

Thema: Regelwerksänderungen zum 10.12.2017 (ohne LZB und ETCS)

Gültig: ab 10.12.2017

1. Aktualisierung 10 des Signalbuchs Ril 301 der DB AG

Zum 10.12.2017 wird die Aktualisierung 10 zum Signalbuch herausgegeben. Wichtigste Änderungen sind:

Im Modul 301.9001 wird der Abschnitt 17 neu eingefügt. Es wird das Orientierungszeichen „Zuglänge“ neu aufgenommen. An Bahnsteigen ohne eine Haltetafel (Ne 5) können Orientierungszeichen „Zuglänge“ aufgestellt werden. Sie kennzeichnen den verkehrlich günstigsten Halteplatz des Zuges. Die Zeichen sind auf dem Bahnsteig aufgestellt.

2. Aktualisierung 02 der Ril 408.21-27, 408.48 Fahrdienstvorschrift DB

Zum 10.12.2017 wird die Aktualisierung 02 zur Fahrdienstvorschrift DB herausgegeben.

Wichtigste Änderungen sind

2.1 Hinweis zum entfallenden Modul 408.2341A01 – Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans

Die im bisherigen Modul 408.2341A01 gegebenen „Erläuterungen zur Führerraumanzeige des Fahrplans“ sind in Ril 408 als Schnittstellenregel entfallen: Das bisherige Modul hat das nicht netzzugangsrelevante Produkt „Elektronischer Buchfahrplan“ beschrieben. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die weiterhin das Produkt Elektronischer Buchfahrplan nutzen, finden die Erläuterungen hierzu in Richtlinie 497.0001.

2.2 Entfallendes Modul 408.2341A02 – Erläuterungen zum Buchfahrplan

Das bisherige Modul 408.2341A02 entfällt. Der Inhalt ist im neuen Modul 408.2341A01 wiedergegeben (s. o.).

2.3 Modul 408.2341A01 – Erläuterungen zu den Fahrplanangaben

Das neue Modul gibt die in den bisherigen Modulen 408.2341A01 und 408.2341A02 Erläuterungen und Regeln zusammengefasst wieder. Das neue Modul 408.2341A01 enthält keine „*“.

Hintergrund: Die DB Netz AG übergibt als Infrastrukturbetreiber Fahrplandaten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die übergebenen Fahrplandaten als Fahrplan an ihre Triebfahrzeugführer weitergeben. Hierzu bietet die DB Netz AG den gedruckten Buchfahrplan zur unmittelbaren Weitergabe an Triebfahrzeugführer an. Das neue Modul gibt im Sinne der oben Gesagten Erläuterungen und Bedeutung der einzelnen Fahrplanangaben vor und ordnet die jeweiligen Daten den Kopfangaben und den einzelnen Spalten zu.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksändeungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

Zu den relevanten Änderungen im Einzelnen:

Die Gliederung des Abschnitts 2 in Unterabsätze wurde der Reihenfolge der Angaben im Kopf des Fahrplans angepasst.

In den Unterabsätzen g) und h) wurden die bisher gemeinsam genannten Kopfangaben „Last“ und „Zusammensetzung der Einheit bei Triebwagen“ redaktionell getrennt.

Abschnitt 3 – Kilometrierungsspalten - fasst die in den bisherigen Absätzen 3 und 6 des Moduls 408.2341A02 gegebenen Regeln zur Spalte 1 und 3b redaktionell zusammen.

Abschnitt 4 Absatz (1) stellt klar: Die in der Geschwindigkeitsspalte angegebenen zulässigen Geschwindigkeiten beziehen sich auf in der Kilometrierungsspalte genannte Abschnitte. Es ist unerheblich, dass es sich dabei um „Gleisabschnitte auf der freien Strecke und in den Bahnhöfen“ handelt.

Abschnitt 5 Absatz (2) f) spricht in Anlehnung an Ril 301.0101 Abschnitt 1 Absatz (3) von der „Verwendungsart“ eines Hauptsignals anstelle der bisher genannten „Funktion“, also z.B. Zsig, Asig.

2.4 Modul 408.2411 –Befehle

In Abschnitt 2 Absatz (2) d) wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer auch Ort, Datum und Übermittlungsart eintragen muss. Damit stimmt diese Vorgabe mit dem neu als Modul 408.2411A01 vorgegebenen „Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls“ überein.

