

Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Häufig gestellte Fragen

Vertriebliche Fragen

Wie kann die Lizenz für das BRW erworben werden?

Der Lizenzerwerb ist über die DB Kommunikationstechnik GmbH in Karlsruhe möglich (siehe Bestellformular).

Beim Erwerb der Lizenz sind die Vollzeitäquivalente der im Unternehmen eingesetzten Triebfahrzeugführer anzugeben. Was ist darunter zu verstehen?

Die Wortwahl in den Nutzungsbedingungen wurde nach der Idee gewählt, dass (in der Theorie) jeder in Deutschland tätige Triebfahrzeugführer nur einmal gezählt werden kann, egal wie er seine Arbeitszeit (Arbeitskraft) über das Jahr verteilt.

Es wurde das Adjektiv „eingesetzte“ Triebfahrzeugführer gewählt, um klarzustellen, dass es nicht auf das arbeitsrechtliche Beschäftigungsverhältnis ankommt, sondern auf den Einsatz des Triebfahrzeugführers durch ein EVU.

„Das Vollzeitäquivalent ist eine Kennzahl, die unter anderem im Personalmanagement zur Anwendung kommt. Es gibt an, wie viele Vollzeitstellen sich rechnerisch bei einer gemischten Personalbelegung mit Teilzeitbeschäftigten ergeben.“ (Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Vollzeit%C3%A4quivalent>, zuletzt abgerufen am 09.03.2016).

Nur diese beiden Punkte werden betrachtet. Bei Eisenbahnen, die z. B. nur an einigen Tagen die Woche Betrieb haben oder etwa Saisonverkehr betreiben, könnte die Zahl der gleichzeitig eingesetzten Triebfahrzeugführer an bestimmten Tagen über 10 liegen; bei den Vollzeitäquivalenten liegt das Unternehmen aber trotzdem unter 10.

Wie und wo können Druckexemplare des BRW bestellt werden?

Die Bestellung von Druckexemplaren des BRW ist durch Lizenznehmer über die DB Kommunikationstechnik GmbH in Karlsruhe möglich (siehe Bestellformular).

Warum sind die Druckexemplare nur als Print-On-Demand bei der DB Kommunikationstechnik GmbH in Karlsruhe verfügbar?

Die Druckstücke des BRW sind durch Angabe der Lizenz (Lizenznummer und Name des lizenznehmenden Unternehmens) individuell und können daher nicht „auf Lager“ produziert werden.

Ist das BRW auch modulweise in einzelnen PDF-Dateien verfügbar?

Nein. Der Vertrieb des BRW in digitaler Form als PDF-Datei erfolgt derzeit ausschließlich als Gesamtdatei. Die Zerlegung der Gesamtdatei in einzelne Module ist mit handelsüblichen (auch kostenfreien) Programmen möglich.

Ist das BRW mit integrierter Richtlinie 408 auch als PDF-Version verfügbar?

Ja. Die als Produkt DBRW-Netz-002 und -003 vertriebenen Druckstücke sind auch als PDF-Version unter ZBRW-Netz-002 und -003 bei der DB Kommunikationstechnik GmbH in Karlsruhe verfügbar (siehe Bestellformular).

Wie ist das Berichtigungsverfahren des BRW geregelt und wie werden die Lizenznehmer über Berichtigungen unterrichtet?

Innerhalb der nächsten fünf Jahre (Stand 2015) soll es bis zu vier Berichtigungen in Form von Aktualisierungen geben. Das Verfahren ist in etwa wie folgt:

- Rückmeldungen der Nutzer an den VDV (vgl. BRW.0000 Abschnitt 10) oder Erkenntnisse des VDV,

Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Häufig gestellte Fragen

- Beratung in den Fachgremien des VDV und Erarbeitung von Entwürfen,
- Information der Lizenznehmer, ggf. in Form von Gelbdruckverfahren, sowie
- Verteilung an die Lizenznehmer und Möglichkeit, berechtigte Druckstücke zu beziehen.

Alle Lizenznehmer des BRW werden sowohl über das Verfahren als auch über etwaige Aktualisierungen informiert.

Technische Fragen

Warum weicht das Layout des BRW von dem der Richtlinie 408 ab?

Die Layout-Vorlagen der Richtlinie 408 sind urheberrechtlich geschützt. Mit der DB AG konnte während der Erarbeitung des BRW die Verwendung der Layout-Vorlagen „Regelwerk 2000“ vereinbart werden.

