio Mitarbeiter- und Reisendenbetreuung. Liegt ein Einsatz im Grenzbereich zu einer anderen Region oder ist das Zugpersonal einer anderen Region betroffen, arbeiten die jeweiligen Transportleitungen und Notdienste zusammen. In besonderen Ausnahmesituationen kann CareNet (DB-weiter Betreu-

ungsdienst bei Großschadensfällen) zur Betreuung betroffener Reisender und Mitarbeiter zu Hilfe gezogen werden. CareNet wird durch die TP angefordert.

Erkennbar sind die Einsatzkräfte durch das jeweilige Rückenschild an ihrer persönlichen Schutzausrüstung, zum Beispiel:

- „Einsatzleiter“ – Einsatzleiter der Feuerwehr (auch Einsatzleiter am Ereignisort),
- „Notfallmanager“ – Notfallmanager des EIU (auch Einsatzleiter am Ereignisort, wenn keine Feuerwehr anwesend ist),
- „Regio Notdienst“ – Notdienst von DB Regio,
- „Betreuung“ – Reisenden- und/oder Mitarbeiterbetreuung.

Aber wie läuft ein Einsatz als Notdienst Regio ab? Dazu ein gar nicht so seltener Fall als Beispiel:

**Situation**

Ein Gewitter ist aufgezogen, der Wind ist stark böig. Der Triebfahrzeugführer (Tf) des voll besetzten RE 4711 (elektrischer Triebzug, bestehend aus zwei Einheiten) stellt während der Fahrt plötzlich den Ausfall der Fahrdrachtspannung fest. Bevor er darauf reagieren kann, erkennt er vor sich einen dicken Ast in der Oberleitung. Trotz Schnellbremsung kollidiert der Zug mit dem Ast. Als er zum Halten gekommen ist, erkennt der Tf neben seinem Seitenfenster den hin- und her schwankenden Fahrdracht.

**Ablauf**

Der Tf meldet das Ereignis per Notruf mit Nothaltauftrag unverzüglich dem Fahrdienstleiter (Fdl), der umgehend die Sofortmaßnahmen durchführt (unter anderem Sperrung beider Streckengleise). Danach kümmert der Tf sich um den Schutz gefährdeter Züge (Nachbargleise). Beim Fdl gibt er seinen genauen Standort durch und macht Angaben zum Ereignis selbst (Oberleitungsschaden, Kollision mit Ast, vermutlich Dachausrüstung beschädigt, vermutlich keine Verletzten, aber Zug voll besetzt o.ä.) und informiert die Reisenden über das aktuelle Geschehen. Der Fdl gibt die Informationen an die Notfallleitstelle seines EIU weiter. Diese alarmiert (wegen der möglichen Gefährdung von Menschenleben) die Feuerwehr und den Notfallmanager, aber auch die Leitstellen der beteiligten EVU, in unserem Falle also die TP der DB Regio AG. Vor Alarmierung der Feuerwehr beantragt die Notfallleitstelle beim zuständigen Fdl die Durchführung der Gleissperrungen aus Unfallverhütungsgründen. Dies stellt sicher, dass sich sowohl im betroffenen Gleis als auch im Nachbargleis keine Eisenbahnfahrzeuge mehr bewegen dürfen. Der Notfallmanager überprüft die veranlassten Maßnahmen, sorgt ggf. für deren Anpassung und dokumentiert die getroffenen Sicherungsmaßnahmen im Sicherungsplan für Notfallmanagement. Der Schichtleiter der TP holt sich ggf. weitere Informationen zur Situation vor Ort vom Zugpersonal und entscheidet anhand des Alarmplans, dass der Regio Notdienst und die Regio Reisen-



Foto: Franz Xaver Fuchs

Baum in Oberleitung und auf Zug

denbetreuung aktiviert werden müssen. Die Bereitschaftshabenden begeben sich dann unverzüglich zum Einsatzort.

Am Einsatzort angekommen, meldet sich der Regio Notdienst beim Notfallmanager, dieser weist ihn in den Stand der Hilfemaßnahmen und den Sicherungsmaßnahmen ein. Die Feuerwehr ist ebenfalls bereits vor Ort. Danach nimmt er Kontakt zum Tf auf. Er erfragt die bereits durch den Tf veranlassten Maßnahmen und klärt, ob der Tf für weitere Hilfemaßnahmen eingesetzt werden kann.

Um überhaupt irgendeine Art der Hilfeleistung durchführen zu können, musste die Oberleitung zunächst abgeschaltet und geerdet werden. Aufgrund des unbekannt Zustands der Oberleitung muss zur Gewährleistung des gefahrlosen Einsatzes der Hilfskräfte neben den Gefahren

aus dem rollenden Rad auch die Gefahr aus dem elektrischen Strom abgewendet werden. Dies erfolgt durch die Ausschaltung der Oberleitung und der fachgerechten Bahnerrdung durch den Notfallmanager. Erst dann dürfen sich die Hilfskräfte dem Zug gefahrlos nähern.

Eine Weiterfahrt des Zuges in einem für Reisende vertretbaren Zeitraum ist angesichts der Umstände am Ereignisort ausgeschlossen. Um die Reisenden schnellstmöglich weiterzubefördern, entscheidet sich der Regio Notdienst in Abstimmung mit der TP für die Evakuierung des Zuges. Der Notfallmanager muss der Evakuierung zustimmen, da nur er aufgrund seiner Ortskenntnis beurteilen kann, ob die Evakuierung gefahrlos möglich ist. Die TP richtet dann einen Busnotverkehr für den Einsatzort und die gesperrte Strecke ein.

In der Zwischenzeit informiert die Regio Reisendenbetreuung die Reisenden über die Situation und ermittelt sich ggf. abzeichnende Problemsituationen bei den Reisenden (zum Beispiel Reisende, die regelmäßige Medikamentengaben benötigen, diese aber nicht dabei haben, oder Rollstuhlfahrer, die nicht über den Evakuierungssteg den Zug verlassen können).

Da der Zug nicht mehr aus eigener Kraft fahren kann, organisiert die TP parallel dazu ein Hilfs-Triebfahrzeug zum Abschleppen des havarierten Zuges. Der Notfallmanager fordert gleichzeitig einen Turmverbrennungstriebwagen zur Beseitigung des Baumes und Instandsetzung der Oberleitung an. Bei der Evakuierung unterstützen die Regio Reisendenbetreuung und ggf. das Zugpersonal sowie weitere externe Hilfskräfte (zum Beispiel die Feuerwehr).

Der Evakuierungssteg (hier als Leiter im Einsatz) ermöglicht die zügige Evakuierung auf freier Strecke



Foto: Fabian Crivace

Der Regio Notdienst untersucht nach der Evakuierung das Fahrzeug auf Beschädigungen und dokumentiert diese, auch mit Fotos. Nachdem das Hilfs-Triebfahrzeug eingetroffen ist, kann der Zug abgeschleppt und die Strecke nach Beseitigung der Schäden wieder freigegeben werden. Dies veranlasst der Notfallmanager über den Fahrdienstleiter.

Mit dem Einsatzprotokoll dokumentiert der Regio Notdienst seinen Einsatz und hält die wesentlichen Feststellungen für die nachfolgende Untersuchung und Analyse des Ereignisses fest.