In Abschnitt 5 Absatz (2) stellt eine Ergänzung klar: Wenn der Fahrdienstleiter einen Befehl 14.1 – 14.9 zurückzieht und der Standort des Zuges von den Angaben im Kopf der Rückseite abweicht, muss der Triebfahrzeugführer den Standort formlos an einer geeigneten Stelle vermerken.

2.5 Modul 408.2411A01 – Ablaufschema zum Diktieren eines Befehls (neu)

Das neue Modul fasst die einzelnen Handlungsschritte beim Diktieren eines Befehls in einem Ablaufschema zusammen.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_ Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

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	
<p>Diktiert</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vordrucknummerierung - Kopfzeile einschließlich Standort - anzukreuzende Befehle - zutreffenden Inhalt - Übermittlungscode <p>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.</p>	<p>Fertigt Befehl entsprechend des Diktats aus:</p> <p>Ankreuzen, Text eintragen, nicht zutreffenden Text streichen</p>
	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 Ort1, Datum, Uhrzeit ein und unterzeichnet. Nennt Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und seinen Namen	Trägt im letzten verwendeten Vordruck Ort, Datum, Uhrzeit, Übermittlungsart und Namen des Fdl mit Zusatz „gez.“ ein, unterzeichnet mit Zusatz „i. A.“
Befehl ist übermittelt	Befehl ist gültig.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

2.6 Modul 408.2411V01 – Vordruck Befehle

Es gelten ab 10.12.2017 neue Befehlsvordrucke. In der Ausfüllanleitung wurde geändert: Es ist beim Zurückziehen eines Befehles 14.1 – 14.9 ein abweichender Standort des Zuges als im Kopf der Rückseite angegeben formlos an geeigneter Stelle zu vermerken.

Vorhandene Vordrucke dürfen aufgebraucht werden.

2.7 Modul 408.2456 – Zugfahrt mit besonderem Auftrag

In Abschnitt 4 Absatz (1) ist im dritten und sechsten Textabsatz „Überleitstelle“ entfallen, da Regeln für Abzweigstellen auch für Überleitstellen gelten. Weiterhin ist im dritten Textabsatz die Regel für Anschlussstellen mit Hauptsignal entfallen und stattdessen neu im vierten und fünften Textabsatz zweigeteilt wiedergegeben: „Bei der Einfahrt in eine Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt die Geschwindigkeit bis zum folgenden Haltsignal. Bei der Ausfahrt aus einer Anschlussstelle mit Hauptsignal gilt die Geschwindigkeit wie bisher bis zur letzten Weiche im Fahrweg.“

Eine Verhaltensänderung ist mit der Neuformulierung des Absatzes nicht verbunden.

2.8 Modul 408.2487 – Zugfahrten auf Strecken mit Stichstreckenblock durchführen

In Abschnitt 2 Absatz (2) wurde im Wortlaut der Zustimmung zur Abfahrt des Zuges auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke der Passus „... um (Uhrzeit)...“ gestrichen. Dadurch wurde ein Gleichklang mit dem Wortlaut im Fahrdienstleitermodul 408.0487 Abschnitt 1 Absatz (4) hergestellt. Die Erwähnung der Uhrzeit ist in der Meldung nicht notwendig, weil die aktuelle Uhrzeit des Empfangs dieser Meldung ohnehin im Fernsprechbuch nachzuweisen ist. Die planmäßige Abfahrtszeit auf der Betriebsstelle am Ende der Stichstrecke ist dem Triebfahrzeugführer anhand seines Fahrplans bekannt und nicht abhängig von der Uhrzeit der Abgabe der Meldung durch den Fahrdienstleiter. Betrieblich darf der Zug frühestens nach der Zustimmung durch den Fahrdienstleiter abfahren.

2.9 Modul 408.2553 – Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen und Ladungen

In Abschnitt 2 Absatz (1) a) wurde „Triebfahrzeug“ durch „Triebfahrzeugführer“ redaktionell ersetzt.

In Abschnitt 3 wurde ergänzt, dass der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter die Fahrzeugnummer und die am Fahrzeug angebrachte UN-Nummer und in den Beförderungspapieren enthaltene UN-Nummern mitteilen muss, wenn das auszusetzende Fahrzeug eine orangefarbene Tafel zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummern trägt. Die Regel stellt sicher, dass während des Aufenthalts des Fahrzeugs die gesetzliche Verpflichtung zur Information der zuständigen Behörden beim Austritt von Gefahrgut erfüllt wird.