Können alternativ eigene Fußzeilen eingepflegt werden, z. B. gemäß den Vorgaben des SMS zur Freigabe von Dokumenten?

Die Erstellung einer individuellen Fußzeile in den EVU-Modulen („gelbe Seiten“) steht jedem EVU frei.

Die Freigabe eines BRW-Moduls erfolgt über die Modulübersicht für Mitarbeiter (EVU.0101) an zentraler Stelle. Eine separate Freigabemöglichkeit auf jedem einzelnen BRW-Modul ist derzeit nicht vorgesehen.

Wer sollte als Ansprechpartner in der Fußzeile einer „gelben Seite“ angegeben werden?

Als Ansprechpartner sollte der für das Modul verantwortliche Fachautor (Bearbeiter/Ersteller) eingetragen werden. Gemäß der konkreten Unternehmensstruktur kann alternativ auch der fachlich prüfende Mitarbeiter (z. B. EBL oder Sicherheitsmanager) oder Freigebende eingetragen werden.

Können in der Referenztabelle zum BRW auch die Regelungen der „gelben Seiten“ (EVU-Module) aufgenommen werden?

Ja. Die Referenztabelle eignet sich auch für die Aufnahme der EVU-eigenen Regelungen. Damit kann eine vollständige Dokumentation des Transfers der bis zum 13.12.2015 im Unternehmen geltenden Regelungen hin zum neuen Regelwerk sichergestellt werden.

An welche Stellen können EVU-eigene Regelungen strukturell aufgenommen werden, die in keinem Zusammenhang zur Richtlinie 408 oder dem BRW stehen?

Die EVU-eigenen Regelungen ohne direkten Bezug zur Richtlinie 408 oder dem BRW sollten gemäß ihrem Regelungsthema einer Modulfamilie sinnvoll zugeordnet werden. Als Modulnummer kann dann die komplette Modulgruppe 9 der jeweiligen Modulfamilie frei verwendet werden, z. B. 49xx oder 69xx).

Der im Modul BRW.0001 vorgesehene Platzhalter 49 für das „Prüfen der Bremsen“ wird in der Aktualisierung 1 in diesem Zusammenhang verschoben.

Darüber hinaus können geschlossene EVU-Regeln auch in Anlagen zum BRW hinterlegt werden, auf die im BRW, z.B. in einem Anlagenverzeichnis, verwiesen wird.

Warum ist der Vordruck BRW.6001V01 „Übergabebuch“ nicht in den Druckstücken DBRW-VDV-002/-003 und DBRW-Netz-002/-003 enthalten?

Das BRW enthält Module, die sich an den Unternehmer richten und solche, die sich direkt an den Mitarbeiter richten (vgl. Beschreibung in Modul BRW.0000). Zu den Modulen, die sich an den Unternehmer richten, trifft der Unternehmer die Entscheidung, ob und ggf. welcher Regelungsbedarf dazu im Unternehmen besteht.

Im Modul BRW.6001 Abschnitt 1, Absatz 1 wird der Unternehmer darauf hingewiesen, dass er die Regelungen für die Dokumentation der Übergabe festlegen kann und dass dazu in BRW.6001V01 ein Beispiel

Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Häufig gestellte Fragen

enthalten ist. Die genannten Druckstücke enthalten gemäß Produktbeschreibung „alle Mitarbeiter Module“ und somit nicht den zunächst an den Unternehmer gerichteten Vordruck BRW.6001V01. Für den Mitarbeiter würde der Vordruck dann z. B. als EVU.6101V01 in Erscheinung treten, wenn der Unternehmer entscheidet, diesen Vordruck anzuwenden.

Der dargestellte Zustand ist Ergebnis des Erarbeitungsprozesses des BRW: Die Mehrheit der Unternehmen wünschte, das „Übergabebuch“ selbst zu gestalten.

Warum wurden die Module der Richtlinie 408 zum Rangieren nicht in die Modulstruktur des BRW integriert, obwohl bereits die Modulgruppen 48 und 58 im Modul BRW.0001 als Platzhalter vorgesehen sind?

Die Module zum Rangieren (Richtlinie 408.48) sind nicht nach Zuständigkeit EIU und EVU getrennt worden, weil dies nicht Gegenstand der Anforderungen der TSI OPE ist. Sie sind deshalb als integriertes Regelwerk weiterhin verfügbar.

Bei der Erarbeitung des BRW wurden bereits strukturelle Vorkehrungen getroffen, die eine Zuordnung der Regelungen in die Modulfamilien 4 und 5 ermöglichen.