2.10 Modul 408.2572 – Zug zurücksetzen

In Abschnitt 1 Absatz (2) a) ist die bisherige Regel entfallen, wonach Züge mit einer Gesamtlänge von bis zu 100 m ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen dürfen. Hintergrund: Für zurücksetzende Züge gelten die Signale (s. u.) neu.

Die Regel in Abschnitt 1 Absatz (2) b), die bisherige Regel für den Zusatz „Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht“ im Befehl 14 ist entfallen. Dies bedeutet im Umkehrschluss: Die Signale am Fahrweg des zurücksetzenden Zuges gelten nun.

Abschnitt 3 wurde redaktionell in die Absätze (1) und (2) unterteilt. Absatz 1 enthält

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

die bisher im Abschnitt 3 enthaltene Regel für die Meldung des Triebfahrzeugführers an den Fahrdienstleiter, dass der Triebfahrzeugführer das Zurücksetzen beendet hat. Die Regel wurde ergänzt: Der Triebfahrzeugführer muss nun auch eine Zugvollständigkeitsmeldung an den Fahrdienstleiter geben.

Der Fahrdienstleiter darf aufgrund der korrespondierenden Regel in Modul 408.0572 nach Beendigung des Zurücksetzens Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen. Die Meldung des Triebfahrzeugführers über das Beenden des Zurücksetzens beinhaltet keine Aussage darüber, ob der Zug vollständig zurückgesetzt hat. Für die Grundstellung der Blockeinrichtungen muss der Fahrdienstleiter eine Zugvollständigkeitsmeldung erhalten.

Erst wenn der Fahrdienstleiter die Meldung über das Beenden des Zurücksetzens und die Zugvollständigkeitsmeldung erhalten hat, darf er Blockeinrichtungen in Grundstellung bringen. Abschnitt 3 Absatz (2) ist neu. Wenn nur ein Zugteil zurückgesetzt wurde, muss mit dem Fdl gemeinsam festgestellt werden, dass keine Fahrzeuge zurückgelassen wurden.

Übung:

Zustimmung zum Zurücksetzen

Die Zustimmung zum Zurücksetzen eines Zuges erfolgt mit Befehl. Die Stelle, bis zu der zurückgesetzt werden muss, ist im Befehl anzugeben.

~~Beim Zurücksetzen auf eingleisiger Strecke oder auf Strecken, auf denen das Befahren des Gegengleises mit Hauptsignal und Zs 6 eingerichtet ist, muss im Befehl 14 zusätzlich "Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht" angegeben werden.~~

Entfällt zum Fahrplanwechsel!

Voraussetzungen

Grundsätzlich ist die Spitze des zurücksetzenden Zuges mit einem Mitarbeiter zu besetzen, wobei die Verständigung zwischen diesem und dem Tf sichergestellt sein muss.

~~Bis 100 m Gesamtlänge dürfen Züge oder Zugteile ohne Mitarbeiter an der Spitze zurücksetzen – wenn keine Bü befahren werden müssen, die nicht wärterbedient sind (Sicht auf die Strecke muss natürlich vorhanden sein).~~

Entfällt zum Fahrplanwechsel!

Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit beim Zurücksetzen beträgt max. 10 Km/h (max. 20 km/h, wenn sich der Tf auf dem Fz an der Spitze des zurücksetzenden Zuges, z.B. Triebzug) befindet.

Meldung nach Zurücksetzen

Die Beendigung des Zurücksetzens ist dem Fdl zu melden.

Neu: Es ist zusätzlich die Vollständigkeit des Zuges an den Fdl zu melden.

Grundsatz für die Weiterfahrt

Wenn der Tf nach dem Ende des Zurücksetzens wieder in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfährt (mündl. Zustimmung Fdl), darf er ...bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals (höchstens 2000 m) mit höchstens 40 km/h...fahren.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

Bearbeiten Sie folgende Aufgabe mithilfe des Regelbuchs für Tf:

Ihr Zug 4711 muss wegen einer unbefahrbaren Stelle im Fahrweg in den Bahnhof Cstadt (Bahnsteig) zurücksetzen. Die zweigleisige Strecke ist in beiden Richtungen mit Signalen für beide Gleise ausgerüstet.

- a) Welcher fahrdienstliche Auftrag ist erforderlich? Nennen Sie die Nummer und den Wortlaut des Befehls!

- b) Sie sind am Zielpunkt des Zurücksetzens angekommen, Was melden Sie nun dem Fahrdienstleiter?

- c) Sie möchten nun die Fahrt in der Ursprungsfahrtrichtung fortsetzen. Was ist dafür vor Fahrtbeginn erforderlich?

2.11 Modul 408.2591 – Sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb

Abschnitt 1 Nr. 1 regelt neu, dass der Triebfahrzeugführer beim Erkennen einer Fehlleitung seinen Zug möglichst vor dem fahrwegbestimmenden Signal anhalten muss; wenn dies nicht möglich ist, muss er sofort anhalten. Damit wird klargestellt, dass der Tf nicht früher anhalten muss, auch, wenn er die drohende Fehlleitung schon erkannt hat. Bis zum fahrwegbestimmenden Signal darf er fahren.

Grund:

Vor dem fahrwegbestimmenden Signal liegt noch keine Fehlleitung vor. Ein sofortiges Anhalten weit vor dem fahrwegbestimmenden Signal könnte bei großer Zielvorausschau bei anzeigegeführten Zügen dazu führen, dass der Zug im Zuständigkeitsbereich eines anderen Fahrdienstleiters anhält. Außerdem könnte ein sofortiges Anhalten dazu führen, dass ein Zug seinen gewöhnlichen Halteplatz am Bahnsteig nicht vollständig erreicht bzw. nicht vollständig verlässt. Außerdem könnten Reisende bei einer Schnellbremsung unnötig gefährdet werden.

2.12 Modul 408.2681 – Bremsen bei Unregelmäßigkeiten handhaben

In Abschnitt 5 Absatz (3) wurde redaktionell geändert und an die Formulierung in VDV-Schrift 757 bzw. Ril 915 angepasst.

2.13 Modul 408.4841 – Sanden mitteilen

Neu: Wenn der Triebfahrzeugführer dem Weichenwärter beim Rangieren auf Hauptgleisen meldet, dass er oder eine automatische Sandstreueinrichtung

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_ Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

gesendet hat, muss der Weichenwärter dem Fahrdienstleiter die betroffenen Gleis- oder Weichenabschnitte mitteilen.

3. Aktualisierung 02 des Betriebsregelwerks EVU (blaue Seiten)

Zum 10.12.2017 wird die Aktualisierung 02 des Betriebsregelwerks EVU herausgegeben.

Wichtigste Änderungen sind:

3.1 BRW.1120 „Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände“

Das Modul BRW.1120 wurde neu aufgenommen und regelt für alle Mitarbeitergruppen Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände. Geregelt sind u. a. die persönliche Zuteilung und für Triebfahrzeugführer die Mitnahme bei Führerraumwechsel.

Bisher bestanden im BRW – teilweise an unterschiedlichen Stellen – Regelungen zu Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände nur für Triebfahrzeugführer und Zugführer.

Mit dieser sinnvollen Neuregelung sind für die einzelnen Funktionen keine Änderungen bei den mitzuführenden Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände verbunden.

3.2 BRW.4311 „Wagenliste führen“

Im Regelwerk wird auf Grundlage des § 3a EBO die Möglichkeit abgebildet, dass ausländische Wagenlisten grundsätzlich bis zum Grenzbahnhof angewendet werden dürfen. Das EVU kann nach Prüfung die Wagenliste ausländischer Bahnen auch über den Grenzbahnhof hinaus anwenden, dies wird in den Regelungen des EVU bekannt gegeben.

BRW.4312 „Bremszettel führen“

Darin ist das Führen eines Dauerbremszettels neu als Regelfall beschrieben.

Bisher war dies in Abschnitt 3 als Sonderfall für den Verzicht für das Führen eines Bremszettels beschrieben. Für den Dauerbremszettel ist nun konkreter geregelt, dass dessen Anwendung fahrzeug- und zugbildungsabhängig ist sowie Regel- und bestimmte Störungsfälle abbilden kann.

3.3 BRW.4312 „Bremszettel führen“

Darin ist das Führen eines Dauerbremszettels neu als Regelfall beschrieben.