Einige Regelungen des BRW betreffen nur Personenverkehr oder nur Güterverkehr. Wie kann ein EVU, das z. B. keinen Personenverkehr durchführt, die nicht zutreffenden Regelungen außer Kraft setzen?

Dieser Sachverhalt kann grundsätzlich in zwei Fälle unterschieden werden:

Fall 1: Wenn ein gesamtes Modul trifft nicht zu, weil es in der Modulübersicht BRW.0001 nur für Personenverkehr gekennzeichnet ist. In diesem Fall genügt es, in der Modulübersicht für Mitarbeiter (EVU.0101) für dieses Modul in der Spalte „gültig ab“ den Eintrag „k. A.“ (keine Anwendung) einzutragen. Die Spalten mit der Zuweisung der Module an die Funktionen sind dann frei zu lassen. Alternativ ist es auch möglich, die Zeile mit dem nicht zutreffenden Modul aus der Modulübersicht für Mitarbeiter (EVU.0101) zu löschen.

Fall 2: In einem Modul (z. B. BRW.4701) treffen nur einzelne Regelungen nicht zu. In diesem Fall ist ein EVU-eigenes Modul (im Beispiel EVU.4701) zu erstellen und die betroffene Regelung durch Verwendung des Schlüsselwortes „Außerkraftsetzung“ und unter Angabe des Abschnittes und Absatzes außer Kraft zu setzen.

Wie kann mit außer Kraft gesetzten Modulen in den gedruckten und digitalen Exemplaren der Regelbücher umgegangen werden?

Der Umgang mit außer Kraft gesetzten Modulen orientiert sich an der Art der Außerkraftsetzung.

Führt das EVU das Modul weiterhin in der Modulübersicht für Mitarbeiter (EVU.0101) mit der Angaben „k. A.“ (keine Anwendung) in der Spalte „gültig ab“, so wird empfohlen, entweder das Modul strukturell an seinem Platz zu belassen oder alle außer Kraft gesetzten Module am Ende des Regelbuches zu sammeln. Letzteres würde ein manuelles Umsortieren erforderlich machen.

Wenn das EVU die Außerkraftsetzung durch Löschen der entsprechenden Zeile in der Modulübersicht für Mitarbeiter (EVU.0101) vornimmt, so wird empfohlen, das Modul aus dem Regelbuch komplett zu entfernen. Zu beachten ist dabei, dass es für den Mitarbeiter nicht nachvollziehbar ist, ob das Modul absichtlich weggelassen wurde, bzw. ob es „nur“ vergessen wurde, in die Übersicht aufzunehmen. Deshalb wird diese Vorgehensweise vom Unterausschuss BRW des VDV nicht empfohlen.

Wie sollten die „blauen Seiten“ (BRW.xxxx) und die „gelben Seiten“ (EVU.xxxx) in der elektronischen Ausgabe (z. B. PDF-Format) dargestellt werden?

Die mit der Lizenz bereitgestellte PDF-Datei des BRW enthält einen weißen Hintergrund. Zur farblichen Unterscheidung der weißen, blauen und gelben Seiten bestehen mehrere Möglichkeiten, insbesondere durch Hinzufügen eines farblichen Hintergrunds mit Hilfe handelsüblicher (auch kostenfreier) Programme.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Häufig gestellte Fragen

Es ist möglich, die Seiten komplett gelb oder blau einzufärben. Dabei ist insbesondere der Kontrast zur Schrift auf elektronischen Geräten (z. B. Tablet-PC) zu beachten.

Weiterhin ist es möglich, nur bestimmte Seitenbereiche wie (z. B. Kopfzeile oder Seitenrand) einzufärben.

Besteht die Möglichkeit, bei der Erstellung der Regelbücher (z. B. Regelbuch für Triebfahrzeugführer) die inhaltlich gleichlautenden Module der Richtlinie 408 und des BRW in ein Modul zusammenzuführen und in diesem gleich die EVU-eigene Regelungen zu integrieren?

Zum Beispiel: 408.2331 + BRW.5331 + eigene Regeln = EVU.5331.

Ja, diese Möglichkeit besteht. Die Anwendung dieses Modells bedeutet, dass das EVU den Sicherheitsnachweis erbringen muss, dass insbesondere alle Regelungen der Richtlinie 408 vollständig und inhaltlich unverfälscht übernommen wurden, so wie sie von der DB Netz AG geregelt sind. Darüber hinaus wird der Aufwand bei Aktualisierungen höher eingeschätzt als im Modell mit separaten 408-, BRW- und EVU-Modulen.