Bisher war dies in Abschnitt 3 als Sonderfall für den Verzicht für das Führen eines Bremszettels beschrieben. Für den Dauerbremszettel ist nun konkreter geregelt, dass dessen Anwendung fahrzeug- und zugbildungsabhängig ist sowie Regel- und bestimmte Störungsfälle abbilden kann.

3.4 BRW.4321 „Zug vorbereiten“

Im Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die Prüfung der Türsteuerung/Türschließenrichtung als neue Nr. 8 aufgenommen.

Im Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die bislang nicht transferierte Regel aus der alten Richtlinie 408.0321 (Stand 11.12.2011) Abschnitt 2 Unterabsatz e) als neue Nr. 9 aufgenommen, dass soweit sich im Zug Wagen mit gefährlichen

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

Gütern befinden (siehe Bremszettel) – sich Frachtbrief oder Begleitschein der Sendungen mit gefährlichen Gütern auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges befinden;

Im Abschnitt 2 Absatz (1) wurde die bislang nicht vollständig transferierte Regel aus der alten Richtlinie 408.0321 (Stand 11.12.2011) Abschnitt 2 Unterabsatz f) als neue Nr. 10 aufgenommen, dass soweit sich im Zug außergewöhnliche Sendungen oder außergewöhnliche Fahrzeuge befinden (siehe Wagenliste oder Beförderungsanordnung) – die in Modul 408.2321 Abschnitt 1 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind. Dabei wurde die Regel an die Regeln der ab 10.12.2016 gültigen Richtlinie 408.2321 Abschnitt 1 angepasst.

Im Abschnitt 2 wurde zur Verbesserung der Lesbarkeit der Absatz (2) neu geschaffen.

Der neue Absatz (2) enthält die bisher in Absatz (1) Nr. 4 enthaltene Regelung für den Fall, dass der Triebfahrzeugführer sich zwar auf dem Fahrzeug an der Spitze des Zuges, nicht aber im Führerraum befindet. Die Regelung gilt nun für den Bremszettel (Absatz 1 Nr. 4) und für Unterlagen zu gefährlichen Gütern (Absatz (1) Nr. 9).

Im Abschnitt 3 Absatz (2) ist nun der Grundsatz geregelt, wer an den Fahrdienstleiter meldet, dass der Zug vorbereitet ist. Das ist der Zugführer, sonst der Triebfahrzeugführer. In den Regelungen des EVU sind nur die Abweichungen von diesem Grundsatz enthalten.

3.5 BRW.5333 „Abfahrt des Zuges“

Der Wortlaut im Abschnitt 2 Absatz (2) für das Beobachten der Vorgänge am Zug mit nach außen aufschlagenden Türen wurde an den Wortlaut der alten Richtlinie 408.0333 (Stand 11.12.2011) Abschnitt 6 Satz 2 angelehnt. Die Kennbuchstaben n oder y geben dazu einen Hinweis und sind im Bremszettel vermerkt.

Als Abschnitt 3 wurde die Anfahrprobe bei Güterzügen als Branchenregelung neu aufgenommen. Die Anfahrprobe wird in der Regel bei der Erstanfahrt eines Güterzuges nach Zugbildung oder Abstellung durchgeführt. Mit ihr soll bei Schrittgeschwindigkeit festgestellt werden, ob möglicherweise Unregelmäßigkeiten im Zug bestehen. Indizien dafür können z. B. sein: Schwergang beim Anfahren, Bremswirkung, ungewöhnliches Rucken oder Zerren oder Schleifgeräusche bzw. kein Auflaufen des Zuges. Die Anfahrprobe ist bei mehreren EVU bereits seit einiger Zeit in der praktischen Anwendung, es wurden bisher gute Erfahrungen damit gemacht.

3.6 BRW.5342 „Fahrt des Zuges – Aufgaben des Zugbegleitpersonals –“

Im Abschnitt 3 Absatz (1) wurde eine Präzisierung durchgeführt, dass bei jenen Reisezugwagen, in denen sich keine Reisende aufhalten dürfen, die Einstiegtüren auf beiden Seiten der Wagen und die angrenzenden Übergangstüren der für Reisende freigegebenen Wagen zu verschließen sind.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

3.7 BRW.5351 „Zug oder Zugteile abstellen“

Im neuen Absatz (3) im Abschnitt 1 wurde als Branchenregelung aufgenommen, dass das EVU vorgeben kann, dass das Festlegen zu dokumentieren und zu melden ist, um den Informationsweg in Richtung EVU herzustellen.

3.8 BRW.5441 „Nachschieben“

Im neuen Absatz (6) im Abschnitt 1 (6) wurde als Branchenregelung aufgenommen, dass die AFB beim Nachschieben auf allen Triebfahrzeugen auszuschalten ist.

3.9 BRW.5452 „Fahrplanhalt ausfallen lassen“

Das Modul enthält die bislang noch nicht transferierten Regeln aus der alten Richtlinie 408.0452 (Stand 11.12.2011).

"Ein nicht benötigter Fahrplanhalt darf ausfallen, wenn er den Reisenden nicht bekannt gegeben ist."

3.10 BRW.6101 „Grundsätze“

Regeln für das Führen der Triebfahrzeuge gelten auch für das Führen von Triebfahrzeugen vom Steuerwagen aus.

Im Abschnitt 2 Im neuen Absatz (3) wurde die bislang nicht transferierte Regel aus der ehemaligen DB-Richtlinie 492.0001 Abschnitt 1 Absatz 12 als Branchenregelung aufgenommen.

„Identifizierung des Ablösers

Wenn dem abzulösenden Triebfahrzeugführer der Ablöser nicht bekannt ist, hat er sich dessen Triebfahrzeugführerschein mit zugehöriger Zusatzbescheinigung oder Eisenbahnfahrzeug-Führerschein mit zugehörigem Beiblatt vorlegen zu lassen. Dies entfällt, wenn aufgrund betrieblicher Abläufe kein unmittelbarer Kontakt zum Ablöser besteht. Es ist dann aber besonders auf den routinemäßigen Ablauf der Übergabe zu achten. Im Zweifelsfall ist die Auftrag gebende Stelle zu verständigen.“

Im Abschnitt 3 Absatz (10) wurde ein redaktioneller Fehler behoben, das Fernlicht ist in den aufgeführten Fällen stets abzuschalten und nicht nur „möglichst“.

3.11 BRW.6102 „Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten ausführen“

Der Absatz (1) im Abschnitt 8 wurde umformuliert und es wurde aufgenommen, dass das Prüfen der Sandstreuereinrichtung nicht auf Rillenschienen erfolgen darf, da sich der Sand in der Rille ansammeln kann und sich dadurch die Gefahr von Entgleisungen erhöht.

Im Absatz (1) des Abschnitts 10 wurde präzisiert, dass der Triebfahrzeugführer die unternehmensspezifische PZB-Kennung einzugeben hat. Damit ist das Unternehmen gemeint, auf dessen Trasse der Zug verkehrt.

Hinweis: Insbesondere wenn Triebfahrzeugführer für mehrere EVU tätig sind, erleichtert die eindeutige Zuordnung die Auswertung der EFR.

3.12 BRW.6104 „Ausrüstungen und Unterlagen“

Das Modul entfällt. Die Inhalte wurden in das neue Modul BRW.1120

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert

überführt.

3.13 BRW.8581 „Verhalten bei Gefahr“

Der Abschnitt 3 wurde neu aufgenommen und enthält nun als Branchenregelung die Regelungen aus der ehemaligen DB-Richtlinie 492.0001 Abschnitt 5 zu Maßnahmen bei Bränden.

4. Aktualisierungen der GSM-R Vorschriften 481.0205 und 481.0302

Zum 10.12.2017 werden die Aktualisierungen als kompletter Neudruck herausgegeben.

Wichtigste Änderungen sind:

- 4.1** 481.0205 Akt. 03 Aus dem Wort „Verbindung“ wurde „Sprechverbindung“
- 4.2** 481.0302 Akt. 01 Teilnehmerverzeichnis ist aufzustellen und die Erreichbarkeit des Ww ist im Streckenbuch bekannt zu geben.

5. Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen Unfallversicherung

Die BGV D30 „Eisenbahnen“ wurde umbenannt zur DGUV Vorschrift 73DA. Inhaltlich hat sich nichts verändert.

Die BGV D33 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ wurde umbenannt zur DGUV Vorschrift 77DA. Inhaltlich hat sich nichts verändert.

Ausgabedatum	Dateiname	Erstellt	Geprüft	Freigabe
21.12.2017	EVG_AE 2017-10_20171221_ Regelwerksänderungen	Uwe Henrich	Bodo Jaster	Jörg Seyffert