Wann muss ein Unternehmen das BRW und ggf. vorhandene eigene Regelbücher fremden Mitarbeitern zugänglich machen oder aushändigen?

Im Regelbuch für die Mitarbeiter (z. B. Regelbuch für Triebfahrzeugführer) teilt jedes EVU den Mitarbeitern im Bahnbetrieb mit, sobald sie für dieses EVU tätig werden, welche vom EIU vorgegebenen Schnittstellenregeln (Richtlinien 301, 408, 481, 483 usw.) gelten. Das EVU gibt seinen Mitarbeitern darüber hinaus vor, welche Regeln des BRW sowie welche EVU-spezifischen Regeln anzuwenden sind.

Die Mitarbeiter im Bahnbetrieb, die bei verschiedenen EVU eingesetzt werden, müssen etwaige Unterschiede zwischen den EVU-Regeln kennen und sich zu jeder Zeit bewusst sein, für oder bei welchem EVU sie gerade arbeiten. Dies stellt zwar keine neue Forderung dar und sollte von den EVU zur eingeübten Praxis gehören. Durch die Einführung des BRW und den für jedes EVU in den „gelben Seiten“ dokumentierten eigenen Regeln werden diese nun für alle Akteure transparent.

Inhaltliche Fragen

Warum ist im BRW kein Stichwortverzeichnis enthalten?

Die Aufnahme eines Stichwortverzeichnisses wurde mehrfach bei der Erstellung des BRW beraten. Der Aufwand für die Erstellung eines konsistenten Stichwortverzeichnisses und die Weiterpflege bei Aktualisierung wurde als nicht praktikabel eingestuft. Der überwiegende Teil der Unternehmen ist bestrebt, die Regelbücher digital bereitzustellen. Die in der digitalen Version (z. B. PDF) verfügbare Suchfunktion wird als geeigneter Ersatz für das Stichwortverzeichnis angesehen.

Einige Module des BRW enthalten inhaltsgleiche Regelungen, wie in der Richtlinie 408.21–27 (z. B. BRW.5581 und 408.2581).

Die Richtlinie 408.21-27 richtet sich grundsätzlich nur an den Triebfahrzeugführer. Es sind jedoch einzelne Regelungen auch von anderen Mitarbeitergruppen (Funktionen) des EVU anzuwenden. Für diese Funktionen wurde der Abdruck dieser Regelungen im BRW gewählt.

Im Modul BRW.8130 Abschnitt 1, Absatz 1 ist beschrieben, dass der Notfallmitarbeiter des EVU über die Evakuierung eines Reisezuges entscheidet. Muss dies nicht der Notfallmanager des EIU entscheiden?

Die Regelung ist auf der Grundlage der Richtlinie 123.0140 Abschnitt 4 Absatz 5 (Stand 13.04.2010) entstanden. Darin ist beschrieben, dass das EVU die Entscheidung trifft, einen Reisezug zu evakuieren.

Im Störfall trifft der Notfallmitarbeiter des EVU die Entscheidung. Die Durchführung der Evakuierung erfolgt nach Zustimmung des Notfallmanagers des EIU.

Betriebsregelwerk EVU (BRW) – Häufig gestellte Fragen

Bei Gefahr im Verzug reicht ggf. die Zeit nicht aus, um eine Entscheidung des Notfallmitarbeiters des EVU einzuholen, wodurch die Entscheidung dann durch den Mitarbeiter vor Ort (z. B. Triebfahrzeugführer oder Zugführer) getroffen werden soll. Dann ist die Evakuierung auch ohne Zustimmung des Notfallmanagers des EIU durchzuführen.

Im Modul BRW.4711 Abschnitt 1 ist von Zügen die Rede, bei denen sich der Triebfahrzeugführer an der Spitze des Zuges befindet, aber nicht im Führerraum. Welche Züge sind darunter zu verstehen?

Es handelt sich dabei um Züge, bei denen der Triebfahrzeugführer das Triebfahrzeug per Funkfernsteuerung von der Spitze aus steuert und sich deshalb nicht im Führerraum befindet. Es handelt sich dabei üblicherweise um geschobene Züge. Gleichwohl betrifft es auch gezogene Züge, wenn sich z. B. der Triebfahrzeugführer auf dem Umlauf des Triebfahrzeugs an der Spitze befindet und von dort aus per Funkfernsteuerung das Triebfahrzeug steuert.